Landkreis Leipzig
NAHVERKEHRSPLAN

2021-2025

Landkreis Leipzig

Impressum

Aufgabenträger
für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr

Landkreis Leipzig
Liegenschafts- und Kultusamt
Heinrich-Zille-Straße 5, Haus 4
04668 Grimma
Telefon (03437) 984 3501
Internet: *www.landkreisleipzig.de*
E-Mail: *info@lk-l.de*

Verkehrsverbund

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

Bearbeitung

Iris Bode	Landkreis Leipzig
Peggy Günther	Landkreis Leipzig
Martina Stenker	Landkreis Leipzig
Ron Böhme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sven Heider	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Hendrik Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sebastian Schüttlöffel	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

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

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

Aufstellung: Grimma / Leipzig: 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1 Rahmenbedingungen 7

2 Bestandsaufnahme 9

3 Festlegungen der Bedienstandards und des Leistungsangebots 11

3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen 11

3.2. Netzgliederung 15

3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums 19

3.4. Flexible Bedienformen 20

3.5. Verknüpfungspunkte 22

3.6. Anschlusssicherung 24

3.7. Schülerbeförderung 26

3.8. Regionalbedeutsame Ziele 26

3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge 27

3.10. Kundeninformation und Service 29

3.11. Barrierefreiheit 32

3.11.1 Fahrzeuge 35

3.11.2 Information und Kommunikation 36

3.11.3 Haltestellen 37

4 Bewertung des ÖSPV 39

4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten 39

4.1.1 Das 1-h- und 2-h-Taktnetz 39

4.1.2 Das Straßenbahnnetz 41

4.1.3 Das Stadtnetz 42

4.1.4 Das Ergänzungsnetz 50

4.1.5 Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums 51

4.1.6 Flexible Bedienformen 55

4.1.7 Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung 55

4.1.8 Anschlusssicherung 58
4.1.9 Regionalbedeutsame Ziele 58

4.2. Beförderungsströme 60

4.3. Kundeninformation und Service 63

4.4. Infrastruktur und Fahrzeuge 64

4.5. Barrierefreiheit 67
4.5.1 Fahrzeuge 67
4.5.2 Information und Kommunikation 68
4.5.3 Haltestellen 70

4.6. Umsetzungsanalyse NVP 2010 und weitere Meilensteine 70
4.6.1 Maßnahme Nr. 1: Verbesserung der Bediensqualität / Netzentwicklung 70
4.6.2 Maßnahmen Nr. 2 - 17: Weitere Maßnahmen und Zielvorgaben 72
4.6.3 Zusätzliche Konzepte und Maßnahmen seit 2010 / Weitere Meilensteine 73

5 Verkehrspolitische Zielsetzung/Leitlinien 74

6 Gestaltung des ÖSPV 76

6.1. „Landkreis Leipzig in Fahrt“ und sächsische ÖPNV-Strategie 76

6.2. Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes 80
6.2.1 Maßnahmen zum Liniennetz 80
6.2.2 Verflechtung zum Oberzentrum Leipzig 82

6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger 84
6.3.1 Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung 84
6.3.2 Integration flexibler Bedienformen 85
6.3.3 Multimodalität 86

6.4. Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten 88
6.4.1 Anbindung regionalbedeutsamer Ziele 88
6.4.2 Information und Service 89
6.4.3 Fahrzeuge 89
6.4.4 Ortserschließung durch Haltestellen 90

6.5. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten 91

6.6. Barrierefreiheit im ÖSPV 92

6.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement 92

6.8. Maßnahmenübersicht und Priorisierung 94

7 Verkehrsprognose 97

8 Linienbündelung und Leistungsvergabe Der ÖSPV - Leistungen 99

8.1. Linienbündelung 99
8.1.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln 99
8.1.2 Bildung von Linienbündeln 99

8.2. Leistungsvergabe 101
8.2.1 Rechtlicher Rahmen 101
8.2.2 Festsetzungen zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des ÖSPV ...103

9 Finanzierung des ÖSPV 104

9.1. Rahmenbedingungen 104

9.2. Investitionen 104

9.3. Finanzierung der Verkehrsdurchführung 105
9.3.1 Entwicklung der Betriebskosten 105
9.3.2 Entwicklung der Einnahmen 105
9.3.3 Finanzierungsprognose 106

10 Strategische Umweltprüfung (SUP) 108

11 Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess 109

Abkürzungsverzeichnis 112

Abbildungsverzeichnis 114

Tabellenverzeichnis 115

Kartenverzeichnis 117

Literaturverzeichnis ***118***

Anlagenverzeichnis ***120***

1 RAHMENBEDINGUNGEN

Der Landkreis Leipzig ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in seinem Gebiet zuständig. Er plant und finanziert somit das Angebot des ÖSPV und ist verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (§§ 4 und 5 ÖPNVG) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Landkreis Leipzig durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) organisiert, der als Aufgabenträger einen eigenen Nahverkehrsplan beschließt.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Leipzig ist nach seiner letzten Fortschreibung im Jahr 2010 nun erneut fortzuschreiben. Anpassungsbedarf ergibt sich beispielsweise durch die Veränderungen des Bevölkerungsstands, Veränderungen im Verkehrsangebot sowie die Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB). Der Planungshorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans beginnt ab 2021.

Durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung für alle Akteure des ÖSPV festgeschrieben. Dafür werden im Folgenden zunächst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrsbedingungen des ÖSPV durchgeführt und Bediestandards definiert. Anhand dieser Ausführungen wird dann der ÖSPV im Landkreis bewertet und eine Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans durchgeführt. Anschließend werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen dargestellt, um näher auf grundlegende Gestaltungsmöglichkeiten und –ziele im ÖSPV einzugehen. Eine Verkehrsprognose über die zukünftige Entwicklung des ÖSPV im Landkreis Leipzig wird als weitere wichtige Dimension der Nahverkehrsplanung ebenso beschrieben, wie ein Konzept zur Linienbündelbildung und Leistungsvergabe. Ein weiteres Betrachtungsfeld ist zudem die Finanzierung des ÖSPV im Landkreis Leipzig.

Für die Nahverkehrsplanung berücksichtigt der Landkreis Leipzig die Belange von anderen wichtigen Akteuren des ÖPNV und führt Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern, dem ZVNL sowie dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) durch. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden verschiedene gesetzliche Regelungen sowie die überregionalen, regionalen und lokalen Planungen berücksichtigt. Eine Übersicht dazu kann der ANLAGE 1 entnommen werden.

Gemäß dem Kreisentwicklungskonzept, als dessen Bestandteil sich der vorliegende Nahverkehrsplan versteht, avisiert der Landkreis Leipzig leistungsfähige Zentren, die im Zusammenspiel mit tragfähigen Mobilitätslösungen eine zukunftssichere Daseinsvorsorge in Stadt und Land gewährleisten (Leitziel 2.1.), d.h. Ziel ist, dass der ÖPNV unter anderem

- verschiedene Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, sowohl im Binnenverkehr als auch in die Nachbarzentren deckt. Er ist attraktiv, leistungsfähig, bedürfnisorientiert, umweltschonend, wirtschaftlich tragfähig und zugänglich für alle Bevölkerungsgruppen zu gestalten. Im ländlichen Raum bietet der ÖPNV unter Einbeziehung flexibler alternativer Angebotsformen attraktive und bedürfnisorientierte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr,
- flexible alternative Angebotsformen im ländlichen Raum anbietet (tragfähige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr für Arbeitnehmer, Auszubildende, Kunden und Geschäftspartner, Ausrichtung von Radverkehrslösungen an den Erfordernissen des Pendlerverkehrs).

Darüber hinaus erhebt der Landkreis Leipzig den Anspruch, ein liebenswerter Ort, nachhaltiger Lebensraum und starker Wirtschafts- & Tourismusstandort zu sein, der jungen Menschen Perspektiven sichert, die Erreichbarkeit und umweltfreundliche Mobilität sind so zu gestalten, dass diese zur Sicherung des nachhaltigen Lebensraumes beiträgt (Leitziel 3.3.).

Unter Berücksichtigung des Anspruches des Landkreises Leipzig spielen

- neue Initiativen zur Fachkräftesicherung und -entwicklung in der Region insbesondere im Zusammenhang mit dem Strukturwandel,
- sowie die touristische Inwertsetzung des Leipziger Neuseenlandes & die Weiterentwicklung des Nationalen Geoparkes Porphyrland,
- eine zukunftssichere Daseinsvorsorge für alle Altersgruppen und
- die Weiterentwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes und der Ausbau alternativer Mobilität in der Fläche

auch im ÖPNV und somit auch im Nahverkehrsplan eine bedeutende Rolle.

2 BESTANDSAUFNAHME

Das Ziel der Bestandsaufnahme ist es, die Situation des ÖPNV im Landkreis Leipzig widerzuspiegeln und zu analysieren. In diesem Sinne stellen die Raum- und Bevölkerungsstruktur, das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, die Beförderungsströme, der Tarif, das Angebot an Informationen und Service, die Infrastruktur und die Organisation die zu betrachtenden ÖPNV-Teilbereiche dar. Die Analyse erfolgte für das Fahrplanjahr 2018/2019 und orientiert sich auch an den Festlegungen des „Nahverkehrsplans des Landkreises Leipzig 2010-2015“. Im Folgenden werden zentrale Erkenntnisse der Bestandsaufnahme in Hinblick auf die ÖPNV-Teilbereiche dargestellt. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den verschiedenen Themen der Bestandsaufnahme erfolgt in den zugeordneten ANLAGEN.

Raum-, Bevölkerungs- und Schulstruktur	Veränderungen zwischen 2008 und 2018 • Einwohner im Landkreis Leipzig schrumpfen um 6,1% • Pendlerzahlen steigen um fast 12% • Schülerzahlen steigen um ca. 9%	**ANLAGE 2** **ANLAGE 3**
Regionalbedeutsame Ziele	Im Sinne des ÖPNV werden als regionalbedeutsame Ziele folgende „Points of Interest“ identifiziert: • 7 Standorte der Arbeitsagenturen und kommunalen Jobcenter • 13 Standorte der Berufsschulen/Volkshochschulen • 32 Standorte der Freizeiteinrichtungen • 6 Standorte des großflächigen Einzelhandels • 35 Standorte von Industrie- und Gewerbegebieten • 11 Standorte von medizinischen Einrichtungen	**ANLAGE 4**
Angebot des öffentlichen Personenverkehrs	<u>SPNV:</u> • 10 Relationen mit 12 Linien im 30- bzw. 60-min-Takt <u>ÖSPV:</u> • 128 Buslinien und eine Straßenbahnlinie • 34.870 Fahrplankilometer pro Schultag • ca. 40 % der Linien verkehren am Wochenende Stadtverkehr: • Angebotsqualität i.S.v. einem Stadtverkehr: in Borna, Bad Lausick, Brandis, Colditz, Grimma, Markkleeberg, Wurzen Flexible Bedienung: • seit 2019 flexibler RufBus im Raum Bennewitz - Machern Verknüpfungspunkte und P+R/B+R • 29 Verknüpfungspunkte im Bestand • 23 Standorte mit P+R • 33 Standorte mit B+R	**ANLAGE 11** **ANLAGE 13** **ANLAGE 16** **ANLAGE 17** **ANLAGE 18**

Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme	Verkehrsnachfrage SPNV • Durchschnittlich werktäglich ca. 22.000 Personenfahren (ca. 7,26 Mio. beförderte Personen/Jahr) • Veränderung zwischen 2006 und 2017: 38% mehr Ein- und Aussteiger am Werktag Verkehrsnachfrage Busverkehr • 6,8 Mio. beförderte Personen /Jahr • 20 stärkste Linien (meist PlusBus) befördern ca. 60% der Fahrgäste Verkehrsnachfrage Straßenbahnverkehr • innerhalb des Landkreis Leipzig werden 380.000 Personen pro Jahr auf der Linie 11 befördert Schülerbeförderung • im Schuljahr 2018/19 waren ca. 12.000 Schüler (45% aller Schüler) im Sinne der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Leipzig für die Nutzung des ÖPNV beförderungsberechtigt	**ANLAGE 19**
Tarif	Es gilt der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. • Landkreis Leipzig hat 13 Tarifzonen • zusätzlich Stadtverkehrstarife in Bad Lausick, Brandis, Borna, Colditz, Grimma, Wurzen • spezifische Angebote für Schüler im Landkreis Leipzig vorhanden • Mitnahme von Fahrrädern bedarf einer Extrakarte	**ANLAGE 20**
Kundeninformation und Vertrieb	Folgende Elemente sind vorhanden und werden stets weiterentwickelt: • einheitlicher und integrierter Marktauftritt der Akteure • Fahrplaninformationen, zahlreiche Produkte in analoger, digitaler bzw. persönlicher Form vorhanden • Vertriebswege: Fahrausweis ist über sieben verschiedene Wege erhältlich • Kundenservice und Beschwerdemanagement vorhanden • Image- und Kampagnenarbeit erfolgt zu spezifischen Themen	**ANLAGE 21**
Infrastruktur und Fahrzeuge	Infrastruktur • ca. 1.060 Haltestellen im Landkreis Leipzig vorhanden Fahrzeuge • 233 Fahrzeuge werden durch die Unternehmen mit Sitz im Landkreis für den ÖPNV bereitgestellt • ca. 60% der Fahrzeuge mit Niederflur-Ausstattung • ca. 45% der Fahrzeuge maximal 5 Jahre alt (Stand: 2019)	**ANLAGE 22**
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Mit Hilfe dieser strategischen Planungsmethode soll eine umwelt- und sozialorientierte Gestaltung der Verkehre von Gewerbegebieten und Unternehmen angeregt werden. Dadurch wird eine Mobilität gewährleistet, die sich nicht ausschließlich auf die Nutzung des eigenen PKWs konzentriert, sondern Mitarbeitern, Kunden oder Besuchern auch alternative Optionen (Fuß, Fahrrad, ÖPNV, CarSharing, Mitfahrzentralen etc.) ermöglicht.	**ANLAGE 23**
Organisation	Aufgabenträger für den ÖSPV ist der Landkreis Leipzig. Aufgabenträger für den SPNV ist der ZVNL. Das Verkehrsunternehmen mit direktem Verkehrsvertrag ist die Regionalbus Leipzig GmbH. Für das Bediengebiet der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH und das der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH hat der Landkreis Leipzig die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis Altenburger Land bzw. die Stadt Leipzig im Rahmen von Zweckvereinbarungen abgegeben. Danach ist der Landkreis Leipzig für die Planung und Finanzierung dieser Linien zuständig. Die ÖPNV-Akteure im Landkreis Leipzig haben sich mit weiteren ÖPNV-Akteuren des mitteldeutschen Raums zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund zusammengeschlossen. Der MDV ist für die Gestaltung des Verbundtarifs in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern sowie für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verbundverkehrsunternehmen zuständig. Hinzu kommen die übergreifende Koordinierung des ÖPNV-Angebots, Marktforschungsaufgaben und die übergreifende Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Im Busverkehr ist für das Bediengebiet der Leipziger Verkehrsbetriebe der Landkreis Leipzig für die Finanzierung der auf dem Territorium des Landkreises Leipzig liegenden Linienabschnitte zuständig, nicht jedoch für die Planung.	**ANLAGE 24**

3 FESTLEGUNGEN DER BEDIENSTANDARDS UND DES LEISTUNGSANGEBOTS

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

3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen

Der Landkreis Leipzig als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes und der -qualität im ÖSPV grundsätzliche Ziele und Festsetzungen definiert. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, insbesondere auch die des Nahverkehrsplans des ZVNL zu berücksichtigen. In TABELLE 1 finden sich die grundsätzlichen Ziele und in TABELLE 2 die grundsätzlichen Festlegungen des Landkreises Leipzig für den ÖSPV.

Tabelle 1: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV

Ziele		Beschreibung
gesellschaftspolitische Ziele	***ÖPNV gemäß Nutzerbedürfnissen***	Ausrichtung der Angebotsstruktur im Nahverkehr mit angebotsorientierten und an Knotenpunkten vernetzten Haupt- und Stadtverkehrslinien sowie der Verknüpfung zum SPNV. Die weiteren Linien sind bedarfsorientiert zu gestalten und mit dem Hauptliniennetz über definierte Knotenpunkte durch zeitlich und räumlich kurze Übergänge zu verknüpfen.
	familienfreundlicher ÖPNV	Unterstützung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf auf Grund der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern in Familien mit Kindern.
	Gender Mainstreaming	Hoher Stellenwert des ÖPNV für die Mobilität im Sinne des Gender Mainstreaming
	Barrierefreiheit	Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen durch schrittweise Herstellung der Barrierefreiheit gemäß PBefG hinsichtlich der Zugangsmöglichkeiten, Fahrzeuge und Informationsangebote im ÖPNV.

Ziele		Beschreibung
finanzpolitische Ziele	***Wirtschaftlichkeit***	Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes bei Planung, Organisation und Betrieb des ÖPNV, unter Erzielung eines hohen Kundennutzens.
	Effizienz	Stringente Vereinbarung von Leistungszielen durch den Aufgabenträger im Rahmen von Verkehrsvergaben. Konsequente Nutzung möglicher Effizienzpotenziale und betrieblicher Synergien durch das Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades im ÖSPV in Verbindung mit hohem Nutzen für die Erreichbarkeit des Raums.
raumordnungs-, verkehrs- & umweltpolitische Ziele	***Regionalentwicklung***	Entwicklung eines attraktiven ÖPNV-Angebots als Unterstützung bei der Raumerschließung und -entwicklung. Der ÖPNV als ein wichtiger Standortfaktor trägt zur Stärkung der Zentralen Orte, der Innenstädte, des ländlichen Raums, der regionalen Wirtschaftsstruktur und des Tourismus bei. Gute Mobilitätsangebote, insbesondere im ÖPNV, können zu einer Verbesserung bei der Daseinsvorsorge beitragen.
	Verkehrssicherheit	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV.
	Reduktion von Straßen- und Umweltbelastung	Verringerung der Belastung des Straßenraums und Reduzierung von Lärm, Energieverbrauch, Schadstoffemissionen durch Stärkung des ÖPNV (Vermeidung von MIV-Fahrten). Der ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.

Tabelle 2: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV

grundsätzliche Festlegungen		Beschreibung
Angebotsgestaltung des ÖSPV	***Sicherstellung der Daseinsvorsorge und bedarfsgerechte Gestaltung***	Im Landkreis Leipzig wird ein ÖPNV-Mindestangebot zur Verfügung gestellt, das eine Erreichbarkeit Zentraler Orte bedarfsgerecht ermöglicht. Die Verkehrsbedienungen auf den Hauptverkehrsachsen sind angebotsorientiert auszugestalten. In den Mittelzentren sind angebotsorientierte Stadtverkehre anzubieten. Der ÖSPV ist außerhalb der Hauptverkehrsachsen bedarfsorientiert unter anderem zur Schülerbeförderung, zur Daseinsvorsorge und für alltägliche Wege einzusetzen. Im Hinblick auf die Anbindung von Industrie, Gewerbe- und Erholungsstandorten sind der verkehrliche Bedarf und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
	Verkehrsmittelwahl	Der ÖPNV ist in seiner Gesamtheit als gutes Angebot einer multimodalen Wegekette weiterzuentwickeln und soll eine freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen.
	Schülerbeförderung	Die Schülerbeförderung erfolgt auf Grundlage der rechtlichen Regelungen.
	Tourismus- und Freizeitverkehr	Der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten soll stetig verbessert werden.
	integriertes ÖPNV-System	Eine Weiterentwicklung des ÖPNV als arbeitsteiliges Gesamtsystem aller Verkehrsträger ist durch die Verknüpfung der Verkehrsmittel Zug, Bus, Fahrrad und Pkw im Sinne eines integrierten Angebotes bestmöglich und bedarfsgerecht umzusetzen. Insbesondere die Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verknüpfung von SPNV, Stadtbus, Regionalbus und flexiblen Bedienformen sowie der Ausbau der Verknüpfung von Rad und Pkw mit dem ÖPNV sind anzustreben. Das Liniennetz des ÖSPV ist weitestgehend und sinnvoll auf die Netzstruktur und das Taktsystem des SPNV auszurichten; die Zubringerfunktion des ÖSPV zum SPNV ist zu stärken und konkurrierende Parallelverkehre zum SPNV sind zu vermeiden. Der ÖSPV stellt die zentrale Verbindungsfunktion auf Relationen dar, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden und dient darüber hinaus zur flächenhaften Erschließung.
	Haltestellen	Für den Abbau von Zugangshemmnissen im ÖSPV sind kurze Haltestellenabstände zu realisieren.
	Tarif	Innerhalb des Landkreises Leipzig ist im straßengebundenen ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes GmbH (MDV) anzuwenden. Die Beschlussfassung über Tarifbestimmung erfolgt über die Gremien des MDV.

grundsätzliche Festlegungen		Beschreibung
Angebotsqualität des ÖSPV	***Qualitätsstandards***	Das ÖSPV-Angebot ist in einer einheitlichen und standardisierten Qualität zu erbringen und stetig an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen.
	Pünktlichkeit	Das Verkehrsunternehmen hat eine pünktliche und zuverlässige Verkehrsbedienung sicherzustellen. Aufgrund wechselnder Verkehrsverhältnisse gelten Fahrten noch als pünktlich, wenn sie im Integrierten Netz bzw. Stadtverkehr (PlusBus, TaktBus, StadtBus) bis zu 5 Minuten oder im übrigen Netz bis zu 10 Minuten später als im Fahrplan angegeben erfolgen. Eine Abfahrt mehr als eine Minute vor Plan gilt als ausgefallen. Am Startpunkt sind verfrühte Abfahrten auszuschließen.
	Verknüpfungspunkte	Die Verknüpfungspunkte im Landkreis Leipzig im ÖSPV sind attraktiv, barrierefrei und sicher zu gestalten, d.h. sie sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen.
	Anschlusssicherung	Eine Anschlusssicherung ist an relevanten Verknüpfungsstellen zu gewährleisten, um in Fällen von zeitlich begrenzten Verspätungen eine Verknüpfung abzusichern.
	Fahrzeugauslastung	Die Fahrzeugeinsatzplanung soll dem Platzbedarf der Fahrgastgruppen Rechnung tragen. Bei Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, ist der Fahrzeugeinsatz so vorzunehmen, dass bei planmäßiger Unterrichtsgestaltung neben einer vollständigen Nutzung der vorhandenen Sitzplätze eine maximale Inanspruchnahme der möglichen und ausgewiesenen Stehplätze zu 50% erfolgt.
	Fahrtausfälle	Das Verkehrsunternehmen ist für einen ordnungsgemäßen Fahrbetrieb verantwortlich. Dies beinhaltet insbesondere, dass im Falle von Betriebsstörungen, die voraussichtlich einen Fahrtausfall, eine Verspätung von mehr als 15 Minuten oder das Nichterreichen einer Anschlussfahrt bewirken, unverzüglich effektive Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden.
	Sicherheit	Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellen, sind von den Beförderungen auszuschließen und können aus den Fahrzeugen und von den Anlagen und Einrichtungen des Verkehrsunternehmens verwiesen werden. Die Verkehrsunternehmen und deren Mitarbeiter üben das Hausrecht in den Fahrzeugen und betrieblichen Einrichtungen aus.
	Sauberkeit/ Fundsachsen	Für saubere Fahrzeuge und Haltestelleneinrichtungen ist täglich Sorge zu tragen. Der Umgang mit Fundsachsen ist sachgemäß nach § 978 BGB und den „Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ im MDV sicherzustellen.
	Qualitätskontrolle	Der Aufgabenträger führt zur Überprüfung der Einhaltung der geforderten Festsetzungen regelmäßig Kontrollen des ÖSPV im Landkreis Leipzig durch. Insbesondere wird dabei auf die Qualitätsstandards der Fahrzeuge sowie auf die Standards von Information und Kundenservice eingegangen. Die Verkehrsunternehmen haben gegenüber dem Aufgabenträger verschiedene Berichts- und Hinweispflichten zu erfüllen. Dazu zählen u.a. gravierende Vorkommnisse, jährliche Leistungsplanung, monatliche Leistungsdaten, Abrechnungsdaten, Fahrzeugdaten, Qualitäts- und Statusberichte, Verkehrsnachfragedaten. Die Form der Berichte und Hinweise sowie der jeweilige zeitliche Zyklus wird im öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. vertraglich geregelt. Die Verkehrsunternehmen haben für ihr Bediengebiet innerhalb des Landkreises jährlich einen Monitoring-Bericht zu Fahrtausfällen, Pünktlichkeit und Fahrzeugauslastung an den Aufgabenträger in übersichtlicher und standardisierter Form zu übergeben.
Koordination, Kooperation & Verkehrsverbund	***Integration in den MDV***	Die Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Leipzig Verkehrsleistungen im ÖSPV erbringen und Inhaber der Liniengenehmigungen sind, haben sich vollumfänglich in den MDV zu integrieren. Insbesondere gehört dazu die Anwendung der „Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ im MDV.
	Zusammenarbeit	Im Interesse der Fahrgäste sind die Belange des ÖPNVs zwischen dem Landkreis Leipzig, dem ZVNL, den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft kooperativ abzustimmen.
	Koordination	Zur Nutzung von Synergien sind im MDV die ÖPNV-Kernfelder: Angebot, Vertrieb, Tarif, Service, Fahrgastinformation und Kommunikation angesiedelt. Diese Arbeitsfelder sind inhaltlich entsprechend des Bedarfs mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.
	Verkehrsverbund	Die aktuellste Fassung des MDV-Handbuchs ist durch alle Akteure anzuwenden (siehe „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“).

grundsätzliche Festlegungen		Beschreibung
Öffentlichkeitsarbeit, Information, Kommunikation	***Erschließung von Fahrgastpotenzialen***	Es sind Maßnahmen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung zu realisieren und vorhandene Potenziale bestmöglich auszuschöpfen. Im Fokus stehen dabei u.a. Fahrgastinformation, Kundenbetreuung, Marketing und Service.
	einheitliches Erscheinungsbild	Es ist eine einheitliche und abgestimmte Präsentation des ÖPNV im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit in der Region sicherzustellen. Dazu gehört v.a. die Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen und die Nutzung entsprechender analoger und digitaler Medien. Zudem sind Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten und umzusetzen.
Finanzierung und Fördermittel	***Finanzierung***	Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV erfolgt über 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 durch folgende Einnahmequellen finanziert: • Fahrgelderlöse • Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr • Einnahmen nach §§ 148 ff SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten) • Betriebskostenzuschüsse des Landkreises gemäß öffentlichen Dienstleistungsauftrag • Sonstige Erlöse (z.B.: Werbeeinnahmen)
	Fördermittel	Die Ausschöpfung von geeigneten Fördermittelangeboten für Maßnahmen des ÖSPV ist anzustreben. Die Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gehen dabei koordiniert und im gegenseitigen Einvernehmen vor.
Infrastruktur und Betrieb	***Fahrzeuge***	Bei der Fahrzeugbeschaffung sind insbesondere die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Komfort, Kundenanforderungen und Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Zukünftig ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu prüfen.
	Informationsmanagement bei Störfällen	Die Information der Fahrgäste über Störfälle ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Zu informieren sind die Fahrgäste: • in den für die Störung relevanten Fahrzeugen, • die an Haltestellen auf die von Störfällen betroffenen Fahrzeuge warten, • über alle elektronischen Informationskanäle (z.B. App, DFI, etc.). Zur Information der Fahrgäste an Haltestellen bei Störfällen ist eine praktikable Lösung zu finden, um diese über kurzfristige Fahrplanänderungen und Alternativen zu informieren. Eine Möglichkeit stellt der technische Dienst „HIM“ dar.
Förderung des ÖPNV	***Vertretung der Interessen***	Die Hauptakteure der Verkehrsunternehmen und des Aufgabenträgers vertreten die Interessen des ÖPNV nach außen und stärken damit die Präsenz des ÖPNV in allen anderen gesellschaftlichen Teilbereichen.
	Bevorrechtigung des ÖPNV	Eine Bevorrechtigung des ÖSPV vor dem MIV ist in den Mittelzentren und im ländlichen Raum voranzutreiben. Der Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV-System und die Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes sind in den kommunalen Gremien konkret zu thematisieren (Abbau von Behinderungen des ÖPNV, Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufs, Berücksichtigung bei Bauarbeiten/ Vermeidung von Umleitungen).
	Beachtung bei Regional- & Bauleitplanung	Bei der Entwicklung neuer Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen ist auf die Berücksichtigung der vorhandenen oder zukünftigen ÖPNV-Strukturen hinzuwirken.
	Tourismus- und Freizeitförderung	Im Rahmen von Maßnahmen zur Förderung von Tourismus und Freizeitaktivitäten sind die Belange und Interessen des ÖPNV zu berücksichtigen.

3.2. Netzgliederung

Durch die Netzgliederung des ÖSPV-Angebots wird sichergestellt, dass der ÖPNV alle verkehrlich relevanten Schwerpunkte des Landkreises Leipzig in der entsprechenden Qualität anbindet sowie eine strategische Entwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit anderen relevanten räumlichen Planungen durchgeführt werden kann. Zudem unterstützt die Netzgliederung eine integrierte Planung aller Verkehrsträger.

Die Netzgliederung im Landkreis Leipzig basiert auf den

- Planungen der Raumordnung (Zentrale Orte),
- Anforderungen der Daseinsvorsorge,
- Festlegungen der sächsischen ÖPNV-Strategie-Kommission,
- Ergebnissen der ÖPNV-Konzepte: „Muldental in Fahrt“; „Neuseenland in Fahrt“; „Stadtverkehrskonzepts Markkleeberg“ und „Frohburg/ Geithain“,
- Bedarfen, die sich aus den Belegungen im Straßennetz ergeben.

Eine Unterscheidung erfolgt zwischen den Netzkategorien: „1-h-Takt-Netz“, „2-h-Takt-Netz“, „Straßenbahnnetz“, „Stadtbusnetz“ und „Ergänzungsnetz“.

Die 1-h- und 2-h-Takt-Netze dienen zur Verbindung von regionalbedeutsamen, Zentralen Orten und weisen eine besondere Angebotsqualität auf. Beide Netze zeichnen sich dadurch aus, dass die ÖPNV-Fahrten in einem Takt von Montag bis Freitag durchgeführt werden und dass auch samstags bzw. am Wochenende reguläre Fahrplanfahrten stattfinden. Im Bezug zum MIV ist zudem ein bestimmtes Reisezeitverhältnis festgelegt, um zum Individualverkehr (PKW-Verkehr) eine zweckmäßige Alternative darstellen zu können (siehe TABELLE 3).

Das Straßenbahnnetz bezieht sich auf die bestehende Straßenbahnverbindung auf der Relation [Schkeuditz – Leipzig] – Markkleeberg-Ost.

Das Stadtbusnetz besteht in Zentralen Orten zur Bedienung des Binnenverkehrs.

Als Ergänzungsnetz werden ÖSPV-Relationen bezeichnet, die primär lokale Verbindungsfunktionen wahrnehmen, beispielsweise um isoliert liegende Ortsteile mit dem relevanten Zentralen Ort zu verbinden oder um Schüler zu den Schulstandorten zu befördern, wenn die Angebote der höherrangigen Netze hierfür nicht ausreichen. Die Re-

lationen des Ergänzungsnetzes sind in ANLAGE 25 festgesetzt. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz orientiert sich an der Einwohnerzahl der jeweiligen Ortschaft. Die Fahrten sind in der geforderten Häufigkeit zwischen der jeweiligen Ortschaft und dem zugeordneten verkehrlich relevanten Ort (i. d. R. nächstgelegener zentraler Ort, s. ANLAGE 25) anzubieten. Ziel dieser Festsetzung ist insbesondere neben dem Schülerverkehr die Gewährleistung von Fahrtmöglichkeiten im Einkaufs- und Besorgungsverkehr im Sinne der Daseinsvorsorge. Die Verkehre auf den Relationen im Ergänzungsnetz können auch durch flexible Bedienformen abgedeckt werden. Prinzipiell sind alle Relationen im Regional- und Stadtverkehr räumlich und zeitlich so auszugestalten, dass an definierten Umsteige- bzw. Knotenpunkten kurze Umstiege möglich sind.

Die folgende TABELLE 3 zeigt die Netzkategorien und deren jeweilige Mindeststandards. Für ausgesuchte Verkehrstage wie zum Beispiel 24./31. Dezember oder lokale Veranstaltungstage gelten gesonderte Regelungen, die jeweils zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde abgestimmt werden. Eine Übersicht zu den Verbindungen der jeweiligen Netzkategorien kann für den Landkreis Leipzig aus ANLAGE 25 entnommen werden.

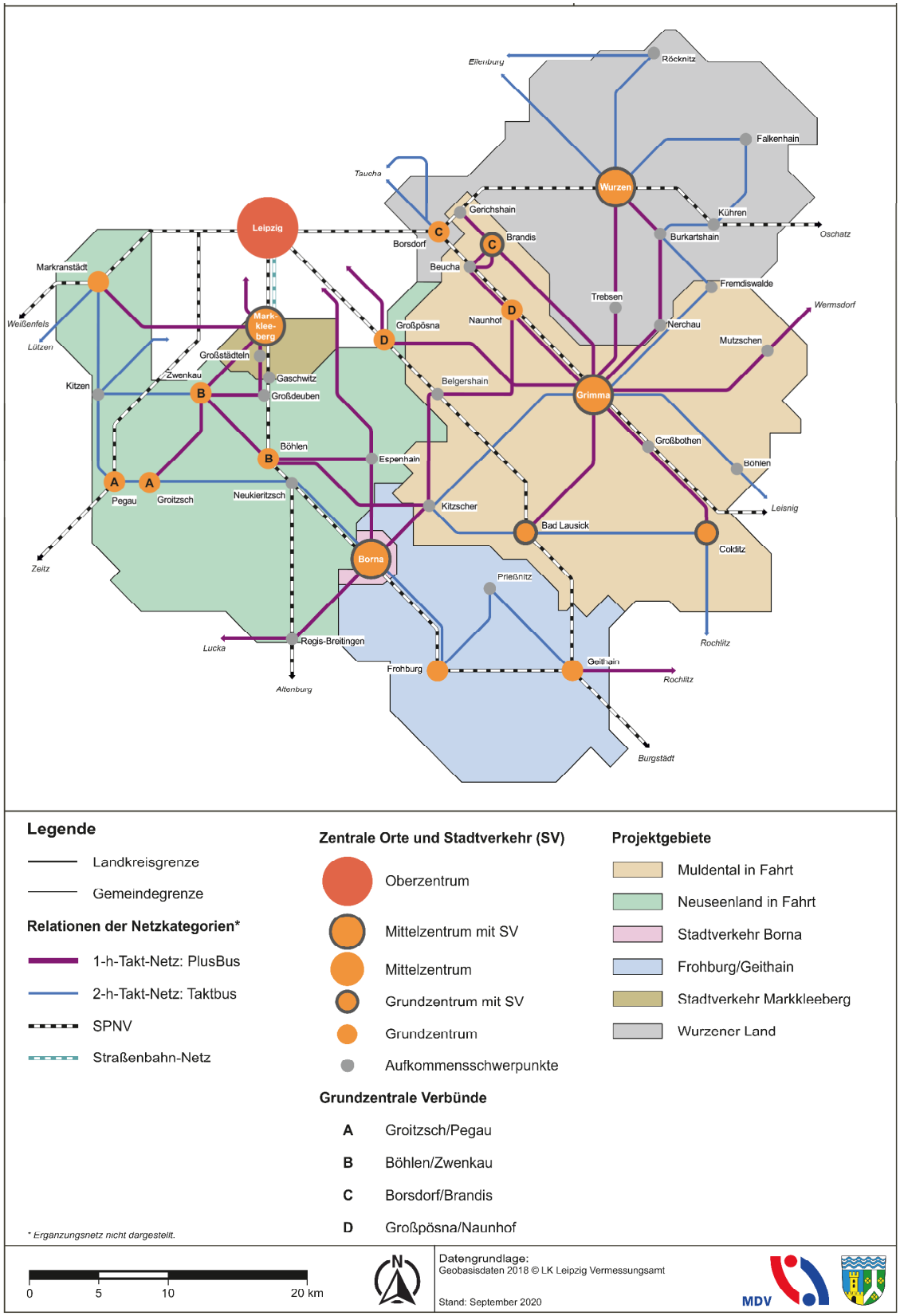
Bei der Entwicklung der Netze wurde die Bus-Markensystematik des MDV berücksichtigt, so dass die einzelnen Netze problemlos durch die „Markenfamilie für Busse des MDV“ (PlusBus, TaktBus, Bus, StadtBus, RufBus) dargestellt und vermarktet werden können. Eine Übersicht zu den zu verwendenden Symboliken und den inhaltlichen Kernqualitäten findet sich in ANLAGE 26.

Tabelle 3: Mindeststandards im Regional- und Stadtverkehr

		Regionalverkehr			Stadtverkehr	
Legende *x bzw. Wert* — *Kriterium muss mindestens erfüllt werden* *-* — *Kriterium darf nicht zutreffen* *offen* — *Kriterium kann frei gewählt werden*		**1-h-Takt-Netz**	**2-h-Takt-Netz**	**Ergänzungsnetz**	**Straßenbahnnetz**	**Stadtbusnetz**
mögliche Verkehrs-träger	S-Bahn, Zug	X	X	X	-	-
	Bus	X	X	X	-	X
	Straßenbahn	-	-	-	X	-
	RufBus	zur Ergänzung der Mindestbedienung möglich		X	-	X
Reisezeitverhältnis von ÖPNV/ MIV bzw. **Beförderungsgeschwindigkeit**		≤2 oder maximal 30 min länger als MIV		min.: 25 km/h	offen	min.: 15 km/h
Umsteige-häufigkeit *je nach definierter Relation (ANLAGE 25)*	Regelfall: ohne Umstieg	X	-	offen	X	-
	max. ein Umstieg	-	X	offen	-	X
	max. ein Umstieg mit Anschluss	X	-	offen	-	-
Markenname im ÖSPV		**PlusBus**	**TaktBus**	**Bus/ RufBus**	**Tram**	**StadtBus**
Zeitrahmen der Bedienung	Mo bis Fr (Uhrzeit)	05-21	05-18	06-18	05-21	05-20
	Samstag (Uhrzeit)	06-20	08-18	08-18	08-21	08-18
	Sonntag/ Feiertg. (Uhrzeit)	06-20	offen	09-18	08-21	09-18
Bedien-häufigkeit	Angebots-orientiert	X	X	-	X	X
	Bedarfsorientiert	-	-	X	-	-
	Takt: Mo-Fr	60 min	120 min	offen	20 min	30/60 min
	Takt: Sa	offen	offen	offen	20 min	60/120 min
	Takt So/ Ftg.					offen
	Schultag: min. Fahrten/Ri.: Mo bis Fr	13-15 vertaktete Fahrten	7-10 vertaktete Fahrten	EW/Ortschaft — Fahrten/Ri. 200 - 999 — 3 1.000 - 2.999 — 5 3.000 – 5.999 — 9	48 vertaktete Fahrten	15/30 vertaktete Fahrten
	Ferien: min. Fahrten/Ri.: Mo bis Fr			offen		
	min. Fahrten/Ri.: Samstag	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	offen	39 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten
	min. Fahrten/Ri.: Sonntag/Feier-tag	4 vertaktete Fahrten	offen	offen	39 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten

Auf Basis der Netzgliederung und zur Erfüllung der Netzstandards leitet sich das strategische Zielliniennetz für den Landkreis Leipzig ab. Die KARTE 1 zeigt dieses Zielliniennetz für das 1-h-Takt-Netz, das 2-h-Takt-Netz und das Straßenbahnnetz.

Karte 1: ÖPNV-Zielnetz im Landkreis Leipzig



Legende

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze

Relationen der Netzkategorien*

- 1-h-Takt-Netz: PlusBus
- 2-h-Takt-Netz: Taktbus
- SPNV
- Straßenbahn-Netz

Zentrale Orte und Stadtverkehr (SV)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum mit SV
- Mittelzentrum
- Grundzentrum mit SV
- Grundzentrum
- Aufkommensschwerpunkte

Grundzentrale Verbünde

- A Groitzsch/Pegau
- B Böhlen/Zwenkau
- C Borsdorf/Brandis
- D Großpösna/Naunhof

Projektgebiete

- Muldental in Fahrt
- Neuseenland in Fahrt
- Stadtverkehr Borna
- Frohburg/Geithain
- Stadtverkehr Markkleeberg
- Wurzener Land

* Ergänzungsnetz nicht dargestellt.

0 5 10 20 km

Datengrundlage:
Geobasisdaten 2018 © LK Leipzig Vermessungsamt

Stand: September 2020

3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums

Eine ausreichende ÖPNV-Verkehrserschließung des Landkreises Leipzig liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung aller Siedlungsgebiete erfolgt, die:

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

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

- ein Radius von 300 m.

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

Für die Reisezeiten (Fahr- und Fußwegezeiten) aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum gelten, unter Berücksichtigung des Regionalplans Leipzig-Westsachsen 2017, folgende Grenzwerte, die nicht überschritten werden sollten:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 60 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Für die in unmittelbarer Nachbarschaft eines zugeordneten Mittelzentrums bzw. des Oberzentrums Leipzig gelegenen Ortschaften gelten jeweils die Anforderungen der nächstfolgenden Kategorie.

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Regionalplans Leipzig-Westsachsen wurden im Bereich des Landkreises Leipzig vier grundzentrale Verbünde festgesetzt:

- Böhlen / Zwenkau
- Borsdorf / Brandis
- Großpösna / Naunhof
- Pegau / Groitzsch

Für die gegenseitige Erreichbarkeit der Teilzentren der vier bestehenden grundzentralen Verbünde gelten ergänzend folgende Festsetzungen:

- umsteigefreie Verbindung mit Taktfahrplan montags bis freitags
- Reisezeit maximal 30 Minuten
- Mindestfahrtenanzahl: Mo – Fr 9 Fahrten pro Richtung und Sa 4 Fahrten pro Richtung

Hierdurch ist auch gewährleistet, dass Einwohner aus Ortschaften, die einem Teil-Grundzentrum dieser Verbünde verkehrlich zugeordnet sind, auch das jeweils andere Teilzentrum mit vertretbarem Aufwand erreichen können.

3.4. Flexible Bedienformen

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV stellen die Aufgabenträger vor die Frage, wie attraktive Leistungen im öffentlichen Personenverkehr finanzierbar bleiben bzw. der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge weiterhin sichergestellt werden kann. Eine Möglichkeit bieten hier alternative[1] bzw. flexible, d.h. bedarfsgesteuerte Bedienformen, die nur auf Anforderung mit meist kleineren Fahrzeugen verkehren. Wesentliche Funktion ist dabei die Gewährleistung von Mobilität in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit zu dem regulären ÖPNV. Für flexible Bedienformen sind die Anforderungen der TABELLE 4 zu erfüllen.

[1] Unter alternativen Bedienformen wird im MDV-Gebiet der Einsatz von Kleinbussen, Großraumtaxis und Taxis verstanden, die nach telefonischer Bestellung eine Haltestellen- oder Haustürbedienung durchführen. Dabei werden die Varianten AnrufBus, AnrufSammel-Taxi, RufBus, AnrufLinien-Taxi und Richtungsbandbetrieb unterschieden, die verschiedene Eigenschaften hinsichtlich Fahrplan, Fahrtroute, Tarifzuschlag, Haustürbedienung und Fahrzeugtyp aufweisen.

Tabelle 4: Anforderungen an flexible Bedienformen

Kriterium	Merkmale
Genehmigung nach PBefG	• Genehmigungsfähigkeit nach PBefG
Anmeldezeiten	• die Anmeldung ist unkompliziert beispielsweise über eine einheitliche Telefonnummer, Internet, App etc. zu gewährleisten • die telefonische Anmeldung von Fahrtwünschen ist von Mo-Fr zwischen 07:30 und 21:00 Uhr und Sa/So/Ft zwischen 08:00 und 20:00 Uhr zu gewährleisten • früheste Anmeldefrist: max. 7 Tage vor gewünschtem Fahrtantritt • späteste Anmeldefrist: in der Regel 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt; Ausnahme: (1) 120 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt, wenn ein spezielles Fahrzeug zum Einsatz kommen muss (Barrierefreiheit) Ausnahme: (2) 48 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrantritt, für Personengruppen ab 10 Personen
Tarif und Fahrscheine	• der MDV-Tarif ist ausnahmslos anzuwenden • Verkauf über mobile Verkaufsterminals in den Fahrzeugen ist anzustreben
Kennzeichnung für die Fahrgäste	• einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung • die erforderliche Anmeldung ist in den Fahrplänen deutlich zu kennzeichnen • Informationen zur Nutzung sind verständlich zu erläutern • Anwendung eines einheitlichen Symbols
Kennzeichnung der Fahrzeuge	• die im flexiblen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen und Subunternehmer müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein
Kommunikation in INSA	• flexible Bedienformen sind im „INSA“ (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) darzustellen, wobei auf die Notwendigkeit der Anmeldung hinzuweisen ist
Barrierefreiheit	• nach Möglichkeit sollen die Fahrzeuge auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen gewährleisten • Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben, bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen
Fahrzeuge	• Anforderungen gemäß KAPITEL 3.9 gelten nur dann, wenn die Bauart die Einhaltung dieser Festsetzungen zulässt • Abweichungen von den Standards der Barrierefreiheit sind nur im Einklang mit gesetzlichen Regelungen möglich

3.5. Verknüpfungspunkte

Für einen attraktiven ÖPNV im Allgemeinen als auch für eine optimale Reisekette im Speziellen sind Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. An solchen räumlichen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen oder gleichen Verkehrsträgern möglich. Demnach kann zwischen Bus und Bus, Bus und Straßenbahn sowie Straßenbahn und Bus umgestiegen werden oder ein Übergang erfolgt zwischen Bus/Straßenbahn und Zug/S-Bahn (ÖSPV und SPNV). Empfehlungen zu den Verknüpfungspunkten wurden in der „Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPV-IV im MDV“ definiert. In der folgenden TABELLE 5 sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Leipzig mit ihrer Bedeutung und den bedienenden Verkehrsträgern bestimmt. Dabei geben die zugeordneten Kategorien die Bedeutung der Verknüpfungspunkte wieder. Diese Einstufung nach Bedeutung der Verknüpfungspunkte ist insbesondere bei konkurrierender Fahrplangestaltung einzelner Linien oder bei Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Prinzipiell ist an allen Verknüpfungspunkten zwischen den relevanten Linien ein Anschluss zwischen den Verkehrsträgern dauerhaft einzuplanen und zu sichern.

Die Kategorien sind wie folgt definiert:

- 1: Wichtige Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-SPNV
- 2: nachgeordnete Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-SPNV
- 3: Verknüpfungsstellen innerhalb des ÖSPV

An den Verknüpfungspunkten sind vor allem Linien des SPNV, des 1-h- und 2-h-Taktnetzes sowie des Stadtbusnetzes miteinander zu verknüpfen. Für diese verknüpfungsrelevanten Linien ist abzüglich ggf. vorhandener Wegezeiten in den Hauptumsteigerichtungen (jeweils Richtungen zwischen Region und zugeordnetem benachbarten Ober- bzw- Mittelzentrum und zurück) maximal eine Umsteigewartezeit von 10 Minuten, in begründeten Ausnahmen von 15 Minuten zulässig. Für den Fall auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den höherrangigen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Zudem ist die Herstellung von Anschlüssen der Stadtverkehre im Konfliktfall entsprechend der Mehrheit der Fahrgäste auszurichten. Kurze Umsteigewege sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.

Tabelle 5: Verknüpfungspunkte

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	Kommune	Kategorie	Verkehrsträger		
				wichtiger Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus/ RufBus – Bus/ TRAM
1	Bad Lausick, Bahnhof	Bad Lausick	1	X		X
2	Borna, Bahnhof	Borna	1	X		X
3	Böhlen, Bahnhof	Böhlen	1	X		X
4	Frohburg, Bahnhof	Frohburg	1	X		X
5	Gaschwitz, Bahnhof	Markkleeberg	1	X		X
6	Geithain, Bahnhof	Geithain	1	X		X
7	Grimma, oberer Bahnhof	Grimma	1	X		X
8	Markkleeberg, Bahnhof	Markkleeberg	1	X		X
9	Markranstädt, Bahnhof	Markranstädt	1	X		X
10	Naunhof, Bahnhof	Naunhof	1	X		X
11	Pegau, Bahnhof	Pegau	1	X		X
12	Wurzen, Bahnhof	Wurzen	1	X		X
13	Belgershain, Bahnhof (Hauptstraße)	Belgershain	2		X	X
14	Beucha, Bahnhof	Brandis	2		X	X
15	Borsdorf, Bahnhof	Borsdorf	2		X	X
16	Gerichshain, Bahnhof	Machern	2		X	X
17	Großdalzig/Zwenkau, Bahnhof	Zwenkau	2		X	X
18	Großpösna, Bahnhof (Neue Gastst.)	Großpösna	2		X	X
19	Kühren, Bahnhof	Wurzen	2		X	X
20	Machern, Bahnhof (Brandiser Str.)	Machern	2		X	X
21	Markkleeberg Nord	Markkleeberg	2		X	X
22	Markkleeberg-Großstädteln	Markkleeberg	2		X	X
23	Narsdorf, Bahnhof	Geithain	2		X	X
24	Neukieritzsch, Bahnhof	Neukieritzsch	2		X	X
25	Regis-Breitingen, Bahnhof	Regis-Breitingen	2		X	X
26	Oberholz, Haltepunkt	Großpösna	2		X	X
27	Otterwisch, Bahnhof	Bad Lausick	2		X	X
28	Tanndorf, Bahnhof	Zschadraß	2		X	X
29	Brandis, Markt	Brandis	3			X
30	Colditz, Sportplatz	Colditz	3			X
31	Frohburg, Zentralhaltestelle	Frohburg	3			X
32	Grimma, Nikolaiplatz	Grimma	3			X
33	Groitzsch, Südstraße (ggf. neu: Altenburger Straße)	Groitzsch	3			X
34	Kitzscher, Busplatz	Kitzscher	3			X
35	Klinga, Teich	Parthenstein	3			X
36	Kohren-Sahlis, Busplatz	Frohburg	3			X
37	Markkleeberg, Schillerplatz	Markkleeberg	3			X
38	Nerchau, Gänsemarkt	Grimma	3			X
39	Pegau, Kirchplatz	Pegau	3			X
40	Prießnitz, Dreieck	Frohburg	3			X
41	Ragewitz, Dorfplatz	Thümmlitzwalde	3			X
42	Wurzen, Clara-Zetkin-Platz	Wurzen	3			X
43	Zwenkau, Konsum	Zwenkau	3			X

Anschlussprioritäten

Grundsätzlich sind Fahrpläne symmetrisch[2] aufzubauen. Die Anschlüsse sollen regelmäßig entsprechend der Hauptumsteigerelationen im Übergang ÖSPV/SPNV bzw. ÖSPV/ÖSPV gebildet werden. In Konfliktfällen zwischen mehreren möglichen Anschlussbeziehungen ist nachfolgender Prioritätensetzung vorzugehen:

- 1. Priorität: in/ aus Richtung der Oberzentren
- 2. Priorität: in/ aus Richtung des relevanten Mittelzentrums

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

- morgens/ vormittags auf den SPNV in Richtung der Oberzentren bzw. der relevanten Mittelzentren
- nachmittags/ abends auf den SPNV aus den Oberzentren bzw. den relevanten Mittelzentren

3.6. Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an Verknüpfungspunkten werden Regeln für die Anschlusssicherung definiert. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten abgesichert ist. Es sind dafür die vorhandenen rechnergestützten Betriebsleitsysteme (RBL) einzusetzen.

In der Regel sind die Anschlüsse bei allen angebotenen Fahrten der genannten Linien an den in obiger Tabelle aufgeführten Verknüpfungspunkten zu sichern, soweit es sich um fahrplanmäßige Anschlüsse handelt. Als Orientierung gilt für die maximale Aufhaltezeit eine Spannweite für die Anschlusssicherung von 3 bis 10 Minuten. In Abhängigkeit von Verkehrstag und –zeit können bedarfsweise längere (z. B. im Spät- oder Wochenendverkehr, letzte Fahrt) bzw. kürzere (z.B. im Berufsverkehr) Aufhaltezeiten vorgesehen werden. Für den Fall der manuellen Disposition sind bedarfsweise längere

[2] Eine Erläuterung zu symmetrische Fahrpläne findet sich in ANLAGE 27.

Aufhaltezeiten möglich. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen im Rahmen der RBL-Systeme ist durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Folgende Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung vom SPNV auf Buslinien werden festgesetzt:

Tabelle 6: Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung

Verknüpfungspunkt	Zubringer (beide Richtungen)	Abbringer
Bad Lausick, Bahnhof	RB 113/ RE 6 (Zug)	PlusBus 610 Richtung Grimma TaktBus 277 Richtung Kitzscher TaktBus 613 Richtung Colditz StadtBus
Beucha, Bahnhof	Zug	PlusBus 640 Richtungen Brandis und Albrechtshain
Böhlen, Bahnhof	S-Bahn	PlusBus 144 Richtung Kitzscher PlusBus 101 Richtung Zwenkau
Borna, Bahnhof	S-Bahn	PlusBus 258 Richtung Deutzen Stadtbus
Colditz, Sportplatz	Plus-/TaktBus-Linien 613, 619, 620	Plus-/TaktBus-Linien 613, 619, 620
Gerichshain, Bahnhof	S-Bahn	PlusBus 689 Richtung Brandis
Grimma, ob. Bahnhof	RB 110 (Zug)	PlusBus 619 Richtung Colditz PlusBus 630 Richtung Wermsdorf, PlusBus 693, 694 Richtung Wurzen TaktBus 633 Richtung Leisnig TaktBus 654 Richtung Fremdiswalde StadtBus
Großdalzig/Zwenkau	EBx 12, EB 22 (Zug)	TaktBus 120 Richtung Zwenkau
Kitzscher, Busplatz	Plus-/TaktBus-Linien 144, 276, 277, 617, 641	Plus-/TaktBus-Linien 144, 276, 277, 617, 641
Kühren, Bahnhof	RE 50 (Zug)	TaktBus 659 Richtungen Falkenhain und Fremdiswalde
Markkleeberg	S-Bahn	108, PlusBus 100, 107 Ri. Zwenkau
Gaschwitz	S-Bahn	PlusBus 100, 107 Ri. Zwenkau
Markranstädt, Bahnhof	RE 42, RB 20 (Zug)	TaktBus 121 Richtung Pegau TaktBus 163 Richtung Nova Eventis TaktBus 165 Richtung Lützen
Naunhof, Bahnhof	RB 110 (Zug)	PlusBus 640 Ri. Klinga, Brandis PlusBus 641 Ri. Kitzscher, Grimma
Neukieritzsch, Bahnhof	S-Bahn	TaktBus 271 Richtung Groitzsch
Wurzen, Bahnhof	RE 50 (Zug)	PlusBus 694 Richtung Grimma

Besteht bereits Sichtkontakt mit dem verspäteten Zubringer-Verkehrsmittel, ist der Anschluss sicherzustellen, auch wenn die maximale einzuhaltende Wartezeit leicht überschritten wird. Eine aufgrund der Regelungen dieses Absatzes verspätet begonnene Fahrt gilt als pünktlich. Die Anschlusssicherung zwischen Bus und Bus ist durch die Verkehrsunternehmen unternehmensintern abzusichern.

3.7. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Leipzig wird, wenn möglich, im Rahmen des angebotsorientierten öffentlichen Personennahverkehrs organisiert. Für den Schülerverkehr ist die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises in ihrer aktuellsten Version anzuwenden (vgl. Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig). Die folgenden Mindestfestsetzungen (Auszug) aus TABELLE 7 sind dabei u.a. einzuhalten:

Tabelle 7: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung

Schulform	Fahrten-häufigkeit je Schultag	maximale Anzahl der Umsteigevorgänge	max. Fahrtzeit	Zumutbare Wartezeit zwischen (1) Ankunft und Unterrichtsbeginn u. (2) Unterrichtsschluss und Abfahrt
Grundschule (Kl. 1 – 4)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	0	30 min	(1) 45 min (2) 45 min
Oberschule (Kl. 5 – 10)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	1	45 min	
Gymnasium (Kl. 11 – 12)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	2	45 min	
Förderschulen	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	0	45 min	
Berufsbildende Schulen	Keine Festsetzungen			

Ausnahmen von diesen Festlegungen sind möglich, sofern sich Wohn- bzw. Schulstandorte abseits von Siedlungsschwerpunkten befinden. Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen ist zudem eine Staffelung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Schulträgern und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Schulträger, die Schulen und der Landkreis Leipzig sollen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung zu übernehmen.

3.8. Regionalbedeutsame Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Landkreises Leipzig werden Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächige Industrie- und Gewerbestandorte, Freizeitziele, medizinische Einrichtungen, Arbeitsagenturen/ kommunale Jobcenter sowie Berufs- und Volkshochschulen definiert. Die spezifischen Standorte sind in den ANLAGEN 4 BIS 10 bzgl. deren aktueller Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt.

Im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Ausschöpfung von vorhandenen Verkehrsnachfragepotenzialen ist ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Für die Erreichbarkeit bzw. Anbindung ist vorzusehen, dass diese Ziele mindestens durch Linien des 1-h- bzw. 2-h-Taktnetz anzubinden sind. Die spezifischen Zielvorgaben je nach regionalbedeutsamem Ziel sind in der nachfolgenden TABELLE 8 dargestellt. Der Anspruch des Landkreises liegt dabei darin, die Anbindung in die definierten Relationen aus ANLAGE 25 zu integrieren und nur in bestimmten Ausnahmen neue Linien zur Anbindung von regionalbedeutsamen Zielen einzurichten.

Tabelle 8: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Regionalbedeutsame Ziele	Angebotsqualität: Mindeststandard	Erschließungs-radius	Besonderheiten
bedeutsame Einzelhandelsstandorte	1-h-Taktnetz	300 m	Öffnungszeiten beachten.
Industrie- / Gewerbestandorte	2-h-Taktnetz	500 m	
Freizeitziele (ggf. nur saisonales Angebot)	1-h-Taktnetz	1000 m	Präferenzen der Nutzung berücksichtigen.
Medizinische Einrichtungen	1-h-Taktnetz	300 m	Öffnungszeiten beachten.
Arbeitsagenturen/ kommunale Jobcenter	1-h-Taktnetz	300 m	Öffnungszeiten beachten.
Berufs- und Volkshochschulen	1-h-Taktnetz	300 m	Öffnungszeiten beachten.

In der Regel ist laut der getroffenen Festsetzungen eine ÖPNV-Anbindung an das benachbarte Grund- bzw. Mittelzentrum bzw. im Stadtverkehr vorzusehen. Im Grundsatz sollen im Landkreis Leipzig die Freizeitziele ganzjährig angebunden werden. Ausnahmen können für Ziele gelten, die nur ein saisonal beschränktes Angebot aufweisen (z.B. Belantis). Der Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken darauf hin, dass die ÖPNV-Erreichbarkeit der jeweiligen Freizeitziele in den entsprechenden Informationsquellen der Tourismusbranche kommuniziert wird.

3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

Für die im Landkreis Leipzig eingesetzten Fahrzeuge des Buslinienverkehrs und des Straßenbahnverkehrs gelten spezifische Festsetzungen (Mindeststandards). Diese Anforderungen für Fahrzeuge sind sowohl von Verkehrsunternehmen, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Leipzig sind, als auch von dessen beauftragten Subunternehmern einzuhalten. Prinzipiell müssen die Fahrzeuge an die Bedürfnisse der

Fahrgäste, insbesondere der Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, angepasst werden. Für die Fahrzeuge des Straßenbahnnetzes gelten die Mindeststandards in TABELLE 9. Für die Fahrzeuge im Buslinienverkehr gelten die folgenden Mindeststandards in TABELLE 10.

Tabelle 9: Anforderungen an Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr

Anforderungen an Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr	
Allgemeinzustand	• die einzusetzenden Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln
Barrierefreiheit	• die gesetzlichen Vorschriften für Straßenbahnfahrzeuge hinsichtlich der Barrierefreiheit sind zwingend einzuhalten. Zudem gelten die in KAPITEL 3.11.2 festgelegten Anforderungen
Corporate Design	• die Straßenbahnen sollen deutlich als öffentliches Verkehrsmittel innerhalb des Verkehrsverbundes gekennzeichnet sein. Das MDV-Logo ist im Fahrzeug sowie außen am Fahrzeug anzubringen
Innenausstattung	• das Platzangebot hat der Verkehrsaufgabe Rechnung zu tragen • der Fahrkartenverkauf ist in den Fahrzeugen zu ermöglichen (mobile Automaten) • es sind ausreichend Festhaltemöglichkeiten zu bieten

Tabelle 10: Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr

Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr	
Allgemein	• Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, des PBefG und der BOKraft sowie sonstiger einschlägiger Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen • einzusetzende Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln
Komfortmerkmale	• ausreichende Platzkapazitäten (primär Sitzplätze) • Fahrausweisverkauf: im Busverkehr durch Fahrer, i.d.R. mittels Bordrechner, bei Kleinbussen mit eingeschränkten Möglichkeiten zur Installation von Bordrechnern mit Zahltischequipment bzw. Einsatz von mobilen Handverkaufsterminals • im Bus soll pro 4 Sitzplätze ein Haltewunschtaster vorhanden sein • durchschnittliches Fahrzeugalter der im Linienverkehr im Gebiet des Landkreises Leipzig regelmäßig eingesetzten Busflotte eines Unternehmens liegt durchgängig bei höchstens 9 Jahren • 75 % der im Regional- und Stadtbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind nicht älter als 12 Jahre • in den Bussen ist für die Fahrgäste kostenloser Internetzugang mittels WLAN anzustreben • bei Neufahrzeugen ist pro 4 Sitzplätze ein USB-Steckplatz zur Stromversorgung für mobile Endgeräte der Fahrgäste wünschenswert • alle Fahrzeuge sollen über eine vollständige Klimatisierung des Fahrgastraumes verfügen
Corporate Design	• an Standardlinienbussen des regionalen Verkehrsunternehmens sind Liniennummer und Fahrtziel in der Frontanzeige darzustellen, an den Seitenanzeigern sind wichtige Zwischenziele anzuzeigen • bedient das Fahrzeug eine PlusBus-Linie ist die entsprechende Markierung in der Frontanzeige vorzunehmen • Fahrzeuge, die als flexible Bedienformen oder von Subunternehmen im Auftrag der Verkehrsunternehmen eingesetzt werden, müssen eindeutig als Fahrzeug des ÖPNV gekennzeichnet sein • für landkreiseigene ÖPNV-Kampagnen sind Werbeflächen an Bussen bei mindestens 10 % der Busflotte pro Verkehrsunternehmen vorzusehen • im Außenbereich sind alle Fahrzeuge mit dem Logo des Verkehrsunternehmens und der Verbundkennzeichnung auszustatten

Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr	
Haltestellenansage/-anzeige	• im Fahrzeug sind alle Haltestellen rechtzeitig akustisch und optisch anzukündigen • in Fahrzeugen, die nicht für die Beförderung von mehr als 16 Personen (einschl. Kfz-Führer) zugelassen sind, genügt die direkte Ansage der Ausstiegs-Haltestellen durch das Fahrpersonal • im Falle automatisierter Haltestellenansagen- bzw. anzeigen in Fahrzeugen soll auf wichtige Umsteigemöglichkeiten an Schnittstellen hingewiesen werden
Barrierefreiheit	• bei Fahrzeugneubeschaffung sind niederflurige bzw. low-entry-Fahrzeuge mit Platz zur Beförderung von Rollstühlen/ Rollatoren/ Kinderwagen zu wählen • Hochflurbusse mit Hublift sind in Ausnahmefällen zulässig
Umwelteigenschaften	• Neufahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik bezüglich Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit • bei Neufahrzeugen: Einhaltung der bei der Erstzulassung aktuellsten gültigen EU-Abgasnorm • 50% der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Leipzig haben mindestens die Schadstoffe Klasse „Euro 6“ oder besser vorzuweisen • die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben zu 100% mindestens der Schadstoffklasse „Euro 6“ zu entsprechen

3.10. Kundeninformation und Service

Eine kundenorientierte, einheitliche sowie intuitive/selbsterklärende Gestaltung von Informationen zum ÖPNV ist für den Landkreis Leipzig von hoher Bedeutung. Das Ziel dabei ist, Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen und das Angebot für alle Menschen einfach und transparent nutzbar zu machen. Aus diesem Grund sind folgende Festsetzungen (TABELLE 11-15) einzuhalten:

Tabelle 11: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt

Corporate Design	Für ein intuitives Verständnis der ÖPNV-Angebote soll ein verbundweites Corporate Design hinsichtlich aller Informationsmedien angewendet werden. Dieses muss Querverweise bzw. Anknüpfungspunkte zu den Informationsmedien der weiteren ÖPNV-Akteure im Landkreis Leipzig bieten (Landkreis Leipzig, ÖPNV-Verkehrsunternehmen und ZVNL), so dass sich der (potenzielle) Nutzer über das Gesamtangebot des ÖPNV leicht informieren kann.
Kooperation	Für alle Belange der Information und Kommunikation ist eine enge Zusammenarbeit der ÖPNV-Akteure zu gewährleisten. Insbesondere bei neuen Informationsprodukten und Kampagnen muss eine Abstimmung des regionalen Verkehrsunternehmens mit dem Landkreis Leipzig, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund, anderen betroffenen Verkehrsunternehmen (Bus/ Bahn) und dem ZVNL stattfinden.
Haltestellenbeschilderung	Für die Haltestellenbeschilderung im Busverkehr (u.a. Haltestellenmast, Haltestellenfahne, Rahmen für Aushangfahrplan) ist das „Informationskonzept für Haltestellen im MDV[3]“ anzuwenden. Die Produktmarken im MDV sind bei der Haltestellenkennzeichnung entsprechend zu berücksichtigen. Bei Beschädigung oder Verlust der Haltestellenbeschilderung ist umgehend ein Austausch bzw. Ersatz vorzunehmen.

[3] Das „Informationskonzept für Haltestellen im MDV“ kann beim Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen und dem MDV abgerufen werden.

Tabelle 12: Vertriebswege

Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	Der Landkreis Leipzig befürwortet ein durch die Unternehmen oder Dritte (z. B. Reisebüros) vorgehaltenes Netz von Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung. Für den stationären personenbedienten Verkauf an gemeinsamen Standorten (Verknüpfungspunkte Zug/Bus) sind aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung für den Fahrgast möglichst Kooperationen zwischen den Busunternehmen und den SPNV-Unternehmen anzustreben.
Datennutzungsrechte	Es ist sicherzustellen, dass die Fahrplandaten, Fahrplanabweichungen und Störungsmeldungen für alle Nutzungszwecke ohne Einschränkung des Nutzerkreises zur Verfügung gestellt werden.
Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	Folgende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs sind vorzuhalten: • Erwerb beim Fahrpersonal des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus) wenn kein Automat im Fahrzeug vorhanden • Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter/ Verkehrsunternehmen) • Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge) • Vertriebspartner (z.B. Reisebüros) • MDV-Infomobil • Online-Shops • Handy-App

Tabelle 13: Fahrplaninformation

Informationsmedien	***gedruckte Fahrplanmedien***	Fahrpläne sind vor Beginn der Fahrplanperiode und in ihrer Gültigkeit für diese, einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen zu veröffentlichen. Die Fahrplantabellen der verknüpfungsrelevanten Linien haben die möglichen Anschlussbeziehungen in den Hauptumsteigerelationen – auch zum SPNV – zu enthalten. Die Herstellung der gedruckten Fahrplanmedien muss in Kooperation mit dem MDV erfolgen. Veränderungen und Ergänzungen müssen mindestens im Internet (insbesondere beim Verkehrsunternehmen sowie MDV/INSA) und in Informationsblättern bekannt gegeben werden.
	digitale Medien	***Internet:*** Die Verkehrsunternehmen haben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft zu veröffentlichen. Eine Weiterleitung (Link) zum MDV ist präsent auf diesen Internetseiten zur Verfügung zu stellen. ***App:*** Für den ÖPNV im Landkreis Leipzig ist den Nutzern eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Neben Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Fahrplanabweichungen ist auch der Ticketkauf zu gewährleisten. Die im Landkreis Leipzig tätigen Verkehrsunternehmen haben den Betrieb dieser App zu unterstützen. ***Störungen:*** Der technische Dienst „HIM“ gibt Störungsmeldungen direkt in der Fahrplanauskunft aus. Die Verkehrsunternehmen übergeben die Informationen in Echtzeit zu Störfällen umgehend an das System „HIM“.
	persönliche Beratung	Für die persönliche Beratung von Menschen hinsichtlich der ÖPNV-Angebote im Landkreis Leipzig befürwortet der Landkreis die mobile Beratung des MDV. Darüber hinaus haben die Verkehrsunternehmen sowie der MDV telefonische Beratungen zum ÖPNV während der Betriebszeiten anzubieten. Weiterhin steht für telefonische Fahrplanauskünfte das MDV-Infotelefon zur Verfügung.

Tabelle 13: Fahrplaninformation

Haltestellen	An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher, lesbarer und sauberer Weise anzubringen. Die Fahrplanaushänge sind gemäß der gesetzlichen Regelungen des PBefG zu gestalten. Zudem sind an Haltestellen Hinweise auf das MDV-Auskunftsportal, das Servicetelefon der Verkehrsunternehmen und des MDV sowie ein QR-Code zur Handy-App darzustellen. In den Aushangfahrplänen soll auf bestehende Umsteigemöglichkeiten hingewiesen werden. Die Aushangpläne sind stets auf dem aktuellen Stand zu halten. Abweichungen oder Änderungen sind deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust ist umgehend ein Austausch vorzunehmen. Das „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie der aktuelle Stand der Technik bei der baulichen Gestaltung von Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit sind beim Neubau bzw. Ersatzneubau einzuhalten. An besonders stark frequentierten Haltestellen sind detaillierte Informationen vorzusehen, um den Fahrgästen den Systemzugang zu erleichtern.

Tabelle 14: Kundenservice und Beschwerdemanagement

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

Tabelle 15: Image-/ Kampagnenarbeit

Imagearbeit/ Kampagnen	Der Landkreis Leipzig setzt sich dafür ein, dass der ÖPNV in der Bevölkerung und bei Touristen als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum PKW-Verkehr wahrgenommen wird. Dafür unterstützt der Landkreis Leipzig gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem MDV Kampagnen. Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans setzt sich der Landkreis Leipzig im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für folgende Themen ein: • zu den ÖPNV-Projekten • Vermarktung von flexiblen Bedienformen • betriebliches Mobilitätsmanagement
Bevölkerungsmonitoring	Der Landkreis Leipzig prüft in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Durchführung eines Bevölkerungsmonitorings („Bürgerbarometer“) mit standardisierten Themen zur ÖPNV-Nutzung und dem Verkehrsverhalten als Grundlage für Entscheidungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis sowie zur nutzerspezifischen Vermarktung der ÖPNV-Angebote
Ausbau der ÖPNV-Präsenz	Alle Akteure des ÖPNV wirken darauf hin, dass die Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit steigt. Insbesondere sollten Behörden, öffentliche Einrichtungen, Tourismusanbieter, Dienstleister usw. angehalten werden, in allen Medien und Veröffentlichungen (bspw. Internet, Briefköpfe, Flyer) über deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu informieren.

3.11. Barrierefreiheit

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Mitteldeutschen Verkehrsverbund ist darauf auszurichten, dass allen Menschen die Nutzung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs ermöglicht wird. Dieses Ziel soll durch eine systematische Herangehensweise planvoll und koordiniert erreicht werden[4]. Aus diesem Grund werden im Folgenden einheitliche Mindeststandards der Barrierefreiheit sowie Ausnahmemöglichkeiten festgelegt. Der Fokus liegt dabei auf den zentralen ÖPNV-Ebenen: Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Haltestellen. Entsprechend der Verantwortung des Landkreises Leipzig werden ausschließlich Regelungen zum straßengebundenen ÖPNV getroffen.

Bezüglich der Barrierefreiheit gilt gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) folgender Abschnitt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [in Satz 3] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aus-

[4] Quelle: „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie die „Erhebungshinweise für die Barrierefreiheit von Haltestellen“.

sagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“ (PBefG, 2016: §8 Abs. 3).

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

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

In Zusammenarbeit der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und verschiedener Betroffenenverbände wurden einheitlich für den MDV-Raum Mindestanforderungen erarbeitet. Die ausführliche Betrachtung der ÖPNV-Ebenen: Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Haltestellen erfordert jeweils eine eigene Analyse hinsichtlich der Barrierefreiheit. Eine Auswahl von Bestimmungen zur Barrierefreiheit findet sich in folgender Übersicht (TABELLE 16):

Tabelle 16: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit

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

3.11.1 Fahrzeuge

Damit ein Fahrzeug im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss dieses die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 17). Erfüllt ein Fahrzeug nicht diese Kriterien, gilt es als nicht barrierefrei.

Tabelle 17: Mindeststandards der Erfassung der Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und –ausstieg / Niveaugleichheit	- Busse: Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 und Kneeling und Klapprampe oder Hochflurbusse mit Hublift oder ähnlicher Ausstattung - Straßenbahn: Niederflureinstieg, Spaltbrücke und Niederflurbereich - visuell kontrastierende Gestaltung der Türen
Visuelle und akustische Informationsvermittlung	- Nummer und Ziel in Zielanzeige vorn - Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts - Nummernanzeige am Heck - Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs - Piktogramme: visuell kontrastierend und ausreichende Größe
Innenraumgestaltung	- ausreichende, erreichbare und visuell kontrastierende Haltevorrichtungen - Fußbodenbelag: rutschfest - Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung - Mindestens 30% der Sitzplätze sind stufenfrei erreichbar. - Haltewunschtasten (bei Neufahrzeugen mit Brailleschrift) - Mehrzweckfläche: ▪ Stufenlose Erreichbarkeit der Mehrzweckfläche bei Niederflurtechnik ▪ Platz für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen

Quelle: Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Im Sinne eines wirtschaftlichen Einsatzes von Fahrzeugen bei geringen Nutzeraufkommen sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig, wenn

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden,
- Fahrzeuge maximal fünf Sitzplätze aufweisen.

Die zeitliche Umsetzung der Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Ersatzbeschaffung mit dem Zielhorizont 2035. Es sind Abstimmung bzgl. der Ersatzbeschaffung zwischen Aufgabenträger und Unternehmen vorzunehmen.

3.11.2 Information und Kommunikation

Damit die Information und Kommunikation im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, müssen die folgenden Mindeststandards (TABELLE 18) vollständig erfüllt werden. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, gelten die betreffenden Informations- bzw. Kommunikationswege als nicht barrierefrei.

Tabelle 18: Mindeststandards der Erfassung der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Mindeststandard	Definition
Internetseiten/Apps der MDV-Gesellschafter und des MDV ➢ Umsetzungsmöglichkeit: barrierefreie Verlinkung auf mdv.de, Handy-App, DB Navigator oder insa.de	- Kontrastmodusänderung für kontrastreiche Darstellung - Anpassung der Schriftgröße sowie Nutzung einer serifenlosen Schriftart - Möglichkeit zur Darstellung in leichter Sprache/ Verwendung von Symbolen - Vorlesefunktion und Spracheingabe - Informationsauskunft für barrierefreie Reiseketten
Informationen an den Haltestellen	- Fahrplanaushang: ➢ visuell stark kontrastierende Darstellung ➢ Schriftgröße mindestens 12 Punkt, serifenlose Schriftart ➢ Anbringungshöhe ca. 1,50 m über Bodenfläche - Leichte Sprache - Verwendung von Piktogrammen - Nutzung von QR-Codes für Bereitstellung von Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen - Reduktion von Fußnoten auf notwendiges Maß
Wege des Fahrscheinerwerbs	- Der Fahrscheinerwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: ➢ Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter) ➢ Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus) wenn kein Automat im Fahrzeug vorhanden ➢ Vertriebspartner (z.B. Reisebüro) ➢ MDV-Infomobil ➢ Ticketautomat (stationär, Fahrzeuge) ➢ Online-Shops ➢ Handy-App
Mobilitätsberatung	- Die Kommunikation und Beratung im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Informationswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: ➢ telefonische Beratung ➢ persönliche Beratung ➢ Beratung über E-Mail ➢ (Beratung über Social-Media) - Das Personal für die persönliche Beratung ist jährlich durch die Verkehrsunternehmen speziell zum Thema barrierefreie Auskünfte zu schulen.

Quelle: Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Ausnahmen sind nicht zulässig.

3.11.3 Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 19). Erfüllt eine Haltestelle eines oder mehrere der Kriterien nicht, gilt diese als nicht barrierefrei.

Tabelle 19: Mindeststandards zur Erfassung der Barrierefreiheit von Haltestellen

Mindeststandard	Definition
Zuwegung an und zur Haltestelle	Im Nahbereich der Haltestelle ist eine Bordabsenkung (max. Höhe ca. 3 cm) oder stufenfreier Zugang vorhanden. Der Nahbereich ist dabei unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten so kurz wie möglich vor Ort zu bestimmen.
Oberflächenbeläge/ Fugen	Die Haltestelle verfügt über erschütterungsfreie, rollfeste, stufenlose und rutschfeste Oberflächenbeläge.
Niveaugleichheit/ Bordhöhe	Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden.
Kontrastreiche Gestaltung	Vorhandene Haltestelleneinbauten sind von der Umgebung visuell kontrastierend unterscheidbar.
Bodenindikatorenbasiertes Einstiegsfeld nach DIN 32984	Es ist ein bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Einstiegsfeld nach DIN 32984 in der Einstiegszone des Fahrzeugs vorhanden.
Durchgangsbreiten der Haltestelle	Die Durchgangsbreiten zwischen Einbauten und Bussteig (Bahnsteig) betragen mindestens 1,50 m.

Quelle: Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Die Realisierung der Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt den Baulastträgern.

Ausnahmen von dieser Regelung gelten, für

- alle Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind.

Grund:

- Abbau der Zugangshemmnisse im ÖPNV durch Verdichtung des Haltestellennetzes
- Sicherstellung eines ÖPNV-Grundangebotes im Rahmen der Daseinsvorsorge aufgrund der örtlichen Gegebenheiten

Die zeitliche Umsetzung soll gemäß folgender Übersicht erfolgen:

Zeitliche Umsetzung	Kriterien
Ausbau bis 2030	• Haltestellen an öffentlichen, medizinischen, Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen (Möglichst langfristiger Bestand) • Haltestellen an Einrichtungen für Menschen mit Behinderung • Haltestellen im Zusammenhang mit vorgesehenem grundhaften Straßenausbau oder vorgesehenem Ausbau der Verkehrsnebenanlage
Ausbau bis 2032	• Haltestellen an Verknüpfungspunkten, z.B. Busbahnhöfen
Ausbau bis 2033	• Innerhalb geschlossener Bebauung ist mindestens eine barrierefreie Haltestelle (Hin- und Rückrichtung) vorzusehen
Ausbau bis 2040	• die Haltestelle wird nicht im regulären Linienbetrieb angefahren (z.B. ausschließliche Bedienung im Rahmen der Schülerbeförderung) • die Haltestelle hat nicht auf Dauer Bestand (z.B. temporäre Haltestelle, Saisonverkehre, Pilotprojekte, Ersatzhaltestelle im Rahmen von Umleitungsverkehren) • die Haltestelle wird ausschließlich durch alternative Bedienformen bedient • Haltestellen die aufgrund der umgebenden baulichen Siedlungsstruktur nicht barrierefrei ausgebaut werden können.

Für Abstimmung des Ausbaus mit den Baulastträgern steht der Aufgabenträger gern zur Verfügung.

4 BEWERTUNG DES ÖSPV

Nachdem in KAPITEL 2 eine Bestandsaufnahme durchgeführt und damit der ÖPNV im Landkreis Leipzig hinsichtlich verschiedener Kriterien analysiert wurde, sollen im folgenden Kapitel diese Kriterien auf Basis der in KAPITEL 3 festgelegten Standards bewertet werden. In KAPITEL 4.6 wird darüber hinaus die Umsetzung der Maßnahmen aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan von 2010 analysiert.

4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten

Im Landkreis Leipzig ist ein vielfältiges Angebot an Leistungen des ÖSPV vorhanden. Für die qualifizierte Bewertung dieses Angebots werden die in KAPITEL 3.2 definierten Netzkategorien (1-h-Takt-Netz, 2-h-Takt-Netz, Straßenbahnnetz, Stadtnetz, Ergänzungsnetz) mit dem bestehenden Netz abgeglichen, um Übereinstimmungen und Differenzen zu ermitteln. Im Fokus stehen dabei die festgelegten Relationen (ANLAGE 25), die unabhängig von einzelnen Linien hinsichtlich des bestehenden Gesamtangebots (inkl. SPNV) ausgewertet werden. Abweichend von dieser Vorgehensweise wird das Stadtnetz konkret hinsichtlich der spezifischen Linien bewertet. Darüber hinaus werden die Erschließung der Ortschaften, die Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele, die Verknüpfungspunkte und die Anschlusssicherung geprüft.

4.1.1 Das 1-h- und 2-h-Taktnetz

Die Bewertung des Taktnetzes wird auf Basis der Festsetzungen zum Verkehrsangebot nach Kapitel 3.2 durchgeführt. In Hinblick auf die Einhaltung der Festsetzungen wurden in der ANLAGE 25 die Relationen (gemäß KARTE 1) analysiert und bewertet. Eine Übersicht zum Zielerreichungsgrad im 1-h- und 2-h-Taktnetz zeigt die folgende TABELLE 20.

Seit dem letzten Nahverkehrsplan wurden insbesondere bei der Vertaktung des Angebotes sehr große Fortschritte erzielt. Anhand der Bewertungsergebnisse wird deutlich, dass die definierten Anforderungen im Taktnetz des Landkreises Leipzig bei ca. 70 % der Relationen eingehalten werden. Überdurchschnittlich gut schneiden die meisten PlusBus-Linien ab, hingegen besteht Handlungsbedarf im 2-h-Takt-Netz. Defizite be-

stehen derzeit hauptsächlich auf den Relationen, die als TaktBus-Angebot vorgesehen sind. Details zu den festgestellten Defiziten sind ANLAGE 25 zu entnehmen. Neben einem ungünstigen Reisezeitverhältnis sind häufig die noch nicht (ausreichend) vorhandenen Wochenendangebote oder eine mangelhafte Vertaktung als Ursache zu nennen. Bei einigen Relationen liegt eine Kombination der Nichteinhaltung mehrerer Kriterien vor. Viele dieser Relationen mit Defiziten sollen im ÖPNV-Projekt „Wurzener Land“ entsprechend aufgewertet werden.

Besonderheiten bestehen jeweils für die Netzabschnitte Leipzig-Probstheida – Großpösna sowie Markkleeberg – Zwenkau. Beide Abschnitte sind formal dem 1-h-Taktnetz zugeordnet. In Überlagerung der vorhandenen und durch die Verkehrsnachfrage begründeten Linien ist auf diesen Abschnitten ein Gesamtangebot im 30-Minuten-Takt gewährleistet und soll beibehalten werden.

Tabelle 20: Auswertung des 1-h- und 2-h-Taktnetzes

			Relationen	Prozent der Gesamtanzahl
Gesamtanzahl			45	100,0%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	1-h-Taktnetz – SPNV	Erfüllt	10	22%
		Handlungsbedarf	-	0%
	1-h-Taktnetz – PlusBus	Erfüllt	15	33%
		Handlungsbedarf	3	7%
	2-h-Taktnetz – TaktBus	Erfüllt	6	13%
		Handlungsbedarf	11	25%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	Gesamt	Erfüllt	31	69%
		Handlungsbedarf	14	31%
Relationen mit Bewertung: Handlungsbedarf ***davon: Defizite***	Überschreitung des Reisezeitverhältnisses		5	11%
	Vertaktete Fahrten fehlen		9	20%

Fazit

Es lässt sich feststellen, dass insgesamt bereits ein gutes Niveau der Angebotsqualität im Landkreis Leipzig erzielt wird. Insbesondere bei der Vertaktung und bei der Menge der vertakteten Linien. In besonderem Maße gilt dies für das Premiumprodukt PlusBus. Im Bereich TaktBus bzw. 2-h-Taktnetz bestehen noch Qualitäts- und Angebotsmängel. Während sich auf Relationen, die bereits gegenwärtig durch PlusBus- bzw. TaktBus-Linien bedient werden, ein hoher Zielerreichungsgrad fest-

stellen lässt, bestehen v.a. bei Korridoren, die noch im Rahmen des ÖPNV-Vorhabens zum „Wurzener Land“ bearbeitet werden sollen, derzeit noch Defizite. Bestimmte Verbindungen übersteigen in spezifischen Qualitätskriterien sogar die geforderten Mindestvorgaben. In Zukunft sollte gemäß den Festsetzungen darauf geachtet werden, dass das bisher erreichte hohe Angebotsniveau der jeweiligen Relationen beibehalten wird.

4.1.2 Das Straßenbahnnetz

Im Landkreis Leipzig besteht kein „Straßenbahnnetz“ im wörtlichen Sinne. Lediglich die Relation Leipzig-Dölitz – Markkleeberg Ost mit zwei Haltestellen auf Markkleeberger Gebiet wird durch die Straßenbahn (Linie 11) bedient. Die Straßenbahn verkehrt angebotsorientiert und verbindet den Bereich Markkleeberg Ost mit dem Oberzentrum Leipzig. Das Angebot ist durch einen 20-Minuten-Grundtakt montags bis samstags charakterisiert. Technologisch bedingt ist die Fahrtenhäufigkeit an Sonn- und Feiertagen höher als werktags. Die Ursache hierfür liegt in der eingleisigen Trasse der Straßenbahn auf dem Markkleeberger Stadtgebiet. Andererseits trägt die dichtere Bedienung an Sonn- und Feiertagen dem (saisonal) höheren Verkehrsbedürfnis zum Freizeitziel „Markkleeberger See“ Rechnung. Die festgesetzte Angebotsqualität sowie die realisierten Verbindungseigenschaften können in TABELLE 21 eingesehen werden.

Tabelle 21: Bewertung des Straßenbahnnetzes

Tram		*Wochentag* / *Kriterien*	**Mo bis Fr**	**Sa**	**So / Ft**
Leipzig – Markkleeberg Ost	Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05 – 21 Uhr	08-21 Uhr	08-21 Uhr
		Takt	20 min		
		Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Richtung:	48 vertaktete Fahrten	je 39 vertaktete Fahrten	
	Linie 11 (Tram)	Bedienzeitraum	04 - 24 Uhr	04 - 24 Uhr	04 - 24 Uhr
		Takt	20 min (ab 23 Uhr 30 min)	20 min (ab 23 Uhr 30 min)	15 min (ab 23 Uhr 30 min)
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Richtung:	65 vertaktete Fahrten	63 vertaktete Fahrten	68 vertaktete Fahrten
		Bewertung	*erfüllt*		

Fazit

Anhand der Analyse wird deutlich, dass die Festsetzungen zum Standard des Straßenbahnnetzes eingehalten bzw. übertroffen werden. Insgesamt ist das Niveau sehr gut und sollte in der Laufzeit des Nahverkehrsplans beibehalten werden, um der besonderen Vernetzung des Stadtteils Markkleeberg Ost (welcher nicht mit der S-Bahn erreichbar ist) mit dem Oberzentrum Leipzig auch in Zukunft gerecht zu werden und die Anbindung der touristischen Aufkommensschwerpunkte am Markkleeberger See sicherzustellen.

4.1.3 Das Stadtnetz

Im Landkreis Leipzig wird in den Städten Bad Lausick, Borna, Brandis, Colditz, Grimma, Markkleeberg und Wurzen ein Stadtverkehr im Sinne von Stadtnetzen (Stadtbus bzw. Regionalbuslinien mit Stadtverkehrsfunktion) angeboten. Die Stadtverkehrsnetze in Bad Lausick, Brandis und Colditz wurden während der Bearbeitungszeit des vorliegenden Nahverkehrsplans in die Praxis überführt. Alle sieben Stadtnetze weisen unterschiedliche Voraussetzungen sowie verschiedene Strukturen auf, weshalb die Städte differenziert ausgewertet werden. Dabei ist zu beachten, dass für eine Bewertung des Stadtverkehrs eines Ortes (gemäß KAPITEL 3) alle Linien integriert beurteilt werden müssen, die Funktionen des Stadtnetzes übernehmen. Generell werden die Stadtverkehre im Landkreis Leipzig durch den Aufgabenträger regelmäßig evaluiert, um auf Veränderungen der Nachfrage angemessen und individuell reagieren zu können.

Fazit

Insgesamt zeigt sich für die Städte mit Stadtverkehren ein heterogenes Bild hinsichtlich der Angebotsqualität. In Grimma, Markkleeberg, Bad Lausick, Brandis und Colditz besteht ein angebotsorientierter Stadtverkehr im Sinne der Festlegungen des Nahverkehrsplans. In Borna ist ein Grundangebot vorhanden. In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte aber für den Stadtverkehr in Borna geprüft werden, ob eine weitere Angebotssteigerung verkehrstechnisch möglich und verkehrlich sinnvoll ist. Für die Stadt Wurzen bestehen verschiedene Handlungsfelder, für die im Rahmen einer generellen Neukonzeption geeignete Maßnahmen entwickelt werden sollen. Die folgende Übersicht fasst die Handlungsfelder nach Stadt zusammen.

Handlungsfelder zur Detail-Prüfung		Borna	Colditz	Grimma	Mark-kleeberg	Wurzen	Bad Lausick	Brandis
Verbesserung der Bedienqualität	Mo-Fr	(X)			(X)	X		
	Sa	(X)				X		
	So	(X)				X		
Einsatz kleinerer Fahrzeuge						X		
Einsatz flexibler Bedienformen zur Angebotsstärkung						X		
Bessere Flächenerschließung (Haltestellenverdichtung)						X		
Systematisierung der Linienführung der Stadtverkehrslinien		X				X		
Neukonzeptionierung der Stadtlinie(n)		X				X		

Ein Stadtverkehr für die Stadt Markranstädt wird bisher nicht als Anforderung für den ÖSPV im Landkreis Leipzig definiert. Aufgrund der Siedlungsstruktur besteht die Annahme, dass in Markranstädt weitere Fahrgastpotenziale für den ÖPNV vorhanden sind. Deshalb sollte die Einführung eines Stadtverkehrs geprüft werden.

4.1.3.1 Borna

Für das Stadtnetz von Borna zeigt die TABELLE 22 die linienscharfe Bewertung. Die PlusBus-Linie 276 wurde aufgrund ihres Angebots und ihrer merklichen Anzahl an Haltestellen in Borna mitberücksichtigt.

Tabelle 22: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Borna

Borna	*Wochentag* / *Kriterien*	**Mo bis Fr**	**Sa**	**So/ Ft.**	**Besonderheiten**
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	60 min	120	offen	
	Bedienshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie A	Bedienzeitraum	04.45-20.45 Uhr	05.45-00.30 Uhr	06.15-22.00 Uhr	• Teilweise verkürzter Streckenverlauf
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	8/10 vertaktete Fahrten	8 vertaktete Fahrten	
Linie B	Bedienzeitraum	04.45-23.00 Uhr	06.45-23.45 Uhr	08.15-23.00 Uhr	
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	16/17 vertaktete Fahrten	9 vertaktete Fahrten	8 vertaktete Fahrten	
Linie 276	Bedienzeitraum	05.15-21.45 Uhr	06.15-19.45 Uhr	07.15-18.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 6 Haltestellen
	Takt	60 min	180 min	240 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	14/16 vertaktete Fahrten	3/5 vertaktete Fahrten	3 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Aufgrund der dargestellten Analyse und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus ANLAGE 28 können die folgenden Handlungsfelder abgeleitet werden:

- Prüfung der Systematisierung der Linienverläufe der Linien A und B unter Einbindung von relevanten Regionalverkehrslinien für den Stadtverkehr
- Prüfung eines 30 min Takt für den Stadtverkehr
- Prüfung, ob eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von regionalbedeutsamen Zielen zur S-Bahn (schnelle Anbindung zwischen Bahnhof und Klinikum) möglich ist

4.1.3.2 Colditz

Der Stadtverkehr in Colditz wurde zum 30.08.2020 durch ein flexibles RufBus-Angebot neu aufgestellt. Für das Stadtnetz von Colditz kann die Bewertung der folgenden TABELLE 23 entnommen werden.

Tabelle 23: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Colditz

Colditz	*Wochentag* / *Kriterien*	**Mo bis Fr**	**Sa**	**So/ Ft.**	**Besonderheiten**
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	60 min	120	offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
RufBus Colditz (Linie 624)	Bedienzeitraum	08-12 Uhr 15-20 Uhr	09-16 Uhr		• Bediengebiet: Kernstadt Colditz und Umland
	Takt	Flexibles Angebot gemäß Fahrgastwunsch nach vorheriger Anmeldung			
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:				
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Anhand der Analysen und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 23 und der ANLAGE 29 leiten sich derzeit keine Handlungsmaßnahmen in Hinblick auf das Angebot ab. In der Startphase ist zunächst mittels geeigneter Kundenkommunikation den Bewohnern des Bediengebiets das neue Angebot näher zu bringen. Dem Angebot sollte eine Bewährungszeit von ca. 3 Jahren eingeräumt werden.

4.1.3.3 Grimma

Die Situation für den Stadtverkehr in Grimma wurde in TABELLE 24 in Bezug zu den Festsetzungen aus KAPITEL 3 analysiert und bewertet.

Tabelle 24: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Grimma

Grimma	*Wochentag* / *Kriterien*	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonder-heiten
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	30 min	60	offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	30 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie A	Bedienzeitraum	04.45-00.15 Uhr	06.00-00.30 Uhr	07.15-21.30 Uhr	
	Takt	30 min	30 min	60 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	34 vertaktete Fahrten	28 vertaktete Fahrten	14 vertaktete Fahrten	
Linie B	Bedienzeitraum	05.00-00.30 Uhr	06.45-00.30 Uhr	07.45-21.15 Uh	
	Takt	30 min	30 min	60 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	29 vertaktete Fahrten	24 vertaktete Fahrten	14 vertaktete Fahrten	
Linie 619	Bedienzeitraum	04.45-00.00 Uhr	06.45-00.00 Uhr	07.15-21.15 Uhr	• Stadtverkehrs-funktion für 8 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	17 vertaktete Fahrten	8/9 vertaktete Fahrten	8/7 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Aus den Analysen und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 24 und der ANLAGE 30 wird deutlich, dass für den Stadtverkehr in Grimma kein Handlungsbedarf besteht.

4.1.3.4 Markkleeberg

Das bestehende Stadtnetz in Markkleeberg wurde in der folgenden TABELLE 25 bewertet. Das Stadtnetz wird in Markkleeberg ausschließlich durch Regionalverkehrslinien und Linien, die dem Stadtverkehrsnetz der Stadt Leipzig zuzurechnen sind, umgesetzt.

Tabelle 25: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Markkleeberg

Markkleeberg	Wochentag / Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonderheiten
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	30 min	60	offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	30 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Line 65	Bedienzeitraum	05.00-22.15 Uhr	06.45-22.15 Uhr	09.15-22.15 Uhr	Stadtverkehrsfunktion für 5 Haltestellen
	Takt	20 min	30 min	30 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	37 vertaktete Fahrten	21 vertaktete Fahrten	26 vertaktete Fahrten	
Linie 70	Bedienzeitraum	04.30-01.00 Uhr	05.00-01.00 Uhr	05.00-01.00 Uh	Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	10 min	15 min	15 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	77 vertaktete Fahrten	57 vertaktete Fahrten	53 vertaktete Fahrten	
Linie 100	Bedienzeitraum	05.00-22.45 Uhr	00.45-22.45 Uhr	00.45-19.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	-	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	16 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	6 Fahrten	
Linie 106	Bedienzeitraum	04.45-23.15 Uhr	06.45-23.15 Uhr	07.15-20.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 15 Haltestellen
	Takt	30 min	30 min	60-min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	31 vertaktete Fahrten	27 vertaktete Fahrten	13 vertaktete Fahrten	
Linie 107	Bedienzeitraum	04.45-23.30 Uhr	04.45-23.30 Uhr	06.45-23.30 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 8 Haltestellen
	Takt	60 min	60 min	60-min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	18 vertaktete Fahrten	18 vertaktete Fahrten	16 vertaktete Fahrten	
Linie 108	Bedienzeitraum	06.00-21.45 Uhr	08.15-21.30 Uhr	Kein Angebot	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	60 min	60 min		
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13 vertaktete Fahrten	7/9 vertaktete Fahrten		
Linie 11	Bedienzeitraum	04.15-01.00 Uhr	04.15-01.00 Uhr	04.15-01.00 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 2 Haltestellen
	Takt	20 min	20 min	15-min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	38 vertaktete Fahrten	26 vertaktete Fahrten	52 vertaktete Fahrten	
S-Bahn S3	Bedienzeitraum	01.15-23.30 Uhr	00.45-00.30 Uhr	00.45-23.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	-	-	-	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	8 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	
S-Bahn S5, S5X	Bedienzeitraum	00.15-23.45 Uhr	00.15-23.45 Uhr	00.15-23.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	60 min	60 min	60-min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	36 vertaktete Fahrten	39 vertaktete Fahrten	36 vertaktete Fahrten	
S-Bahn S6	Bedienzeitraum	00.15-23.45 Uhr	00.15-23.45 Uhr	00.15-23.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	30 min	30 min	30-min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	36 vertaktete Fahrten	36 vertaktete Fahrten	36 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Im Ortsteil Auenhain erfolgt durch die Linie 106 eine stündliche Bedienung, die für die raumstrukturellen Gegebenheiten angemessen ist. Anhand der Auswertungen in TABELLE 25 und ANLAGE 31 für den Stadtverkehr Markkleeberg wird deutlich, dass folgende Handlungsfelder bestehen:

- Verstärkung des Taktangebots entlang der Linie 107 im Zentrum von Markkleeberg (30-min-Takt statt 60-min-Takt)

4.1.3.5 Wurzen

Die Bewertung für das Stadtnetz in Wurzen kann in der folgenden TABELLE 26 in Bezug zu den Festsetzungen aus KAPITEL 3 entnommen werden. Die Linie 694 wurde zudem bei der Betrachtung des Stadtnetzes in Wurzen berücksichtigt, da diese Linie die Stadtbuslinien A und B ergänzt.

Tabelle 26: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Wurzen

Wurzen	*Wochentag* / *Kriterien*	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonderheiten
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	60 min	120	offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie A	Bedienzeitraum	07.15-18.15 Uhr	-	-	
	Takt	-	-	-	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	5/8 Fahrten	-	-	
Linie B	Bedienzeitraum	07.30-15.45 Uhr	-	-	• verkehrt nur an Schultagen
	Takt	-	-	-	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	5 Fahrten	-	-	
Linie 694	Bedienzeitraum	05.15-19.45 Uhr	07.30-.18.30 Uhr	07.30-17.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 4 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	14/12 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Die Analysen und Bewertungen der TABELLE 26 sowie der ANLAGE 32 machen deutlich, dass der Stadtverkehr in Wurzen den Anforderungen gemäß KAPITEL 3 nicht gerecht wird. Aus diesem Grund ist eine Neugestaltung des Stadtverkehrs zu prüfen, zu planen und umzusetzen. Insbesondere sollte dabei auf systematische Linienwege, genaue Vertaktung, Wochenendbedienung sowie eine weitere Erschließung im westlichen und östlichen Stadtgebiet geachtet werden.

4.1.3.6 Bad Lausick

Im ständigen Bestreben, den ÖPNV in der Region attraktiver zu gestalten, hat der Landkreis Leipzig gemäß KAPITEL 3 für Bad Lausick die Etablierung eines Stadtbussystems im Rahmen des ÖPNV-Projekts Muldental in Fahrt geplant. Dieses wurde im Erstellungszeitrum des vorliegenden Nahverkehrsplans in die Praxis überführt und ist deshalb im Rahmen der vorliegenden Bewertung zu berücksichtigen. Im Rahmen einer experimentellen Erprobung wurde für den Stadtverkehr in Bad Lausick ein Takt von 30 min von Montag bis Freitag und am Wochenende von 60 min eingerichtet. Der Stadtbusverkehr in Bad Lausick besteht neben der eigens eingeführten Stadtbuslinie ergänzend aus einzelnen Regionalbuslinien, welche deshalb im Rahmen der nachfolgenden Bewertung (TABELLE 27) mit betrachtet werden.

Tabelle 27: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Bad Lausick

Bad Lausick	*Wochentag* / *Kriterien*	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonderheiten
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	30 min	60	offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	30 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie A	Bedienzeitraum	05.30-20.30 Uhr	08.30-23.30 Uhr	09.30-20.30 Uhr	
	Takt	ca. 30 min	60 min	60 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	30 vertaktete Fahrten	15 vertaktete Fahrten	11 vertaktete Fahrten	
Linie 277	Bedienzeitraum	06.30-19.15 Uhr	06.30-18.15 Uhr	09.45-18.15 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 6 Haltestellen
	Takt	60-120 min	~240 min	240 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	10 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	3 vertaktete Fahrten	
Linie 278	Bedienzeitraum	06.30-18.00 Uhr	-	-	• Stadtverkehrsfunktion für 8 Haltestellen
	Takt	60 min	-	-	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	10 vertaktete Fahrten	-	-	
Linie 610	Bedienzeitraum	05.15-21.15 Uhr	07.30-20.30 Uhr	07.30-20.30 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 8 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	~240 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 613	Bedienzeitraum	06.00-19.00 Uhr	09.00-19.00 Uhr	09.00-19.00 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 8 Haltestellen
	Takt	120 min	120 min	240 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	9 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Die Analysen und Bewertungen aus TABELLE 27 sowie ANLAGE 33 ergeben, dass die Festlegungen für das Stadtnetz in Bad Lausick für die durch die Stadtbuslinie unmittelbar erschlossenen Gebiete erfüllt sind. Einzelne Defizite für wenige Haltestellen bestehen in Bereichen bzw. Stadtteilen, welche durch den Stadtbus nicht unmittelbar bedient werden. Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass seit der Inbetriebnahme des Bad Lausicker Stadtbusverkehrs „Lausi“ zum Dezember 2019 ein überdurchschnittlich attraktives ÖPNV-Angebot in der Kurstadt für die Bewohner und Gäste zur Verfügung steht. Wesentliche Aufkommensschwerpunkte und „Points of Interest“, wie etwa die Kurkliniken, die Bläserakademie und auch das Freizeitbad „Riff“ sowie Einkaufsmöglichkeiten und Innenstadt sind gut an den ÖPNV angebunden. Die Evaluation des versuchsweisen 30-min-Takts in Bad Lausick wird zeigen, ob dieser bei entsprechender Nachfrage weitergeführt wird oder ob Anpassungen erforderlich werden.

Zeitgleich mit Redaktionsschluss des vorliegenden Nahverkehrsplans lagen die Ergebnisse einer ersten Evaluation vor. Die Linie A wird daraufhin auf einen 60-min-Takt (Montag-Freitag) und nur noch einen Linienweg angepasst.

4.1.3.7 Brandis

Erstmalig wird im vorliegenden Nahverkehrsplan ein Stadtnetz für Brandis definiert. In Brandis wird seit Dezember 2016 durch die Linie 689 ein Angebot mit Stadtverkehrsfunktion erbracht. Die Linien 640 und 644 ergänzen dieses Angebot. In der nachstehenden TABELLE 28 wird die Situation in Brandis linienscharf bewertet. In ANLAGE 34 findet sich zudem eine generelle Analyse zum Stadtverkehr.

Tabelle 28: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Brandis

Brandis	*Wochentag* / *Kriterien*	**Mo bis Fr**	**Sa**	**So/ Ft.**	**Besonderheiten**
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	8-18 Uhr	9-18 Uhr	
	Takt	60 min	120	Offen	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 640	Bedienzeitraum	05.30-19.45 Uhr	07.15-18.45 Uhr	09.15-18.45	• Stadtverkehrsfunktion für 2/5 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	3 vertaktete Fahrten	
Linie 644	Bedienzeitraum	05.45-20.15 Uhr	06.45-19.15 Uhr	09.15-19.45 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	3 vertaktete Fahrten	

Brandis	Wochentag / Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonderheiten
Linie 689	Bedienzeitraum	05.15-00.00 Uhr	08.15-00.00 Uhr	08.15-21.00 Uhr	• Stadtverkehrsfunktion für 16 Haltestellen • nur nördliches Stadtgebiet im 30-min-Takt
	Takt	30/60 min	30/60 min	60 min	
	Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	30 vertaktete Fahrten	23 vertaktete Fahrten	13 vertaktete Fahrten	
Bewertung		*erfüllt*	*kritisch*	*nicht erfüllt*	

Das Stadtgebiet in Brandis wird insbesondere durch die PlusBus-Linie 689 gemäß den Standards aus KAPITEL 3 ausreichend erschlossen. Es besteht kein Anpassungsbedarf.

4.1.4 Das Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz gibt die Grundversorgung in Hinblick auf die Daseinsvorsorge vor. Die Bewertung des Netzes erfolgt anhand der in KAPITEL 3.2 definierten Mindestbedienhäufigkeiten zwischen den Ortschaften/Teilflächen ab 200 Einwohnern und dem jeweils zugeordneten verkehrlich relevanten zentralen Ort. Eine detaillierte Auswertung für jede der betrachteten 163 Teilflächen ist ANLAGE 25 zu entnehmen. Die Anforderung an die Beförderungsgeschwindigkeit im Ergänzungsnetz ist überwiegend erfüllt und kann in ANLAGE 15 nachvollzogen werden. Bei 150 Ortsteilen (92%) bestehen keine Defizite. Noch nicht (vollständig) erreicht wird die Zielvorgabe bei den in TABELLE 29 genannten Ortschaften:

Tabelle 29: Bewertung des Ergänzungsnetzes

Analyse für Schultage	**Ergänzungsnetz**	
Anzahl der Ortschaften (ohne 17 Zentrale Orte)	325	
Ortschaften ab 200 Einwohner (für Auswertung relevant, ohne Zentrale Orte)	163	
davon Ortschaften mit Anbindung gemäß Festsetzungen	150	
davon Ortschaften mit defizitärer Anbindung	13	
	Zielvorgabe	
Ortschaften mit Defiziten:	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
Commichau, Güldengossa, Zweenfurth	x	
Bahren, Dehnitz, Dürrweitzschen, Gaulis, Hohnbach, Lübschütz, Püchau, Tautenhain, Terpitz, Wetteritz		x

Fazit

Insgesamt zeigt die Analyse der ÖSPV-Anbindung hinsichtlich der Kriterien des Ergänzungsnetzes, dass für nahezu alle Ortschaften die Anforderungen aus KAPITEL 3 erfüllt sind. Für die 13 Ortschaften mit Defiziten ist in der Laufzeit des Nahverkehrsplans eine Verbesserung zu prüfen. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können. Zusammenfassend sind die festgestellten Defizite im Ergänzungsnetz als gering einzuschätzen.

4.1.5 Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums

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

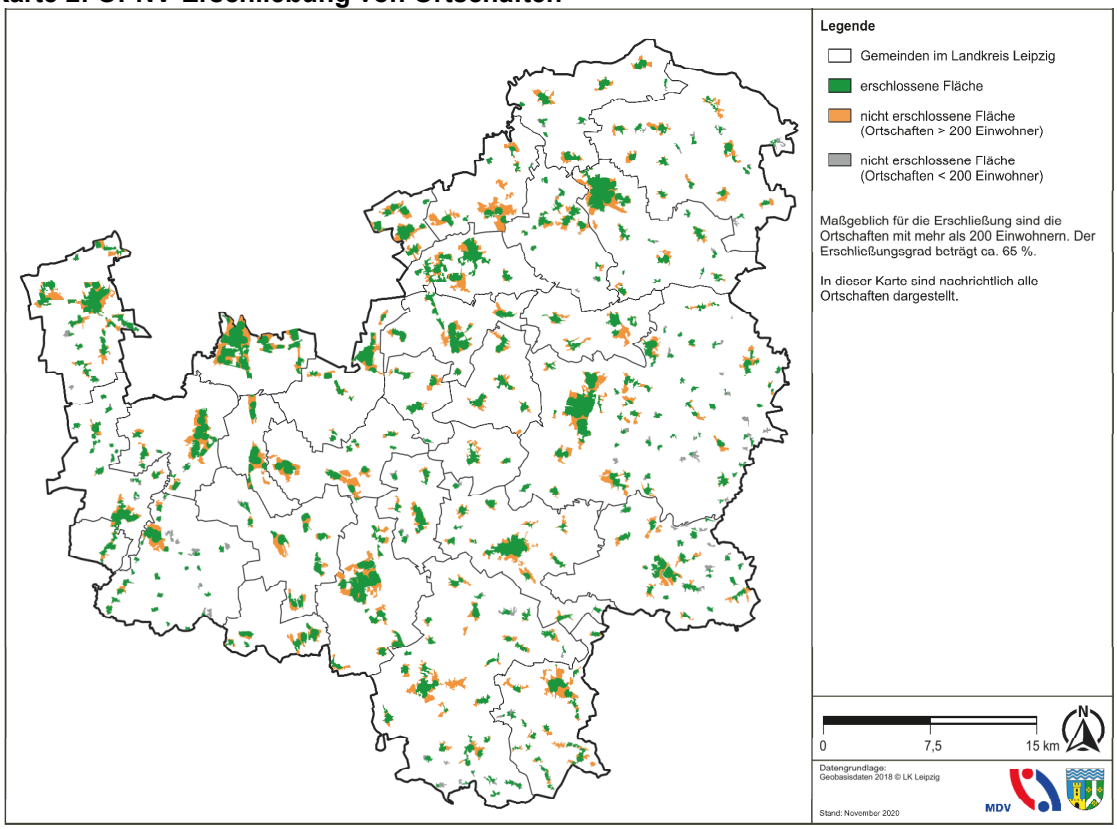
Eine besondere Bedeutung hat dies für die verwaltungsübergreifende Aufgabe der öffentlichen Hand zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge von Mobilität, die nur dann erfüllt wird, wenn der Bevölkerung an ihren Wohnorten und Arbeitsstätten eine praxistaugliche Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV gesichert wird.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

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

Feinstaubbelastung), durch Treibhausgase sowie Beeinträchtigungen durch Lärm erreicht werden, müssen die noch bestehenden Zugangsbarrieren für den ÖPNV verringert bzw. beseitigt werden.

Gemäß den Anforderungen aus KAPITEL 3 beträgt der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle 300 m. Die KARTE 2 zeigt den Erschließungsgrad im Landkreis Leipzig.

Karte 2: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften



Quelle: MDV, Juli 2020.

Neben einer guten räumlichen Erschließung und ausreichend häufigen Fahrtmöglichkeiten stellt insbesondere die Beförderungsgeschwindigkeit ein wesentliches Merkmal eines attraktiven ÖPNV dar. Die Reisezeit für Bewohner von Ortschaften im Landkreis Leipzig darf folgende Werte nicht überschreiten:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 60 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Zur Bewertung dieser Festsetzungen dienen Isochronendarstellungen[5], welche für das gesamte Gebiet des Landkreises Leipzig unter Nutzung des integrierten Verkehrsmodells des MDV erstellt wurden. Prinzip bedingt stellen die Isochronendarstellungen Momentaufnahmen dar, welche für die morgendliche Hauptverkehrszeit (5:00 Uhr bis 9:00 Uhr) erstellt wurden. Zu anderen Tageszeiten und in Abhängigkeit der Fahrtrichtung können sich im Einzelfall abweichende Werte ergeben. Die Darstellung der Reisezeiten erfolgt in den ANLAGEN 35-37. Die folgende TABELLE 30 zeigt eine Zusammenfassung der ÖPNV-Anbindung der Ortschaften ab 200 Einwohnern nach Reisezeit.

Tabelle 30: Reisezeiten zwischen Ortschaften und den Zentralen Orten

	≤ 30 min Reisezeit	≤ 60 min Reisezeit	≤ 90 min Reisezeit	≥ 90 min Reisezeit	k. Verb.
Ortschaft – nächstes Grundzentrum	175	3	-	-	2
Ortschaft nächstes Mittelzentrum	122	52	4	-	2
Ortschaft – nächstes Oberzentrum	24	118	32	4	2

Die betroffenen Ortschaften mit festgestellten Reisezeitdefiziten sind nachfolgender TABELLE 31 zu entnehmen.

Tabelle 31: Ortschaften mit Defiziten: Reisezeiten zu zentralen Orten

x Defizit - kein Defizit	**Defizit der Reisezeit zum:**		
Ortschaft	**Grundzentrum**	**Mittelzentrum**	**Oberzentrum**
Gaulis	x	x	x
Dehnitz	x	x	x
Wetteritz	x	-	x
Mölbis	x	-	-
Terpitz	x	-	-
Ossa	-	x	-
Hohnbach	-	x	-
Commichau	-	x	x
Rathendorf	-	x	-
Auligk (Groitzsch)	-	-	x
Löbnitz (Groitzsch)	-	-	x

[5] Durch die Isochronendarstellung lassen sich Gebiete abbilden, die von einem Ausgangspunkt aus in derselben Zeit zu erreichen sind.

Die gegenseitige Erreichbarkeit der Teilzentren innerhalb der definierten grundzentralen Verbünde entspricht weitgehend den Festsetzungen. Geringe Defizite ohne weiteren Handlungsbedarf bestehen lediglich hinsichtlich der Umsteigefreiheit der Verbindungen zwischen Borsdorf und Brandis sowie zwischen Großpösna und Naunhof (umsteigefrei Mo – Fr).

Fazit

Der Zielwert eines Erschließungsgrads von 80 % der Siedlungsfläche wird derzeit noch nicht erreicht (gemäß KAPITEL 3.3). Es werden knapp 65% der Siedlungsfläche im Landkreis Leipzig durch ÖPNV-Haltepunkte (Bus-/Tram-Haltestellen bzw. SPNV-Stationen) erschlossen. Die KARTE 2 verdeutlicht, dass insbesondere in peripher gelegenen Siedlungsbereichen größerer Orte noch Defizite bestehen. Dies betrifft beispielsweise Beucha, Buchheim, Frohburg und Machern. Die Ortschaften Dehnitz und Gaulis haben jeweils mehr als 200 Einwohner und sind derzeit nicht an den ÖPNV angeschlossen. Im Zuge einer weiteren Verdichtung des Haltestellennetzes bzw. einer Angebotserweiterung von flexiblen oder alternativen Bedienformen sollten Möglichkeiten geprüft werden, für die betreffenden Bereiche die Erschließung weiter zu verbessern. Der Handlungsdruck insgesamt wird auf Grund des im Grundsatz bereits guten Zielerreichungsgrads als gering eingeschätzt.

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

Die gegenseitige Erreichbarkeit der Teilzentren innerhalb der grundzentralen Verbünde ist gegeben.

4.1.6 Flexible Bedienformen

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

Flexible Bedienformen wurden im ÖSPV des Landkreises Leipzig bisher nur in geringem Umfang realisiert. Neben ergänzenden Angeboten bei einzelnen Linien der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH ist insbesondere das neue vollflexible Angebot der Linie R66 (Regionalbus Leipzig GmbH) im Bereich Bennewitz – Machern zu nennen.

Die Angebote sind durch kurze Voranmeldezeiten und kundenfreundliche Anmeldemodalitäten gekennzeichnet. Die Besonderheiten der flexiblen Bedienung sind im Fahrplan verständlich dargelegt. Die flexiblen Angebote sind zum MDV-Tarif nutzbar.

Für weitere Verkehrsräume im Landkreis Leipzig sind flexible Angebote in Vorbereitung. Die Umsetzung erfolgt unter Berücksichtigung der in KAPITEL 3.4 formulierten Festsetzungen.

Fazit

Bisher stellen flexible Bedienformen im ÖSPV des Landkreises Leipzig eine Ausnahme dar. Die entsprechenden Festsetzungen sind dabei eingehalten. Ein weiterer Ausbau sollte geprüft werden, auch um Defizite in anderen Handlungsfeldern abzubauen.

4.1.7 Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung

Die Bewertung wurde für die festgelegten Verknüpfungspunkte (siehe KAPITEL 3.5) durchgeführt. Es wurde anhand der geltenden Fahrpläne qualitativ eingeschätzt, ob die Verkehrsträger räumlich und zeitlich verknüpft sind (ANLAGE 38).

Insgesamt ist festzustellen, dass die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsträger im Landkreis Leipzig aktuell bereits vielfach in der Angebotsgestaltung be-

rücksichtigt wird. Neben den Busknoten, welche z.B. in Grimma (ob Bf), in Kitzscher (Busplatz) oder am S-Bahnhof Markkleeberg bereits umgesetzt wurden, sind insbesondere die PlusBus-Linien, die Stadtverkehre sowie einzelne weitere Verbindungen, v.a. zur Schülerbeförderung hierbei positiv hervorzuheben. Es gibt aber bei vielen Verknüpfungspunkten/ Linien noch Verbesserungspotenzial, sowohl bei der räumlichen als auch bei der zeitlichen Verknüpfung.

Häufig geben allerdings verschiedene Einflussfaktoren (z.B. Verknüpfungen an anderen/ mehreren Stellen im Linienverlauf, raumstrukturelle Gegebenheiten, Wirtschaftlichkeitsfaktoren, unregelmäßige SPNV-Takte etc.) Schranken vor bzw. engen Optimierungsmöglichkeiten ein.

Dessen ungeachtet wird angeregt, die Verknüpfungssituation insbesondere in Bereichen, die nicht durch das Modellvorhaben „Muldental in Fahrt“ berührt wurden, vertieft zu betrachtet und womöglich zu verbessern.

Sofern nicht im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen (oder bereits laufenden) ÖPNV-Vorhaben des Landkreises Leipzig ohnehin konkrete Verbesserungen vorgesehen sind, zeigt die nachstehende TABELLE 32 erste Ansatzpunkte für Maßnahmen (komprimierende Übernahme aus ANLAGE 38). Maßnahmen, die ausschließlich die Herstellung der Barrierefreiheit betreffen, wurden nicht aufgenommen. Hierzu wird auf die entsprechenden Festsetzungen und gesetzlichen Vorgaben und die Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers verwiesen.

Fazit

Eine gute Verknüpfung wird bereits vielfach bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt (d.h. günstige Umsteigewege und -zeiten). Dennoch zeigt sich hier noch Verbesserungspotenzial, sowohl bei der räumlichen als auch bei der zeitlichen Verknüpfung.

Tabelle 32: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkte	Prüfpunkte für Verbesserungen
Borna, S-Bahnhof	• Neubau des Busbahnhofs am Bahnhof, dabei Verbesserung der Übersichtlichkeit (in Planung) • Konsequentere Vertaktung und fahrplanmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinien 260 und 279 prüfen • Übergangszeiten zum StadtBus optimieren
Frohburg, S-Bahnhof	• Prüfung, ob weitere Linien den Bahnhof anfahren können • Prüfung ob Linie 254 den Bahnhof in beiden Richtungen bedienen kann • Prüfung ob Verbesserung der Fahrplanverknüpfung zum SPNV in Richtung Leipzig möglich ist
Bad Lausick, Bahnhof	• Weitere Verbesserung der Fahrplanverknüpfungen bei den Linien 277, 278 und 289
Gaschwitz, S-Bahnhof	• Prüfen, ob die Linien 100 und/oder 107 hier (zusätzlich zur Verknüpfung am S-Bahnhof Markkleeberg) verknüpft werden können
Geithain, Bahnhof	• Prüfen, ob im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Projekt Frohburg – Geithain weitere Regionalbuslinien vertaktet und verknüpft werden können
Grimma, oberer Bahnhof	• Neubau Busbahnhof (in Planung)
Markkleeberg, S-Bahnhof	• Erweiterung und Führung Linie 70 über Busbahnhof prüfen
Markranstädt, Bahnhof	• Taktknoten unter Verbesserung der Fahrplanverknüpfung entwickeln
Naunhof, Bahnhof	• Prüfung und Verbesserung der Verknüpfung zwischen Linie 75 und SPNV
Pegau, Bahnhof	• Neubau der Verknüpfungshaltestelle (in Planung) • Vertaktung und Fahrplananpassung bei den Linien 123 und 271
Wurzen, Bahnhof	• innerhalb der ÖPNV-Projekts „Wurzener Land“ Taktknoten entwickeln
Belgershain, Bahnhof	• Einrichtung einer Haltestelle direkt am Bahnsteig prüfen
Gerichshain, S-Bahnhof	• dauerhafter, barrierefreier Ausbau der temporären Haltestelle und Einrichtung einer separaten Ankunftshaltestelle
Großpösna, neue Gaststätte	• Namenszusatz „Bahnhof“ • bessere Fahrplanverknüpfung mit Linie 75 prüfen
Machern, Brandiser Straße	• neuen Standort (z. B. Brücke) prüfen und Haltestelle umbenennen • Vertaktung und Verknüpfung Linie 680 prüfen (im Rahmen ÖPNV-Projekt „Wurzener Land“)
Neukieritzsch, S-Bahnhof	• Neugestaltung der Haltestelle (in Planung) • Vertaktung und Verknüpfung der Linie 271
Regis-Breitingen, Bahnhof	• Neugestaltung der Verknüpfungsstelle, ggf. unter Einbeziehung der Kohlebahn nach Meuselwitz (in Planung)
Brandis, Markt	• dauerhafter Ausbau der provisorischen Verknüpfungshaltestelle
Colditz, Verknüpfungsstelle	• Neubau der Verknüpfungshaltestelle (in Planung)
Frohburg, Zentralhaltestelle	• Bezeichnung der Haltestelle prüfen/ ändern • Vertaktung weiterer Linien und Verknüpfungsfunktion stärken
Grimma, Nicolaiplatz	• Verknüpfungshaltestelle durch Modernisierung aufwerten
Groitzsch, Südstraße	• weitere Linien vertakten, Verknüpfungsfunktion der Haltestelle stärken
Kohren-Sahlis, Busplatz	• Vertaktung weiterer Linien und Verknüpfungsfunktion stärken
Markkleeberg, Schillerplatz	• Verlängerung TRAM 11 zum Markkleeberger See prüfen und ggf. dort Verknüpfung mit Linie 106 vorsehen
Wurzen, Clara-Zetkin-Platz	• Fahrplanmäßige Verknüpfungen im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Projekt „Wurzener Land“ prüfen und ggf. verbessern
Brandis, Markt Großpösna, neue Gaststätte Machern, Brandiser Straße Colditz, Verknüpfungsstelle Grimma, Nicolaiplatz Groitzsch, Südstraße Wurzen, Clara-Zetkin-Platz	• Prüfen, ob ein prägnanter Haltestellenname (/-namenszusatz) möglich ist, der auf die Bedeutung der Haltestelle verweist (Zentralhaltestelle, Busbahnhof, …), um den Kunden zu verdeutlichen, dass es sich jeweils um bedeutende Verknüpfungshaltestellen handelt
an vielen Verknüpfungspunkten	• … bedienen zumindest einzelne Linienfahrten die Verknüpfungshaltestelle nicht, deshalb prüfen, ob alle Fahrten die Haltestelle bedienen können bzw. welche Gründe entgegenstehen

4.1.8 Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an spezifischen Verknüpfungspunkten ist eine Anschlusssicherung für bestimmte Fahrten bedeutender ÖSPV-Linien definiert (siehe KAPITEL 3.6).

Im Landkreis Leipzig ist lediglich für die Linie 689 als Abbringer von der S-Bahn in Gerichshain Richtung Brandis die technische Anschlusssicherung bereits realisiert, wobei im Verspätungsfall der S-Bahn der Bus bis zu 10 Minuten aufgehalten werden kann.

Die Verkehrsunternehmen bereiten die Umsetzung der Anschlusssicherung auf weiteren PlusBus- und TaktBus-Linien im Zusammenwirken mit dem MDV derzeit vor.

Fazit

Die technischen Voraussetzungen für die dynamische Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus sowie Bus-Bus sind grundsätzlich erfüllt. Die Umsetzung muss in der Laufzeit des Nahverkehrsplans vollständig erfolgen.

4.1.9 Regionalbedeutsame Ziele

Für die regionalbedeutsamen Ziele (ANLAGE 4) wurde das aktuelle ÖPNV-Angebot den Festsetzungen gemäß KAPITEL 3.8 gegenübergestellt. Eine ausführliche Analyse sowie Bewertung kann in den folgenden Anlagen eingesehen werden:

- Arbeitsagenturen und Jobcenter in ANLAGE 5
- Berufsschulen und Volkshochschulen in ANLAGE 6
- Freizeitziele in ANLAGE 7
- bedeutende Einzelhandelsstandorte in ANLAGE 8
- Industrie- und Gewerbegebiete in ANLAGE 9
- medizinische Einrichtungen in ANLAGE 10.

Als Zusammenfassung der Bewertung der einzelnen regionalbedeutsamen Ziele dient die TABELLE 33. Dabei wird deutlich, dass 68 % der Standorte (71 von 104) kein Defizit hinsichtlich der geforderten Festsetzungen und 11 % ein geringes Defizit aufweisen. Die meisten regionalbedeutsamen Ziele sind demnach durch den ÖPNV angebunden. Für 22 regionalbedeutsame Ziele besteht Untersuchungs- bzw. ggf. Anpassungsbe-

darf, um eine ausreichende ÖPNV-Anbindung herzustellen. Für die betreffenden Standorte (z.B. Gewerbegebiete und Freizeitziele) sollten unter Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen die Voraussetzungen und bestehende Handlungsmöglichkeiten geprüft werden, um durch Herstellung bzw. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung die Anforderungen des Nahverkehrsplans zu erfüllen.

Tabelle 33: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele

		Bewertung der Festsetzungen (vgl. KAPITEL 3)			**Zeilen-summe**
		erfüllt	**geringes Defizit**	**nicht erfüllt**	
Arbeitsagenturen und Jobcenter: Anzahl 7		**4**	**1**	**2**	**7**
davon: Defizite	kein Takt	-	-	*2*	*2*
	zu wenige Fahrten	-	-	*2*	*2*
	Haltestelle zu weit entfernt	-	*1*	-	*1*
Berufs- und Volkshochschulen: Anzahl 13		**10**	**0**	**3**	**13**
davon: Defizite	Haltestelle zu weit entfernt	-	-	*1*	*1*
	Kein Takt	-	-	*3*	*3*
	Zu wenige Fahrten	-	-	*3*	*3*
Freizeitziele: Anzahl 32		**22**	**5**	**5**	**32**
davon: Defizite	Haltestelle zu weit entfernt	-	-	*1*	*1*
	Kein Takt	-	*1*	*2*	*3*
	Zu wenige Fahrten	-	*4*	*2*	*6*
Bedeutende Einzelhandelsstandorte: 6		**5**	**0**	**1**	**6**
davon: Defizite	Kein Bus am Samstag	-	-	*1*	*1*
	unzureichender Takt	-	-	*1*	*1*
Industrie- und Gewerbegebiete: Anzahl 35		**23**	**5**	**7**	**35**
davon: Defizite	Haltestelle zu weit entfernt	-	*2*	*6*	*8*
	unzureichender Takt	-	*5*	-	*5*
	Zu wenige Fahrten	-	-	*1*	*1*
Medizinische Einrichtungen: Anzahl 11		**7**	**-**	**4**	**11**
davon: Defizite	Haltestelle zu weit entfernt	-	-	*2*	*2*
	Zu wenige Fahrten	-	-	*3*	*3*
	unzureichender Takt	-	-	*2*	*3*

Fazit

Insgesamt sind bereits zahlreiche regionalbedeutsame Ziele an den ÖPNV angebunden und die Anbindung entspricht in vielen Fällen den festgelegten Anforderungen. Abweichend zeigt sich bei einzelnen Standorten, insbesondere aber bei Einrichtungen im Gebiet des „Wurzener Lands“ noch Prüfbedarf für eine bessere Anbindung. Als Grund für den vergleichsweise geringen Zielerfüllungsgrad bei der Anbindung regionalbedeutsamer Ziele in diesem Areal ist zu nennen, dass bisher kein gesondertes ÖPNV-Projekt in diesem Bereich geplant bzw. umgesetzt wurde. Derzeit ist ein entsprechendes Projekt in der Bearbeitung.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte dennoch jeder Standort mit festgestelltem Defizit dahingehend betrachtet werden, ob Verbesserungen sinnvoll und möglich sind. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass vor allem Einzelhandelsstandorte, medizinische Einrichtungen und Gewerbegebiete generell prädestiniert sind für Aktivitäten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, da häufig allein schon Nutzungsvielfalt, Arealgröße und i.d.R. unterschiedliche Ansprüche von Beschäftigten und Besuchern/Kunden eine solche gesonderte/vertiefte Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen (unterschiedliche Unternehmen haben häufig unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV, z.B. bzgl. Fahrtenanzahl, wichtigen anzubindenden Orten oder genauen, z.B. schichtzeitenbedingten, Uhrzeiten).

4.2. Beförderungsströme

Es werden an dieser Stelle die erzielten Nachfrageströme im straßengebundenen ÖPNV (Stand 2017) betrachtet. Eine Bewertung der SPNV-Nachfrage erfolgt unter Verweis auf Zuständigkeit des SPNV-Aufgabenträgers und den vorliegenden Nahverkehrsplan des ZVNL nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere auf den durch den SPNV bedienten Verkehrsachsen zwischen dem Landkreis Leipzig und dem Oberzentrum Leipzig sowie den benachbarten Landkreisen Saalekreis, Burgenlandkreis, Landkreis Altenburger Land, Landkreise Mittelsachsen und Nordsachsen wesentliche Verkehrsnachfrageanteile durch den SPNV abgedeckt werden und demzufolge auch der ÖPNV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen in diesen Relationen höher liegt als im Gesamtdurchschnitt des Landkreises Leipzig. Zwischen dem Landkreis Leipzig und den Landkreisen Nordsachsen, Burgenlandkreis bzw. Mittelsachsen bestehen im ÖSPV nur auf wenigen (oft mit Umstieg verbundenen) Relationen Verbin-

dungen, sodass für diese Kreisgrenzen übergreifenden Relationen die vorhandenen Potenziale durch den bestehenden Busverkehr derzeit mit hoher Wahrscheinlichkeit noch nicht ausgeschöpft werden.

Ergebnisse durchgeführter repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV, MID) in vergleichbaren Räumen in Deutschland gehen von ca. 3,2 zurückgelegten Wegen je Einwohner und Tag aus. Bezogen auf den Landkreis Leipzig bedeutet dies, dass auf Basis der Bevölkerungszahl ca. 830.000 Wege pro Werktag (außer Samstag), unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, zurückgelegt werden. Hochgerechnet auf ein Jahr ergeben sich ca. 250 Mio. zurückgelegte Wege, wobei für das Wochenende eine entsprechend geringere Mobilitätsrate zugrunde gelegt wird.

Bus- und Straßenbahnverkehr

In Auswertung der Verkehrsnachfrage im ÖSPV des Landkreises Leipzig (vgl. ANLAGE 19) entsprechen die ca. 7,18 Mio. gezählten Linienbeförderungsfälle im Busregional- und Straßenbahnverkehr einem Anteil von nahezu 3 % an allen Wegen. Bei der Interpretation dieser Angabe ist zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Teil der ÖSPV-Nutzer Schüler sind. Die gemeinsame Betrachtung von schienen- und straßengebundenem ÖPNV ergibt in der Summe einen ÖPNV-Anteil von ca. 5 % an allen zurückgelegten Wegen. Die ÖPNV-Nutzung im Landkreis Leipzig liegt damit in einer für den Regionalverkehr geläufigen Größenordnung. Es wird ersichtlich, dass der straßengebundene ÖPNV einen messbaren Teil des Verkehrsmarkts abdeckt. Andererseits erscheint die relative Nachfrage durchaus noch steigerungsfähig. Sofern es gelänge, den Anteil des straßengebundenen ÖPNVs um einen Prozentpunkt auf ca. 4 % zu steigern, entspräche dies einem Zuwachs um 2,4 Mio. Fahrgäste im Jahr, mit einer entsprechenden Steigerung der Erlöse. Pro Einwohner und Jahr werden im Landkreis Leipzig ca. 28 Fahrten mit dem ÖSPV durchgeführt. Zum Vergleich: In der Stadt Leipzig liegt dieser Wert bei bis zu 250 Fahrten (exakte Ermittlung aufgrund hoher Einpendler- und Umsteigerzahlen nicht möglich).

Hinsichtlich der zurückliegenden Entwicklung ist kein unmittelbarer Vergleich der ÖSPV-Nutzung gegenüber der zum Erstellungszeitraum des zurückliegenden Nahverkehrsplans realisierten Verkehrsnachfrage möglich, da alle Angaben seinerzeit auf Querschnitte aggregiert wurden und keine linien- bzw. verkehrsunternehmensspezifischen Angaben vorliegen. Erste Auswertungen im Zusammenhang mit der Evaluation

von Angebotserweiterungen (Einführung PlusBus; Vorhaben des Landkreises „Muldental in Fahrt“) zeigen, dass signifikante Nachfragesteigerungen auf den betreffenden Relationen bzw. Teilräumen erreicht wurden. Die für den SPNV festgestellte Entwicklung (vgl. TABELLE A19-1, ANLAGE 19) zeigt, welche Nachfragesteigerungen bei deutlichen Angebotsverbesserungen, in Verbindung mit positiven strukturellen Entwicklungen, grundsätzlich erreichbar sind.

Schülerbeförderung

Im Landkreis Leipzig verfügen zurzeit ca. 12.000 Schüler über eine ÖPNV-Fahrberechtigung. Die auf der Grundlage einer Nutzungshäufigkeit an 190 Tagen im Jahr ermittelte Nutzung des ÖPNV (ca. 4,56 Mio. Personenfahrten pro Jahr) im Rahmen der Schülerbeförderung (Anlage 19: 5) verdeutlicht die hohe Bedeutung der Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV insgesamt. Auf Basis obiger Abschätzung ist festzustellen, dass derzeit mehr als 60 % aller Fahrgäste, die den ÖPNV im Landkreis Leipzig nutzen, Schüler/innen sind. Dies stellt sich in anderen Landkreisen im MDV-Raum ähnlich dar. Ergänzend ist anzumerken, dass die Zahl der Schüler/innen mit ÖPNV-Fahrtberechtigung im Landkreis Leipzig in den zurückliegenden Jahren um ca. 19 % angestiegen ist, wodurch sich der Schüleranteil am Gesamtverkehrsaufkommen entsprechend erhöht hat. Es lässt sich deshalb schlussfolgern, dass:

- die Schülerbeförderung in ihrer tragenden Rolle im Zusammenhang mit Weiterentwicklungen des Verkehrsangebots mit hoher Priorität zu berücksichtigen ist,
- der erfolgte Paradigmenwechsel im Sinne der Angebotsverbesserungen für den Jedermann-Verkehr weiter fortgeführt und auf die Gebiete im Landkreis Leipzig ausgeweitet wird, die bisher noch keine integrierte Netzplanung im Rahmen eines ÖPNV-Projektes aufweisen.

Fazit

Durch die ÖPNV-Projekte und den Paradigmenwechsel im Sinne der Angebotsausweitung für den Jedermann-Verkehr wurde in vielen Teilen des Landkreises Leipzig die Basis für die Stabilisierung und ggf. Steigerung der Verkehrsnachfrage gelegt. Insbesondere bei Betrachtung der überproportional hohen Bedeutung der Schülerbeförderung wird deutlich, dass weitere Maßnahmen angezeigt sind, um den ÖPNV im Landkreis Leipzig auch für andere Nutzergruppen („Jedermannverkehr“) attraktiver als bisher zu gestalten. Dies ist durch entsprechende Vermarktungsmaßnahmen zu begleiten und so den potenziellen Fahrgästen zu vermitteln.

4.3. Kundeninformation und Service

Für einen an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierten ÖPNV spielen insbesondere Information und Service eine bedeutende Rolle. Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte gemäß KAPITEL 3 in der TABELLE 34 bewertet.

Tabelle 34: Bewertungsübersicht zu Kundeninformation und Service

Festsetzung gemäß KAPITEL 3.10		**Bewertung** unter Berücksichtigung ANLAGE 21			
		Bemerkung/ Verbesserungsbedarf	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
Einheitlicher und integrierter Marktauftritt	Corporate Design	• Berücksichtigung des CD / CI VU und MDV	x		
	Kooperation	• Gemeinsame Aktionen und Publikationen zum Angebot im LK	x		
	Haltestellenbeschilderung	• Berücksichtigung der MDV-Haltestellenkonzeption	x		
Vertriebswege	Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	• 10 stationäre Verkaufsstellen vorhanden • Betreiber sind die Verkehrsunternehmen	x		
	Datennutzungsrechte		x		
	Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	• Verkauf erfolgt hauptsächlich im Fahrzeug, weitere Vertriebswege bestehen	x		
Fahrplaninformation	Informationsmedien: gedruckte Fahrplanmedien	• MDV-Fahrplanbuch und Fahrplanhefte je Kampagne	x		
	Informationsmedien: digitale Medien	• zeitgemäße Internetseiten THÜSAC und RL • Fahrplan-pdfs und Fahrplanauskunft	x		
	Informationsmedien: persönliche Beratung	• MDV-Infomobil, Aktionstage des VU (Busschule, Seniorentrainings) • telefonische Beratung wird gewährleistet	x		
	Haltestellen	• Überwiegend sind die Anforderungen erfüllt • Fahrplangestaltung für Verknüpfungshaltestellen sollte überarbeitet werden		x	
Kundenservice und Beschwerdemanagement	Kundengruppen	• Busschule, Seniorentrainings, Betriebliches Mobilitätsmanagement	x		
	Unmittelbare Kundenbetreuung und Personal		x		
	Beschwerdemanagement	• Analoges Beschwerdemanagement wird durchgeführt • Digitales Beschwerdemanagement ist noch ausstehend		x	
Image-/ Kampagnenarbeit	Imagearbeit/ Kampagnen	• In Zusammenarbeit mit MDV und VU	x		
	Bevölkerungsmonitoring	• Prüfauftrag als Maßnahme in den NVP			x
	Ausbau der ÖPNV-Präsenz	• Kooperation mit touristischen Einrichtungen • Kommunale Präsenz ist ausbaufähig		x	
	Betriebliches Mobilitätsmanagement	• die Kooperation mit Unternehmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements	x		

Fazit

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

4.4. Infrastruktur und Fahrzeuge

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

Ausstattung und Erscheinungsbild der **Haltestellen** erfüllen im Regelfall die Anforderungen an einen zeitgemäßen und attraktiven ÖPNV. Aufgrund ihrer wichtigen Funktion stehen Verknüpfungshaltestellen im Fokus der Infrastruktur im Landkreis Leipzig und sollten ein besonderes Maß an Attraktivität und fahrgastfreundlicher Ausstattung aufweisen. Besonders gut ist dies bei den Verknüpfungshaltestellen an den Bahnhöfen in Beucha und Geithain, dem Busplatz in Kitzscher und den Haltestellenanlagen an den Bahnhöfen Markkleeberg und Wurzen realisiert. Verknüpfungspunkte, die noch Entwicklungsbedarf aufweisen, sind in der TABELLE 32 in KAPITEL 4.1.7 aufgelistet.

Die mit Fördermitteln des ZVNL gemäß dem **Haltestelleninformationskonzept** des MDV erneuerten Haltestellenmasten/ -schilder entsprechen den Festsetzungen. An einigen Verknüpfungshaltestellen ist durch die installierten „Regio-DFI“-Informationssysteme eine Fahrgastinformation über Abfahrten und Verspätungen in Echtzeit möglich, was über die getroffenen Festsetzungen hinausgeht, jedoch in dieser

Form möglichst beibehalten und ggf. ausgebaut werden sollte. Im Rahmen des Pilotvorhabens „Muldental in Fahrt“ wurden für eine Übergangszeit zahlreiche **temporäre Haltestellen** in „Einfachbauweise“ angeordnet. Sie sind ein erster Schritt, die Attraktivität des ÖPNV und auch die Barrierefreiheit zu verbessern. Diese Haltestellen entsprechen noch nicht den Anforderungen und sind deshalb nach Ablauf einer vom Aufgabenträger definierten Testphase schrittweise zu normgerechten Haltestellen aufzurüsten. Dabei sind die Festsetzungen in Hinblick auf die Barrierefreiheit von Haltestellen (KAPITEL 3.11) zu berücksichtigen und die jeweiligen Haltestellen gemäß ihrer Priorität auszubauen. Die bauliche Zuständigkeit liegt für die Haltestellen bei den Straßenbaulastträgern.

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

Tabelle 35: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus)

	erfüllt	geringes Defizit	Nicht erfüllt
regelmäßige Wartung und ansprechender Gesamteindruck der Fahrzeuge	X		
bedarfsgerechte Disponierung der Fahrzeuge hinsichtlich der Platzangebot	X		
Fahrausweisverkauf in den Fahrzeugen (i.d.R. über Bordrechner)	X		
durchschnittliches sowie maximales Fahrzeugalter (Ausnahme: Fahrzeuge einiger Subunternehmer)	X		
Corporate Design		X	
Haltestellenansage/ -anzeige (Ausnahme: Umsteigemöglichkeiten)	X		
Umweltfreundlichkeit und Abgasnormen	X		
vollständige Klimatisierung der Fahrgasträume		X	
ausreichende Anzahl vorhandener Haltwunschtaster		X	
Ausstattung der Busse mit WLAN		X	
Vollständige Barrierefreiheit			X
Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme		X	

Die Festsetzungen zu den im **Straßenbahnverkehr** eingesetzten Fahrzeugen sind eingehalten. Generell ist weiterhin ein modernes und attraktives Erscheinungsbild der Fahrzeuge anzustreben.

Fazit

Die **Haltestellen** entsprechen (abseits der Anforderungen an die Barrierefreiheit) grundsätzlich den Anforderungen. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei Haltestellen und einigen Verknüpfungspunkten hinsichtlich eines modernen Erscheinungsbildes und der fahrgastfreundlichen Nutzbarkeit. Die Zuständigkeit hierfür liegt üblicherweise beim betreffenden Straßenbaulastträger.

Die Anforderungen an die **Fahrzeuge** sind bereits in wesentlichen Aspekten umgesetzt bzw. wird deren Umsetzung systematisch verfolgt. Defizite bestehen derzeit insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge (Niederfluranteil), wobei zwischen den Verkehrsunternehmen (insbesondere eingesetzte Subunternehmen) noch deutliche Differenzen bestehen. Im Zusammenhang mit der stetigen Modernisierung der Fahrzeugflotte durch die Busunternehmen wirkt der Aufgabenträger Landkreis Leipzig darauf hin, diese Quote durch mehr Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge in den nächsten Jahren weiter zu steigern. In diesem Zusammenhang ergeben sich Verbesserungen bezüglich der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Linienbussen.

Im Sinne einer Etablierung eines Corporate Design bzw. bei der Nutzung der Fahrzeuge als Informationsträger sollte ein Konzept dafür entwickelt werden. Die Umsetzung der geforderten Kennzeichnung der Fahrzeugflotte (min. 10 %) muss durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen in Kooperation verfolgt werden.

Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem WLAN wurde durch die Verkehrsunternehmen bereits zu einem großen Teil umgesetzt. Die Ausrüstung der Busse mit USB-Steckplätzen wurde begonnen und sollte durch die Verkehrsunternehmen schrittweise weiterverfolgt werden.

4.5. Barrierefreiheit

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

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

4.5.1 Fahrzeuge

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen im ÖSPV gemäß KAPITEL 3.11.1 ist zu gewährleisten. Für eine Bewertung des Umsetzungsstandes wurde der Ist-Zustand der Fahrzeugausstattung erhoben und wird in TABELLE 36 dargestellt.

Tabelle 36: Barrierefreiheit von ÖSPV-Fahrzeugen

VU: Verkehrsunternehmen Sub: Subunternehmen ***Stand: 07/2020***		**Regionalbus Leipzig**			**THÜSAC**			**Gesamt**
		VU	Sub	Gesamt	VU	Sub	Gesamt	
Anzahl der Fahrzeuge		156	25	181	51	17	68	249
Bauweise	Niederflur / Low-Entry	121	11	132	42	-	42	174
	davon mit Rampe	119	11	130	42	-	42	172
	davon mit Kneeling	96	10	106	40	-	40	146
	Hochboden	35	14	49	9	2	11	60
	davon mit Hublift	12	2	14	7	-	7	21
	davon mit Kneeling	1	3	4	-	-	-	4
	sonst. Kleinfahrzeuge	-	-	-	-	15	-	15
stufenfrei erreichbare Sitzplätze	Fahrzeuge mit stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	51	11	62	42	-	42	104
	Fahrzeuge mit 30% stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	8	6	14	42	-	42	56
Visuell kontrastierende Türgestaltung		156	25	181	51	2	53	234
Nummer und Ziel in der Front-Zielanzeige		156	25	181	51	2	53	234

VU: Verkehrsunternehmen Sub: Subunternehmen ***Stand: 07/2020***		**Regionalbus Leipzig**			**THÜSAC**			**Gesamt**
		VU	Sub	Gesamt	VU	Sub	Gesamt	
Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts		156	25	181	51	2	53	234
Nummernanzeige am Heck		156	25	181	51	2	53	234
Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle im Inneren des Fahrzeugs		156	25	181	51	2	53	234
Piktogramme: visuell kontrastierend & ausreichend Groß		156	25	181	51	2	53	243
ausreichende, visuell kontrastierend und erreichbare Haltevorrichtungen		156	25	181	44	2	46	227
Fußbodenbelag: rutschfest		156	25	181	51	2	53	243
Haltewunschtasten mit Brailleschrift		59	8	67	51	2	53	120
Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung		156	25	181	51	2	53	243
Mehrzweckfläche (MZF): stufenlose Erreichbarkeit der MZF bei NF		121	10	131	42	-	42	173
Mehrzweckfläche (MZF): Platzanzahl für Rollstühle, Rollatoren etc.	Fahrzeuge mit 2 Plätzen	121	10	131	49	-	49	180
	durchschnittliche Platzanzahl	2	2	2	1,96	-	1,96	2

Die Auswertung des Ist-Zustandes zeigt, dass viele Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt sind. Der Anteil von Niederflur-Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Hublift an der Gesamtzahl beträgt 78%. Bei Berücksichtigung der Fahrzeuge, die für die Verkehre durch flexible Bedienformen vorgesehen sind, wird deutlich, dass bereits ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen im Landkreis Leipzig überwiegend möglich ist. Defizite bestehen hingegen bei der stufenfreien Erreichbarkeit der Sitzplätze sowie bei der Ausstattung der Haltewunschtaster mit Brailleschrift.

4.5.2 Information und Kommunikation

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Hinblick auf Information und Kommunikation im ÖSPV des Landkreises Leipzig hat gemäß den Bedingungen aus KAPITEL 3.11 zu erfolgen. Eine Bewertung der verschiedenen Kriterien einer barrierefreien Information und Kommunikation im Landkreis Leipzig kann in der TABELLE 37 nachvollzogen werden.

Tabelle 37: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Legende: *X* ***erfüllt*** *-* ***nicht erfüllt*** *Stand: April 2020.*		**RegionalBus Leipzig**	**THÜSAC**	**MDV**	
Internetseiten und Apps		*regionalbus-leipzig.de*	*thuesac.net*	*App: MOOVME*	*mdv.de*
	Verfügbarkeit einer kontrastreichen Darstellung	-	-	X	-
	Verwendung einer Standardschrift ohne Serifen	X	X	X	X
	Veränderbarkeit der Schriftgröße nach Bedarf	X	-	X	-
	Option zur Darstellung in leichter Sprache	-	-	-	-
	Vorlesefunktion und Möglichkeit einer Spracheingabe	-	-	X	-
	Beauskunftung barrierefreier Reiseketten	-	-	X	-
	Verlinkung auf eine barrierefreie Informationsvermittlung (mdv.de, insa.de, DB Navigator oder App (MOOVME)	X	X	X	X
Informationen an Haltestellen	***Fahrplanaushänge***				
	Visuell kontrastierende Darstellung der Fahrplanaushänge	X	X	obliegt den Verkehrsunternehmen	
	Schrift ohne Serifen	X	X		
	verwendete Schriftgröße mindestens 12 Punkte	-	-		
	Anbringungshöhe des Fahrplanaushangs ca. 1,50m	X	-		
	Reduktion der Fußnoten auf ein notwendiges Mindestmaß	X	X		
	alle Informationsquellen				
	Veröffentlichung von Informationen in leichter Sprache	-	X	obliegt den Verkehrsunternehmen	
	Verwendung von (standardisierter) Piktogramme	X	X		
	QR-Codes, welche mit kompatiblen Geräten zur Bereitstellung weiterführender Informationen für mobilitätseingeschränkter Personen genutzt werden können	X	X		
Fahrscheinerwerbs	Der Fahrscheinerwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus), Handy-App (MOOVME)	X	X	X	
Mobilitätsberatung	Die Kommunikation und Beratung im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Informationswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: Telefonische Beratung, Persönliche Beratung, Beratung über E-Mail	X	X	X	
	Jährliche Schulung des Personals für die persönliche Beratung der Fahrgäste speziell für barrierefreie Auskünfte	X	X	obliegt den Verkehrsunternehmen	

Anhand der Analyse wird deutlich, dass bereits wichtige Bausteine einer barrierefreien Information und Kommunikation umgesetzt sind. Defizite bestehen hauptsächlich bei barrierefreien Funktionen der Internetseiten der ÖSPV-Akteure sowie bei der Schriftgröße der Fahrplanaushänge. In diesem Zusammenhang sollten Möglichkeiten geschaffen werden, die Inhalte der Internetseiten in leichter Sprache abzurufen. Die Fahrplanaushänge sind sukzessive in Schriftgröße 12 zu veröffentlichen. Die notwendigen Voraussetzungen, wie beispielsweise größere Aushangkästen sind dafür schritt-

weise anzuschaffen. Die Verbesserung der Lesbarkeit durch eine Mindestschriftgröße stellt einen wesentlichen Schritt für viele mobilitätseingeschränkte Personen zu Abbau von Zugangshemmnissen zu Fahrplaninformationen dar. Zudem sollte geprüft werden, ob zur Verbesserung der barrierefreien Reiseketten in den Fahrzeugen Informationen hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen gegeben werden können.

4.5.3 Haltestellen

Die Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger.

4.6. Umsetzungsanalyse NVP 2010 und weitere Meilensteine

Im zurückliegenden Nahverkehrsplans des Landkreis Leipzig enthielt *Kapitel 7* insgesamt 17 Maßnahmenempfehlungen mit dem Ziel, den ÖPNV zu verbessern und zukunftsfähig auszugestalten. Die Maßnahmen werden nachfolgend im Einzelnen auf erfolgte Realisierung hin überprüft.

4.6.1 Maßnahme Nr. 1: Verbesserung der Bediensqualität / Netzentwicklung

Im Anforderungsprofil des zurückliegenden Nahverkehrsplans wurden in KAPITEL 4.3 „Bediensqualität“ Vorgaben für die Bedienung der Grundnetze 1. und 2. Ordnung und des Ergänzungsnetzes getroffen. Hierzu ist anzumerken, dass die genannten Netzkategorien nicht deckungsgleich mit den 1-h-Takt- und 2-h-Takt-Netzen des vorliegenden Nahverkehrsplans sind. Für das „übrige Netz“ wurden im zurückliegenden Nahverkehrsplan keine konkreten Festsetzungen zur Bedienung formuliert, die Vorgabe beschränkte sich hier auf ein „i.d.R. nicht vertaktetes und an die örtlichen Gegebenheiten angepasstes Angebot“. Das Grundnetz 1. Ordnung betrifft den Schienenpersonennahverkehr, welcher durch den ZVNL geplant und bestellt wird und der deshalb kein Gegenstand der nachfolgenden Betrachtungen ist.

Ein Abgleich der im zurückliegenden Nahverkehrsplan, *Anlage 4/3* auf den Verkehrsachsen geforderten Bedienstandards mit den zwischenzeitlich erreichten Bediensqualitäten zeigt, dass:

- im Grundnetz 2. Ordnung die Anforderungen im Wesentlichen eingehalten werden; einzelne Abweichungen betreffen noch die Vertaktung und Bedienhäufigkeiten in den Verkehrsräumen Groitzsch/ Borna/ Bad Lausick sowie Wurzen/ Thallwitz. Durchgängig umgesetzt sind die Vorgaben insbesondere im Raum Grimma, was aus der konsequenten Umsetzung des Modellvorhabens „Muldental in Fahrt“ resultiert.

- im Ergänzungsnetz oftmals Defizite bestehen hinsichtlich des zu den Hauptverkehrszeiten geforderten Stundentakts. Häufig sind Angebote auch zu den Hauptverkehrszeiten noch nicht vertaktet oder bestimmte Fahrten werden nur an Schultagen angeboten. Auch hier sind die Festsetzungen im Raum Grimma weitestgehend erfüllt (Ausnahme Höfgen). Defizite bestehen vorrangig in den Räumen Wurzen, Bad Lausick – Geithain – Kohren-Sahlis sowie im westlichen Teil des Landkreises Leipzig (Groitzsch, Markranstädt).
  Betroffen sind weiterhin noch die Relationen Colditz – Ragewitz und Colditz – Rochlitz. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass im Sinne der Festsetzungen des vorliegenden Nahverkehrsplans keine Defizite mehr zu verzeichnen sind, da hier nun ein 2-h-Takt als Bedienstandard gilt.
  Die Vorgaben zur Bediensqualität aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan sind auf einzelnen Achsen des Ergänzungsnetzes obsolet bzw. wurden durch benachbarte Relationen ersetzt.
  Deutlich wird die Notwendigkeit, ein ÖPNV-Konzept auch im Raum Wurzen zu entwickeln sowie auf weitere Verbesserungen im Verkehrsgebiet Borna – Geithain – Bad Lausick hinzuwirken.

- Für die Stadtnetze in Borna, Grimma und Wurzen (nicht Colditz) fordert der zurückliegende Nahverkehrsplan einen 30-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten und im Tagesverkehr eine stündliche Bedienung. Dies ist in Grimma und Borna gewährleistet, in Wurzen besteht nach wie vor nur ein ansatzweise vertakteter Stadtverkehr.

4.6.2 Maßnahmen Nr. 2 - 17: Weitere Maßnahmen und Zielvorgaben

Den erreichten Umsetzungsstand der weiteren Maßnahmenplanungen und Zielvorgaben aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan zeigt die nachfolgende TABELLE 38:

Tabelle 38: Weitere Maßnahmen des NVP 2011 und Umsetzungsstand

NVP 2011	Maßnahme	Stand Zielerreichung
Nr. **2 A**	Einführung Linie Dahlen – Schmannewitz – Falkenhain	Maßnahme mit Einschränkungen umgesetzt: Die Kreisgrenzen übergreifende Linie 664 bedient die benannten Ortschaften, verkehrt jedoch nicht durchgängig und ausschließlich an Schultagen.
3 A	Flexible Bedienung zu verkehrsschwachen Zeiten	Mit Ausnahme einzelner Linien wurden flexible Bedienweisen bisher nicht umgesetzt, sind aber in Vorbereitung.
4 U	Untersuchung von Relationen auf Parallelverkehr	Auf Basis der beschlossenen Leitlinie „Regelungen zum Abbau konkurrierender Parallelverkehre“ wurden durch den MDV wurden entsprechende Betrachtungen durchgeführt. Im Landkreis Leipzig liegen derzeit keine konkurrierenden Parallelverkehre vor.
5 U	Untersuchung zur Einführung von flexiblen Bedienformen ohne Fahrplanbindung in dünn besiedelten Teilräumen	Entsprechende Untersuchungen wurden durchgeführt. Insbesondere für den Raum Colditz wird dies als mögliche Betriebsform angesehen und die Umsetzung geprüft.
6 U	Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auflassung von SPNV-Halten	Da keine SPNV-Halte aufgelassen wurden, bestand hierzu kein Bedarf.
7 U	Untersuchung zum Verkehr in/um Markkleeberg in Verbindung mit dem Bau des City-Tunnels Leipzig	Die Untersuchung wurde unter Einbeziehung von Stadt und Landkreis Leipzig unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen durch den MDV durchgeführt und im Dezember 2015 in Form eines neuen ÖPNV-Konzepts für Markkleeberg umgesetzt.
8 U	Untersuchungen zur Verbesserung der touristischen Erschließung mit dem ÖPNV am Wochenende bzw. in der Saison	Die Untersuchung wurde durchgeführt und in Form touristischer Linien (101,105, 106, 638) bereits umgesetzt.
9 U	Untersuchung der Notwendigkeit zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grimma und Borna und zwischen Frohburg und Prießnitz	Die Direktverbindung Grimma – Borna wurde in der Praxis getestet und aufgrund mangelnder Nutzung wieder eingestellt. Es besteht eine Verbindung Grimma – Borna über den vertakteten Knoten Kitzscher. Die Aufwertung der Verbindung Frohburg – Prießnitz wurde durchgeführt und ist Bestandteil des ÖPNV-Konzepts Frohburg – Geithain.
10 A **11 A**	Optimierung von Anschlussbeziehungen	Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme des PlusBus- und TaktBus-Netzes, des ÖPNV-Vorhabens „Muldental in Fahrt“ sowie des ÖPNV-Konzepts für Markkleeberg wurden bereits Taktknoten umgesetzt. Dies wird für die übrigen Verknüpfungspunkte fortgesetzt im Zusammenhang mit der Umsetzung der ÖPNV-Konzepte in weiteren Verkehrsräumen des Landkreises.
12 U **13 U**	Untersuchung zur Einrichtung von Verknüpfungsstellen an Bahnhöfen	Die Verknüpfungsstelle am Bahnhof Kühren wurde eingerichtet (Linie 659). Die Prüfung einer Verknüpfung am Bahnhof Oberholz zeigte, dass eine Verknüpfung verkehrstechnisch nicht erforderlich ist.
14 I	Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Borna	Eine entsprechende Einrichtung („S-Punkt“) wurde am Bahnhof Borna eingerichtet.
15 A **16 A** **17 A**	Fahrgastinformation/ Handliche Linienfahrpläne, einheitliches Fahrplanheft und einheitliche Gestaltung der Aushangfahrpläne	Ein einheitliches Fahrplanheft mit allen relevanten Linien wurde eingeführt. Ein gesonderter Wochenend-Liniennetzplan besteht nicht. Die Aushangfahrpläne wurden nicht vereinheitlicht, sondern sind weiterhin verkehrsunternehmensspezifisch. Linienfahrpläne in Faltblattform geben bisher nur die Leipziger Verkehrsbetriebe heraus. Des Weiteren werden entsprechende Faltblätter für die PlusBus-Linien herausgegeben. Für die Fahrgastinformation wird kontinuierlich an Verbesserungen und neuen Angeboten gearbeitet. → umgesetzt

4.6.3 Zusätzliche Konzepte und Maßnahmen seit 2010 / Weitere Meilensteine

Der Landkreis Leipzig hat zusätzlich zu den im zurückliegenden Nahverkehrsplan beschlossenen Maßnahmen, Zielen und Prüfaufträgen verschiedene ÖPNV-Projekte federführend bzw. mitwirkend vorangetrieben und zum Teil bereits umgesetzt, welche zu spürbaren Verbesserungen im ÖPNV-Angebot beitragen. Stellvertretend seien die folgenden, in TABELLE 39 aufgeführten, Vorhaben genannt, welche in Planung sind bzw. bereits umgesetzt wurden:

Tabelle 39: Weitere ÖPNV-Vorhaben unter Federführung des Landkreises seit 2010

Maßnahme	Inhalt	Stand	
„Integriertes Netz“ des MDV	Einführung PlusBus (und TaktBus)	umgesetzt, weitere Linien in Vorbereitung	
ÖPNV-Projekt „Muldental in Fahrt“	Einführung vertakteter und auf integrale Knoten ausgerichteter Regionalverkehre im Raum Grimma und Ausgestaltung attraktiver Stadtbusverkehre in 4 Städten Abbau von Zugangshemmnissen durch Haltestellenverdichtung	Regionalverkehr umgesetzt, Stadtverkehre umgesetzt	
Betriebliches Mobilitätsmanagement „Betriebe in Fahrt“	Maßnahmen zur zielgerichteten ÖPNV-Förderung von kreisansässigen Wirtschaftsunternehmen und deren Beschäftigten	in Bearbeitung mit dem Ziel der Verstetigung	
ÖPNV-Konzept Frohburg – Geithain	für den Raum Frohburg – Geithain, Aufwertung des Stadtverkehrs Frohburg	umgesetzt und Evaluierung in Bearbeitung	
„Neuseenland in Fahrt“	Tourismus- und Freizeitnetz im Südraum Leipzig und vertaktetes Regionalliniennetz	umgesetzt; Evaluation in Bearbeitung	
Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb gemeinsam mit dem MDV	Einführung neuer Tarifprodukte Handy-Ticket und –auskunft via App	umgesetzt, in ständiger Weiterentwicklung	

Stand: Juni 2020.

Fazit

Nahezu alle im zurückliegenden Nahverkehrsplan empfohlenen Maßnahmen wurden bereits teilweise bzw. vollumfänglich umgesetzt bzw. sind derzeit in Bearbeitung. Geringe Defizite bestehen insbesondere noch hinsichtlich einer weiteren Vereinheitlichung der Fahrgastinformation. Die zahlreichen weiteren ÖPNV-Vorhaben, welche der Landkreis Leipzig zusammen mit den Verkehrsunternehmen, dem ZVNL und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund bereits umgesetzt bzw. auf den Weg gebracht hat, haben in den zurückliegenden Jahren den ÖPNV im Kreisgebiet deutlich vorangebracht und als für Jedermann nutzbare Alternative zum Individualverkehr gestärkt. Auf diesem Weg soll weiter fortgeschritten werden. Wichtig ist dabei eine konsequente Evaluierung und Vermarktung der Ergebnisse.

5 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNG/LEITLINIEN

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

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

Bezüglich einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Leipzig werden folgende Handlungsprämissen beschlossen:

- Umsetzung der Vorgaben der sächsischen Strategiekommission zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Freistaat Sachsen und der Maßnahmen aus dem Landesverkehrsplan Sachsen 2030
- Fortsetzung der Planungen und Umsetzung der ÖPNV-Projekte in weiteren Teilräumen des Landkreises Leipzig
- dauerhafte Sicherung der temporär eingerichteten Haltestellen
- landkreisweiter Einsatz flexibler Bedienformen in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage
- Weiterentwicklung von Kreisgrenzen übergreifenden Verkehren
- Optimierung und Ausbau weiterer Verknüpfungsstellen zwischen dem SPNV und dem ÖSPV
- Beseitigung bestehender Defizite bei der fahrplanmäßigen Verknüpfung von SPNV und ÖSPV
- Umsetzung der dynamischen Anschlusssicherung SPNV – ÖSPV
- Verbesserung der Voraussetzungen für individuelle Zubringerverkehre (Fahrrad, Pkw) insbesondere auch für den Freizeitverkehr

- Unterstützung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der weiteren barrierefreien Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV
- Fortführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Verstärkung der Aktivitäten im Hinblick auf Information, Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung

Der Landkreis Leipzig als Gesellschafter des MDV verfolgt zudem die Ziele des MDV-Strategieprozesses.

6 GESTALTUNG DES ÖSPV

Der ÖSPV im Landkreis Leipzig soll innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterentwickelt werden. Dafür wurde auf den folgenden Grundlagen das Gestaltungskonzept für den ÖPNV im Landkreis erarbeitet:

- Bewertungsergebnisse (KAPITEL 4) einschließlich Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans
- Ergebnisse aus den Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren
- ÖPNV-Projekt „Landkreis Leipzig in Fahrt“
- Ergebnisse der sächsischen ÖPNV-Strategiekommission

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

6.1. „Landkreis Leipzig in Fahrt“ und sächsische ÖPNV-Strategie

Im Jahr 2013 wurde im Landkreis Leipzig mit Unterstützung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), der ansässigen Busunternehmen sowie des MDV durch das Projekt „Muldental in Fahrt“ ein Paradigmenwechsel für den ÖSPV im ländlichen Raum eingeleitet. Das Ziel war die Weiterentwicklung des vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichteten ÖSPV zu einem hochwertigen und vernetzten Nahverkehrsangebot für Jedermann. Für die Einrichtung eines integrierten Taktnetzes wurden schrittweise weitere PlusBus-Linien und neue TaktBus-Linien ergänzt. Zudem wurden das Leistungsangebot im ÖSPV ausgeweitet, neue Haltestellen eingerichtet und die einzelnen Teilebenen des hierarchisch neu organisierten Liniennetzes miteinander verknüpft. Somit entstanden ein vertakteter und auf integrale Knoten ausgerichteter Regionalverkehr im Raum Grimma sowie attraktive Stadtbusverkehre.

Das neue Nahverkehrskonzept erzielte schnell Fahrgastzuwächse. Zudem wurde für die politischen Akteure deutlich, dass eine Neuausrichtung des ÖPNV wichtige Impulse

für die Regionalentwicklung setzt. Aufgrund der Erfolge startete der Landkreis Leipzig sukzessive weitere ÖPNV-Projekte, um die Ziele möglichst flächendeckend für den gesamten Landkreis zu erreichen. Die KARTE 1 zeigt die Abgrenzung der insgesamt sechs Projektgebiete. Alle Teilprojekte bilden zusammen das übergeordnete ÖPNV-Dachprojekt „Landkreis Leipzig in Fahrt“. Bis zum Jahr 2020 waren bereits zahlreiche Teilprojekte im Landkreis Leipzig teilweise oder vollständig umgesetzt. Für das bis dahin unbearbeitete große Teilprojekt „Wurzener Land in Fahrt“ wurde die Fachplanung zwischenzeitlich in Auftrag gegeben und mit der Bearbeitung begonnen.

Folgende weitere Besonderheit ist für den ÖSPV im Landkreis Leipzig derzeit bedeutsam: Im Jahr 2017 hat der Freistaat Sachsen seinen Abschlussbericht für eine sächsische ÖPNV-Strategie vorgelegt. Als zentrales Ergebnis des Strategieprozesses wurden Maßnahmen bzw. Handlungsfelder entwickelt, die in einer mittel- bis langfristigen Zeitschiene ab dem Jahr 2018 schrittweise umgesetzt werden sollen. Die folgende ABBILDUNG 1 zeigt die wichtigsten Maßnahmenpakete in einer Übersicht.

Abbildung 1: Maßnahmenkonzept der sächsischen ÖPNV-Strategie

	Maßnahme	Positive Wirkung und Stellschraube
1	ÖPNV-Angebotskonzept	Steigerung der Erschließungswirkung von 52% auf 80% aller Einwohner, bestehend aus M1a – M1d und M4
1a	StadtBus	Sicherung der Mobilität in geschlossenen Ortschaften außerhalb der Oberzentren
1b	SPNV-Wachstum	Bedarfsorientierte Weiterentwicklung des Angebotes hin zum Sachsen-Takt
1c	PlusBus/TaktBus	Verbesserte Erschließung der Regionen durch vertaktetes ÖSPV-Angebot (Grundnetz)
1d	LandBus/FlexBus	Sicherung der Erreichbarkeit abseits der Hauptachsen (zunehmend mit flexiblen Angeboten)
2	Ersatzinvestitionen	Erhaltung des Qualitätsniveaus bei Infrastruktur und Fahrzeugen, Abwehr von Substanzverzehr
3	Barrierefreiheit	Voraussetzung für Inklusion und Teilhabe aller Menschen am ÖPNV; Erfüllung der Vorgabe des PBefG
4	Invest Oberzentren	Sicherung der Attraktivität des ÖPNV bei weiter steigender Nachfrage
5	Invest Digitalis., E-Mobilität	Einführung neuer Technologien für mehr Effizienz, Nutzer- und Umweltfreundlichkeit
6	Regionale Bahninfrastruktur	Hebung von Effizienzpotenzialen durch regionale Bewirtschaftungsmodelle
7	Sachsen-Tarif	Einführung eines eigenst. Tarifs für alle Fahrten im sächsischen ÖV; Baustein für höhere Fahrgastnachfrage
8	Digitaler Vertrieb	Radikale Vereinfachung des Ticketkaufs per Smartphone auch über Verbundgrenzen hinweg
9	Bildungsticket	Attraktives Ticket für Schüler/Azubis; Bindung junger Menschen an den ÖPNV; Harmonisierung der Regelungen
10	Koordinierungsstelle	Instanz mit Lotsenfunktion zur Verbesserung von Information, Austausch und Abstimmung der Akteure
11	Ausbildungsverkehr	Herstellen der Grundlagen für Reformschritte; ggf. kurzfristige Anpassung ÖPNVFinAusG
12	Nutzerfinanzierung	Steigerung der Fahrgeldeinnahmen, im Wesentlichen durch höhere Verkehrsnachfrage v.a. im SPNV
13	Nutznießerfinanzierung	Erschließung weiterer Finanzierungsquellen (Nutznießer) durch Maßnahmen auf kommunaler Ebene

Quelle: Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen: SMWA 2017.

Eine zentrale Rolle innerhalb dieser Maßnahmenpakete spielt dabei die Aufwertung des ÖSPV-Netzes durch zusätzliche PlusBus- bzw. TaktBus-Angebote. Für dieses Aufgabenfeld wurde u.a. nach Verständigung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit den sächsischen Landräten ein flächendeckendes Grundnetz für Sachsen entwickelt. Dieses Netz findet sich im ÖPNV-Zielnetz für den Landkreis Leipzig (KAPITEL 3.2. sowie ANLAGE 25) wieder.

Die Umsetzung der sächsischen Strategie erfolgt durch den Landkreis Leipzig innerhalb des Projektes „Landkreis Leipzig in Fahrt“, um Synergien der jeweiligen Maßnahmen zu nutzen und eine integrierte Umsetzung zu ermöglichen. Die folgende TABELLE 40 zeigt die Kernelemente der Handlungsfelder nach Teilprojekt sowie den geplanten Umsetzungszeitraum.

Tabelle 40: Handlungsfelder des ÖPNV-Vorhabens "Landkreis Leipzig in Fahrt"

Teilprojekt	Handlungsfeld	verkehrsplanerischer Fokus	Zeitraum der Umsetzung
Muldental in Fahrt	Überführung von temporären Haltestellen in Bestandshaltestellen	• Prüfung der temporären Haltestellen hinsichtlich Nutzung und Akzeptanz • Durchführung des Genehmigungsprozesses für dauerhaften Erhalt bewährter temporärer Haltestellen	2020/2021
	Evaluation	• Überprüfung des Liniennetzes und deren Akzeptanz bei der Bevölkerung im Projektgebiet anhand der Ziele von „Landkreis Leipzig in Fahrt“ • Ggf. Anpassung bestimmter Relationen	2020/2021
Stadtverkehrskonzept in Markkleeberg	Evaluation	• Überprüfung der Liniennetze und deren Akzeptanz bei der Bevölkerung in den Projektgebieten anhand der Ziele von „Landkreis Leipzig in Fahrt“ • Ggf. Anpassung bestimmter Relationen	2020
Neuseenland in Fahrt			
Projekt Frohburg-Geithain			
Projektgebiet Borna	Konzept für den Stadtverkehr Borna	• Analyse und Bewertung des Stadtbusverkehrs im Status Quo • Planung von Angebotsverbesserungen und Ableitung von Maßnahmen	2020
	geplante Umsetzung	• Umsetzung eines integrierten und qualitativ hochwertigen Stadtverkehrs (gemäß Kapitel 3.2.)	2022
	Evaluation	• Überprüfung des Liniennetzes und deren Akzeptanz bei der Bevölkerung im Projektgebiet anhand der Ziele von „Landkreis Leipzig in Fahrt“ • Ggf. Anpassung bestimmter Relationen	2022/2023
Wurzener Land in Fahrt	Kreistagsbeschluss	• Vorstellung und Abstimmung im Kreistag	2020
	Vorplanung und Ausschreibung	• Erstellung einer Aufgabenbeschreibung gemäß der Projektziele von „Landkreis Leipzig in Fahrt“ • Sicherung der Finanzierungsgrundlagen • Ausschreibung und Beauftragung eines Planungsbüros	2020
	Planung	• Ermittlung und Aufbereitung planerischer Grundlagen, Ortsbegehungen sowie Raumstrukturanalyse • Erreichbarkeitsanalyse und –Bewertung • Variantenuntersuchung • Gegenüberstellung der Varianten und Ermittlung der Vorzugsvariante • Projektsteuerung und Berichtswesen	2020/2021
	geplante Umsetzung	• Schaffung betrieblicher Voraussetzungen zur Umsetzung (Fahrzeuge, Personal, etc.) • Beantragung von Genehmigungen für Haltestellen und Linien • Umsetzung der Vorzugsvariante • Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung	2022
	Evaluation	• Überprüfung des Liniennetzes und deren Akzeptanz bei der Bevölkerung im Projektgebiet anhand der Ziele von „Landkreis Leipzig in Fahrt“ • Ggf. Anpassung bestimmter Relationen	ab 2023

6.2. Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes

Für die Entwicklung des Liniennetzes im Landkreis Leipzig ist in erster Linie die Umsetzung des definierten Verkehrsangebots (KAPITEL 3.2.) und damit die Etablierung des Liniennetzes gemäß KARTE 1 von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus ist die Verflechtung mit dem angrenzenden Oberzentrum ein wichtiges Kriterium des Liniennetzes, da die Stadt Leipzig als Oberzentrum einen wesentlichen Bezugspunkt für die Bewohner des Landkreises darstellt.

6.2.1 Maßnahmen zum Liniennetz

Das Ziel des Landkreises ist die Umsetzung des definierten Liniennetzes gemäß KARTE 1. Dieses Liniennetz wird durch die verschiedenen Netzkategorien gebildet, die in KAPITEL 3 dargestellt sind. Die Netzkategorien stellen dabei verschiedene Ebenen der Angebotsqualität dar und ergänzen sich zu einem den gesamten Landkreis abdeckenden ÖPNV-Angebot. Für die Entwicklung, Ausgestaltung und Umsetzung eines zukunftsfähigen und fahrgastfreundlichen Liniennetzes müssen die Linien der jeweiligen definierten Relationen betrachtet werden. Für alle Linien ist in besonderem Maße auf systematische[6] Fahrpläne, kurze Reisezeiten und Verstetigung der Linienverläufe zu achten.

Es lässt sich feststellen, dass in den letzten Jahren bei der Erhöhung der Angebotsqualität im Landkreis Leipzig deutliche Fortschritte erzielt wurden. Insbesondere bei der Vertaktung und bei der Menge der vertakteten Linien. Für das Premiumprodukt PlusBus konnte bereits ein hohes Niveau etabliert werden. Für das 1-h- und 2-h-Taktnetz bestehen gemäß ANLAGE 25 noch Defizite auf Relationen, die aufgrund der sächsischen ÖPNV-Strategie zu PlusBus- und TaktBus-Linien aufgewertet werden sollen.

Bestimmte Verbindungen übersteigen in spezifischen Qualitätskriterien sogar die geforderten Mindestvorgaben. In Zukunft sollte gemäß den Festsetzungen darauf geachtet werden, dass das bisher erreichte Angebotsniveau der jeweiligen Relationen beibehalten wird. Zusätzlich sollten weiche Maßnahmen im Sinne der Fahrgäste umgesetzt werden. Insbesondere Imagekampagnen, eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und die verlässliche Erfüllung der Routineaufgaben.

[6] Die Merkmale für einen systematischen Fahrplan sind in ANLAGE 27 dargestellt.

Das Straßenbahnnetz im Landkreis Leipzig ist in seiner bisherigen Angebotsqualität zu erhalten, um der besonderen Vernetzung des Stadtteils Markkleeberg Ost (welcher nicht mit der S-Bahn erreichbar ist) mit dem Oberzentrum Leipzig auch in Zukunft gerecht zu werden und die Anbindung der touristischen Aufkommensschwerpunkte am Markkleeberger See sicherzustellen.

Zur Verbesserung der Anbindung des Markkleeberger Sees ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 von der derzeitigen Endstelle Markkleeberg-Ost bis zum Markkleeberger See (Seepromenade) zu prüfen. Darüber hinaus sind die Nachfragepotenziale für die Herstellung einer Straßenbahnanbindung des Cospudener Sees zu prüfen (entspricht Ziel des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig).

Anhand der Analyse und Bewertung in den vorangegangenen Kapiteln wird deutlich, dass für die Stadtnetze in den größeren Städten des Landkreises ein heterogenes Bild hinsichtlich der Angebotsqualität vorliegt. In Grimma, Markkleeberg, Bad Lausick und Brandis besteht ein gutes Angebotsniveau im Stadtverkehr. In Borna ist ein ausreichendes Grundangebot vorhanden. In der Laufzeit sollte aber für den Stadtverkehr in Borna geprüft werden, ob eine weitere Angebotssteigerung verkehrstechnisch möglich und verkehrlich sinnvoll ist. Für die Städte Colditz und Wurzen bestehen verschiedene Handlungsfelder, für die im Rahmen einer generellen Neukonzeption der jeweiligen Stadtnetze geeignete Maßnahmen entwickelt werden sollen. Ein Stadtverkehr für die Stadt Markranstädt wurde bisher nicht als Anforderung für den ÖSPV im Landkreis Leipzig definiert. Aufgrund der Siedlungsstruktur besteht die Annahme, dass in Markranstädt weitere Fahrgastpotenziale für den ÖPNV vorhanden sind. Deshalb sollte die Einführung eines Stadtverkehrs geprüft werden.

Im Ergänzungsnetz sind die in ANLAGE 25 ersichtlichen Defizite in den 13 Ortschaften auf Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen. Die bestehende Angebotsqualität für die angebundenen Ortschaften ist zu erhalten. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können. Zusammenfassend sind die festgestellten Defizite im Ergänzungsnetz als gering einzuschätzen.

Neben einer guten Angebotsqualität für die derzeitigen Bewohner des Landkreises Leipzig hat der Aufgabenträger des ÖSPV auch die zukünftige Siedlungsentwicklung

im Blick. In einigen Kommunen ist in den nächsten Jahren mit einer Erweiterung bzw. Neueinrichtung von Wohnquartieren sowie Etablierung neuer Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte zu rechnen. Aus diesem Grund wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Nahverkehrsplan durch die Kommunen größere geplante Baugebiete aufgelistet. Diese Gebiete wurden in ANLAGE 39 hinsichtlich einer bestehenden ÖPNV-Anbindung geprüft. Viele Gebiete fügen sich in vorhandene Siedlungsstrukturen ein und können dadurch von bereits bestehenden ÖPNV-Angeboten profitieren. Für die Gebiete, die noch keine ausreichende ÖPNV-Anbindung aufweisen, wird im Rahmen der Bautätigkeit geprüft, wie eine Integration ins Busnetz erfolgen kann. Generell empfiehlt der Aufgabenträger des ÖSPV, möglichst frühzeitig bei Planungen die ÖPNV-Belange zu berücksichtigen (z.B. Zufahrtsstraße/ Kurven/ Abbiegungen in ausreichender Breite, Haltestellenanlagen) und darüber hinaus neue Wohn-/ Gewerbegebiete im Einzugsbereich der bestehenden Linien des ÖPNV auszuweisen. Für die Anbindung an den ÖPNV müssen Feinplanungen mit den zuständigen Akteuren (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern) erfolgen, dafür ist in der konkreten Planungsphase durch die Kommune zu Abstimmungen einzuladen.

6.2.2 Verflechtung zum Oberzentrum Leipzig

Zwischen dem Landkreis Leipzig und der Stadt Leipzig bestehen enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen. So fahren mehrere Buslinien sowie die Straßenbahnlinie 11 in das Stadtgebiet von Leipzig ein. Dadurch bestehen für die Einwohner des Landkreises Leipzig gute Möglichkeiten, sowohl das Zentrum von Leipzig, als auch am Hauptbahnhof den Schienennah- und Fernverkehr zu erreichen. Die enge Verflechtung ist durch die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit belegt.

Tabelle 41: Pendlerbewegungen zum Oberzentrum Leipzig

	Einpendler in den Landkreis Leipzig	Auspendler aus dem Landkreis Leipzig
Leipzig, Stadt	13.506	31.992

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

Für Fahrgäste aus bzw. in Richtung Leipzig fungiert der ÖSPV in vielen Fällen als Zu- und Abbringer zum SPNV. Damit der ÖPNV in seiner Gesamtheit eine Alternative für Pendler gegenüber dem PKW-Verkehr darstellen kann, ist weiterhin auf systematische Fahrpläne, kurze Reisezeiten sowie pendlergerechte Bedienzeiträume zu achten.

Im Rahmen der Verflechtung des Landkreises Leipzig mit dem Oberzentrum Leipzig werden in Zukunft die Gewerbegebiete im Leipziger Nordraum eine besondere Rolle einnehmen. Der Leipziger Nordraum umfasst aktuell den Flughafen Halle/Leipzig mit DHL, das Güterverkehrszentrum mit Porsche, die neue Messe mit dem Sachsenpark, dem Industriegebiet Seehausen und dem Industriepark Nord mit BMW, ergänzt um viele mittelständische Zulieferer. In diesem Bereich sind seit der Jahrtausendwende ca. 35.000 Arbeitsplätze entstanden. Eine weitere rasante Entwicklung wird prognostiziert, wodurch sich die Anzahl der Mitarbeiter bis zum Jahr 2030 voraussichtlich verdoppeln wird. Damit verbunden sind auch steigende Herausforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Die Stärkung des Umweltverbundes und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind hierbei wesentliche Bestandteile um zukünftig eine hohe Qualität bei gleichzeitig geringen Emissionen im Verkehr sicher zu stellen und die Pendlerbewegungen in Richtung Leipziger Nordraum mittel- bis langfristig zu stärken.

Der Landkreis Leipzig strebt daher die Entwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Vernetzung mit dem Leipziger Nordraum an. Die Entwicklung dieser Maßnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Stärkung der SPNV-Achsen, z.B.:
  - bedarfsgerechte Ausweitung der SPNV-Bedienzeiten in den Morgen- und Abendstunden sowie am Samstag
  - weiterer Ausbau von SPNV-Zugangsstellen und zu intermodalen Verknüpfungspunkten (Busknoten, B&R, P&R, K&R)
- Stärkung der Zubringerlinien zum SPNV im Pendlerverkehr, z.B.:
  - bedarfsgerechte Angebote der PlusBus- und TaktBus-Linien in Hinblick auf Reisezeiten und Fahrtenhäufigkeit um die Stadt Leipzig bzw. den Leipziger Nordraum zu erreichen, ggf. Ergänzung als vollflexible Angebote (24/7)
- enge Kooperation und Vernetzung mit den Aufgabenträgern Stadt Leipzig, Landkreis Nordsachsen und Saalekreis, um ein integratives und einheitliches Verkehrsnetz herzustellen
- Berücksichtigung von innovativen Verkehrskonzepten und digitaler Technologie

6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

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

6.3.1 Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung

Der ÖPNV wird durch verschiedene Verkehrsträger realisiert, die unterschiedliche Bedeutungen für die Beförderungsströme besitzen und aufeinander abgestimmt einen attraktiven Nahverkehr bilden können. Als Verkehrsträger im Landkreis Leipzig sind daher die Straßenbahn, der Busverkehr und der Zugverkehr je nach Bedeutung integriert zu planen und umzusetzen. In der folgenden TABELLE 42 sind die Eigenschaften und Bedeutungen der Verkehrsträger dargestellt.

Tabelle 42: : Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Leipzig

Verkehrs-träger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig:
SPNV	RE, S-Bahn	Leistungserbringung im Regionalverkehr • Verbindung zwischen Mittelzentren und Mittel- und Oberzentren sowie entlang regionalbedeutsamer Verkehrsachsen	1	Fernverkehr: SPFV
Busverkehr	1-h- und 2-h-Taktnetz : PlusBus TaktBus Bus	Leistungserbringung im Regionalverkehr • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Verbindung der Zentralen Orte • Erschließung der Fläche Leistungserbringung im Stadtverkehr • Ergänzung des Stadtverkehrs in den Mittelzentren sowie Brandis, Bad Lausick und Colditz	2	SPNV
Straßen-bahn	Tram 11	Leistungserbringung im Stadtverkehr • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Verknüpfung mit regionalem Busverkehr • tlw. Erschließung der Stadt Markkleeberg • Direktverbindung ins Oberzentrum	2	SPNV
Busverkehr	Stadtbus	Leistungserbringung im Stadtverkehr • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Zu-/ Abbringer zum regionalen Busverkehr • Erschließung von Stadtteilen der Mittelzentren sowie Brandis, Bad Lausick und Colditz	3	SPNV Busverkehr
Busverkehr	RufBus/ Ergänzungs-netz	Leistungserbringung im Regionalverkehr • Zu-/Abbringer zum weiteren ÖPNV Angebot • Feinerschließung der Fläche • Angebotserweiterung in Räumen/ Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage	4	allen anderen Verkehrsträgern

Die Vernetzung der Verkehrsträger stellt einen wichtigen Baustein für den Nahverkehr im Landkreis Leipzig dar. Der Einsatz des straßengebundenen ÖPNV ist so vorzunehmen, dass unter Einbeziehung des SPNV in allen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern ein Mindestangebot zum nächsten Zentralen Ort etabliert wird. Das wichtigste Element für die Vernetzung sind dabei die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verbunden und somit kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Die Rangfolge der Angebotsgestaltung von einzelnen Verkehrsträgern und deren Ausprägung ergibt sich aus TABELLE 42. Im Rahmen der Bewertung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern an Verknüpfungspunkten wurde deutlich, dass noch Verbesserungspotenziale, sowohl bei der räumlichen, als auch bei der zeitlichen Verknüpfung, bestehen (gemäß KAPITEL 4.1.7). Eine dahingehende Verbesserung entspricht den weiteren Arbeitsschritten im landkreisweiten Projekt „Landkreis Leipzig in Fahrt“.

Obwohl die technischen Voraussetzungen für die dynamische Anschlusssicherung mittlerweile bei den Verkehrsunternehmen grundsätzlich geschaffen wurden, ist diese im Landkreis Leipzig erst in Ausnahmefällen realisiert. Insbesondere hinsichtlich der in TABELLE 6 benannten PlusBus- und TaktBus-Linien ist die Umsetzung der Anschlusssicherung im Sinne einer zuverlässigen Abbringerfunktion vom SPNV an den benannten Verknüpfungspunkten zeitnah voranzutreiben.

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

6.3.2 Integration flexibler Bedienformen

Flexible Bedienformen können einen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Beitrag leisten, um in schwach besiedelten Räumen oder in zeitlichen Randlagen eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV zu erreichen. Der Landkreis Leipzig verfolgt das Ziel, eine Ausweitung der flexiblen ÖPNV-Bedienung im Kreisgebiet zur Ergänzung der angebotsorientierten und im Takt zwischen den Zentralen Orten verkehrenden Linien zu realisieren. Dafür müssen zunächst umfängliche und flächendeckende Analysen und Planungen durchgeführt werden, um die für flexible Bedienformen geeigneten Gebiete zu definieren. Mögliche flexible Angebote sind bei der Planung auf einen integralen Taktfahrplan von angebotsorientierten Takt-Relationen abzustimmen. Ziel ist dabei,

dass die Bewohner von Gebieten ohne direkte Anbindung an das Taktliniennetz einfach und komfortabel ein flexibles Angebot zu ihrem Standort bzw. zur nächstgelegenen Haltestelle bestellen können und durch dieses direkt zu einem nahegelegenen Ziel bzw. zu einem benachbarten Verknüpfungspunkt mit dem weiterführenden ÖPNV-Taktverkehr befördert werden. Parallelverkehre zu bestehenden ÖPNV-Angeboten müssen dabei vermieden werden. Unabhängig von den oben aufgeführten Bestrebungen hinsichtlich einer Ausweitung der vollflexiblen ÖPNV-Bedienung wird für das bestehende RufBus-System eine Erweiterung der Bestellmöglichkeiten über technische Systeme (Internet- bzw. App-basiert) und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste geprüft.

6.3.3 Multimodalität

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

Multimodalität und Intermodalität sind im Landkreis Leipzig schon seit vielen Jahren möglich. Unterstützt wird der unkomplizierte Umstieg zwischen Zug, Straßenbahn und Bus für die Nutzer durch den einheitlichen Verbundtarif des MDV, der die Fahrt mit nur einem Ticket ermöglicht. Zudem bestehen im Landkreis viele ausgewiesene Übergangsstellen zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (siehe KARTE A18-1. ANLAGE 18). Diese B+R und P+R Standorte ermöglichen das sichere Abstellen von individuellen Verkehrsmitteln (PKW, Fahrrad, etc.) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Der Landkreis Leipzig als Aufgabenträger befürwortet solche Übergangsstellen und unterstützt die kommunalen Akteure sowie den ZVNL nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des Auf-/ Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen. Im Fokus stehen dabei die Haltestellen an Verknüpfungspunkten, bei denen insbesondere die Haltestellen der Kategorie 3 noch Defizite aufweisen.

Das Ziel sollte darin bestehen, dass Anreize zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel möglichst wohnortnah und nicht erst in Zielnähe angeboten werden. Hierfür eignen sich insbesondere S-Bahn-Zugangsstellen (wie z. B. Gaschwitz) und deren

Aufwertung durch P+R und B+R oder sogar deren Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung sieht der Landkreis Leipzig hauptsächlich bei den Kommunen in Kooperation mit dem Aufgabenträger für den SPNV.

Im Bereich des Fahrradverkehrs können die Bestrebungen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV an verschiedenen Bereichen verstärkt werden. Der Landkreis Leipzig befürwortet zudem die Initiative des ZVNL, nach Prüfung ggf. ein verbandweites Fahrradverleihsystems aufzubauen sowie weitere Fahrradgaragen oder überdachte Fahrradstellplätze einzurichten. Die Ziele des Radverkehrskonzepts des Landkreises Leipzig (2017) werden durch den Aufgabenträger des ÖSPV berücksichtigt und unterstützt. Die Schaffung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes stärkt den Radverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Zudem werden folgende Maßnahmen im Zusammenhang mit dem ÖPNV unterstützt (gemäß Radverkehrskonzeption, 2017: S. 40ff) und bei vorhandener Zuständigkeit als Prüfauftrag für die Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgenommen:

- Verschließbare Abstellanlagen für Radverkehr an touristischen Highlights sowie an ÖPNV-Verknüpfungspunkten
- Elektrotankstellen für Pedelecs im öffentlichen Raum – z. B. an Marktplätzen und an Bahnhaltepunkten – auch in Kombination mit verschließbaren Fahrradboxen
- Einrichtung von Servicestationen/ Mobilitätsstationen an größeren Bahnhöfen – Mit einem Kompressor könnten dort Fahrradreifen aufgepumpt und neue Schläuche an einem Automaten erworben werden. Bei größeren Pannen informiert ein Stadtplan über den Weg zu den Fahrradwerkstätten in der unmittelbaren Umgebung
- Optimierung des Angebots und Qualität von Bike&Ride-Abstellanlagen an Bahnhaltepunkten im Landkreis
- Überlegung der Stadt Zwenkau zum Bau eines neuen Bahnhaltepunkts in Zitzschen zur Direkterschließung des Zwenkauer Sees ist zu unterstützen – hier liegen große Potenziale für den Ausflugsverkehr
- Bushaltestellen an ausgewählten Punkten mit hohem Fahrgastpotenzial können, wie z. B. in Schweden üblich, mit kostengünstigen Fahrradbügeln ausgestattet werden

- Mitnahmemöglichkeit in Form eines Fahrradanhängers für den touristischen Radverkehr z. B. zwischen Wurzen und Rochlitz (Mulderadweg) ist zu überlegen – eine Strecke per Rad und eine per Bus ist hier denkbar
- Anbieten von ausreichend Platz in Bussen zur problemlosen Mitnahme von Fahrrädern im/am Fahrzeug – bei Neuanschaffung der Fahrzeuge ist hierauf zu achten
- Bau einer Fahrradstation an wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV – hier ist eine mühelose Kombination zwischen dem Angebot der Bahn und des städtischen bzw. regionalen Busverkehrs möglich – empfehlenswert ist hier die Errichtung einer Fahrradstation in Grimma (siehe auch Studie „Muldental in Fahrt“ 2016)

Zu diesen bereits teilweise etablierten Formen der Intermodalität hat der Landkreis Leipzig auch weitere Möglichkeiten, wie innovative Verkehrsangebote für den ÖPNV, im Blick. Diese innovativen Formen sind für den Einsatz im Rahmen des ÖSPV derzeit noch nicht genügend ausgereift oder bedürfen detaillierterer Analysen sowie der Prüfung des konkreten Bedarfs der Einwohner des Landkreises Leipzig. In einzelnen Fällen der Umsetzung des Entwicklungskonzepts des Landkreises sind solche innovativen Verfahren zu berücksichtigen.

Insgesamt verfolgt der Landkreis das Ziel, auch über multimodale Formen den ÖPNV zu stärken. Damit wird neben der Erfüllung der verkehrlichen Hauptaufgaben auch ein Beitrag zu gesellschaftspolitischen Zielsetzungen geleistet, wie die CO_2-Reduzierung oder die Abmilderung von Folgen des demografischen Wandels. Der Landkreis Leipzig unterstützt die Realisierung einer verkehrsmittelübergreifenden Auskunfts- und Buchungs-App durch den MDV.

6.4. Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten

6.4.1 Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Im Rahmen der Bewertung (KAPITEL 4.1.9) wurden für verschiedene regionalbedeutsame Ziele noch Defizite hinsichtlich der festsetzungskonformen ÖPNV-Anbindung festgestellt.

Es sind Maßnahmen umzusetzen, welche die Beseitigung von Defiziten bei der Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele bewirken:

- neue Haltestellen zur Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere, wenn Linien im betreffenden Bereich vorhanden sind und über temporäre Haltestellen eine Lösung kurzfristig realisierbar erscheint, Unterstützung ggf. durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Anbindung der medizinischen Einrichtungen in Machern sowie des Protonentherapiezentrums in Markranstädt nach dessen Eröffnung ab 2021
- Beseitigung der weiteren festgestellten Anbindungsdefizite in den Bereichen Bildung, Freizeit und Einzelhandel, dabei Bildung prioritär gegenüber Freizeit bzw. Einzelhandel einzuschätzen

6.4.2 Information und Service

Es sind Maßnahmen zur Beseitigung der in KAPITEL 4.3 festgestellten Defizite hinsichtlich Beschwerdemanagement und Kooperation mit touristischen Einrichtungen umzusetzen.

Die Einführung eines Bevölkerungsmonitorings wird durch die Kreisverwaltung hausintern geprüft.

6.4.3 Fahrzeuge

Im Sinne einer Etablierung eines Corporate Design bzw. bei Nutzung der Fahrzeuge als Informationsträger sollten hierfür Konzepte entwickelt werden. Die Umsetzung der geforderten Kennzeichnung der Fahrzeugflotte muss durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen in Kooperation verfolgt werden.

Der Fahrzeugpark ist durch die Verkehrsunternehmen kontinuierlich auf einem attraktiven und zeitgemäßen Stand zu halten unter Berücksichtigung aller Festsetzungen gemäß KAPITEL 3.9 und 3.11.1 wobei bestehende Fördermöglichkeiten konsequent zu nutzen sind.

Gemäß dem Kreisentwicklungskonzept des Landkreises Leipzig (KEK 2030) ist das Teilziel zu einem schrittweisen Strukturwandel (Ausstieg aus der Braunkohle) hin zu einer nachhaltigen Industriegesellschaft zu unterstützen. Aus diesem Grund sind alternative Antriebsformen (z.B. Wasserstoff-, Elektroantrieb, etc.) für den Einsatz in ÖSPV-Fahrzeugen zu prüfen und ggf. zu erproben.

6.4.4 Ortserschließung durch Haltestellen

Für die im Rahmen der Bewertung (KAP. 4.1.5) festgestellten peripheren Bereiche mit Erschließungsdefiziten (KARTE 2) sind Möglichkeiten zur Haltestellenverdichtung zu prüfen und umzusetzen. Dies betrifft insbesondere Beucha, Buchheim, Frohburg und Machern.

Für eine Übergangs- und Testphase bieten sich hierfür zunächst temporäre Haltestellen an, welche im Falle einer ausreichenden Frequentierung später zu regulären Haltestellen nachgerüstet werden. Darüber hinaus sind auch im Zuge einer Angebotserweiterung von flexiblen oder alternativen Bedienformen Möglichkeiten zu prüfen, für die betreffenden Bereiche die Erschließung weiter zu verbessern.

6.5. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Neben der Beseitigung von Defiziten, die zur Erfüllung der Mindeststandards des ÖSPV im Landkreis Leipzig dienen, bestehen Möglichkeiten, die Auslastungsquoten des ÖSPV zu erhöhen und somit dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei als Empfehlungen zu verstehen, die ggf. nach eingehender Prüfung im Einzelfall bestehende Angebote verbessern, die Fahrgastzufriedenheit erhöhen oder das Controlling des Aufgabenträgers ergänzen sollen (TABELLE 43).

Tabelle 43: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung

Nr.	Maßnahme	Verantwortung
1	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: • MDV-Routenplaner auf Landkreis-Website • Verlinkung zum MDV auf Landkreis-Start-Website • Verlinkung zu den Verkehrsunternehmen auf Landkreis-Start-Website	LK Leipzig
2	Linien, die am Busbahnhof Borna enden und gleichzeitig nicht vorher durch die Innenstadt fahren in die Innenstadt verlängern (Bsp: Linie 258)	LK Leipzig Verkehrsunternehmen
3	Verkehrshinweise in Fahrplänen a) einfach gestalten, b) zwischen den VU des Landkreises vereinheitlichen und c) dabei in Bearbeitung befindliche Regelungen im MDV zwingend beachten	LK Leipzig Verkehrsunternehmen
4	Stärkung des Vertriebs von Job-Tickets, insbesondere in Hinblick auf kommunale Verwaltungen, Unternehmen	LK Leipzig Verkehrsunternehmen
5	Für die Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV sind Änderungen der Linienrouten oder Fahrtzeiten im ÖSPV durch die Verkehrsunternehmen übersichtlich und frühzeitig (14 Tage vor Änderung) an die Öffentlichkeit und den MDV zu übermitteln. Damit kann eine verständliche und zeitnahe sowie verbundweite Kundeninformation stattfinden.	Verkehrsunternehmen
6	Ausweitung von Angeboten des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen	LK Leipzig Verkehrsunternehmen
7	Unterstützung eines landkreisweiten und institutionsübergreifenden Baustellenmanagement unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV.	LK Leipzig Verkehrsunternehmen
8	Ergänzung der Stadtnamen in den Überschriften der Fahrpläne zum Stadtverkehr	Verkehrsunternehmen
9	Durchführung eines Bevölkerungsmonitorings („Bürgerbarometer“) mit standardisierten Themen zur ÖPNV-Nutzung und dem Verkehrsverhalten als Grundlage für Entscheidungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis (ggf. Wiederholung in mehrjährigem Abstand)	LK Leipzig
10	Je nach Planungs- und Baufortschritt der einzelnen Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte aus ANLAGE 38 ist eine Anbindung durch den ÖSPV zu prüfen und ggf. umzusetzen.	LK Leipzig Verkehrsunternehmen

6.6. Barrierefreiheit im ÖSPV

Die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV ist gesetzlich gefordert und stellt für den Landkreis Leipzig ein wichtiges Ziel dar. Aus diesem Grund wurden im KAPITEL 3.11 für die Ebenen Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Haltestellen verschiedene einzuhaltende Mindeststandards definiert. Die Einhaltung bzw. Umsetzung wurde im KAPITEL 4.5 bewertet. Als Ergebnis lässt sich konstatieren, dass der ÖSPV in vielen Belangen bereits barrierefrei gestaltet ist. Bei bestimmten Teilebenen bestehen noch Defizite, die durch die jeweils zuständigen Akteure beseitigt werden sollten. Für eine ganzheitliche und strategische Planung werden für die jeweiligen Teilbereiche in der folgenden Übersicht (TABELLE 44) die ausstehenden Maßnahmen zur Herstellung einer umfänglichen Barrierefreiheit im ÖSPV mit spätestem Umsetzungszeitraum aufgeführt.

Tabelle 44: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit

Ebene	zuständiger Akteur	Maßnahme	Umsetzungszeitpunkt
Fahrzeuge	Verkehrsunternehmen	Steigerung der Anzahl an stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	kontinuierlich bei Neubeschaffung (Abschluss spät. 2035)
		Steigerung der Anzahl der Haltewunschtaster mit Brailleschrift	
		konsequente Verfolgung eines barrierefreien Zugangs zu den ÖSPV-Fahrzeugen (Niederflur-Fahrzeuge, etc.)	
Information und Kommunikation	Verkehrsunternehmen, Landratsamt Landkreis Leipzig, MDV	Erfüllung der Standards für Internetseiten und Apps	2021
	Verkehrsunternehmen	Veröffentlichung der Fahrplanaushänge in Schriftgröße 12	
Haltestellen	Die Festlegung der geeigneten Maßnahmen obliegt den jeweiligen Baulastträgern unter Berücksichtigung der Festlegungen aus KAPITEL 3.11.3.		

6.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Für Unternehmen im ländlichen Raum ist die Erreichbarkeit bzw. Verfügbarkeit von Fachkräften und Auszubildenden ein Erfolgsfaktor. Um Fachpersonal und Nachwuchskräfte zu gewinnen, langfristig zu binden und deren Abwanderung aus der Region zu verhindern, widmet sich der Landkreis Leipzig im Rahmen seiner Fachkräfteallianz dem Projekt „Betriebe in Fahrt“. Dieses beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) angesiedelte Projekt soll die Erreichbarkeit und Mobilität in Firmen und Gewerbegebieten, abseits des privaten PKWs, sicherstellen, und so Mitarbeitern, Auszubildenden, Kunden und Besuchern alternative Optionen (Fuß, Rad, ÖPNV, CarSharing, Mitfahr-

zentralen etc.) ermöglichen. Durch diese Möglichkeiten wird eine Verlagerung vom PKW-Verkehr zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes angestrebt, um eine Senkung der persönlichen Mobilitätskosten zu erreichen, die Auslastung sowie Effektivität des ÖPNV zu steigern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die Resonanz auf das Projekt „Betriebe in Fahrt“ zeigt, dass im Landkreis Leipzig ein hohes Interesse der Wirtschaftsakteure an einer verbesserten Erreichbarkeit von Gewerbestandorten zur Fachkräftesicherung und -bindung durch den Umweltverbund besteht. Die kontinuierliche Arbeit hat es seit 2017 ermöglicht, dass ein breites und handlungsfähiges Akteurs-Netzwerk entstanden ist. Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit wurden nach professionellen Beratungsgesprächen zahlreiche individuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der Arbeitskräfte an verschiedenen Firmenstandorten eingeleitet und umgesetzt. Zudem wurden Multiplikatoren für das Thema geschult und eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Die Etablierung dieser Strukturen konnte in den letzten Jahren gut voranschreiten, so dass in den kommenden Jahren von einer deutlichen Erhöhung der Beratungskapazitäten von wirtschaftlichen Akteuren im Landkreis Leipzig ausgegangen werden kann.

Bisher erfolgt die Finanzierung des Projektes über Fördermittel der sächsischen Aufbaubank (SAB), die aktuell bis Februar 2021 befristet sind. Für die weitere Finanzierung des Projektes „Betriebe in Fahrt“ sollten neben den bisherigen Fördermittelgebern auch andere Möglichkeiten geprüft werden, um administrative Kosten zu minimieren und die inhaltliche Flexibilität des Projekts den gegebenen Bedürfnissen der Wirtschaftsakteure besser anpassen zu können. Zur nachhaltigen Fortführung sowie zur Etablierung einer verlässlichen Institution im Sinne eines Mobilitätsnetzwerkes wird die Schaffung einer dauerhaften Struktur angestrebt, die durch verschiedene Akteure des Umweltverbunds getragen wird. Eine Bündelung der Kapazitäten auf die inhaltlichen Kernziele würde zudem der hohen Nachfrage nach Beratungs- und Informationsangeboten sowie Vor-Ort-Beratungen besser gerecht werden.

6.8. Maßnahmenübersicht und Priorisierung

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

Für die Weiterentwicklung des ÖSPV im Landkreis Leipzig sind daher die folgenden Maßnahmen aus TABELLE 45 für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Erfüllung der geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 umzusetzen. Für die Realisierung der Maßnahmen sind der Landkreis Leipzig und die Verkehrsunternehmen zuständig.

Tabelle 45: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum
1	**Landkreis Leipzig in Fahrt** Kap. 6.1	Umsetzung der Projektmaßnahmen zu „Landkreis Leipzig in Fahrt“, insbesondere Maßnahmen aus TABELLE 40 sowie die Maßnahmen der sächs. Strategiekommission.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: ab 2020: offen	2013-2023
1.1	**1-h- und 2-h-Taktnetz** Kap. 4.1.1 Kap. 6.1	Beseitigung der Defizite bei den betreffenden 24 Relationen in Abhängigkeit der Umsetzung der sächsischen ÖPNV-Strategie.	hoch	zusätzliche Kosten; Finanzierung: ab 2020: offen	2020-2022
2	**Flexible Bedienformen** Kap. 4.1.6 Kap. 6.3.2	Die ÖPNV-Angebote durch flexible Bedienformen in dünn besiedelten Räumen und zu schwachfrequentierten Zeiten sind zu stärken und auszuweiten. Für die weitere Entwicklung der flexiblen Angebote sollten die Maßnahmen aus KAPITEL 6.3.2 umgesetzt werden.	hoch	zusätzliche Kosten u.a. ggf. für Rechtsberatung Finanzierung: offen	ab 2019
3	**Anschluss-sicherung** Kap. 4.1.8 Kap. 6.3.1	Die Festlegungen bzgl. der Anschlusssicherung der Relationen gemäß Kapitel 3.6. sind umzusetzen. Nach erfolgreicher Evaluation der Anschlusssicherung sollte eine Vermarktung dieses Angebots erfolgen.	hoch	keine	2021

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum
4	**Stadtnetz** Kap. 4.1.3 Kap. 6.1	Prüfung für den Stadtverkehr in Borna, ob eine weitere Angebotssteigerung verkehrstechnisch möglich und verkehrlich sinnvoll ist. Für die Stadt Wurzen bestehen verschiedene Handlungsfelder, für die im Rahmen einer generellen Neukonzeption geeignete Maßnahmen entwickelt werden sollen.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: Planung: gesichert Umsetzung: offen	ab 2020
4.1	**Stadtnetz** Kap. 4.1.3 Kap. 6.1	Prüfung einer Einführung eines Stadtverkehrs für die Stadt Markranstädt.	mittel	zusätzliche Kosten, Finanzierung: Planung: gesichert Umsetzung: offen	2021
5	**Ergänzungsnetz** Kap. 4.1.4 Kap. 6.1	Für die 13 Ortschaften mit Defiziten ist eine Verbesserung zu prüfen. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können.	mittel	keine	2021
6	**Verknüpfungspunkte** Kap. 4.1.7; Kap. 6.3.1	Prüfung der Verbesserungspotenziale für Verknüpfungspunkte gemäß TABELLE 32.	mittel	keine	2021
7	**Anbindung regionalbedeutsamer Ziele** Kap. 3.8; Kap. 4.1.9 Kap. 6.4.1	Anbindung aller regionalbedeutsamen Ziele gemäß den definierten Anforderungen aus KAPITEL 3. Die Anbindung ist vorzugsweise im Rahmen des Projekts „Landkreis Leipzig in Fahrt“ und durch das Betriebliche Mobilitätsmanagement vorzunehmen.	mittel	keine	2022
8	**Information und Service** Kap. 4.3 Kap. 6.4.3	In den Bereichen Beschwerdemanagement, Bevölkerungsmonitoring sowie Ausbau der ÖPNV-Präsenz sind die noch bestehenden Defizite abzustellen.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	2022
9	**Fahrzeuge** Kap. 4.4 Kap. 6.4.4	Laufende Aktualisierung des Fahrzeugparks, Etablierung Corporate Design unter Berücksichtigung der Festsetzungen zu Ausstattung und Kennzeichnung	mittel	keine	2022
10	**Barrierefreiheit** Kap. 4.5 Kap. 6.5	Die Barrierefreiheit für den ÖSPV im Landkreis Leipzig ist gemäß der Maßnahmenübersicht (Tabelle 60) umzusetzen.	mittel	keine	ab 2021
11	**Betriebliches Mobilitätsmanagement** Kap. 6.6	Langfristige Fortführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements im Landkreis Leipzig und Prüfung neuer dauerhafter Finanzierungsmöglichkeiten.	mittel	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2021
12	**Fahrradmitnahme in ÖSPV-Fahrzeugen** Kap. 6.3.3	Es ist zu prüfen, inwieweit die Verknüpfungen zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV gestärkt sowie die Maßnahmen des Radverkehrskonzept des Landkreises Leipzig unterstützt werden können.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2021

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum
13	**Verflechtung zum Oberzent-rum Leipzig** Kap. 6.2.2	Prüfung/ Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung mit dem Leipziger Nordraum	mittel	ggf. zusätzliche Kosten für Ange-botserweiterungen Finanzierung: offen	ab 2021
14	**Straßenbahn-netz** Kap. 6.2.1	Prüfung der Verlängerung der Straßenbahn-linie 11 zum Markkleeberger See Prüfung der Anbindung des Cospudener Sees durch die Straßenbahn	mittel	zusätzliche Kosten, Finanzierung: offen	ab 2022
15	**Ortserschlie-ßung durch Haltestellen** Kap. 4.1.5 Kap. 6.4.5	Prüfung Haltestellenverdichtung und Anbin-dung in Bereichen mit Defiziten (KARTE 2).	niedrig	keine	2022
16	**Erhöhung der Auslastungs-quoten** Kap. 6.4	Umsetzung der Maßnahmen aus TABELLE 43	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2022

7 VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsprognose des ÖSPV im Landkreis Leipzig werden ausgehend von der Raum- und Bevölkerungsstruktur zentrale Erwartungen bis zum Jahr 2025 hinsichtlich der ÖSPV-Nachfrage skizziert, um die Entwicklung im Allgemeinen und durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu prognostizieren. Die methodische Herangehensweise sowie die grundlegenden Annahmen können in der ANLAGE 40 nachvollzogen werden.

Die TABELLE 46 stellt die Ergebnisse der ÖSPV-Prognose für den Fall der Umsetzung der geplanten Maßnahmen unter Berücksichtigung absehbarer Entwicklungen der relevanten Strukturdaten dar.

Tabelle 46: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Leipzig bis 2025 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen und der erwarteten strukturellen Entwicklung

beförderte Personen	2018 (Analyse)	2025 Planfall (mit Maßnahmen)	Entwicklung
Regionalbus	5.209.000	5.800.000	+11,4 %
Stadtbus	1.591.000	1.800.000	+12,3 %
Flexible Bedienformen (Regionalverkehr)	-	k. A.	k. A.
Straßenbahn	380.000	427.000	+12,3 %
Summe/Mittel	**7.180.000**	**8.027.000**	**+11,8 %**

Der sich bis zum Jahr 2025 nur noch sehr gebremst fortsetzende Bevölkerungsschwund in Verbindung mit nochmals wachsenden Schülerzahlen wird zu einem Ansteigen der Verkehrsnachfrage im ÖPNV führen. Dieser Zuwachs betrifft sowohl den Binnenverkehr innerhalb des Landkreises Leipzig, als auch die Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströme. Insbesondere die Städte und Ortsteile in unmittelbarer Nachbarschaft zum Oberzentrum Leipzig profitieren dabei von wachsenden Auspendlerzahlen. Eine Ursache dafür stellt die Entwicklung des Wohnungsmarkts im Oberzentrum Leipzig in Verbindung mit neu entstehenden Arbeitsplätzen dar.

Weitere starke Einflussfaktoren auf die Nachfrageentwicklung sind die Umsetzung der auf den Landkreis Leipzig bezogenen Maßnahmen des landesweiten PlusBus- und TaktBus-Netzes, zusätzlich die vorgesehenen und zum Teil bereits umgesetzten Verbesserungen in den Stadtverkehren sowie die Einführung der flexiblen ÖPNV-

Angebote im Landkreis Leipzig. Die geplanten Maßnahmen wurden unter der Prämisse entwickelt, die ÖPNV-Nutzung weiter zu steigern.

Ergänzend sollen die empfohlenen Maßnahmen zu Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung einen Beitrag zur Gewinnung neuer Fahrgäste leisten. Dieser ist im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans jedoch nicht näher quantifizierbar.

Eine Nachfragesteigerung um nahezu 12 Prozent für dem Prognosehorizont 2025 gegenüber 2018 erscheint unter Eintritt der prognostizierten strukturellen Entwicklungen bei Umsetzung aller Maßnahmen realistisch.

Längerfristige negative Auswirkungen der im Jahr 2020 eingetretenen „Coronavirus-Krise“ auf die Verkehrsnachfrage im ÖPNV sind nicht ausgeschlossen, können im Rahmen des Nahverkehrsplans jedoch nicht quantifiziert werden.

8 LINIENBÜNDELUNG UND LEISTUNGSVERGABE DER ÖSPV - LEISTUNGEN

Aufgrund der Raum- und Bevölkerungsstruktur ist die Erbringung der ÖPNV-Leistungen bezogen auf den gesamten Verkehrsraum nicht eigenwirtschaftlich möglich.

8.1. Linienbündelung

8.1.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Gemäß PBefG hat der Aufgabenträger des ÖPNV die Möglichkeit, als Kriterium für die Vergabe von Verkehrsleistungen Linienbündel zu bilden.

Weder aus wirtschaftlicher Sicht noch aus Gründen der Verkehrsintegration lässt sich die Größe der zu bildenden Linienbündel eindeutig bestimmen. Vielmehr ist ein Abwägungsprozess zwischen den nachfolgend aufgeführten Grundsätzen und Kriterien vor dem Hintergrund der aktuellen Situation eines Raumes maßgebend:

- Beachtung enger verkehrlicher Verflechtungen von Linien
- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung
- Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien
- Berücksichtigung mittelständischer Interessen

8.1.2 Bildung von Linienbündeln

Das Verkehrsgebiet des Landkreises Leipzig war zur Vergabe der ÖPNV-Leistung im Jahr 2014 in drei Linienbündel unterteilt.

Im Rahmen der Umsetzung der ÖPNV-Projekte „Muldental in Fahrt“ und „Südliches Leipziger Neuseenland in Fahrt“ wurde deutlich, dass die verkehrlichen Verflechtungen innerhalb und zwischen den Projektgebieten sehr eng sind, da mit dem integralen Taktfahrplan viele Linien miteinander verknüpft sind und Umsteigebeziehungen abgesichert werden müssen. Ein betrieblich und wirtschaftlich optimaler Verkehr kann nur im gesamten Gebiet der Projekte abgebildet werden. Der Bereich der Kommunen Wurzen,

Borsdorf, Machern, Bennewitz, Thallwitz und Lossatal wird im Rahmen des Projekts „Wurzener Land in Fahrt“ im Jahr 2020/2021 überplant. Hier ist der planerische Ansatz ähnlich dem zu „Muldental in Fahrt“. Schon mit der Umsetzung des Projektes „Muldental in Fahrt“ wurde klar, dass es zum Wurzener Land viele verkehrliche Beziehungen gibt.

Im Raum Frohburg/Geithain einschließlich des Bornaer Raums mit dem Stadtverkehr orientiert sich der Verkehr aufgrund der geringeren Einwohnerdichte und der starken Zersiedelung eher am notwendigen Schülerverkehr. Damit bildet dieser Raum ein eigenständiges Bediengebiet mit starken inneren Verflechtungen.

In allen Projektgebieten sind sowohl Leistungen in Stadtverkehren, wirtschaftlich starken Schüler- und Regionalbuslinien als auch in schwachen Linien zu bedienen, so dass ein Querausgleich erfolgen kann. Die Größe der Linienbündel ist so zugeschnitten, dass die betreffenden Leistungen durch mittelständische Regionalbusunternehmen erbracht werden können.

Im Landkreis Leipzig werden die folgenden zwei Linienbündel gebildet:

Tabelle 47: Linienbündel im Landkreis Leipzig

Linienbündel	Fahrplankilometer pro Jahr
1. „Muldental und Neuseenland“ (bis einschließlich Markkleeberg und Markranstädt)	rd. 8.000.000
2. „Frohburg/Geithain“ (einschließlich Raum Borna)	rd. 2.700.000

Die Linien, die Bestandteil der Zweckvereinbarung zwischen Stadt Leipzig, Landkreis Nordsachsen und Landkreis Leipzig sind (vgl. Kapitel 2), sind nicht Bestandteil dieser Linienbündel.

8.2. Leistungsvergabe

8.2.1 Rechtlicher Rahmen

Grundlagen für die Erteilung von Liniengenehmigungen sind die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und auf nationaler Ebene das Personenbeförderungsgesetz.

Grundsatz der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben sind.

Gemäß Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 ist unter bestimmten Bedingungen eine Direktvergabe möglich.

Danach kann, sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, jede zuständige örtliche Behörde, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet, beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht (interner Betreiber).

Fasst eine zuständige örtliche Behörde den Beschluss, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an einen internen Betreiber zu vergeben, so gilt Folgendes:

a) Um festzustellen, ob die zuständige örtliche Behörde die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt, sind vor allem die gesellschaftsrechtlichen Faktoren zu berücksichtigen.

b) Die Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist, dass der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen — ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen — und nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behör-

de organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen.

c) Ungeachtet des Buchstabens b kann ein interner Betreiber frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags an fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des Auftrags des internen Betreibers sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.

d) Gibt es keine zuständige örtliche Behörde, so gelten die Buchstaben a, b und c für die nationalen Behörden in Bezug auf ein geografisches Gebiet, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt, sofern der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnimmt, die außerhalb des Gebiets, für das der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, organisiert werden.

e) Kommt eine Unterauftragsvergabe nach Artikel 4 Absatz 7 in Frage, so ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

Nach der Rechtsprechung ist es dem öffentlichen Auftraggeber im ÖPNV auch möglich, Aufträge nach der allgemeinen Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB an eine von ihm kontrollierte Einheit ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren zu vergeben. Voraussetzung ist u.a., dass mehr als 80% der Tätigkeiten des Auftragnehmers der Ausführung von Aufgaben dienen, mit dem dieser vom öffentlichen Auftraggeber betraut wurde. Zur Bemessung dieses Anteils werden regelmäßig die Umsätze des Auftragnehmers betrachtet. Weitere Voraussetzung ist, dass das wirtschaftliche Risiko beim Auftraggeber liegt.

8.2.2 Festsetzungen zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des ÖSPV

Der Landkreis Leipzig vergibt zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge und als Beitrag zu einer umweltfreundlichen Alternative zum PKW-Verkehr ÖSPV-Leistungen, um die geforderten Festlegungen des Nahverkehrsplans zu erfüllen und damit einen attraktiven ÖPNV für die Bewohner des Landkreises Leipzig zu ermöglichen. Die Vergabe von Leistungen des ÖSPV erfolgt gemäß Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA), in dem zusätzlich zum Nahverkehrsplan spezifische Regelungen zur Leistungserbringung vertraglich abgesichert werden. Die Verkehrsunternehmen Regionalbus Leipzig GmbH und die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH erfüllen die unter Punkt 8.2.1 beschriebenen rechtlichen Voraussetzungen.

Als Vergabeverfahren für den Linienbusverkehr nach § 42 PBefG wird im Landkreis Leipzig eine Direktvergabe durchgeführt.

Die Vergabe im Busverkehr erfolgt ab 01. Januar 2024 und hat eine Laufzeit von 10 Jahren.

9 FINANZIERUNG DES ÖSPV

9.1. 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
  Im Gebiet des Landkreises Leipzig wird der Gemeinschaftstarif des MDV angewendet. Dieser bildet eine Fahrt sowohl verkehrsmittelübergreifend (Bus, Zug, etc.) als auch unternehmensübergreifend ab. Daher erfolgt die Zuscheidung der Fahrgelderlöse nach dem Einnahmeaufteilungsvertrag des MDV.
- Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (ÖPNVFinAusG)
- Einnahmen nach § 231 ff SGB IX (Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr)
- Betriebskostenzuschüsse des Landkreises an die Verkehrsunternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages
- Mittel gemäß ÖPNVFinVO
- Sonstige Erlöse (z.B. Werbeeinnahmen, Fördermittel für Investitionen der Verkehrsunternehmen)

Für Kreisgrenzen übergreifende Linien existieren Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Landkreis Leipzig und der jeweiligen Gebietskörperschaft.

9.2. Investitionen

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

9.3. Finanzierung der Verkehrsdurchführung

9.3.1 Entwicklung der Betriebskosten

Eine Umsetzung aller Ziele des Nahverkehrsplans ist nur mit einer weiteren Steigerung der Fahrplankilometerleistung möglich. Zusätzlich werden unter der Annahme der allgemeinen Kostenentwicklung (z.B. höhere Lohnkosten oder höhere Kosten für neue Antriebe) die Kosten im ÖSPV insgesamt ansteigen.

9.3.2 Entwicklung der Einnahmen

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

Fahrgelderlöse

In der Schülerbeförderung ist mit einer weitest gehenden Stabilisierung bzw. bis 2025 mit einer leichten Steigerung der Anzahl der Fahrschüler zu rechnen. Insgesamt ist im Landkreis Leipzig bis 2025 mit einem leichten Bevölkerungsrückgang zu rechnen. Die Koordinierung der Fahrpreisgestaltung und die Fortschreibung des MDV-Tarifs 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. Tarife können sowohl der Höhe als auch der Ausgestaltung nach von den Gesellschaftern des MDV angepasst werden.

Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr

Die Mittel für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden den Landkreisen gemäß ÖPNVFinAusG nach einem Schlüssel ausgereicht und sind gedeckelt. Sie liegen bei rund 73 % der durch die Verkehrsunternehmen beantragten Mittel. Eine Erhöhung der Mittel ist nur bei einer Änderung der Verordnung möglich.

Einnahmen nach § 231 ff SGB IX

(Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr)

Die Festlegung der Höhe der Mittel erfolgt per Gesetz.

Betriebskostenzuschüsse des Landkreises an die Verkehrsunternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages
Die Mittel müssen über den Kreishaushalt beschlossen werden.

Mittel gemäß ÖPNVFinVO
Gemäß ÖPNVFinVO erhalten die Verkehrsunternehmen über den Zweckverband ZVNL bzw. den Landkreis z.B. Mittel für den Verkauf des Azubi-Tickets Sachsen, des Schülerfreizeit-Tickets und die Einhaltung des Standards von Plus/TaktBus-Linien.

Sonstige Erlöse
(z.B. Werbeeinnahmen, Fördermittel für Investitionen der Verkehrsunternehmen)
Nach der ÖPNVFinVO sind Förderungen z.B. für den Kauf von Bussen möglich.

9.3.3 Finanzierungsprognose

Unter den vorstehend getroffenen Annahmen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse wird eine Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Landkreis Leipzig weiterhin bestehen bleiben bzw. sich weiter erhöhen. Dem kann jedoch teilweise entgegengewirkt werden, indem Maßnahmen durchgeführt bzw. fortgesetzt werden, die zur Senkung des Defizits führen. Möglich sind zum Beispiel:

Maßnahmen, die zur Verbesserung der Effektivität des ÖPNV beitragen
Hierzu gehören beispielsweise die Etablierung 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 weitere Vertaktung des Angebotes, die weitere Verknüpfung zwischen ÖSPV-Angeboten und dem SPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV.

Verbesserung der Information und des Kundenservice 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 somit der Einnahmen.

10 STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP)

Die grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer SUP ergibt sich gemäß Anlage 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (Sächs UVPG) in der Fassung vom 25. Juni 2019. Dies betrifft demnach Nahverkehrspläne nach § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG). Diese Forderung stellt eine Ergänzung des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dar.

Eine SUP ist demnach ein integrativer Bestandteil von öffentlichen Verfahren zur Aufstellung und Änderung bestimmter Pläne und Programme, mit dem Ziel, auch für die planerische Entscheidungsebene durch die frühzeitige Berücksichtigung von Umweltaspekten einen adäquaten Umweltschutz sicherzustellen und mögliche Umweltauswirkungen der Planungsziele und Maßnahmenempfehlungen vorab zu ermitteln.

Der vorliegende Nahverkehrsplan für den Landkreis Leipzig wurde als Rahmenplan für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV entwickelt. Eine unmittelbare Bindungswirkung des NVP und der enthaltenen Ziele und Maßnahmen gemäß PBefG ist nicht gegeben.

Die Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans wurden unter der Prämisse entwickelt, den ÖPNV im Landkreis zu stärken und so die Verkehrsströme vermehrt zu öffentlichen, per se umweltfreundlicheren Verkehrsarten zu lenken. Der Nahverkehrsplan enthält darüber hinaus keine Maßnahmen, welche über den Bestand hinaus Ressourcen der Umwelt in Anspruch nehmen. Auf die Durchführung einer gesonderten SUP im Zusammenhang mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird mangels Relevanz somit verzichtet.

11 MITWIRKUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS

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

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

Arbeitsberatungen

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

- Landkreis Leipzig
- Regionalbus Leipzig GmbH
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
- Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)

In diesem Zusammenhang fanden die folgenden Abstimmungstermine statt:

<u>27.09.2018 – Auftaktberatung</u>

- Es wurden Arbeitsprogramm und Kerninhalte für den Nahverkehrsplan erörtert.
- Darüber hinaus erfolgten Abstimmungen zu Zeitplan und Beteiligungsprozess.
- Dieser Termin erfolgte ohne Einbindung von ZVNL und Verkehrsunternehmen.

<u>20.11.2018 – Erste Arbeitsberatung</u>

- Konstituierende Sitzung des Arbeitskreises

- Abstimmung mit Verkehrsunternehmen über Mitwirkung, erforderliche Zuarbeiten und Zeitplan

11-12/2018 – Frühzeitige Beteiligung

- Frühzeitige Beteiligung in schriftlicher Form
- Einbindung von kreisangehörigen Gemeinden, benachbarten Landkreisen und Verbünden, regionalem Planungsverband und weiteren regionalen Akteuren

12.02.2019 – Zweite Arbeitsberatung

- Auswertung der frühzeitigen Beteiligung
- Erörterung der Bestandsaufnahme
- Der Termin fand ohne Einbeziehung von Verkehrsunternehmen und ZVNL statt.

29.10.2019 – Dritte Arbeitsberatung

- Abstimmungen zum Anforderungsprofil / Festsetzungen und Bedienstandards

14.09.2020 – Vierte Arbeitsberatung

- Vorstellung und Diskussion des Entwurfs des Nahverkehrsplans
- Einbeziehung der Behindertenbeauftragten und des Landesverbands Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. sowie des regionalen Planungsverbands Leipzig Westsachsen

11.11.2020 – „Bürgermeisterberatung“

- Präsentation und Diskussion des Entwurfs des Nahverkehrsplans

01-03/2021 – Formelles Anhörungsverfahren

- Schriftliche Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsplans

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

Eine Zusammenfassung der zahlreichen im Zusammenhang mit der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen einschließlich deren Berücksichtigung im Ergebnis einer vorgenommenen Abwägung findet sich in der ANLAGE 41.

25.02.2021 – Fünfte Arbeitsberatung

- Auswertung des Anhörungsverfahrens
- Abstimmung der finalen Fassung des Nahverkehrsplans

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absatz
AFZ	Automatisches Fahrgast-Zählsystem
B+R	Bike and Ride
CD	Corporate Design
CI	Corporate Identity
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
EU	Europäische Union
Fpl.	Fahrplan
HAVAG	Hallesche Verkehrs AG
HIM	HAFAS-Informations-Manager
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt (Fahrplanauskunftsdienst)
K & R	Kiss and Ride
KEK	Kreisentwicklungskonzept
LK	Landkreis
Lpz.	Leipzig
LRA	Landratsamt
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MID	Mobilität in Deutschland (Umfragepanel zum Mobilitätsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MDSB	Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes
MZF	Mehrzweckfläche
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	öffentlichen Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
PoI	Points of Interest
RBL	rechnergestützten Betriebsleitsysteme
RL	Regionalbus Leipzig GmbH
SAB	Sächsische Aufbaubank
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Umfragepanel Mobilitätsverhalten)

Sub	Subunternehmen
VU	Verkehrsunternehmen
THÜSAC	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Maßnahmenkonzept der sächsischen ÖPNV-Strategie 77

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV 11
Tabelle 2: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV 12
Tabelle 3: Mindeststandards im Regional- und Stadtverkehr 17
Tabelle 4: Anforderungen an flexible Bedienformen 21
Tabelle 5: Verknüpfungspunkte 23
Tabelle 6: Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung 25
Tabelle 7: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung 26
Tabelle 8: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele 27
Tabelle 9: Anforderungen an Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr 28
Tabelle 10: Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr 28
Tabelle 11: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt 29
Tabelle 12: Vertriebswege 30
Tabelle 13: Fahrplaninformation 30
Tabelle 14: Kundenservice und Beschwerdemanagement 31
Tabelle 15: Image-/ Kampagnenarbeit 32
Tabelle 16: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit 34
Tabelle 17: Mindeststandards der Erfassung der Barrierefreiheit für Fahrzeuge 35
Tabelle 18: Mindeststandards der Erfassung der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation 36
Tabelle 19: Mindeststandards zur Erfassung der Barrierefreiheit von Haltestellen 37
Tabelle 20: Auswertung des 1-h- und 2-h-Taktnetzes 40
Tabelle 21: Bewertung des Straßenbahnnetzes 41
Tabelle 22: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Borna 43
Tabelle 23: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Colditz 44
Tabelle 24: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Grimma 45
Tabelle 25: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Markkleeberg 46
Tabelle 26: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Wurzen 47
Tabelle 27: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Bad Lausick 48
Tabelle 28: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Brandis 49
Tabelle 29: Bewertung des Ergänzungsnetzes 50
Tabelle 30: Reisezeiten zwischen Ortschaften und den Zentralen Orten 53
Tabelle 31: Ortschaften mit Defiziten: Reisezeiten zu zentralen Orten 53
Tabelle 32: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten 57
Tabelle 33: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele 59
Tabelle 34: Bewertungsübersicht zu Kundeninformation und Service 63

Tabelle 35: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus) 65
Tabelle 36: Barrierefreiheit von ÖSPV-Fahrzeugen 67
Tabelle 37: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation 69
Tabelle 38: Weitere Maßnahmen des NVP 2011 und Umsetzungsstand 72
Tabelle 39: Weitere ÖPNV-Vorhaben unter Federführung des Landkreises seit 2010 73
Tabelle 40: Handlungsfelder des ÖPNV-Vorhabens "Landkreis Leipzig in Fahrt" 79
Tabelle 41: Pendlerbewegungen zum Oberzentrum Leipzig 82
Tabelle 42: : Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Leipzig 84
Tabelle 43: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung 91
Tabelle 44: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit 92
Tabelle 45: Maßnahmenübersicht und Priorisierung 94
Tabelle 46: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Leipzig bis 2025 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen und der erwarteten strukturellen Entwicklung 97
Tabelle 47: Linienbündel im Landkreis Leipzig 100

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: ÖPNV-Zielnetz im Landkreis Leipzig 18
Karte 2: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften 52

LITERATURVERZEICHNIS

Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG.

Europäische Union, 2007: VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

Landesentwicklungsplan 2013 des Freistaates Sachsen: Freistaat Sachsen (Hrsg.), 2013.

Landesverkehrsplan des Freistaates Sachsen 2030 – Mobilität für Sachsen: Freistaat Sachsen (Hrsg.), 2019.

Landkreis Leipzig, 2019: Kreisentwicklungskonzept des Landkreises Leipzig (KEK 2030).

Landkreis Leipzig, 2017: Radverkehrskonzepts des Landkreises Leipzig (2017).

Landkreis Leipzig, 2010: Nahverkehrsplan für den Landkreis Leipzig 2010-2015.

Landkreis Leipzig, 2009 (zuletzt geändert: 2012): Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig (Schülerbeförderungssatzung).

MDV, 2020:Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ im MDV.

MDV, 2020: Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

MDV, 2009: Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPV-IV im MDV.

ÖPNVG, 2012: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen.

PBefG, Bundesrepublik Deutschland, 2015d: Personenbeförderungsgesetz (). Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

Regionalplan Westsachsen, 2008: Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen.

REP Entwurf – Regionalplan Westsachsen 2017: Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen (Stand: 13.03.2020).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), online unter https://www.regionalstatistik.de, Zugriff 12/2020.

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, GENESIS-Online Datenbank, http://www.statistik.sachsen.de/genonline/online/, Stand: 12/ 2020.

ZVNL, 2017: Nahverkehrsplan 2017-2022.

ANLAGENVERZEICHNIS

ÜBERSICHT ZU DEN WICHTIGSTEN GESETZLICHEN GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN	ANLAGE 1
RAUM- UND BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR	ANLAGE 2
EINORDNUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS	ANLAGE 2: 1
RAUMSTRUKTUR	ANLAGE 2: 3
BEVÖLKERUNGS- UND BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR	ANLAGE 2: 6
SCHULSTRUKTUR	ANLAGE 3
REGIONALBEDEUTSAME ZIELE	ANLAGE 4
ARBEITSAGENTUREN/ KOMMUNALE JOBCENTER MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 5
BERUFSSCHULEN/ VOLKSHOCHSCHULEN MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 6
FREIZEITZIELE MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 7
GROßFLÄCHIGER EINZELHANDEL MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 8
INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETE MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 9
MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 10
ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS	ANLAGE 11
VERKEHRSANGEBOT IM SCHIENENVERKEHR	ANLAGE 11: 1
ÜBERSICHTSKARTE SPNV-LINIEN IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 12
VERKEHRSANGEBOT IM ÖSPV	ANLAGE 13
BUSVERKEHR IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 13:1
BEDIENGEBIETE DER VERKEHRSUNTERNEHMEN	ANLAGE 14
ÖSPV ANGEBOTSCHARAKTERISIERUNG	ANLAGE 15
STADTVERKEHRE	ANLAGE 16
FLEXIBLE BEDIENFORMEN	ANLAGE 17
VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND P+R/B+R ANGEBOT	ANLAGE 18
VERKEHRSNACHFRAGE UND BEFÖRDERUNGSSTRÖME	ANLAGE 19
GRUNDLAGEN	ANLAGE 19: 1
SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	ANLAGE 19: 1
REGIONALER UND STÄDTISCHER BUSVERKEHR	ANLAGE 19: 4
STRAßENBAHNVERKEHR	ANLAGE 19: 6
SCHÜLERBEFÖRDERUNG	ANLAGE 19: 6
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	ANLAGE 19:6
TARIF	ANLAGE 20
TARIFSYSTEM IM MDV	ANLAGE 20: 1
TARIFLICHE BESONDERHEITEN UND SONDERREGELUNGEN IM LANDKREIS LEIPZIG	ANLAGE 20: 2
KUNDENINFORMATION UND VERTRIEB	ANLAGE 21
EINHEITLICHER UND INTEGRIERTER MARKTAUFTRITT ALLER AKTEURE	ANLAGE 21: 1
FAHRPLANINFORMATION	ANLAGE 21: 2
VERTRIEBSWEGE	ANLAGE 21: 4
KUNDENSERVICE UND BESCHWERDEMANAGEMENT	ANLAGE 21: 5
IMAGE- UND KAMPAGNENARBEIT	ANLAGE 21: 5
INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE	ANLAGE 22
BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	ANLAGE 23
ORGANISATION	ANLAGE 24
ÜBERSICHT ZU DEN RELEVANTEN RELATIONEN JE NETZKATEGORIE IM ÖSPV	ANLAGE 25
MARKENFAMILIE BUS IM MDV	ANLAGE 26
SYSTEMATISCHE UND SYMMETRISCHE FAHRPLÄNE	ANLAGE 27
STADTNETZ BORNA	ANLAGE 28
STADTNETZ COLDITZ	ANLAGE 29

Stadtnetz Grimma	Anlage 30
Stadtnetz Markkleeberg	Anlage 31
Stadtnetz Wurzen	Anlage 32
Stadtnetz Bad Lausick	Anlage 33
Stadtnetz Brandis	Anlage 34
Isochronendarstellung – Reisezeiten zum Grundzentrum	Anlage 35
Isochronendarstellung – Reisezeiten zum Mittelzentrum	Anlage 36
Isochronendarstellung – Reisezeiten zum Oberzentrum	Anlage 37
Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung	Anlage 38
Geplante Baugebiete im Landkreis Leipzig	Anlage 39
Verkehrsprognose	Anlage 40
Raum- und Bevölkerungsstruktur	Anlage 40: 1
Entwicklung der Verkehrsnachfrage	Anlage 40: 4
Ergebnisse	Anlage 40: 6

ANLAGE 1:
ÜBERSICHT ZU DEN WICHTIGSTEN RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN

rechtliche Grundlagen	weitere relevante Planungen
Europäische Union: • Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 • Richtlinie (EU) 2019/1161 ***Bundesrepublik Deutschland:*** • Personenbeförderungsgesetz (PBefG) • Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) • Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) • Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) • Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) ***Bundesland Sachsen:*** • Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) • Verordnung des Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) • Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG) • Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr (VO Nahverkehrspläne für ÖPNV)	***Bundesland Sachsen:*** • Landesentwicklungsplan 2013 des Freistaates Sachsen (LEP) • Landesverkehrsplan des Freistaates Sachsen 2030 – Mobilität für Sachsen • Regionalplan Westsachsen 2008 • Regionalplan Leipzig-Westsachsen, Entwurf für das Verfahren nach § 9 Abs. 3 ROG i. V. m. § 6 SächsLPlG (Stand: 13.03.2020) ***Landkreis Leipzig*** • Satzung zur Schülerbeförderung im Landkreis Leipzig • Schulentwicklungsplanung • Nahverkehrsplan. Landkreis Leipzig: 2010-2015 ***Sonstiges:*** • Lokale Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften des Landkreises Nordsachsen, des Landkreises Leipzig und der Stadt Leipzig

ANLAGE 2:
RAUM- UND BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

1 Einordnung des Untersuchungsgebiets

Der vorliegende Nahverkehrsplan wird für den Nahverkehrsraum des Landkreises Leipzig aufgestellt. Der Landkreis Leipzig liegt im Westen des Freistaates Sachsen mit vier großen Kreisstädten, 15 Städten und 11 Gemeinden. Insgesamt umfasst der Landkreis 30 Kommunen (Stand: Jahr 2018).

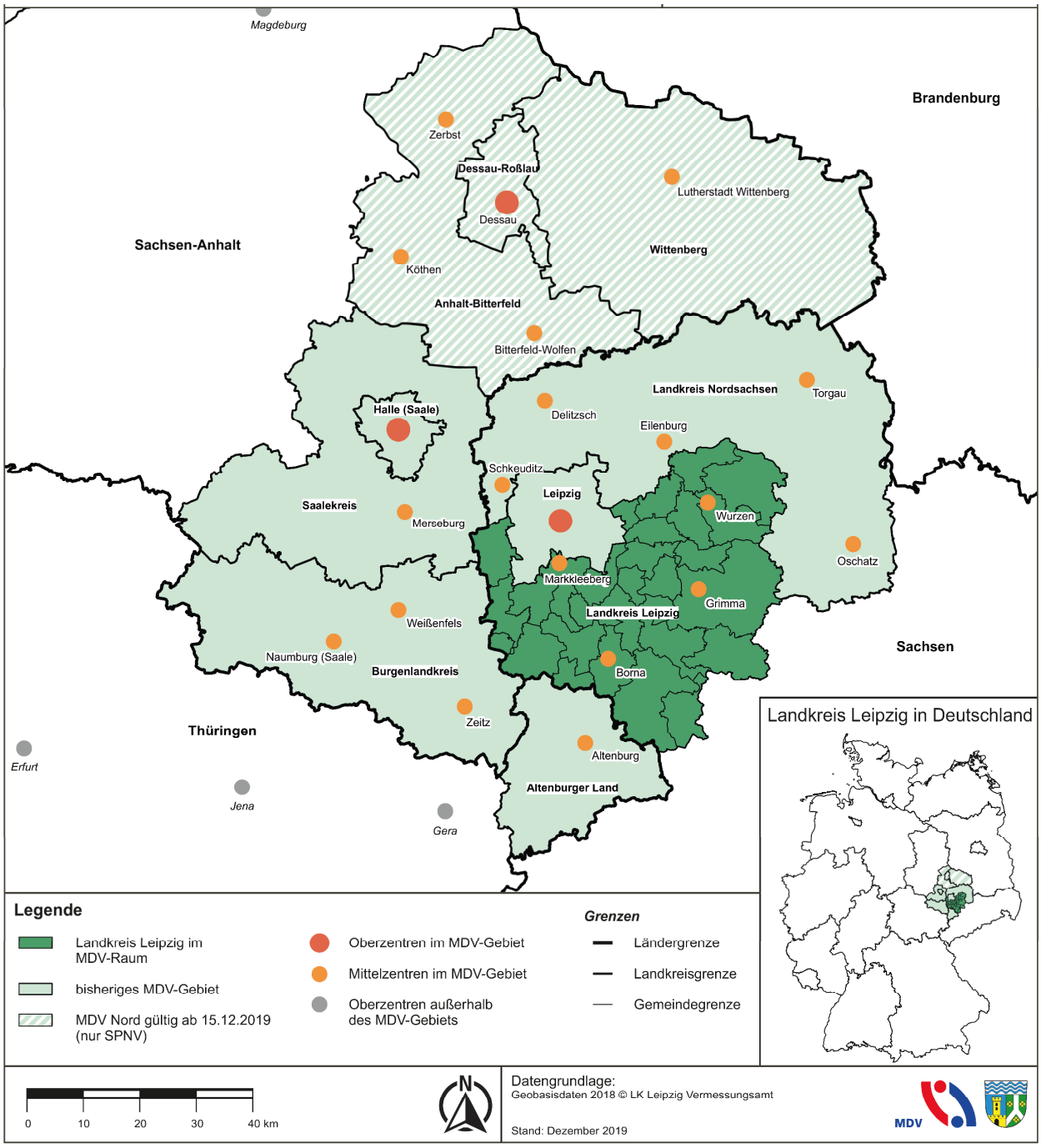
Der Landkreis Leipzig ist ein Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) und damit Gesellschafter des Verbundes. Der MDV hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit seinen Partnern für die Menschen in Mitteldeutschland einen integrierten, kundenfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu realisieren – mit einem einheitlichen Tarifangebot, abgestimmten Liniennetzen und Fahrplänen sowie einem übergreifenden Service. Der MDV ist sowohl Dienstleister für die Kunden des ÖPNV als auch für seine Gesellschafter, die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger[1]. Als Aufgabenträger für den SPNV ist der ZVNL Gesellschafter und Verbundpartner im MDV[2].

Die räumliche Einordnung innerhalb des MDV kann in der KARTE A2-1 nachvollzogen werden.

[1] Für weiterführende Informationen siehe *www.mdv.de.*

[2] Alle Regelungen zum SPNV sind aus dem Nahverkehrsplan des Landes Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) zu entnehmen. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig wird daher nur auf den SPNV eingegangen, wenn ein unmittelbarer Bezug auf den Bus-/ Straßenbahnverkehr vorhanden ist.

Karte A2-1: Lage des Landkreises Leipzig im Gebiet des MDV



2 Raumstruktur

Die Raumstruktur wird im Wesentlichen charakterisiert durch das System der Zentralen Orte, Verbindungsachsen und Raumkategorien. Hierzu sind im Landkreis Leipzig die sächsische Landesentwicklungsplanung und die Regionalplanung der Planungsregion Leipzig-Westsachsen heranzuziehen[3].

Das dreistufige System der Zentralen Orte, bestehend aus Ober-, Mittel- und Grundzentrum, repräsentiert verschiedene übergemeindliche Entwicklungs- und Versorgungsfunktionen im jeweiligen Wirkungs- und Verflechtungsbereich. Aus diesem Grund ist die Erreichbarkeit solcher Orte von besonderer Bedeutung. Sie muss im Nahverkehrsplan angemessene Berücksichtigung finden (siehe TABELLE A2-1).

Tabelle A2-1: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Leipzig

Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum
Bad Lausick	Borna	-
Böhlen/Zwenkau (Grundzentraler Verbund)	Grimma	
Großpösna/Naunhof (Grundzentraler Verbund)	Markkleeberg	
Brandis/Borsdorf (Grundzentraler Verbund)	Wurzen	
Colditz		
Frohburg		
Groitzsch/Pegau (Grundzentraler Verbund)		
Geithain		
Markranstädt		

Quelle: Regionalplan Leipzig-Westsachsen 2017, Entwurf im Zuge der Gesamtfortschreibung, Fassung 24.05.2019

Die Struktur des Systems der Zentralen Orte wird durch Verbindungsachsen ergänzt, die sowohl für regional als auch für überregional bedeutsame Achsen die jeweiligen Zentralen Orte verbinden. Eine weitere Möglichkeit zur Untergliederung des Landkreises Leipzig bieten die Raumkategorien. Das raumordnerische Gebietsraster kann zur Bewertung von Entwicklungsprozessen und strukturellen Unterschieden der Teilräume herangezogen werden, ohne spezielle Gegebenheiten zu vernachlässigen. Die Raumkategorien sind in erster Linie Räume, die eine weitgehend einheitliche Struktur aufweisen und deshalb hinsichtlich ihrer angestrebten Entwicklung einheitlich zu behandeln sind. Die Raumkategorien werden in „ländli-

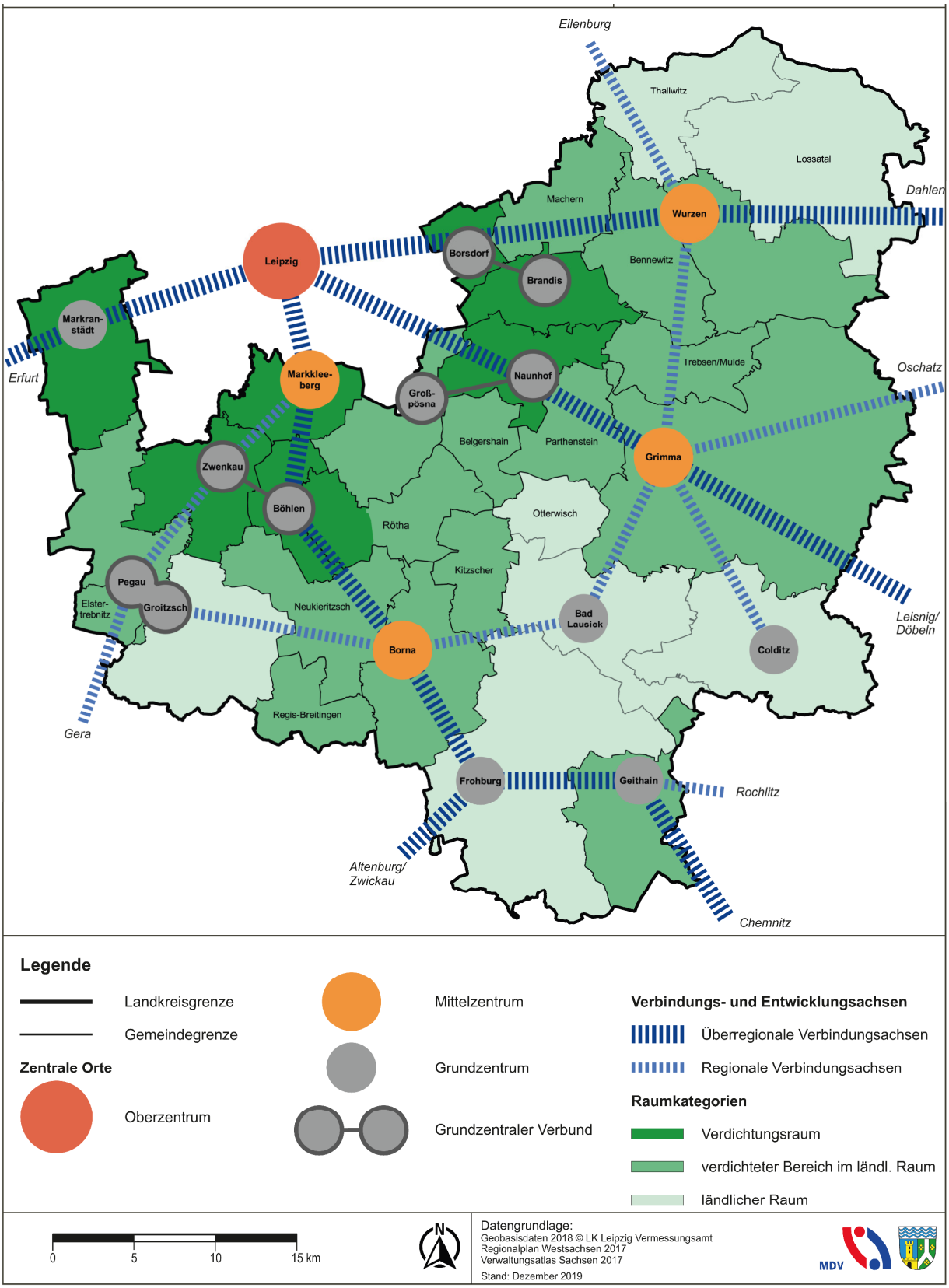
[3] Die genaue Definition und Funktionsbestimmung der hier verwendeten raumstrukturellen Kriterien kann dem Landesentwicklungsplan 2013 beziehungsweise dem Regionalplan Leipzig-Westsachsen entnommen werden.

cher Raum“, „verdichteter Bereich im ländlichen Raum“ und „Verdichtungsraum“ unterschieden und gemeindescharf abgegrenzt.

An dieser Stelle wird auf die räumliche Nähe der Oberzentren Leipzig hingewiesen, die zwar außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, jedoch aufgrund ihrer engen funktionellen und verkehrlichen Verflechtung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden müssen.

In *KARTE A2-2* können die Gemeindegliederung, die zentralörtliche Gliederung, die Verbindungs- und Entwicklungsachsen sowie die Raumkategorien für den Landkreis Leipzig nachvollzogen werden.

Karte A2-2: Raumstruktur im Landkreis Leipzig



3 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Neben der Raumstruktur liefert auch die Bevölkerungsstruktur wichtige Erkenntnisse zur Analyse des Landkreises Leipzig und damit zur Einschätzung von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung. Bei der Betrachtung wird vor allem auf die Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Beschäftigten- und Pendler- sowie Schülerzahlen abgestellt. Für den Landkreis Leipzig sind die verschiedenen Strukturdaten der Bevölkerung in TABELLE A2-2 dargestellt. Ergänzend kann in *KARTE A2-3* eine Karte zur Einwohnerdichte, in *KARTE A2-4* eine Karte zur Beschäftigtendichte am Arbeitsort, in *KARTE A2-5* eine Karte zur Beschäftigtendichte am Wohnort, in *KARTE A2-6* eine Karte zu den Auspendlern, in *KARTE A2-7* eine Karte zu den Einpendlern, in KARTE A2-8 eine Karte zum Pendlersaldo und in TABELLE A2-3 eine Tabelle zu den Strukturdaten der Kommunen eingesehen werden.

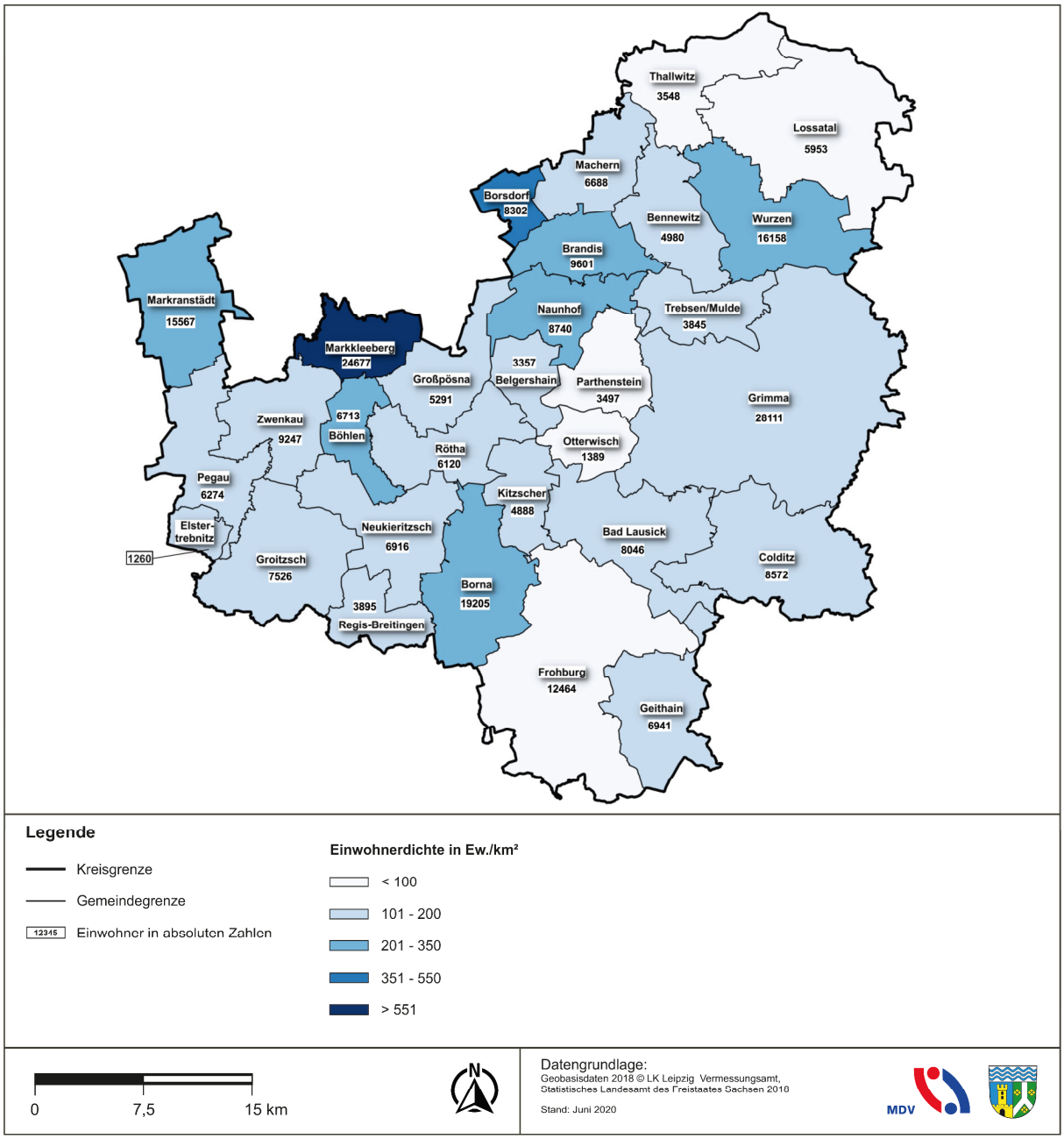
Aus diesen und den gemeindebezogenen Daten in TABELLE 3 können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen werden. Im Folgenden werden beispielhaft einige Merkmale erläutert. Der Landkreis Leipzig hat circa 6,3 Prozent aller Einwohner Sachsens. Die bevölkerungsreichste Stadt ist Grimma mit ungefähr 28.000 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von fast 220 EW/km². Die geringste Einwohnerzahl hat die Gemeinde Elstertrebnitz mit ca. 1.250 Einwohnern. Die Gemeinde Lossatal hat mit 54 EW/km² die geringste Einwohnerdichte im Landkreis Leipzig. Insgesamt sind die Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Städte und Gemeinden des Landkreises heterogen verteilt. Die Spannweite reicht von ca. 120 bis 10.500 Personen. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Leipzig arbeiten in der Stadt Grimma, die wenigsten in der Gemeinde Elstertrebnitz. Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen im Landkreis Leipzig zeigt sich, dass circa 600 Personen die Gemeindegrenze von Elstertrebnitz überschreiten und damit diese Kommune die niedrigste Häufigkeit an Pendlerbewegungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis aufweist, den höchsten Wert hat die Stadt Markkleeberg mit ca. 13.300 Personen. Die Berufspendler stellen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ein hohes Verkehrsnachfragepotenzial dar.

Tabelle A2-2: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

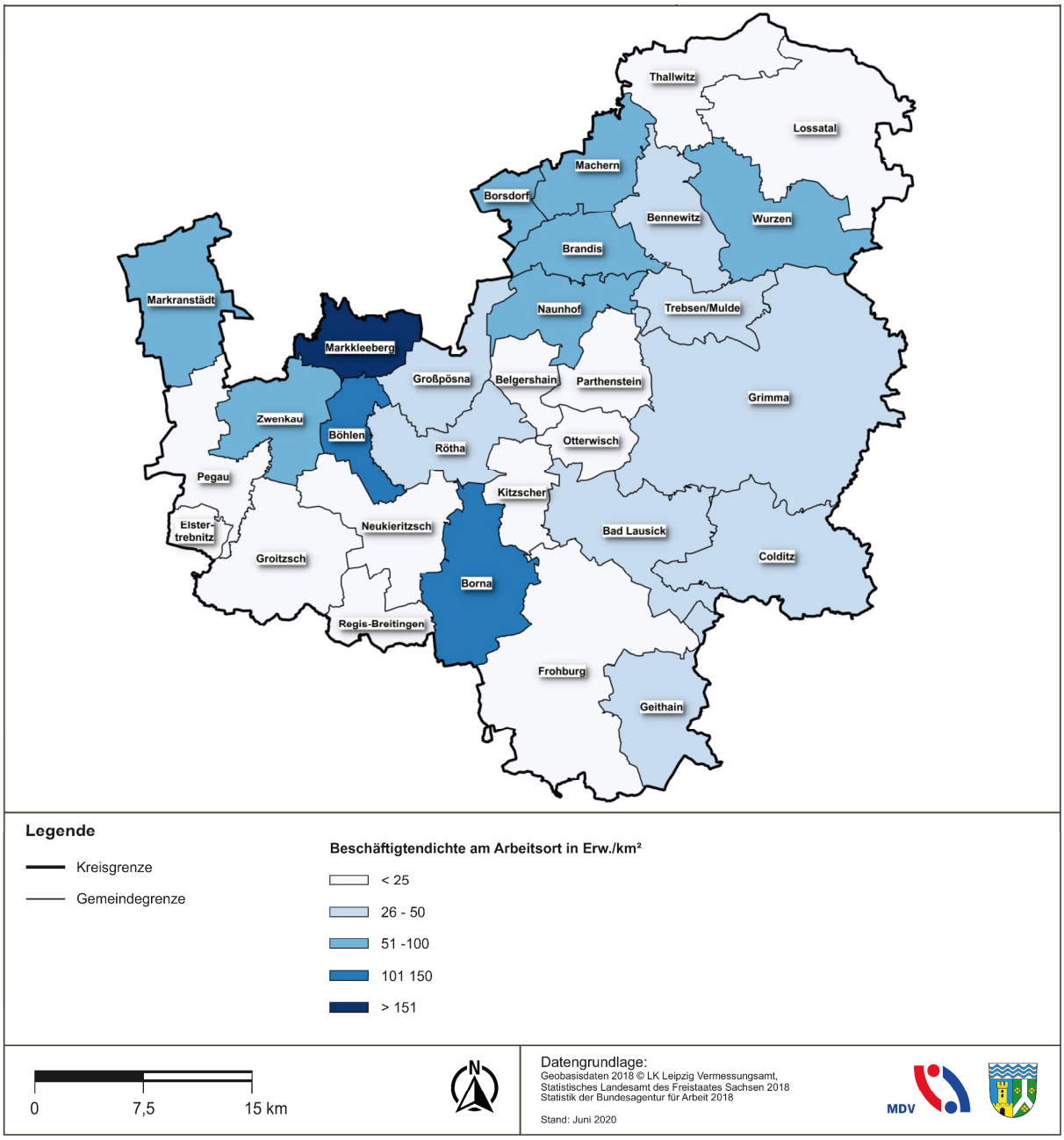
		Landkreis Leipzig		Sachsen
		2008	2018	2018
Einwohner	insgesamt	274.532	257.771	4.077.937
	männlich	134.806	126.396	2.009.619
	weiblich	139.726	131.375	2.068.318
Fläche in km²		1.651	1.651	18.450
Einwohnerdichte: EW/km²		166	156	221
Gemeinden		42	30	421
davon: Städte		22	19	169
Altersverteilung	unter 6	12.263	13.512	213.859
	6 bis unter 15	17.094	20.869	317.304
	15 bis unter 18	7.497	6.550	97.160
	18 bis unter 20	7.268	4.058	68.975
	20 bis unter 30	30.332	15.884	372.483
	30 bis unter 65	138.121	128.789	1.931.844
	über 65	61.857	68.092	1.006.312
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		98.432	104.003	1.619.155
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		69.539	77.998	1.607.704
Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze		21.829	27.489	126.906
Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze		50.518	53.512	139.593
Pendlersaldo		-28.689	-26.023	-12.687

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen und Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

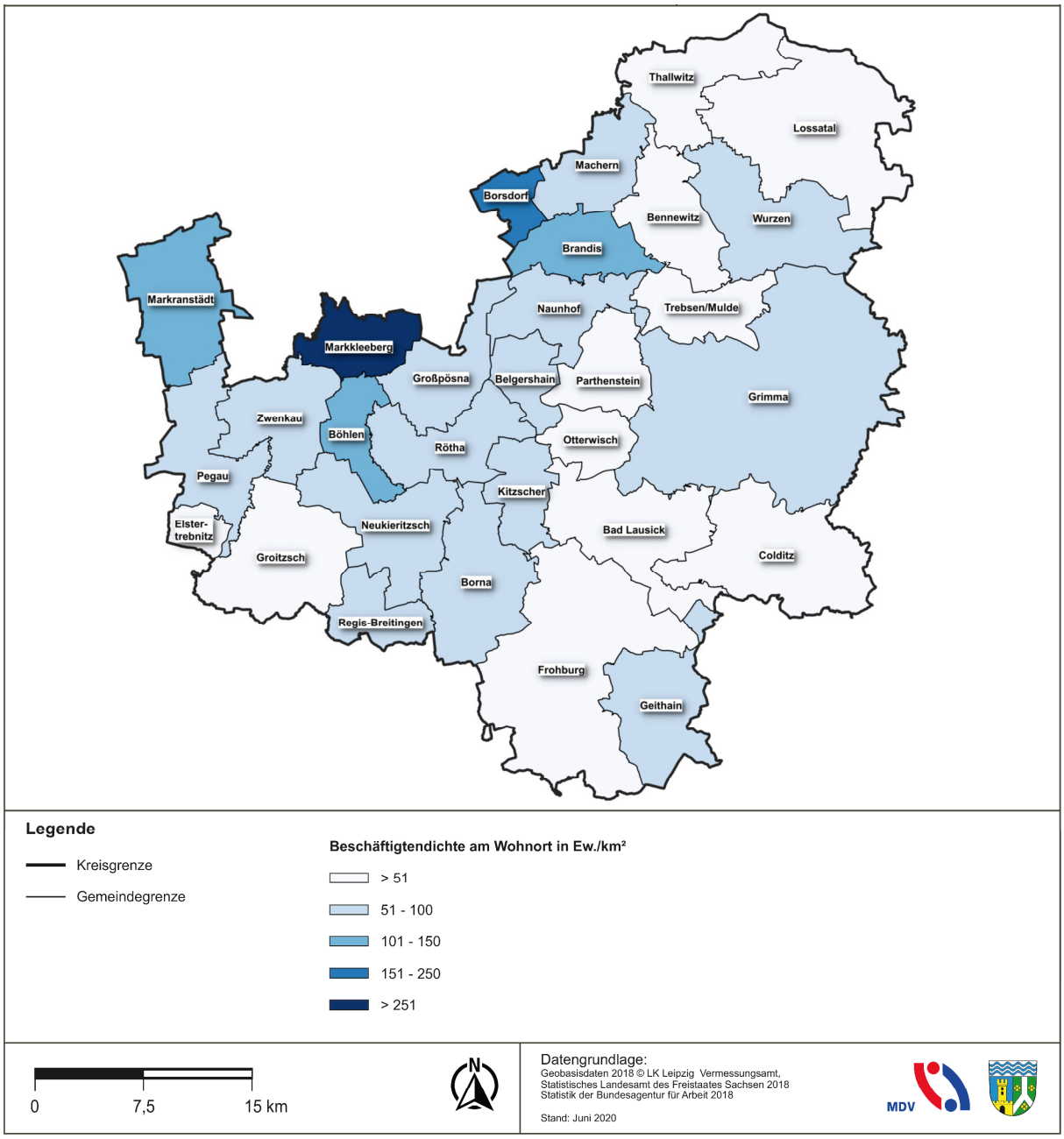
Karte A2-3: Einwohnerdichte



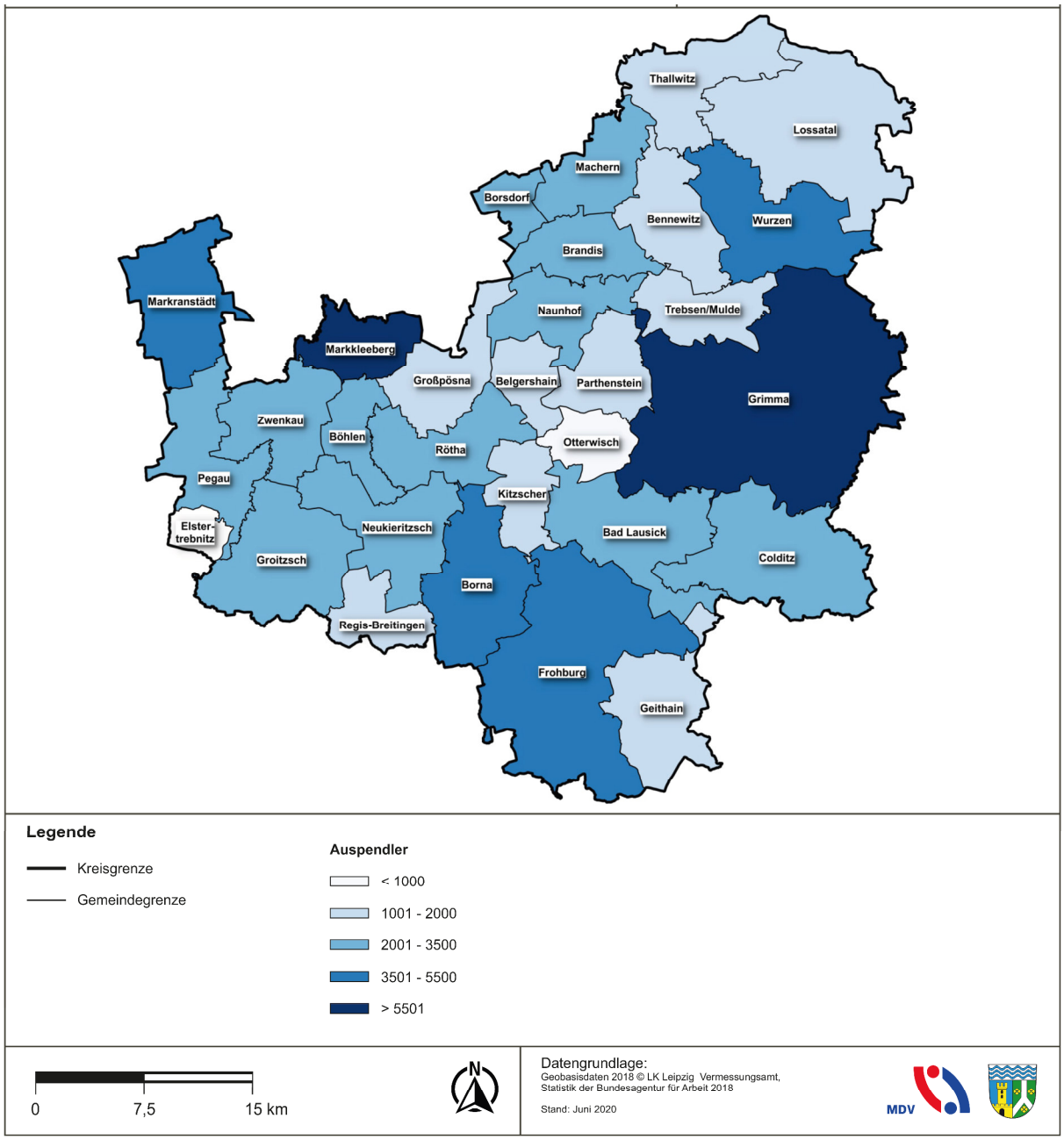
Karte A2-4: Beschäftigtendichte am Arbeitsort



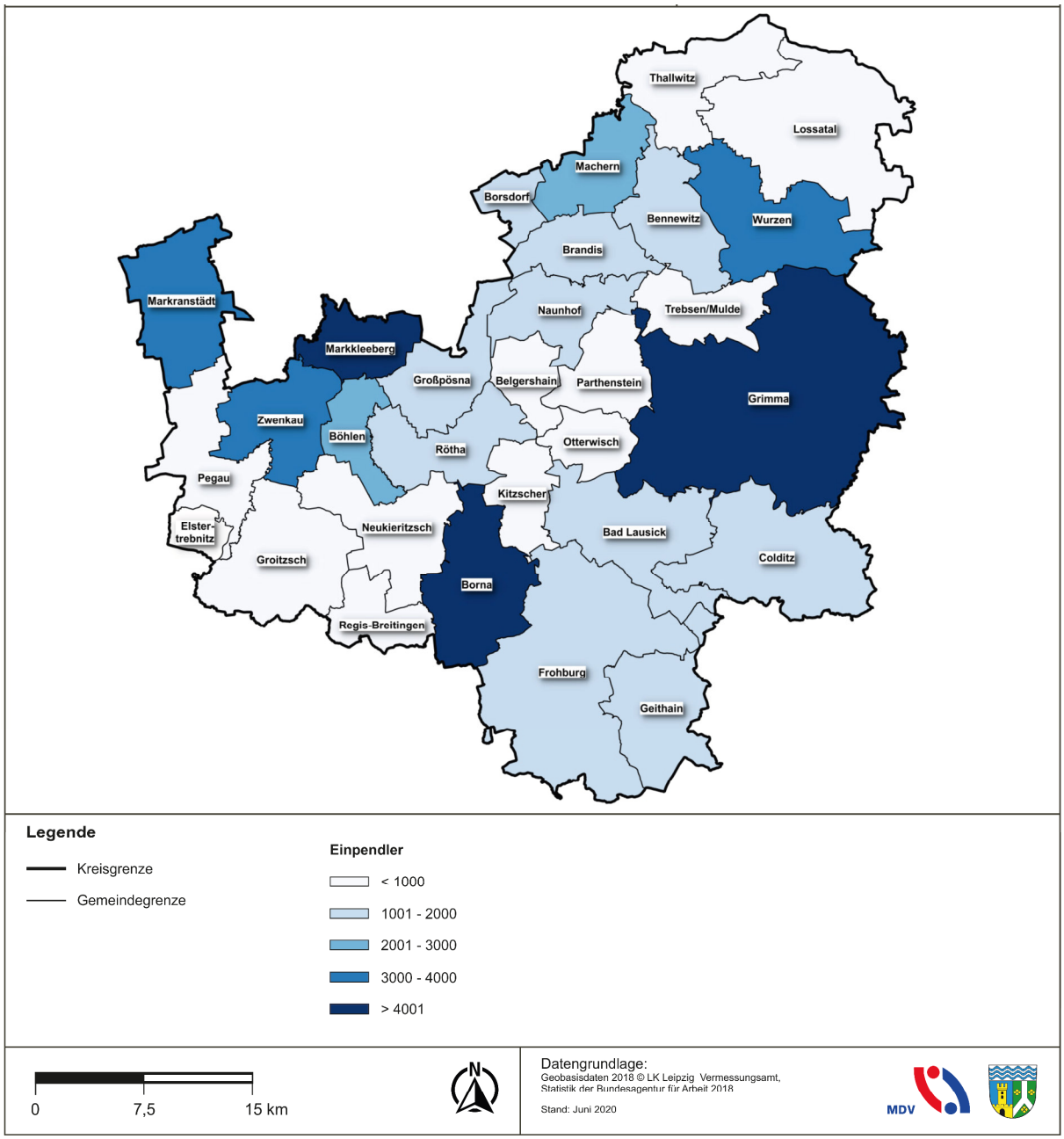
Karte A2-5: Beschäftigtendichte am Wohnort



Karte A2-6: Auspendler



Karte A2-7: Einpendler



Karte A2-8: Pendlersaldo

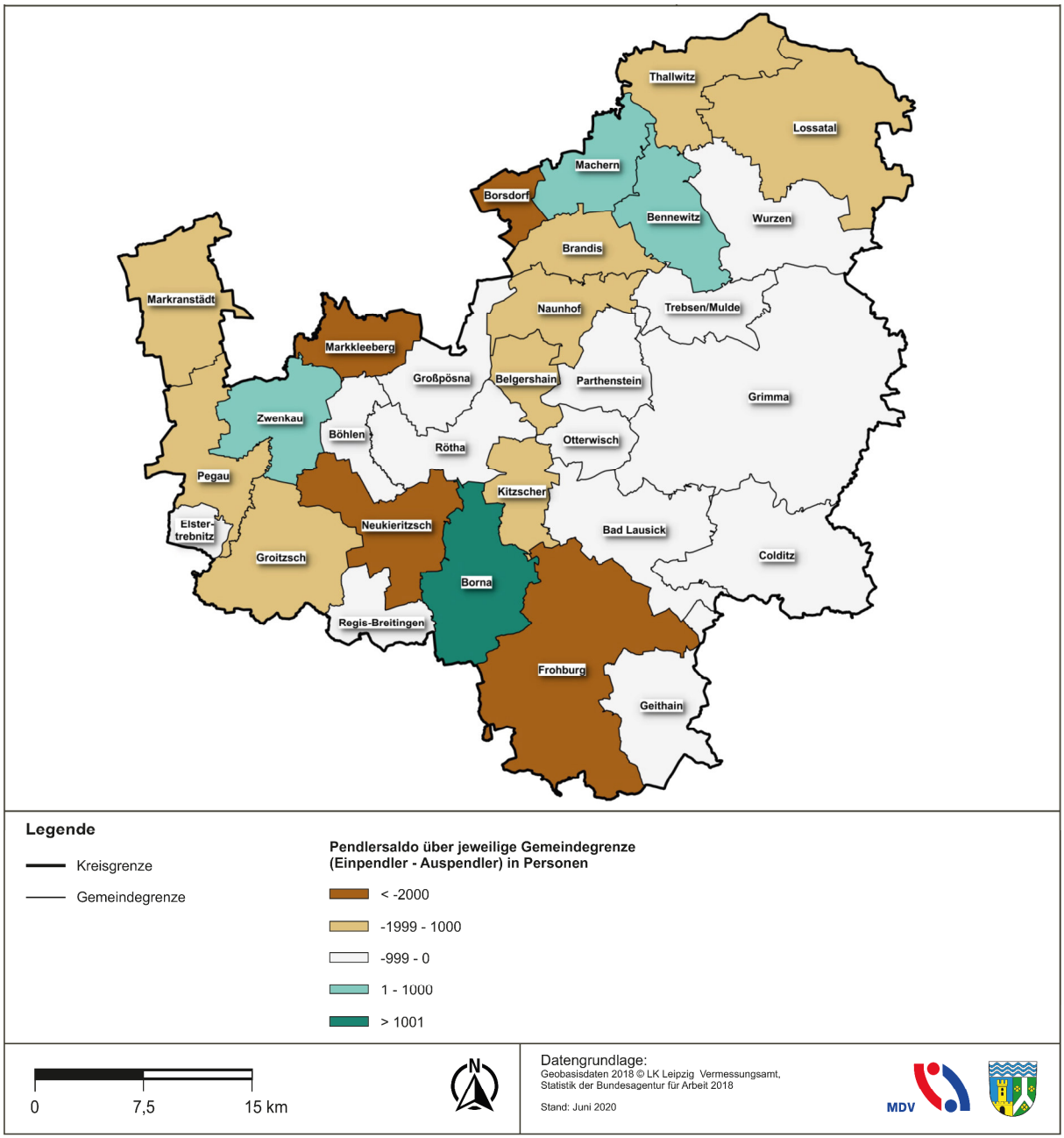


Tabelle A2-3: Strukturdaten der Kommunen

Datenstand: 2018 *Strukturgröße / Gemeinde*	Einwohner	Fläche in km²	Einwohnerdichte: EW/km²	SV-pflichtig Beschäftigte: Wohnort	SV-pflichtig Beschäftigte: Arbeitsort	Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze	Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze	Pendlersaldo	Schüler an allgemeinbildenden Schulen* 2018/2019	allgemeinbildende Schulen* 2018/2019
Bad Lausick	8.046	70,02	115	3.336	2.608	1.678	2.408	-730	575	2
Belgershain	3.357	22,80	147	1.504	521	426	1.409	-983	135	1
Bennewitz	4.980	46,80	106	2.076	2.143	1.804	1.737	67	153	1
Böhlen	6.713	24,56	273	2.681	2.612	2.178	2.247	-69	720	3
Borna	19.205	62,44	308	6.230	8.706	6.251	3.776	2.475	2.213	7
Borsdorf	8.302	15,64	531	3.641	1.490	1.174	3.326	-2.152	639	2
Brandis	9.601	34,89	275	3.956	2.578	1.926	3.304	-1.378	1.413	4
Colditz	8.572	84,09	102	3.353	2.481	1.359	2.230	-871	411	3
Elstertrebnitz	1.260	11,66	108	535	117	93	511	-418	100	1
Frohburg	12.464	145,28	86	5.398	2.523	1.251	4.126	-2.875	858	4
Geithain	6.941	54,71	127	2.740	2.119	1.294	1.916	-622	742	5
Grimma	28.111	218,24	129	11.335	10.350	5.836	6.825	-989	3.147	15
Groitzsch	7.526	70,17	107	2.949	1.247	738	2.440	-1.702	1.107	3
Großpösna	5.291	41,55	127	2.208	1.608	1.362	1.962	-600	184	1
Kitzscher	4.888	29,04	168	2.026	661	464	1.829	-1.365	367	2
Lossatal	5.953	111,15	54	2.206	1.143	746	1.809	-1.063	708	2
Machern	6.688	38,93	172	2.893	2.803	2.447	2.538	-91	362	2
Markkleeberg	24.677	31,44	785	9.451	7.241	5.914	8.125	-2.211	2.323	6
Markranstädt	15.567	58,46	266	6.428	4.819	3.683	5.294	-1.611	1.786	5
Naunhof	8.740	39,71	220	3.661	2.154	1.583	3.090	-1.507	1.042	3
Neukieritzsch	6.916	57,10	121	2.903	831	568	2.640	-2.072	237	3
Otterwisch	1.389	22,76	61	614	136	83	561	-478	96	1
Parthenstein	3.497	35,05	100	1.497	695	541	1.343	-802	144	1
Pegau	6.274	48,80	129	2.611	1.103	683	2.192	-1.509	521	2
Regis-Breitingen	3.895	26,37	148	1.476	580	416	1.314	-898	393	2
Rötha	6.120	46,16	133	2.658	2.193	1.760	2.226	-466	247	2
Thallwitz	3.548	53,10	67	1.865	763	491	1.593	-1.102	136	1
Trebsen/Mulde	3.845	35,05	110	1.567	1.089	745	1.223	-478	600	2
Wurzen	16.158	69,03	234	6.401	6.248	3.738	3.891	-153	1.827	8
Zwenkau	9.247	46,30	200	3.804	4.436	3.516	2.886	630	773	3

* Grundschulen, Mittel-/Oberschulen, Gymnasien, Allgemeinbildende Förderschulen. Keine Schulen in freier Trägerschaft.

Quellen: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

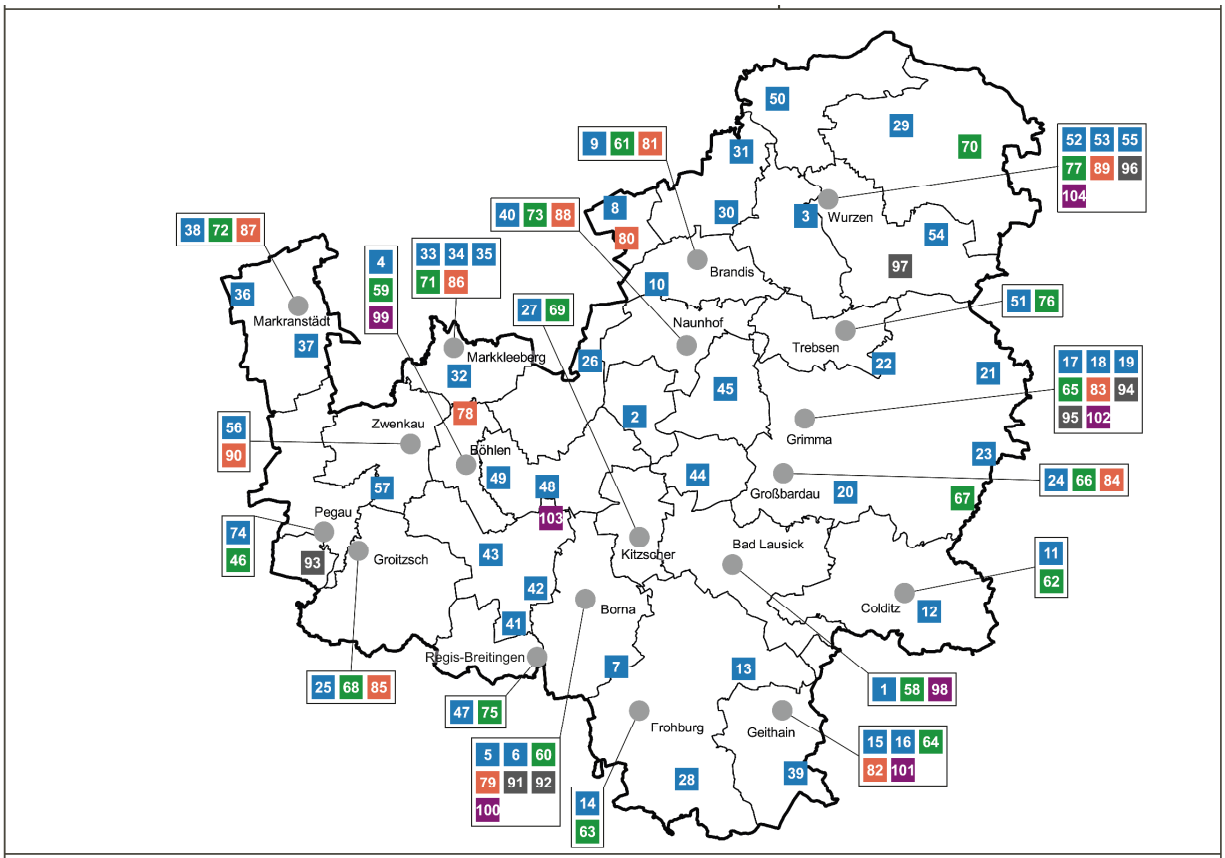
ANLAGE 3: SCHULSTRUKTUR

Bei Betrachtung der über 100 Schulen im Landkreis Leipzig zeigt sich, dass die Mittelzentren Grimma (ca. 4.200 Schüler), Borna, Markkleeberg und Wurzen (jeweils ca. 2.300 Schüler) eine besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung aufweisen. Insgesamt sind die Schulen im Landkreis über alle Kommunen verteilt, so dass keine übermäßig starke Schulkonzentration auf einzelne Kommunen festzustellen ist. Eine Übersichtskarte zu den Schulstandorten, differenziert nach Schultypen und Schülerzahlen zeigt die KARTE A3-1. Die Schülerentwicklung wird in Tabelle A3-1 und die wesentlichen Merkmale der Schülerbeförderung in KAPITEL 3.7 dargelegt.

Tabelle A3-1: Schulentwicklung im Landkreis Leipzig

Quelle: NVP LK Leipzig 2010-2015; Liegenschafts- und Kultusamt 2018.	**Schuljahr 2008/2009**		**Schuljahr 2018/2019**	
Schulart	Schüler	Schulen	Schüler	Schulen
Grundschule	8.186	59	9.447	57
Oberschule	5.205	21	7.136	20
Gymnasium	5.182	10	6.624	13
Förderschule	825	8	739	7
Berufsbildende Schulen	5.045	5	2.762	7
Summe	24.443	103	26.708	104

Karte A3-1:Schulstandorte im Landkreis Leipzig



Legende

Nr.	Name der Grundschule	Schülerzahl
1	Grundschule Bad Lausick	225
2	Grundschule Belgershain	135
3	Grundschule Bennewitz	153
4	Grundschule "Pfiffikus" Böhlen	231
5	Grundschule "Clemens Thieme" Borna	317
6	Grundschule Borna-West	235
7	Grundschule Borna-Neukirchen	120
8	Dr. Margarete Blank Grundschule Borsdorf	283
9	Grundschule Brandis	172
10	Grundschule Beucha	149
11	Grundschule Colditz	130
12	Grundschule Hausdorf	91
13	Grundschule Frankenhain	88
14	Grundschule Frohburg	251
15	Freie International Primary School Geithain	78
16	P.-Guenther-Grundschule Geithain	120
17	Grundschule Bücherwurm Grimma	273
18	Grundschule W. Ostwald Grimma	203
19	Grundschule Grimma-Hohnstädt	158
20	Grundschule Großbothen	103
21	Grundschule Mutzschen	63
22	Grundschule Nerchau	92
23	Grundschule Zschoppach	107
24	Freie Grundschule im Ev. SZ Muldental - Grimma	108
25	Grundschule Groitzsch	254
26	Löwenzahn-Grundschule Großpösna	184
27	Grundschule Kitzscher	157
28	Grundschule Kohren-Sahlis	91
29	Grundschule Hohburg	198

Nr.	Name der Grundschule	Schülerzahl
30	Grundschule am Schlosspark Machern	186
31	Freies Bildungszentrum Püchau - Machern	176
32	Grundschule Markkleeberg-Großstädteln	222
33	Grundschule Markkleeberg-Mitte	218
34	Grundschule Markkleeberg-Ost	197
35	Grundschule Markkleeberg-West	362
36	Grundschule "N. Holgersson" Großlehna	100
37	Grundschule Kulkwitz	142
38	Grundschule Markranstädt	384
39	Grundschule Narsdorf	82
40	Grundschule Naunhof	334
41	Grundschule 4 Jahreszeiten Deutzen	65
42	Grundschule Lobstädt	78
43	Grundschule Neukieritzsch	94
44	Grundschule Otterwisch	96
45	Grundschule Parthenstein	144
46	Grundschule "F.-J.-Curie" Pegau	219
47	Grundschule Regis-Breitingen	104
48	Grundschule Espenhain	104
49	Grundschule Rötha	143
50	Wolfgang-Rosenthal-Grundschule Thallwitz	136
51	Grundschule Trebsen	151
52	Diesterweg-Grundschule Wurzen	170
53	Grundschule "Sternwarte" Wurzen	169
54	Grundschule "Z. Elefanten" Kühren	78
55	Ringelnatz-Grundschule Wurzen	125
56	Grundschule Zwenkau	332
57	Freie Montessori Grundschule Zwenkau	67
	Summe	**9447**

Nr.	Name der Oberschule	Schülerzahl
58	Oberschule W.-Seelenbinder Bad Lausick	350
59	Oberschule Böhlen b. Borna	380
60	Dinter-Oberschule Borna	473
61	Oberschule Brandis	482
62	Sophienschule Colditz - Oberschule	189
63	Oberschule "M.-Gorki" Frohburg	428
64	P.-Guenther-Oberschule Geithain	186
65	Oberschule Grimma	466
66	Freie Oberschule im Ev. SZ Muldental	106
67	Oberschule Böhlen (Grimma)	312
68	Oberschule Groitzsch	286
69	Oberschule Kitzscher	210
70	Oberschule im Lossatal Falkenhain	510
71	Oberschule Markkleeberg	427
72	Oberschule Markranstädt	501
73	Oberschule Naunhof	381
74	Oberschule "F. J.-Curie"Pegau	302
75	Oberschule Regis-Breitingen	289
76	Oberschule Trebsen	449
77	Pestalozzi-Oberschule Wurzen	409
	Summe	**7136**

Nr.	Name des Gymnasiums	Schülerzahl
78	Freies christliches Gymnasium Lernwelten Großdeuben	104
79	Gymnasium "A. Br. Teich" Borna	785
80	Freies Gymnasium Borsdorf	356
81	Gymnasium Brandis	610
82	Freies Internationales Gymnasium Geithain	275
83	Gymnasium St. Augustin Grimma	840
84	Freies Gymnasium im Ev. SZ Muldental	130
85	Wiprecht-Gymnasium Groitzsch	567
86	R.-Hildebrand-Schule Gym Markkleeberg	897
87	Gymnasium Markranstädt	659
88	Freies Gymnasium Naunhof	326
89	M.-G.-Lichtwer-Gymnasium Wurzen	701
90	Freies DPFA-Regenbogen-Gymnasium Zwenkau	374
	Summe	**6624**

Nr.	Name der Förderschule	Schülerzahl
91	Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen Borna	176
92	Robinienhofschule (gE) Borna	106
93	Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen Elstertrebnitz	100
94	Schule am Pulverturm Grimma,	129
95	Waldschule - Schule (gE) Grimma	54
96	Brücke-Schule (gE) Wurzen	46
97	Förderzentrum mit Förderschwerpunkt Lernen Burkartshain	128
	Summe	**739**

Nr.	Name der Berufsschule	Schülerzahl
98	Freie Ev. Schule für Sozialwesen Bad Lausick	236
99	Berufliches SZ Leipziger Land Böhlen	798
100	Freie Berufsfachschule für Krankenpflege der Sana Kliniken Leipziger Land GmbH - Borna	73
101	Freies Int. Wirtschaftsgymnasium Geithain	41
102	Berufliches Schulzentrum Grimma	1032
103	Freie Seehaus Schule Sachsen	5
104	Berufliches Schulzentrum Wurzen	577
	Summe	**2762**

0 10 20 30 km

N

Datengrundlage:
Geobasisdaten 2018 © LK Leipzig Vermessungsamt
Landratsamt LK Leipzig: Liegenschafts- und Kultusamt Schuljahr 2018/19

Stand: Januar 2019

MDV

ANLAGE 4: REGIONALBEDEUTSAME ZIELE

Neben der generellen Raum- und Bevölkerungsstruktur sind konkrete regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Leipzig zu beachten, die spezifische Mobilitätsbedürfnisse hervorrufen und daher für die Analyse des ÖPNV erhöhte Relevanz besitzen. Der Betrachtungsebene des Nahverkehrsplans entsprechend handelt es sich hierbei um eine Auswahl der wichtigsten aus der Vielzahl an möglichen Zielen, welche zudem mehr als lokale Bedeutung haben. Insgesamt wurden ca. 75 kreisweit verteilte Ziele aus verschiedenen Kategorien (vgl. ABBILDUNG A4-1) nach Zuarbeit von Kommunen und Fachämtern des Landkreises Leipzig ausgewählt. Zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner des Landkreises bzw. von Besuchern/Einpendlern ist die Erreichbarkeit dieser Ziele auch und gerade mit dem ÖPNV im Sinne einer hochwertigen infrastrukturellen Erschließung als Standortvorteil geboten.

Abbildung A4-1: Regionalbedeutsame Ziele mit Zielgruppen

Diese besonderen Ziele mit erhöhtem Verkehrsnachfragepotenzial sind nachstehend in der KARTE A4-1 verortet und in den ANLAGEN 5 bis 10 bzgl. deren aktueller Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt. Neben den bedeutsamen Zielen innerhalb des Landkreises stellt die Stadt Leipzig mit ihren vielfältigen Möglichkeiten in Bereichen, wie beispielsweise dem Arbeitsmarkt, der medizinischen Versorgung, der Aus- und Weiterbildung, der Einkaufsgelegenheiten sowie der Freizeitgestaltung für die Bewohner des Landkreises Leipzig einen wichtigen Bezugspunkt und einen Mobilitätsschwerpunkt dar. Zudem können über den Hauptbahnhof Leipzig zahlreiche Nah- und Fernverkehrsverbindungen des Eisenbahnverkehrs sowie die S-Bahn-Verbindung zum internationalen Flughafen Leipzig/Halle erreicht werden. Die ÖPNV-Anbindung der Stadt Leipzig aus dem Landkreis Leipzig erfolgt durch

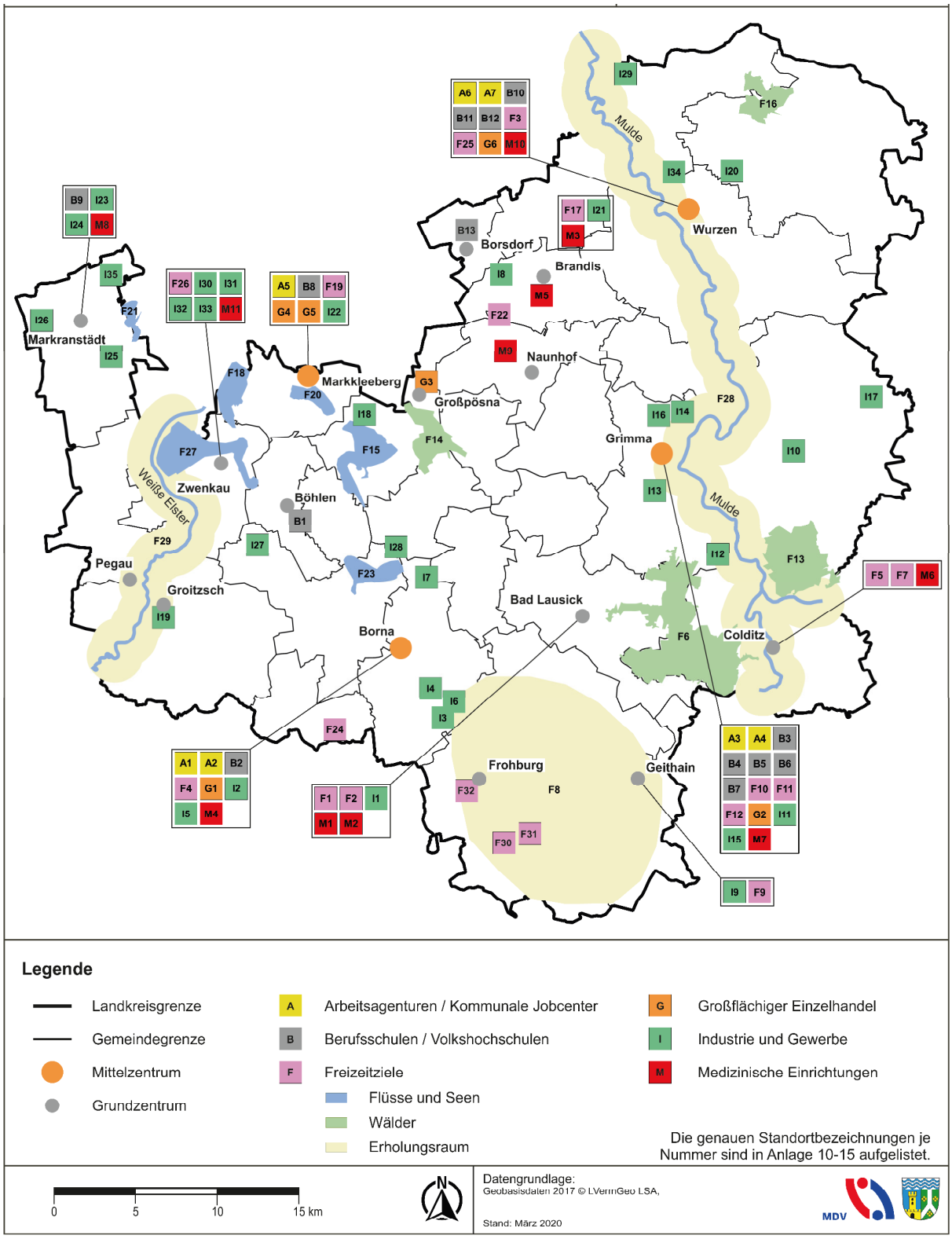
insgesamt 12 SPNV-Linien (auf 7 SPNV-Strecken, siehe TABELLE 4), eine Straßenbahnlinie und 19 Buslinien.

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

Im Gebiet der Gemeinde Großpösna soll das Helmholtz-Zentrum CLAIRE als Forschungseinrichtung mit ca. 500 Mitarbeitern, das auf der Magdeborner Halbinsel entstehen. Die Entwicklung dieser Forschungseinrichtung ist zu beobachten und zu gegebener Zeit ist bedarfsweise eine ÖPNV-Anbindung zu prüfen.

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans erfolgt eine regelmäßige Evaluation des ÖPNV-Konzepts Markkleeberg. In dem Zusammenhang ist abhängig von der weiteren Entwicklung die Schaffung einer Anbindung an den agra-Park über eine Buslinie und -haltestelle in Markkleeberg (Ecke Raschwitzer Straße/Parkstraße) zu prüfen.

Karte A4-1: Regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Leipzig



ANLAGE 5:
ARBEITSAGENTUREN/KOMMUNALE JOBCENTER MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Arbeitsagenturen/ Kommunale Jobcenter			**Haltestelle**		**vertaktetes Angebot**							**Bewertung** gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. vertaktet	Fahrten/ Ri. gesamt	
A1	Agentur für Arbeit Oschatz, Geschäftsstelle Borna	Borna	Borna, Bahnhof	350 m	A (B, S6)	Mo-Fr	60 min	04:39	20:40	15	26	***geringes Defizit***
						Sa	120 min	05:49	00:31	9	10	
						So	120 min	07:20	22:04	7	8	
A2	Kommunales Jobcenter Serviceteam Borna	Borna	Borna, Mühlgasse (Richtungshaltestelle)	100 m	A	Mo-Fr	60 min	05:59	20:00	15	16	erfüllt
						Sa	120 min	05:58	00:04	9	10	
						So	120 min	07:29	21:24	7	8	
			Borna, Bahnhofstr./ Markt (Richtungshaltestelle)	250 m	A	Mo-Fr	60 min	06:24	20:24	15	15	
						Sa	120 min	06:23	22:23	9	9	
						So	120 min	07:54	21:48	7	8	
A3	Agentur für Arbeit Oschatz, Geschäftsstelle Grimma	Grimma	Grimma, Nicolaiplatz	150 m	A	Mo-Fr	30 min	04:56	23:51	26	35	erfüllt
						Sa	60 min	06:26	23:51	15	30	
						So	60 min	07:26	21:26	15	15	
A4	Kommunales Jobcenter Serviceteam Grimma	Grimma	Grimma, Südstraße	300 m	A	Mo-Fr	30 min	04:42	00:11	34	38	erfüllt
						Sa	60 min	06:12	00:11	16	35	
						So	60 min	07:12	21:21	13	26	
A5	Kommunales Jobcenter Serviceteam Markkleeberg	Markkleeberg	Markkleeberg, Seenallee	250 m	100	Mo-Fr	60 min	04:59	22:40	16	18	erfüllt
						Sa	120 min	00:38	22:40	7	10	
						So	120 min	00:38	19:14	4	6	
A6	Agentur für Arbeit Oschatz, Geschäftsstelle Wurzen	Wurzen	Wurzen, Nischwitzer Breite/ Grenzstr.	50 m	A	Mo-Fr	~	07:20	18:00	4	6	Defizit
						Sa	-	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	-	

Arbeitsagenturen/ Kommunale Jobcenter			**Haltestelle**		**vertaktetes Angebot**							**Bewertung** gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri.		
										vertaktet	gesamt	
A7	Kommunales Jobcenter Serviceteam Wurzen	Wurzen	Wurzen, Lüptitzer Str. / VHS	200 m	A, B	Mo-Fr	~	07:24	12:52	0	4	Defizit
						Sa	-	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	-	

ANLAGE 6:
BERUFSSCHULEN/VOLKSHOCHSCHULEN MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Berufsschulen/Volkshochschulen			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
B1	Berufliches Schulzentrum Leipziger Land	Böhlen	Böhlen, Berufsschule	50	101	Mo-Fr	60	05:19	21:42	19	erfüllt
						Sa	120	07:27	21:41	7	
						So	120	07:27	21:41	7	
B2	Volkshochschule Leipziger Land Hauptgeschäftsst.)	Borna	Borna, Schwimmhalle	250	A, B	Mo-Fr	60+60	05:13	22:20	17	erfüllt
						Sa	120+120	06:32	22:57	10	
						So	120+120	08:03	22:19	8	
B3	Berufliches Schulzentrum (Karl-Marx-Str.)	Grimma	Grimma, Bahnhof	100	SPNV, Regional-, Stadtbus	Mo-Fr	ja	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	erfüllt
						Sa	ja	ca. 07:00	ca. 24:00	>>	
						So	ja	ca. 07:00	ca. 24:00	>>	
B4	Berufliches Schulzentrum Außenstelle (Gabelsbergerstr.)	Grimma	Grimma, Bahnhof	300	SPNV, Regional-, Stadtbus	Mo-Fr	ja	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	erfüllt
						Sa	ja	ca. 07:00	ca. 24:00	>>	
						So	ja	ca. 07:00	ca. 24:00	>>	
B5	Berufliches Schulzentrum Außenstelle (Str. des Friedens)	Grimma	Grimma, Käthe-Kollwitz-Straße	250	B	Mo-Fr	30	05:04	21:04	32	erfüllt
						Sa	30	06:58	00:18	29	
						So	60	07:58	21:04	14	
B6	Volkshochschule Muldental Geschäftsstelle Grimma	Grimma	Grimma, Nicolaiplatz	150	Regional-bus, Stadt-bus	Mo-Fr	ja	04:45	21:40	>>	erfüllt
						Sa	ja	06:26	00:20	>>	
						So	ja	07:10	00:20	>>	
B7	Volkshochschule Muldental Zweigstelle Grimma	Grimma	Grimma, Nicolaiplatz	125	Regional-bus, Stadt-bus	Mo-Fr	ja	04:45	21:40	>>	erfüllt
						Sa	ja	06:26	00:20	>>	
						So	ja	07:10	00:20	>>	
B8	Volkshochschule Leipziger Land Geschäftsstelle Markkleeberg	Markkleeberg	Markkleeberg, Schulstraße	300	106	Mo-Fr	30	05:03	22:58	34	erfüllt
						Sa	30	07:03	22:58	29	
						So	60	07:33	20:28	13	

Berufsschulen/Volkshochschulen			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
B9	Volkshochschule Leipziger Land Geschäftsstelle Markranstädt	Markranstädt	Markranstädt, Robert-Koch-Straße/ Schulstraße (Markt)	300 / 200	65, 165, 743	Mo-Fr	10	04:19	00:57	100	erfüllt
						Sa	15	04:21	00:57	63	
						So	30	04:21	00:57	42	
B10	Berufliches Schulzentrum (Str. des Friedens)	Wurzen	Wurzen, Dr.-Külz-Straße	200	A, Regional-bus	Mo-Fr	~	05:52	19:32	5	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
B11	Berufliches Schulzentrum Außenstelle (Domplatz)	Wurzen	Wurzen, Crostigall	500	691	Mo-Fr	~	13:27	16:58	2	Defizit
						Sa	~	14:27	-	1	
						So	-	-	-	0	
B12	Volkshochschule Muldental Hauptverwaltung Wurzen	Wurzen	Wurzen, Lüptitzer Str./VHS	0	A, B	Mo-Fr	~	07:24	12:52	5	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
B13	Bildungs- und Technologie-zentrum der Handwerkskam-mer zu Leipzig	Borsdorf	Borsdorf, Panitzscher Straße	240	173, 175	Mo-Fr	ja	ca. 4:30	ca.00:30	>>	erfüllt
						Sa	ja	ca. 4:00	ca.00:30	>>	
			Borsdorf, Bahnhof	500	SPNV	So	ja	ca. 4:00	ca.00:30	>>	

ANLAGE 7:
FREIZEITZIELE MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Freizeitziele			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
F1	Kur- und Freizeitbad RIFF	Bad Lausick	Bad Lausick, Am Riff	50	277, 278, 289, 613, 614, A	Mo-Fr (Ferien)	~30	05:45	19:45	55	erfüllt
						Sa	60	08:45	22:45	20	
						So	60	09:45	19:45	18	
F2	Kurpark / Bläserakademie	Bad Lausick	Bad Lausick, Dr.-Schützhold-Platz	300	A, 610	Mo-Fr (Ferien)	60	05:30	19:30	30	erfüllt
						Sa	120	08:30	22:30	21	
						So	ca. 4 h	09:30	19:30	15	
F3	Planitzwald	Bennewitz	Schmölen	ca. 1.000	693	Mo-Fr (Ferien)	60	04:50	20:13	15	erfüllt
						Sa	120	07:50	18:13	6	
						So	2 h – 4 h	09:15	18:13	4	
F4	Altstadt	Borna	Borna (b. Leipzig), Bahnhofstr./Markt	200	A, B	Mo-Fr (Ferien)	60+60	05:04	22:56	34	erfüllt
						Sa	120+120	06:23	23:34	18	
						So	120+120	07:54	22:55	16	
F5	Altstadt	Colditz	Colditz, Sportplatz	300	613, 619, 620, 621, 622, 625, 626, A	Mo-Fr (Ferien)	60+120	04:09	21:23	50	erfüllt
						Sa	120	06:40	23:30	17	
						So	120	06:40	20:40	15	
F6	Colditz-Glastener Forst	Colditz	Glasten (Bad Lausick), Parthequelle	0	613	Mo-Fr (Ferien)	120	05:41	19:15	10	Geringes Defizit
						Sa	120	08:41	19:20	6	
						So	2 h	08:41	19:20	4	
F7	Schloss	Colditz	(Colditz, Markt) Colditz, Sportplatz	(200) 600	613, 619, 620, 621, 622, 625, 626, A	Mo-Fr (Ferien)	60+120	04:09	21:23	50	erfüllt
						Sa	120	06:40	23:30	17	
						So	120	06:40	20:40	15	
F8	Erholungsraum Kohrener Land	Frohburg	Bahnhöfe Frohburg und Geithain sowie Bus-Hst.	fußläufig erreichbar	SPNV, Regional-bus	Mo-Fr (Ferien)	60	04:00	01:00	>>	erfüllt
						Sa	60	04:00	01:00	>>	
						So	60	04:00	01:00	>>	

Freizeitziele			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
F9	Altstadt	Geithain	Geithain, Bahnhof	500	SPNV, 264, 278, 289, 290, 293	Mo-Fr (Ferien)	60	04:00	01:00	>>	erfüllt
						Sa	60	04:00	01:00	>>	
						So	60	04:00	01:00	>>	
F10	Altstadt	Grimma	Nicolaiplatz 5 SV-Haltestellen	250 <100	A, B, RV A	Mo-Fr (Ferien)	30	04:45	21:40	>>	erfüllt
						Sa	30	06:26	00:20	>>	
						So	60	07:10	00:20	>>	
F11	Höfgen/Kaditzsch (Erlebnisdorf)	Grimma	Höfgen Höfgen, Dorf der Sinne	200 50	632 638	Mo-Fr (Ferien)	~	05:30	18:08	4	Defizit
						Sa	60	10:10	18:47	9	
						So	60	10:10	18:47	9	
F12	Kinderparadies (Indoor-Spielplatz)	Grimma	Grimma, Südstraße	300	A, 619	Mo-Fr (Ferien)	30	04:42	21:51	50	erfüllt
						Sa	30	06:12	00:11	35	
						So	30	07:12	21:21	26	
F13	Thümmlitzwald	Grimma	Tanndorf, Bahnhof	300	SPNV, 621, 626	Mo-Fr (Ferien)	60	04:45	22:53	22	erfüllt
						Sa	120	06:55	22:53	8	
						So	120	06:55	22:53	8	
F14	Oberholz	Großpösna	Oberholz, Bahnhof	250	SPNV	Mo-Fr (Ferien)	60	04:33	00:30	17	erfüllt
						Sa	60	04:33	01:41	17	
						So	60	04:33	23:01	15	
F15	Störmthaler See	Großpösna	Störmthaler See, Hafen und Vineta	100	106	Mo-Fr (Som-fe)	60	09:11	18:46	10	Geringes Defizit
						Sa	60	09:11	18:46	10	
						So	60	09:11	18:46	10	
F16	Hohburger Berge	Lossatal	Hohburg, Linde	600	672	Mo-Fr (Ferien)	~	06:05	18:23	6	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
F17	Schloss und Park Machern	Machern	Machern, S-Bahnhof	400	SPNV	Mo-Fr (Ferien)	30	05:34	23:28	35	erfüllt
						Sa	30	04:04	23:28	35	
						So	30	04:04	23:28	35	
F18	Cospudener See	Markkleeberg	Markkleeberg, Cospudener See (3x)	200	65 (79)	Mo-Fr (Ferien)	20	04:51	22:22	48	erfüllt
						Sa	30	06:37	22:22	31	
						So	30	09:07	22:22	27	

Freizeitziele			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
F19	Kanupark	Markkleeberg	Auenhain, Kanupark	100	106	Mo-Fr (Ferien)	60	05:50	20:10	15	erfüllt
						Sa	60	07:52	20:10	13	
						So	60	07:50	20:10	13	
F20	Markkleeberger See	Markkleeberg	Markkleeberg Ost, Seepromenade	50	106	Mo-Fr (Ferien)	30	05:11	22:52	33	erfüllt
						Sa	30	07:11	22:52	29	
						So	60	07:41	20:21	13	
F21	Kulkwitzer See	Markranstädt	Markranstädt, Ostsiedlung	600	65	Mo-Fr (Ferien)	10	04:22	01:00	100	erfüllt
						Sa	15	04:19	01:00	63	
						So	30	04:19	01:00	42	
F22	Kletterwald Leipzig	Naunhof	Albrechtshain, Beuchaer Straße	1.200	640	Mo-Fr (Ferien)	60	05:24	19:35	14	Defizit
						Sa	120	07:35	18:24	6	
						So	2 h – 4 h	09:35	18:24	4	
F23	Hainer See	Neukieritzsch	Hainer See, Nordstrand	300	106	Mo-Fr (Som-fe)	60	09:27	18:32	10	Geringes Defizit
						Sa	60	09:27	18:32	10	
						So	60	09:27	18:32	10	
F24	Kohlebahn Regis-Breitingen – Meuselwitz	Regis-Breitingen	Bahnhof Regis-Breitingen	150	SPNV	Mo-Fr (Ferien)	60	05:45	23:25	21	erfüllt
						Sa	60	04:24	00:18	22	
						So	60	04:24	00:18	22	
F25	Altstadt	Wurzen	Wurzen, Jacobsplatz Wurzen, Clara-Zetkin-Pl.	(0) 400	(A) Regional-bus	Mo-Fr (Ferien)	Ja	05:06	20:02	>>	erfüllt
						Sa	Ja	07:38	18:32	24	
						So	ja	7:45	18:32	13	
F26	Belantis Freizeitpark	Zwenkau	Freizeitpark Belantis	0	105	Mo-Fr (Saison)	60	08:45	20:33	10	Geringes Defizit
						Sa	60	08:45	20:33	10	
						So	60	08:45	20:33	10	
F27	Zwenkauer See	Zwenkau	Zwenkau, Hafen	50	107	Mo-Fr (Ferien)	60	05:46	22:05	19	erfüllt
						Sa	60	05:46	22:05	19	
						So	60	07:46	22:05	17	

Freizeitziele			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
F28	Erholungsraum Mulde (Wandern, Radwandern, Paddeln)	Bennewitz, Colditz, Grimma, Machern, Thallwitz, Trebsen, Wurzen	Bahnhöfe: Bennewitz Grimma Machern Wurzen Großbothen	fußläufig erreichbar	SPNV	Mo-Fr (Ferien)	30-60	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	erfüllt
						Sa	30-60	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	
						So	30-60	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	
F29	Erholungsraum Weiße Elster Wan-dern, adwandern, Paddeln)	Elstertrebnitz, Groitzsch, Pegau, Zwen-kau	Rüssen Pegau, Bahnhof Zwenkau, Bergschlößch.	fußläufig erreichbar	100 SPNV, 100, 107	Mo-Fr (Ferien)	60	05:41	22:28	19	erfüllt
						Sa	60	06:36	23:55	19	
						So	60	06:36	22:28	18	
F30	Burg Gnandstein	Frohburg	Gnandstein	120	264, 265	Mo-Fr	-	07:00	17:30	7	Defizit
						Sa	~	09:30	17:30	3	
						So	~	09:30	17:30	3	
F31	Lindenvorverk / Mühlenmuseum	Frohburg	Neuhof, Lindenvorwerk (Rüdigsdorf)	100 (800)	291 (264, 265)	Mo-Fr	-	06:15	17:00	(6)	Defizit
						Sa	-	09:30	17:30	(3)	
						So	-	09:30	17:30	(3)	
F32	Schloss Frohburg	Frohburg	Markt Peniger Straße	250	254, 263, 265, 286	Mo-Fr	-	06:00	18:00	20	Geringes Defizit
						Sa	~	09:00	18:00	3	
						So	~	09:00	18:00	3	

ANLAGE 8:
GROßFLÄCHIGER EINZELHANDEL MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Großflächiger Einzelhandel			**Haltestelle**		**vertaktetes Angebot**						**Bewertung** gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
G1	EKZ an der B93	Borna	Borna, Wilhelmschacht	100	A, B	Mo-Fr	60+60	07:27	20:10	26	erfüllt
						Sa	120+120	08:30	14:59	7	
						So	-	-	-	-	
G2	EKZ PEP	Grimma	Grimma, Gerichtswiesen	50	B	Mo-Fr	30	05:24	19:53	30	erfüllt
						Sa	30	8:23	19:53	24	
						So	-	-	-	-	
G3	EKZ Pösna Park	Großpösna	Großpösna, Damaschkestraße	300	75, 690	Mo-Fr	60+60	05:15	23:35	42	erfüllt
						Sa	60+120	07:15	23:35	24	
						So	60+120	09:19	23:35	20	
G4	EKZ Städtelner Straße	Markkleeberg	Markkleeberg, Am Seniorenzentrum	200	106	Mo-Fr	30	04:51	23:10	34	erfüllt
						Sa	30	06:51	23:10	29	
						So	60	07:21	20:40	13	
G5	EKZ Wachau	Markkleeberg	Wachau, Gewerbegebiet	250	106, 108, 141	Mo-Fr	60+60	04:45	22:41	37	erfüllt
						Sa	60+60	05:41	22:41	36	
						So	R60	05:41	22:11	17	
G6	EKZ Collmener Straße	Wurzen	Wurzen, Collmener Straße	200	671, 672	Mo-Fr	~	5:17	18:45	16	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	

ANLAGE 9:
INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETE MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Industrie- und Gewerbegebiete			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
I1	An den Angerwiesen	Bad Lausick	Bad Lausick, GWG (ab Dez. '19)	100	A	Mo-Fr	60	05:30	19:30	14	erfüllt
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I2	Gewerbegebiet Am Wilhelmschacht	Borna	Borna, Wilhelmschacht	100	A, B	Mo-Fr	60+60	07:30	20:15	26	erfüllt
						Sa	120+120	08:30	15:00	7	
						So	-	-	-	-	
I3	Borna, Neukirchen-Nord	Borna	Neukirchen, Werk	150	255, 260	Mo-Fr	ca. 60+60	05:45	18:15	21	erfüllt
						Sa	-	09:00	18:00	3	
						So	-	09:00	18:00	3	
I4	Borna Waldstraße Zedtlitz	Borna	Zedtlitz, Hauptstraße	950	255, 260	Mo-Fr	ca. 60+60	05:45	18:15	21	Defizit
						Sa	-	09:00	18:00	3	
						So	-	09:00	18:00	3	
I5	Gewerbegebiet Borna-Ost	Borna	Borna, Geschwister-Scholl-Straße	500	A, B	Mo-Fr	60+60	05:00	22:45	17	Geringes Defizit (Hst.-Entf.)
						Sa	120+120	06:00	00:15	9	
						So	120+120	07:30	22:45	8	
I6	Industriepark "Zedtlitzer Dreieck"	Borna	Zedtlitz, Lotter-Metall	100	260	Mo-Fr	-	06:30	18:00	7	Geringes Defizit (kein Takt)
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I7	Borna, Kitzscher, GI- und GE- Zentrum Golden. Born	Borna	Thierbach, Goldener Born	300	144	Mo-Fr	60	04:30	21:30	18	erfüllt
						Sa	120	07:30	20:15	7	
						So	120	07:30	20:15	7	
I8	Gewerbegebiet Hasenheide Beucha	Brandis	Brandis, Beuchaer Straße	200	640	Mo-Fr	60	05:30	19:30	15	erfüllt
						Sa	120	07:30	18:30	6	
						So	2 h – 4 h	09:30	18:30	4	

Industrie- und Gewerbegebiete			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
I9	Geithain West	Geithain	Geithain, Gymnasium	300	278 u.w.	Mo-Fr	-	06:30	17:15	20	an Ferien-tagen stark reduziert
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I10	Gewerbegebiet Ragewitz/Pöhsig	Grimma	Pöhsig, Nerchauer Str. (Pöhsig, Grimmaer L.)	300	654 (636)	Mo-Fr	120	06:15	19:30	7	erfüllt
						Sa	120	07:30	18:15	6	
						So	120	09:30	17:30	3/4	
I11	Gewerbepark Grimma-Süd	Grimma	Grimma, Gewerbegebiet Süd	100	A	Mo-Fr	30	05:30	21:30	30	erfüllt
						Sa	60	06:00	00:15	18	
						So	60	09:30	21:30	13	
I12	Gewerbegebiet Stockweg Großbothen	Grimma	Großbothen, Colditzer Landstraße	1.000	619	Mo-Fr	60	04:30	23:45	20	Defizit
						Sa	120	07:00	23:45	9	
						So	120	07:00	21:00	8	
I13	Gewerbegebiet "Am Weinberg"	Grimma	Großbardau, Abzw. n. Waldbardau	300	(609) 617	Mo-Fr	120	06:00	18:00	13	erfüllt
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I14	Grimma Nord "Wedniger Straße - Hohnstädt"	Grimma	Grimma, Seumestraße	350	A	Mo-Fr	30	05:00	19:30	30	erfüllt
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I15	Gewerbegebiet Gerichtswiesen	Grimma	Grimma, Gerichtswiesen u. Gerichtswiesen Mitte	100	B	Mo-Fr	30	05:30	20:00	29	erfüllt
						Sa	30	08:30	20:00	23	
						So	-	-	-	-	
I16	Gewerbegebiet Nord I - Hengstberg	Grimma	Hohnstädt, Hengstberg	150	A	Mo-Fr	30	05:00	19:30	30	erfüllt
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I17	Gewerbegebiet Mutzschen	Grimma	Mutzschen, Gewerbegebiet	300	621 630	Mo-Fr	60	04:30	20:30	25	erfüllt
						Sa	120	06:45	19:15	7	
						So	-	06:45	19:15	4	
I18	Gewerbegebiet Störmthal	Großpösna	Störmthal, Gewerbeparl	150	141, 143, 145	Mo-Fr	60	05:15	20:15	20	erfüllt
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	

Industrie- und Gewerbegebiete			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
I19	Groitzsch Süd „An der B 176“	Groitzsch	Groitzsch, Alwin-Schmidt-Straße	600	271	Mo-Fr	~	05:15	19:45	10	geringes Defizit
						Sa	120	09:00	19:45	6	
						So	-	-	-	-	
I20	Gewerbe- und Industriegebiet "Lüptitz"	Lossatal	Lüptitz	1.200	676	Mo-Fr	-	05:15	19:15	8	Defizit
						Sa	-	11:15	17:15	2	
						So	-	-	-	-	
I21	Gewerbe- und Industriegebiet Gerichshain West und -Nordwest	Machern	Gerichshain, Leipziger Straße	700	683, 685, 691	Mo-Fr	~	06:30	16:45	5	Defizit
						Sa	~	09:00	14:15	1	
						So	-	-	-	-	
I22	Wachau-Nord	Markkleeberg	Wachau, Gewerbegebiet	500	106, 108, 141	Mo-Fr	60+60	04:45	22:45	37	erfüllt
						Sa	60+60	05:45	22:45	36	
						So	R60	05:45	22:15	17	
I23	Gewerbegebiet "Ranstädter Mark"	Markranstädt	Markranstädt, Bahnhof	700	SPNV, 65, 161, 163 164, 165	Mo-Fr	60+10	04:15	01:00	>>	Defizit
						Sa	60+15	04:15	01:00	>>	
						So	60+30	04:15	01:00	>>	
I24	Markranstädt Gewerbegebiet Nord-Ost	Markranstädt	Markranstädt, Bahnhof	1.000	SPNV, 65, 161, 163 164, 165	Mo-Fr	60+10	04:15	01:00	>>	Defizit
						Sa	60+15	04:15	01:00	>>	
						So	60+30	04:15	01:00	>>	
I25	Gewerbegebiet Kulkwitz	Markranstädt	Kulkwitz, Göhrenzer Str.	500	61, 121, 161	Mo-Fr	60+60+60	05:15	20:45	40	erfüllt
						Sa	120	09:15	19:30	6	
						So	120	09:15	19:30	6	
I26	Gewerbegebiet Großlehna	Markranstädt	Großlehna, Bahnhof	300	SPNV, 163	Mo-Fr	120	05:30	20:30	11	erfüllt
						Sa	120	08:15	20:30	7	
						So	180	11:45	18:00	3	
I27	Industriegebiet Böhlen-Lippendorf	Neukieritzsch (Planungs-hoheit)	Böhlen, Werk Südeingang	200	122, 144	Mo-Fr	1 h – 3 h	06:00	22:00	10	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I28	Industrie- und Gewerbepark	Rötha	Espenhain, Industriegebiet	100	144	Mo-Fr	60	05:15	21:45	18	erfüllt
						Sa	120	08:15	19:45	7	
						So	120	08:15	19:45	7	

Industrie- und Gewerbegebiete			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
I29	Thallwitz Bahnhofstraße	Thallwitz	Thallwitz, Hauptstraße Thallwitz, Siedewitzstr.	600	674, 675, 676, 677	Mo-Fr	-	06:45	19:45	19	Geringes Defizit (kein Takt)
						Sa	6 h	10:15	17:00	2	
						So	-	-	-	-	
I30	Gewerbepark an der B2 Teil 1 (Baumeisterallee)	Zwenkau	Zwenkau, Baumeisterallee	300	107	Mo-Fr	60	04:30	23:45	19	erfüllt
						Sa	60	04:30	23:45	19	
						So	60	06:30	23:45	17	
I31	Gewerbepark an der B2 Teil 2 (Bahnhofstraße)	Zwenkau	Zwenkau, Feuerwehr	200	100	Mo-Fr	60	04:45	23:00	18	erfüllt
						Sa	120	09:00	02:45	10	
						So	2 h – 4 h	11:00	20:00	4	
I32	Gewerbegebiet Zwenkau Süd (an der S71)	Zwenkau	Zwenkau, Spenglerallee Gewerbe	200	107	Mo-Fr	60	04:30	23:45	19	erfüllt
						Sa	60	04:30	23:45	18	
						So	60	06:30	23:45	16	
I33	Gewerbegebiet Imnitz "Zum Wasserwerk"	Zwenkau	Zwenkau, Bushof	300	100, 120, 123, 124, 412	Mo-Fr	60+	05:15	22:15	40	erfüllt
						Sa	120	08:15	02:30	12	
						So	120	08:15	20:15	10	
I34	Gewerbegebiet "Eilenburger Straße"	Wurzen	Wurzen, Nischwitzer Breite/Grenzstr.	300	A, 671	Mo-Fr	-	06:15	18:45	11	Geringes Defizit (kein Takt)
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
I35	Gewerbegebiet Frankenheim	Markranstädt	Frankenheim, Gewerbegebiet	100	130	Mo-Fr	60	06:15	21:00	22	erfüllt
						Sa	60	10:15	21:00	15 (RufBus)	
						So	60	11:00	21:00	11 (RufBus)	

ANLAGE 10:
MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN MIT ANBINDUNG IM LANDKREIS LEIPZIG

Medizinische Einrichtungen			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
M1	Median-Klinik	Bad Lausick	Bad Lausick, Median-Klinik	10	A	Mo-Fr	60	05:30	19:30	15	erfüllt
						Sa	60	08:30	22:30	15	
						So	60	09:30	19:30	11	
M2	Sachsenklinik Sachsen-klinik	Bad Lausick	Bad Lausick, Parkstr./Sachsenkl.	10	A	Mo-Fr	60	05:30	19:30	15	erfüllt
						Sa	60	08:30	22:30	6	
						So	60	09:30	19:30	4	
M3	Michels Kliniken Neurologisches Rehabilitations-zentrum Leipzig	Bennewitz	Machern, Schlossblick	800	682, 683, 685	Mo-Fr	~	06:47	16:16	5	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
M4	Sana-Kliniken Leipziger Land Borna	Borna	Borna, Klinikum	50	A/B, 141, 276	Mo-Fr	60+60+60	05:14	20:44	56	erfüllt
						Sa	120+-+120	06:11	00:17	17	
						So	120+-+2-4h	07:15	21:37	12	
M5	Fachklinikum Brandis	Brandis	Brandis, Fachklinikum	0	689	Mo-Fr	60	05:08	21:52	17	erfüllt
						Sa	60	08:08	23:58	16	
						So	60	08:08	20:52	13	
M6	Diakonie Kliniken Zschadraß	Colditz	Zschadraß, Krankenhaus	150	621	Mo-Fr	2 h – 6 h	04:37	17:20	7	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
M7	Muldentalklinken Krankenhaus Grimma	Grimma	Grimma, Krankenhaus	50	B	Mo-Fr	60	05:05	21:05	19	erfüllt
						Sa	60	06:56	00:16	16	
						So	60	07:56	21:05	14	
M8	Protonentherapiez entrum (ab 2021), Gewerbegebiet Ranstädter Mark	Markranstädt	Markranstädt, Bahnhof und Busbahnhof	500	SPNV, Bus	Mo-Fr	ja	ca. 04:00	ca. 24:00	>>	Defizit
						Sa	ja	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	
						So	ja	ca. 05:00	ca. 24:00	>>	

Medizinische Einrichtungen			Haltestelle		vertaktetes Angebot						Bewertung gemäß Festlegungen Kap. 3.8
Nr.	Name	Kommune	Name	Entfernung zum Ziel	Linie	Verkehrstag	Takt	Bedienzeitraum zwischen		Fahrten/ Ri. gesamt	
M9	Sachsenklinik	Naunhof	Erdmannshain, Sachsenklinik	50	75, 640	Mo-Fr	60	05:19	19:39	22	erfüllt
						Sa	120	07:39	18:19	6	
						So	2 h – 4 h	09:39	18:19	4	
M10	Muldentalklinken Krankenhaus Wurzen	Wurzen	Wurzen, Kutusowstr./ Krankenhaus	50	A, 674, 675	Mo-Fr	~	05:59	19:58	18	Defizit
						Sa	-	-	-	-	
						So	-	-	-	-	
M11	Sana-Kliniken Leipziger Land Zwenkau (inkl. Geriatriezentrum)	Zwenkau	Zwenkau, Sommerlust	150	100, 107	Mo-Fr	60+60	04:18	23:58	37	erfüllt
						Sa	2 h + 60	04:23	01:53	29	
						So	2-4h + 60	06:18	23:58	21	

ANLAGE 11: ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt[1]. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 09. Dezember 2018 im Landkreis Leipzig. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV bildet das stabile Rückgrat des Nahverkehrs im Landkreis und deckt viele Verbindungen zwischen Orten im Landkreis Leipzig ab. Zudem stellt der Eisenbahnverkehr eine vertaktete und schnelle Verbindung zum zugeordneten Oberzentrum Leipzig her. Die TABELLE A11-1 zeigt eine Übersicht der SPNV-Linien und deren Taktangebot. Die Verläufe und Stationen der einzelnen Linien können in ANLAGE 12 nachvollzogen werden.

Der SPNV ermöglicht beispielsweise eine umfangreiche Anbindung der Mittelzentren in Richtung Leipzig ab ca. 4 Uhr (tlw. noch früher) bzw. aus Richtung Leipzig ankommend bis nach 0 Uhr (tlw. noch länger). Der Bedienzeitraum sowie der Takt hat ein sehr hohes Niveau erreicht. Die Stadt Grimma ist das einzige Mittelzentrum im Landkreis, das nicht ganztägig halbstündlich an Leipzig angebunden ist. Einige kleinere Stationen an der Strecke Leipzig – Bad Lausick – Geithain (KBS 525) sind die einzigen Haltepunkte im Landkreis, die nicht mindestens stündlich an Leipzig angebunden sind.

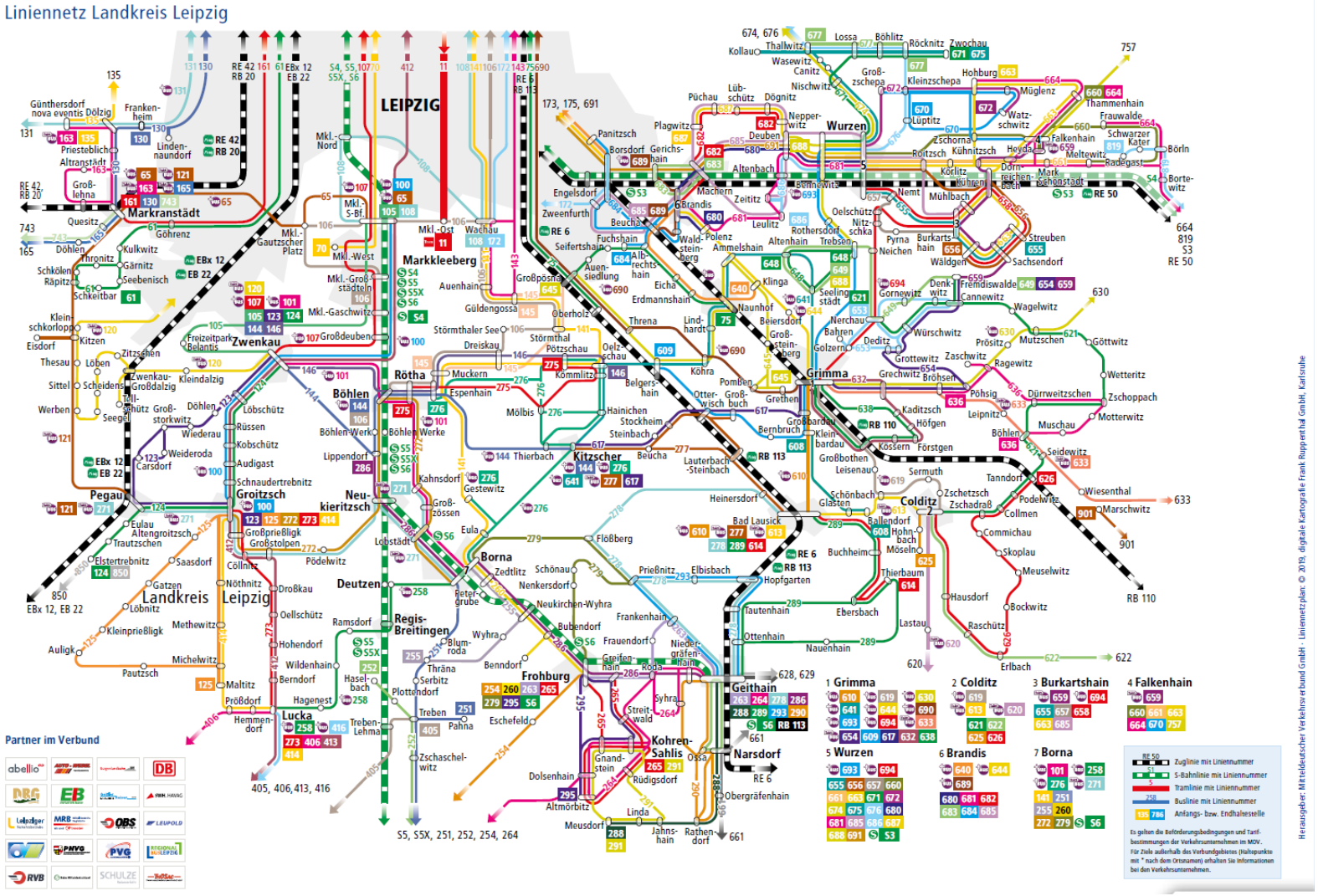
[1] Der SPNV wird durch den ZVNL als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

Tabelle A11-1: SPNV-Angebot im Landkreis Leipzig

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienverlauf	grundsätzliche Taktung Mo – Fr in min
S3	DB Regio AG	[Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – Leipzig Hbf (tief) – Leipzig-Connewitz] **– Markkleeberg-Gaschwitz**	30
S4	DB Regio AG	[Hoyerswerda – Falkenberg **–** Torgau **–** Eilenburg **–** Leipzig Hbf (tief)] **– Wurzen –** [Oschatz]	30 (Leipzig Hbf – Wurzen) einzelne Fahrten von Wurzen Richtung Oschatz
S5 S5X	DB Regio AG	[Halle (Saale) Hbf – Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf (tief)] **– Böhlen –** [Altenburg – Zwickau]	60 (engeres Haltemuster) 60 (weiteres Haltemuster)
S6	DB Regio AG	[Leipzig Messe – Leipzig Hbf (tief)] **– Böhlen – Borna – Geithain**	30 (60 von Borna bis Geithain)
RE 6	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost GmbH)	[Leipzig Hbf] **– Bad Lausick – Geithain –** [Burgstädt – Chemnitz]	60
RB 113	DB Regio AG	[Leipzig Hbf] **– Bad Lausick – Geithain**	60 (einzelne Lücken)
RE 50	DB Regio AG	[Leipzig Hbf] **– Wurzen –** [Oschatz – Riesa – Dresden]	60
RB 20	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	[Leipzig Hbf] **– Markranstädt –** [Weißenfels – Naumburg – Weimar – Erfurt – Eisenach]	60
EBx 12/ EB 22	Erfurter Bahn GmbH	[Leipzig Hbf] **– Pegau –** [Zeitz – Gera – Saalfeld]	60
RB 110	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost GmbH)	[Leipzig Hbf] **– Grimma –** [Döbeln]	60 (+ Verstärker Leipzig Hbf – Grimma)

Fahrplanstand 2019.

ANLAGE 12:
ÜBERSICHTSKARTE ÖPNV-LINIEN IM LANDKREIS LEIPZIG



ANLAGE 13:
ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt[1]. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 09. Dezember 2018 im Landkreis Leipzig. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2. Verkehrsangebot im ÖSPV

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

2.1 Busverkehr im Landkreis Leipzig

Im Landkreis Leipzig verkehren insgesamt 128 Buslinien und eine Straßenbahnlinie. Das Verkehrsunternehmen mit dem größten Anteil an Verkehrsleistungen im Landkreis Leipzig ist die Regionalbus Leipzig GmbH. Die Linien dieses Unternehmens decken annähernd zwei Drittel der im Landkreis angebotenen Fahrplankilometer ab. Im Süden des Landkreises sichert die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH den ÖPNV mit 29 Linien. Im Nordwesten obliegt die Verkehrsbedienung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH. Aus den Landkreisen Nordsachsen, Mittelsachsen, sowie dem Saalekreis verkehren einzelne Linien bis in den Landkreis Leipzig. Insgesamt werden ca. 35.000 Fahrplankilometer an Schultagen geleistet. Auf etwa der Hälfte der Buslinien erfolgt eine Wochenendbedienung. Ein Überblick über den ÖSPV im Landkreis bietet die folgende TABELLE A13-1. Die Bediengebiete der in Verantwortung des Landkreises Leipzig tätigen Omnibus-

[1] Der SPNV wird durch den ZVNL als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

Verkehrsunternehmen können in der ANLAGE 14 nachvollzogen werden. Eine detaillierte linienbezogene Auswertung des Verkehrsangebots findet sich in ANLAGE 15.

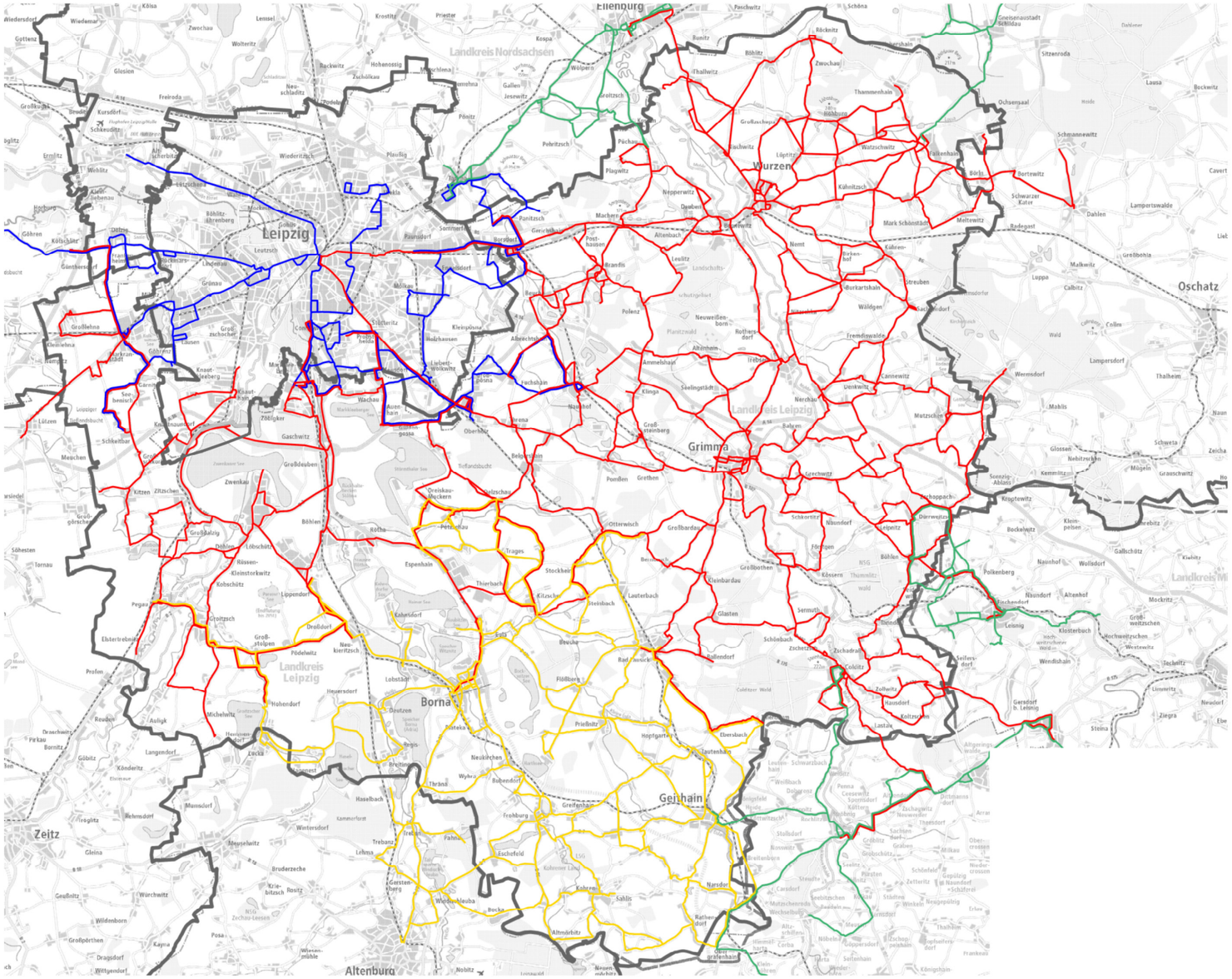
Tabelle A13-1: Übersicht zum Verkehrsangebot (ÖSPV) im Landkreis Leipzig

Finanzierung	Verkehrsunternehmen	Linien	Linien mit Takt (Mo-Fr)	Linien mit Bedienzeitraum ≥12h/Schultag	Fahrplankilometer der Linien pro Schultag in km	Anteil der Verkehrsleistung (Schultag)	Linien mit Fahrten am Samstag	Linien mit Fahrten am Sonntag
Landkreis Leipzig	Regionalbus Leipzig	77	30	39	23.550	68%	32	29
	THÜSAC	29	6	14	8.290	23%	10	10
	Leipziger Verkehrsbetriebe (inkl. Straßenbahnlinie 11)	14	11	10	3.030	9%	8	8
	Summe	**120**	**47**	**63**	**34.870**	**100%**	**50**	**47**
LK Nordsachsen LK Mittelsachsen Saalekreis	Geißler-Reisen	1	0	0	10	-	0	0
	Omnibus-Verkehrsgesellschaft "Heideland" (OVH)	1	0	0	40	-	0	0
	PNVG Merseburg – Querfurt	1	1	1	110	-	1	0
	REGIOBUS Mittelsachsen	6	2	1	200	-	1	1
	Summe	**9**	**3**	**2**	**360**	**-**	**2**	**1**

Quelle: Fahrplan 2019, MDV-Verkehrsmodell 2019

Seit 2013 sowie in besonderem Maße mit dem Projekt „Muldental in Fahrt“ ab 2017 hat der Landkreis Leipzig sukzessive angebotsorientierte Buslinien eingeführt, die unter den Produktmarken „PlusBus“ und „TaktBus“ vermarktet werden. Diese Linien verkehren auf regionalen Hauptverkehrsachsen und bedienen die jeweiligen Orte in einem regelmäßigen 1-h-Takt (PlusBus) bzw. 2-h-Takt (TaktBus). Zudem wird durch diese Buslinien ein Angebot im Abendverkehr sowie eine Wochenendbedienung gewährleistet (PlusBus am Samstag und Sonntag).

ANLAGE 14:
BEDIENGEBIETE DER VERKEHRSUNTERNEHMEN



Legende

Kreisgrenze

Linien des ÖSPV

Verkehrsunternehmen mit Finanzierung des Landkreis Leipzig

- Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
- Regionalbus Leipzig GmbH
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Verkehrsunternehmen ohne Finanzierung des Landkreis Leipzig

- Busverkehr Geißler GmbH
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH Heideland
- RegioBus Mittelsachsen GmbH

0 7,5 15 km

N

Datengrundlage:
Geobasisdaten 2018 © LK Leipzig
Vermessungsamt,

Stand: März 2019

MDV

ANLAGE 15:
ÖSPV – ANGEBOTSCHARAKTERISIERUNG
(BASIS: FAHRPLANANGEBOT 2018/19 MIT WESENTLICHEN AKTUALISIERUNGEN 2019)

STADTVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
A	Stadtverkehr Borna: Borna, Bahnhof - Am Pegauer Tor - Gnandorf - Magdeborner Straße - Ärztehaus - Heinrich-Heine-Straße	THÜSAC	60	04:45	20:45	455km	25	25	52	18	16	26km/h
B	Stadtverkehr Borna: Bahnhof – Bergmannstr. – Gnandorf – Mühlgasse – Witznitzer Straße – H.-Heine-Str. – Magdeborner Str. – Markt – Gnandorf – Bahnhof	THÜSAC	60	04:45	23:00	477km	22	22	38	18	16	28km/h
StadtB. A	Stadtverkehr Bad Lausick: MEDIAN-Klinik/ Wohngebiet Ost – Dr.-Schützhold-Platz – Bahnhof – Frohburger Str. (- Gewerbegebiet)	Regionalbus Leipzig	30	05:30	20:30	390km	18	18	59	30	22	15km/h
A	Stadtverkehr Colditz: Bahnhof – Thumirnicht – (Zschadraß) – Markt – Gewerbegebiet – Markt	Regionalbus Leipzig	-	13:00	16:15	14km	8	8	2	0	0	21km/h
StadtB. A	Stadtverkehr Grimma: Bushof – Platz der Einheit – Bahnhof – Nicolaiplatz – Hohnstädt	Regionalbus Leipzig	30	04:45	22:00	582km	21	21	67	66	29	21km/h
StadtB. B	Stadtverkehr Grimma: Bahnhof – Gerichtswiesen – Westring – Krankenhaus – (Goethestr.) – Nicolaiplatz	Regionalbus Leipzig	30	05:00	21:15	435km	17	17	64	54	28	17km/h
70	Markkleeberg West [- Connewitz, Kreuz - Reudnitz, Koehlerstraße - Thekla – Mockau-West]	LVB	10	04:30	0:30	431km	5	51	201	137	131	19km/h
A	Stadtverkehr Wurzen: Bahnhof – Krankenhaus – Schiemannstr. – Collmener Str. – Fr.-Ebert-Str. – A.-Kuntz-Str. – Bahnhof (- R.-Luxemburg-Str.)	Regionalbus Leipzig	-	07:15	18:15	114km	21	21	13	0	0	20km/h
B	Stadtverkehr Wurzen: Bahnhof – Clara-Zetkin-Platz – Lüptitzer Str. – Industriestr.	Regionalbus Leipzig	-	07:30	15:45	21km	6	6	11	0	0	28km/h
106	Großstädteln – Markkleeberg – Auenhain/[Probstheida]	Regionalbus Leipzig	30	04:45	23:15	945km	43	46	67	58 (+20 südlich Auenhain, Saison)	26 (+20 südlich Auenhain, Saison)	24km/h
108	[Probstheida –] Wachau – Markkleeberg – Großstädteln	LVB	60	05:15	22:45	138km	5	13	36	40	34	24km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
Tram 11	[Schkeuditz – Wahren – Möckern – Hauptbahnhof – Augustusplatz – W.-Leuschner-Platz – Connewitz, Kreuz – Dölitz –] Markkleeberg-Ost	LVB	20	04:15	01:00	108km	3	40	137	129	127	21km/h
61	[Schönau, Weißdornstraße – Lausen –] Göhrenz – Kulkwitz – Seebenisch – (Schkeitbar –) Thronitz	LVB	60	05:15	20:30	276km	14	33	34	0	0	25km/h
PlusBus 65	Markranstädt [– Miltitz – Schönau – Großzschocher –] Markkleeberg, S-Bf.	LVB	Markran: 10 Markkl: 20	04:15	00:15	849km	13	35	198	Markran: 124 Markkl.: 62	Markran: 84 Markkl: 52	24km/h
75	[Probstheida – Meusdorf – Liebertwolkwitz –] Großpösna – Fuchshain – Naunhof	LVB	-	05:00	00:30	502km	22	37	61	35	31	28km/h
130	Markranstädt [– Dölzig –] Frankenheim – [Rückmarsdorf – Angerbrücke]	LVB	60	05:15	23:30	245km	10	24	51	24	21	30km/h
131	[Leipzig, Hauptbahnhof –] Frankenheim [– Günthersdorf, Nova Eventis]	LVB	-	05:15	06:00	9km	3	18	2	0	0	30km/h
143	Güldengossa – Wachau [– Liebertwolkwitz]	LVB	-	07:15	14:45	25km	5	10	4	0	0	34km/h
161	[Schönau, Weißdornstraße – Lausen –] Göhrenz – Markranstädt	LVB	60	07:15	20:00	130km	12	24	26	0	0	24km/h
172	(Borsdorf –) [Engelsdorf – Mölkau – Holzhausen – Liebertwolkwitz – Meusdorf –] Wachau	LVB	-	06:00	18:00	47km	8	41	23	0	0	30km/h
173	[Taucha – Plösitz –] Panitzsch – Borsdorf	LVB	60	05:00	19:45	108km	5	18	25	0	0	24km/h
175	[Taucha – Dewitz –] Panitzsch – Borsdorf [– Sommerfeld]	LVB	-	05:30	17:45	125km	13	36	17	0	0	26km/h
N2	[Hauptbahnhof – Angerbrücke – Lindenau – Miltitz –] Markranstädt	LVB	-	01:45	04:45	16km	5	31	3	4	4	28km/h
N9	[Hauptbahnhof – W.-Leuschner-Platz – Südvorstadt – Connewitz, Kreuz – Lößnig –] Markkleeberg [– Conne– witz, Kreuz – W.-Leuschner-Platz – Hauptbahnhof]	LVB	-	01:45	04:15	19km	10	36	3	4	4	26km/h
PlusBus 100	Groitzsch – Zwenkau – Markkleeberg	Regionalbus Leipzig	60	04:45	22:30	766km	23	23	35	20	12	37km/h
PlusBus 101	Borna – Espenhain – Rötha – Böhlen – Zwenkau	Regionalbus Leipzig	60	05:00	22:00	800km	31	31	32	14 (+10 verkürzt, Saison	14 (+10 verkürzt, Saison)	31km/h
105	Markkleeberg - Freizeitpark Belantis (- Zwenkau)	Regionalbus Leipzig	60 (nur Saison)	09:30	17:45	123km	13	13	15 (nur Saison)	30 (nur Saison)	30 (nur Saison)	48km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
PlusBus 107	Zwenkau – Markkleeberg [– Connewitz]	Regionalbus Leipzig	60	04:15	00:00	684km	27	32	40	38	34	28km/h
TaktBus 120	Zwenkau – Kitzen – Knautnaundorf [– Knautkleeberg]	Regionalbus Leipzig	120	05:15	21:00	480km	27	34	26	8	8	36km/h
TaktBus 121	Pegau - Kitzen - Räpitz - Markranstädt	Regionalbus Leipzig	120	05:30	21:15	280km	36	36	25	12	12	34km/h
123	Groitzsch – Pegau – Wiederau – Zwenkau	Regionalbus Leipzig	-	05:30	17:45	185km	24	24	14	0	0	25km/h
124	Elstertrebnitz – Pegau – Groitzsch – Zwenkau	Regionalbus Leipzig	-	06:00	16:45	242km	28	28	22	0	0	24km/h
125	(Groitzsch –) Nöthnitz – Auligk – Groitzsch	Regionalbus Leipzig	-	06:45	17:00	130km	16	16	8	0	0	31km/h
141	Borna – Espenhain – Störmthal – Wachau [– Probstheida]	Regionalbus Leipzig	60	04:30	20:15	751km	30	34	25	0	0	33km/h
PlusBus 144	Kitzscher – Espenhain – Rötha – Böhlen [(– Lippendorf) – Zwenkau]	Regionalbus Leipzig	60	04:15	21:30	686km	23	23	38	14	14	34km/h
145	Muckern – Dreiskau – Störmthal – (Güldengossa –) Großpösna	Regionalbus Leipzig	-	06:45	16:30	97km	12	12	8	0	0	36km/h
146	(Oelzschau -) Espenhain – Rötha – Böhlen – Zwenkau	Regionalbus Leipzig	-	06:45	16:00	70km	25	25	3	0	0	24km/h
TaktBus 163	[Günthersdorf, Nova Eventis –] (Markranstädt –) Altranstädt – Großlehna – Markranstädt	Regionalbus Leipzig	120	05:30	20:45	262km	15	18	29	17	6	30km/h
TaktBus 165	[Lützen –] Döhlen – Quesitz – Markranstädt	Regionalbus Leipzig	120	05:45	19:00	155km	10	16	22	6	6	35km/h
608	Ballendorf – Glasten – Kleinbardau – Großbardau	Regionalbus Leipzig	-	06:15	14:45	17km	5	5	2	0	0	36km/h
609	Kleinbardau – Otterwisch – Rohrbach – Belgershain	Regionalbus Leipzig	-	06:00	17:00	206km	17	17	13	0	0	32km/h
PlusBus 610	Bad Lausick – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	05:15	21:45	450km	12	12	32	12	8	32km/h
TaktBus 613	Colditz – Schönbach – Glasten – Ballendorf – Bad Lausick	Regionalbus Leipzig	120	05:30	19:30	377km	19	19	20	12	8	33km/h
614	Thierbaum – Ebersbach – Bad Lausick	Regionalbus Leipzig	-	07:00	12:45	18km	7	7	2	0	0	37km/h
617	Grimma – Otterwisch – Stockheim – Steinbach – Kitzscher	Regionalbus Leipzig	-	05:30	17:30	347km	20	20	20	0	0	33km/h
PlusBus 619	Colditz – Großbothen – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	04:15	21:15	840km	18	18	39	18	15	31km/h
TaktBus 620	[Rochlitz –] Colditz	Regionalbus Leipzig	120	05:30	20:30	85km	2	11	18	8	6	40km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
621	Colditz – Tanndorf – Böhlen – Dürrweitzschen – Zschoppach – Mutzschen – Cannewitz – Nerchau	Regionalbus Leipzig	-	04:30	17:45	550km	33	33	26	0	0	31km/h
622	[Hartha – Schönerstädt –] Hausdorf – Colditz	Regionalbus Leipzig	-	06:30	17:30	73km	6	14	10	0	0	38km/h
625	Colditz – Hohnbach	Regionalbus Leipzig	-	07:15	14:45	11km	3	3	2	0	0	20km/h
626	Colditz – Hausdorf – Koltzschen/Kaltenborn – Erlbach – Skoplau –Podelwitz – Tanndorf	Regionalbus Leipzig	-	05:30	17:15	216km	21	21	15	0	0	36km/h
PlusBus 630	[Wermsdorf –] Mutzschen – Ragewitz – Bröhsen – Döben – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	04:30	20:30	766km	19	23	36	14	8	33km/h
632	Grimma – Großbothen – Schkortitz – Höfgen – Grimma	Regionalbus Leipzig	-	05:00	18:00	270km	17	17	18	0	0	35km/h
TaktBus 633	[Leisnig –] Böhlen – Bröhsen – Grimma	Regionalbus Leipzig	120	05:15	18:45	245km	13	16	17	8	0	35km/h
636	Bröhsen – Ragewitz – Dürrweitzschen – Zschoppach – Böhlen	Regionalbus Leipzig	-	05:45	17:15	284km	18	18	15	0	0	36km/h
PlusBus 640	Ammelshain – Klinga – Naunhof – Albrechtshain – Beucha – Brandis	Regionalbus Leipzig	60	05:00	20:00	641km	27	27	35	12	8	31km/h
PlusBus 641	Kitzscher – Belgershain – Köhra – Naunhof – Ammelshain – Seelingstädt – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	05:15	20:45	1146km	31	31	30	12	8	33km/h
PlusBus 644	Grimma – Beiersdorf – Klinga – Ammelshain – Brandis	Regionalbus Leipzig	60	05:45	20:15	633km	19	19	39	12	8	39km/h
645	Großpösna – Belgershain – Köhra – Naunhof – Klinga – Pomßen – Grethen – Großsteinberg	Regionalbus Leipzig	-	06:00	16:45	322km	42	42	27	0	0	33km/h
648	Trebsen – Altenhain – Seelingstädt – Trebsen	Regionalbus Leipzig	-	07:00	17:00	120km	7	7	17	0	0	29km/h
649	Fremdiswalde – Nerchau – Neichen – Trebsen – Altenhain – Seelingstädt	Regionalbus Leipzig	60/ 120	05:45	18:45	334km	17	17	29	0	0	30km/h
653	Nerchau – Golzern – Deditz – Grottewitz – Nerchau	Regionalbus Leipzig	-	06:30	17:00	149km	15	15	9	0	0	32km/h
TaktBus 654	Fremdiswalde – Cannewitz – Bröhsen – Grimma	Regionalbus Leipzig	120	06:00	20:00	300km	14	14	14	12	8	34km/h
655	Streuben – Sachsendorf – Burkartshain – Nemt – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	07:15	16:30	102km	11	11	8	0	0	34km/h
656	(Wäldgen) – Sachsendorf – Trebelshain – Kühren – Roitzsch – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	07:00	17:30	93km	11	11	8	0	0	34km/h
657	Wurzen – Nemt – Oelschütz – Burkartshain	Regionalbus Leipzig	-	12:00	16:15	28km	7	7	4	0	0	25km/h
658	Burkartshain – Mühlbach – Kühren – Streuben – Wäldgen – Burkartshain	Regionalbus Leipzig	-	07:15	16:15	73km	10	10	11	0	0	28km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
TaktBus 659	Falkenhain – Kühren – Burkartshain – Fremdiswalde	Regionalbus Leipzig	120	05:00	21:00	415km	19	19	16	8	6	25km/h
660	Falkenhain – Thammenhain/Heyda – Falkenhain – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	04:30	17:45	376km	15	16	21	0	0	36km/h
661	Falkenhain – Meltewitz – Dornreichenbach – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	04:30	18:30	300km	18	18	18	0	0	35km/h
663	Wurzen – Körlitz – Kühnitzsch – Hohburg/Falkenhain	Regionalbus Leipzig	-	07:00	16:00	131km	17	17	9	0	0	29km/h
664	Frauwalde – Meltewitz – Falkenhain – Thammenhain – Hohburg	Regionalbus Leipzig	-	07:00	15:45	110km	12	18	14	0	0	38km/h
670	Lüptitz – Müglenz – Hohburg – Zschorna – Falkenhain	Regionalbus Leipzig	-	07:00	15:15	86km	12	12	5	0	0	37km/h
671	Zwochau – Röckwitz – Böhlitz – Lossa – Nischwitz – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	05:45	19:00	197km	16	16	12	0	0	33km/h
672	Watzschwitz – (Falkenhain) – Hohburg – Großzschepa – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	05:00	18:45	321km	15	15	21	0	0	34km/h
674	[Eilenburg –] (Lossa) – Thallwitz – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	05:15	20:00	233km	17	24	21	0	0	36km/h
675	Zwochau – Röcknitz – (Kollau) – (Canitz – Wasewitz) – Thallwitz – Nischnitz – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	07:15	15:30	142km	23	23	10	0	0	31km/h
676	[Eilenburg –] Thallwitz – Böhlitz – Röcknitz – Lüptitz – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	04:45	19:15	374km	13	20	18	4	0	38km/h
677	Thallwitz – Lossa – Böhlitz – Röcknitz	Regionalbus Leipzig	-	06:30	16:00	48km	7	7	5	0	0	36km/h
680	Polenz – Brandis – Machern – Deuben – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	05:15	16:45	185km	9	9	12	0	0	32km/h
681	Brandis – Altenbach – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	06:30	16:15	146km	16	16	10	6	6	36km/h
682	Nepperwitz – Dögnitz – Plagwitz – Püchau – Machern – (Brandis) – Machern	Regionalbus Leipzig	-	06:30	16:45	149km	10	10	12	0	0	26km/h
683	Machern – Gerichshain – Brandis	Regionalbus Leipzig	-	06:30	16:15	93km	8	8	10	0	0	31km/h
684	(Albrechtshain) – (Borsdorf) – Beucha – (Waldsteinberg) – Brandis	Regionalbus Leipzig	-	06:15	16:30	176km	27	27	18	0	0	25km/h
685	(Beucha – Brandis) – Machern – (Püchau – Deuben) – (Zeititz – Altenbach) – Wurzen – (Roitzsch) – Burkartshain	Regionalbus Leipzig	-	06:15	16:15	177km	33	33	7	0	0	32km/h
686	Leulitz – Altenbach – (Deuben) – Bennewitz – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	06:45	18:15	83km	12	12	12	7	4	29km/h
687	Plagwitz – Püchau – Nepperwitz – (Grubnitz) – Deuben – Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	05:45	17:30	133km	11	11	13	0	0	31km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
688	Trebsen - Rothersdorf - Schmölen - Bennewitz - Deuben (- Wurzen	Regionalbus Leipzig	-	07:00	15:00	82km	13	13	11	0	0	36km/h
PlusBus 689	(Beucha – Waldsteinberg –) Brandis – Gerichshain	Regionalbus Leipzig	30/60	05:00	21:45	434km	19	19	63	55	26	22km/h
PlusBus 690	Grimma – Threna [– Leipzig]	Regionalbus Leipzig	60	04:45	21:15	645km	13	24	36	12	8	32km/h
691	Wurzen – Deuben – Borsdorf [– Leipzig]	Regionalbus Leipzig	-	07:15	17:00	106km	14	20	6	2	0	33km/h
PlusBus 693	Wurzen – Bennewitz – Pausitz – Trebsen – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	04:45	20:15	700km	15	15	36	12	8	34km/h
PlusBus 694	Wurzen – Burkartshain – Neichen – Nerchau – Grimma	Regionalbus Leipzig	60	04:45	19:45	800km	23	23	30	12	8	30km/h
RufBus R66	Raum Bennewitz / Machern	Regionalbus Leipzig	-	08:00	18:00	keine Angaben da RufBuslinie				-	-	k. A.
251	[Altenburg –] Thräna – Borna	THÜSAC	-	05:45	19:00	129km	4	21	20	8	8	34km/h
254	[Altenburg – Windischleuba –] Eschefeld – Frohburg	THÜSAC	-	05:00	16:30	250km	29	38	17	0	0	31km/h
255	Borna – Plateka – Neukirchen – Wyhra – Thräna	THÜSAC	-	05:15	16:30	188km	20	20	18	0	0	31km/h
PlusBus 258	Borna – Deutzen – Regis-Breitingen [– Lucka]	THÜSAC	60	03:45	21:15	640km	20	23	37	12	8	32km/h
260	Borna – Neukirchen – Frohburg	THÜSAC	-	04:45	19:30	441km	24	24	30	6	6	33km/h
263	Geithain – Frauendorf – Roda – Frohburg	THÜSAC	-	06:00	18:15	454km	19	19	23	0	0	35km/h
264	[Altenburg –] Gnandstein – Kohren-Sahlis – Geithain	THÜSAC	-	06:30	17:45	427km	16	27	21	6	6	35km/h
265	Frohburg – Greifenhain – Kohren-Sahlis – Altmörbitz	THÜSAC	-	05:30	18:15	135km	9	9	13	6	6	34km/h
TaktBus 271	Borna – Kahnsdorf – Neukieritzsch – Groitzsch – Pegau	THÜSAC	120	04:30	22:15	550km	20	20	27	12	8	30km/h
272	Borna – Kahnsdorf – Rötha – Böhlen – Neukieritzsch – Groitzsch	THÜSAC	-	05:15	18:45	750km	33	33	25	0	0	29km/h
273	Groitzsch – Droßkau [– Lucka]	THÜSAC	-	07:00	16:45	110km	10	11	11	0	0	30km/h
275	Rötha – Mölbis – Großpötzschau	THÜSAC	-	05.30	12:15	54km	8	8	6	0	0	21km/h
PlusBus 276	Borna – Kitzscher [– Mölbis – Espenhain]	THÜSAC	60	05:15	20:45	560km	23	23	33	14	8	30km/h
TaktBus 277	Kitzscher – Beucha – Steinbach – Lauterbach – Bad Lausick	THÜSAC	120	06:00	19:30	283km	22	22	22	8	6	29km/h

REGIONALVERKEHR (FINANZIERT DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-km im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
278	Geithain – Tautenhain – Prießnitz – Bad Lausick	THÜSAC	-	06:30	18:45	230km	23	23	21	0	0	35km/h
279	Borna – Flößberg – Prießnitz – Nenkersdorf – Frohburg	THÜSAC	-	05:30	19:45	689km	23	23	35	0	0	45km/h
286	Geithain – Frohburg – Borna – Lippendorf	THÜSAC	-	05:30	16:45	101km	27	27	5	0	0	39km/h
287	Narsdorf – Ossa – Bruchheim – Geithain – Wickershain – Narsdorf	THÜSAC	-	12:00	14:15	48km	10	10	3	0	0	34km/h
288	Geithain – Wickershain – Narsdorf – Meusdorf	THÜSAC	-	06:30	18:00	241km	18	23	18	0	0	35km/h
289	Geithain – Ebersbach Geithain / Bad Lausick	THÜSAC	-	06:45	17:00	316km	18	18	20	0	0	31km/h
290	Geithain – Syhra / Bruchheim – Ossa – Narsdorf	THÜSAC	-	06:45	16:15	256km	23	23	22	0	0	28km/h
291	Kohren-Sahlis – Terpitz – Linda – Meusdorf	THÜSAC	-	06:00	17:30	171km	14	14	34	0	0	35km/h
293	Geithain – Prießnitz	THÜSAC	-	06:30	16:15	50km	7	7	6	0	0	31km/h
295	Frohburg – Greifenhain – Kohren-Sahlis – Altmörbitz	THÜSAC	-	06:30	16:30	54km	12	12	4	0	0	33km/h
412	[Altenburg – Lucka –] Groitzsch – Zwenkau [– Leipzig]	THÜSAC	-	09:00	18:00	188km	24	54	6	0	0	32km/h
414	[Lucka –] Groitzsch	THÜSAC	-	07:30	14:00	27km	9	10	3	0	0	33km/h

LANDKREISGRENZENÜBERGREIFENDE VERKEHRE (OHNE FINANZIERUNG DURCH LK LEIPZIG)

Linie	Linienverlauf	Verkehrs-unternehmen	Grundtakt Mo- Fr in min	Erste Abfahrt (Schultag)	Letzte Ankunft (Schultag)	Fahrplan-kilometer im LK Leipzig pro Schultag	Anzahl Haltestellen im LK Leipzig	Anzahl Haltestellen der Linie	Fahrplanfahrten (Schultag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Samstag) alle Ri.	Fahrplanfahrten (Sonntag) alle Ri.	Durchschnitts-geschwindigkeit in km/h
195	Eilenburg – Püchau – Jesewitz – Taucha	Geißler	-	08:00	16:00	9km	1	38	3	0	0	32km/h
757	Torgau – Schildau – Falkenhain	OVH	-	07:45	15:30	35km	1	16	8	0	0	41km/h
743	Markranstädt – Bad Dürrenberg - Merseburg	PNVG	120	06:15	23:00	108km	6	29	20	6	0	33km/h
628	Städte-Sprinter: Geithain – Rochlitz – Geringswalde – Hartha – Waldheim	RegioBus Mittelsachsen	120	06:45	15:00	16km	2	37	6	0	0	35km/h
629	Busbahn Geithain – Rochlitz – Penig – Glauchau (Auszug)	RegioBus Mittelsachsen	120	07:45	22:00	48km	2	12	18	18	18	39km/h
661	Lunzenau – Narsdorf – Rochlitz	RegioBus Mittelsachsen	-	06:00	16:00	22km	2	6	12	0	0	33km/h
666	Rochlitz – Schwarzbach – Colditz	RegioBus Mittelsachsen	-	07:00	16:00	40km	5	9	9	0	0	27km/h
858	Hartha - Wallbach - Langenau - Erlbach – Bockwitz	RegioBus Mittelsachsen	-	06:30	15:30	31km	14	33	3	0	0	36km/h
901	Leisnig – (Klosterbuch –) Marschwitz	RegioBus Mittelsachsen	-	06:30	16:45	42km	6	29	4	0	0	35km/h

ANLAGE 16:
ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Über-sicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt[1]. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 09. Dezember 2018 im Landkreis Leipzig. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2. Verkehrsangebot im ÖSPV

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

2.2 Stadtverkehre

Stadtverkehre werden in den Städten Borna, Bad Lausick, Colditz, Grimma und Wurzen angeboten. In der Stadt Markkleeberg besteht durch die Regionallinien ein Angebot, welches einem Stadtverkehrsangebot gleichzusetzen ist. In Brandis werden die städtischen Mobilitätsbedürfnisse durch die Regionalbuslinie 689 bedient. Der Stadtverkehr in Bad Lausick wurde während der Bearbeitungszeit des vorliegenden Nahverkehrsplans Ende 2019 neu eingeführt. Seit 31.08.2020 gibt es einen neuen Stadtverkehr in Form des Rufbus-Angebots in der Stadt Colditz. Die Angebotsqualität der einzelnen Stadtverkehre als auch der spezifischen Linien ist heterogen. Eine Übersicht zu den Stadtverkehren liefert die TABELLE A16-1.

[1] Der SPNV wird durch den ZVNL als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

Tabelle A16-1: Städte mit hoher Angebotsqualität im Landkreis Leipzig

Stadt	Linie	Linienweg	Takt	Fahrt dauer	Linien-führung	Bedien-zeitraum (Mo-Fr)	Bedien-zeitraum (Sa)	Bedien-zeitraum (So)
Borna	A	Bf. – Am Pegauer Tor - Gnandorf – Magdeborner Straße – Heinrich-Heine-Str.	60 min	30 min	Ringlinie	04.45-20.45	05.45-00.30	07.15-22.00
	B	Bf. – Bergmannstraße - Gnandorf – Mühlgasse - Heinrich-Heine-Straße	60 min	30 min	Durch-messer-linie	04.45-23.00	06.50-23.45	08.15-23.00
Bad Lausick	A	Median-Klinik/ Wohngebiet Ost – Dr.-Schützold-Platz – Bahnhof – Frohburger Str.	60 min	45 min	Durch-messer-linie	05.00-20.00	08.00-20.00	09.00-18.00
Brandis	689	Gerichshain – Brandis, Markt – Beucha / Fachklinikum	30 min	25 min	Durch-messer	05.00-22.00	08.00-24.00	08.00-21.00
Colditz	Ruf-Bus Colditz (624)	Bediengebiet: Innenstadt von Colditz, Tanndorf, Erlbach, Hohn-bach	flexibles RufBus-Angebot zwischen Mo-Fr: 08-12 Uhr & 15-20 Uhr und Sa-So: 09-16 Uhr					
Grimma	A (619)	Bushof – Platz der Einheit – Bahnhof – Nicolaiplatz – Hohn-städt	30 min	30 min	Durch-messer-linie	04.45-22.00**	06.00-00.30	07.15-21.30
	B	Bahnhof – Gerichtswiesen – Westring – Krankenhaus – (Goe-thestr.) – Nicolaiplatz	30 min	30 min	Radial-linie	05.00-21.15**	07.00-00.30	08.00-21.15
Markleeberg	70	Markkleeberg West – Connewitz, Kreuz – Thekla – Mockau-West	10 min	60 min	Radial-linie	04.30-00.30	05.00-01.00	05.15-01.00
	106	Großstädteln – Markkleeberg – Auenhain/ Probstheida	30 min	40 min	Durch-messer-linie	04.45-23.15	06.45-23.15	07.15-20.45
	108	Probstheida – Wachau – Mark-kleeberg – Großstädteln	60 min	20 min	Durch-messer-linie	04.45-22.45	05.45-22.45	05.45-22.15***
Wurzen	A	Bahnhof – Krankenhaus – Schie-mannstr. – Collmener Str. – Fr.-Ebert-Str. – Bahnhof (- R.-Luxemburg-Str.)	-	20 min	Ringlinie	07.15-18.15	-	-
	B	Bahnhof – Clara-Zetkin-Platz – Lüptitzer Str. – Industriestr.	-	4 min	Radial-linie	07.30-15.45	-	-

** An Freitagen mit längeren Bedienzeiträumen.
***Linie verkehrt als flexible Bedienform.

In Markranstädt besteht kein separater Stadtbusverkehr. Die Linie 65 erfüllt nur für wenige Haltestellen eine entsprechende Teilfunktion.

ANLAGE 17:
ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt[1]. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 09. Dezember 2018 im Landkreis Leipzig. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2. Verkehrsangebot im ÖSPV

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

2.3 Flexible Bedienformen

Das Ziel des Einsatzes flexibler Bedienformen ist es, in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage bestimmte Linienfahrten, freie Relationen oder Haltestellen nur nach vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches zu bedienen. Die Anmeldung kann dabei telefonisch oder auch online erfolgen.Bisher spielen flexible Bedienformen im Landkreis Leipzig eine untergeordnete Rolle. Sie kommen nur vereinzelt bei Linien der LVB im Verflechtungsbereich mit dem Oberzentrum Leipzig sowie seit Dezember 2019 im Raum Bennewitz / Machern zum Einsatz. Dabei können folgende Varianten von flexiblen Bedienformen unterschieden werden[2]:

- der RufBus (hier als Anruflinientaxi bezeichnet)
- Richtungsbandbetrieb/ Bedarfshaltestellen
- flexibles RufBusangebot ohne Fahrplan

[1] Der SPNV wird durch den ZVNL als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

[2] Für detaillierte Informationen zu flexiblen Bedienformen und den verschiedenen Varianten siehe TABELLE A17-2.

Die erstgenannten Formen sind in den eigentlichen Fahrplantabellen als auch im online-Fahrtenplaner abgebildet. In welchen Zeiträumen bzw. Bediengebieten bestimmte Linien und Linienabschnitte im Landkreis Leipzig konkret durch flexible Bedienformen erbracht werden, ist der TABELLE A17-1 zu entnehmen.

Tabelle A17-1: Übersicht flexible Bedienformen im Landkreis Leipzig

Flexible Bedienform	Angebot	Zeit-raum	Bediengebiet/ Linie	Anz.	Anmeldung
RufBus (Anruflinientaxi)	einzelne Fahrt(en)	Mo-Fr	/	/	• 108, 130: Voranmeldezeit 20 Min. unter Tel.-Nr. 0341-4922038, alternativ beim LVB-Fahrpersonal
		Sa	130	1	
		So/Ft	/	/	
	vollständiges Fahrtangebot	Mo-Fr	/	/	
		Sa	/	/	
		So/Ft	108, 130	2	
RufBus (flexibel)	Ergänzungs-angebot	Mo-Fr	*seit 12/2019:* Raum Bennewitz / Machern	1	Voranmeldezeit 1 Stunde bis 1 Woche unter Tel.-Nr. 0341-91353591 oder im Internet
Richtungsbandbetrieb/ Bedarfshaltestellen	einzelne Haltestellen	Mo-Fr	175	1	• Anmeldung beim Busfahrer der jeweiligen Fahrt

Quelle: Fahrplan 2019

Tabelle A17-2: Übersicht zu flexiblen Bedienformen

Merkmal	flexible Bedienformen				
	Flächenbedienung		Linienbedienung		Mischformen
	RufBus	AnrufSammel-Taxi	RufBus	Anruflinientaxi	Richtungsbandbetrieb
Fahrplan	nein	ja	teilweise	ja	ja
Fahrtroute	flexibel	flexibel	teilweise	Linie	teilflexibel
Tarifzuschlag	möglich	möglich	nein	nein	nein
Haustürbedienung	möglich	möglich	nein	nein	nein
typisches Fahrzeug	Kleinbus Großraumtaxi	Taxi Großraumtaxi	Bus Kleinbus	Taxi Großraumtaxi	Bus Kleinbus
Im MDV realisiert	ja	nein	ja	ja	(ja)

ANLAGE 18:
ANGEBOT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt[1]. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 09. Dezember 2018 im Landkreis Leipzig. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2. Verkehrsangebot im ÖSPV

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

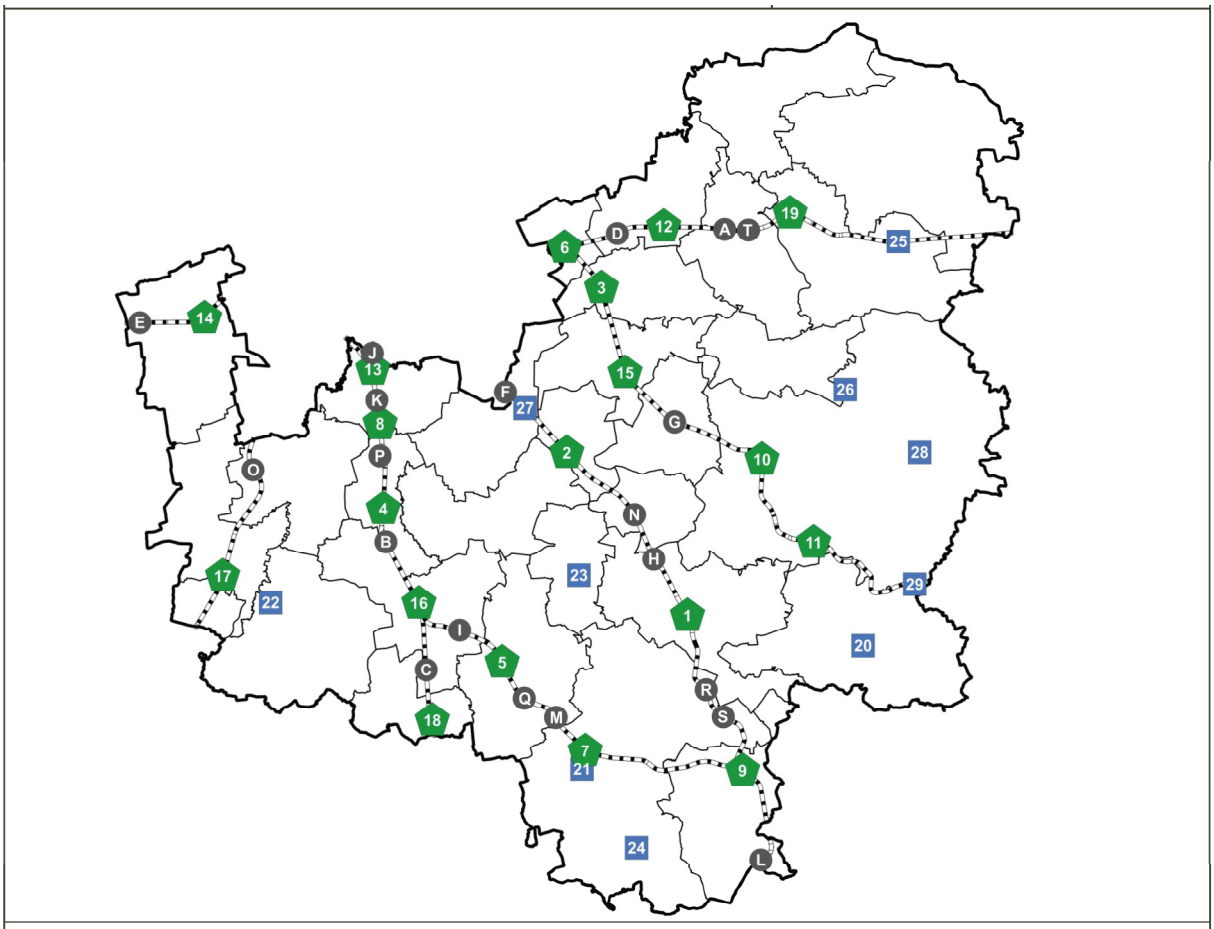
2.4 Verknüpfungspunkte und P+R/B+R Angebot

Im Landkreis Leipzig bestehen verschiedene Verknüpfungspunkte innerhalb sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie stellen somit eine Verbindung zwischen den relevanten Verkehren von Bus, Zug sowie der Straßenbahn her. Darüber hinaus besteht im Landkreis Leipzig an zahlreichen Standorten die Möglichkeit, besonders günstig von Fahrrad oder PKW in Fahrzeuge des ÖPNV umzusteigen.

In der folgenden KARTE A18-1 sind die realisierten Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Landkreis Leipzig sowie die vorhanden P+R/B+R Standorte dargestellt.

[1] Der SPNV wird durch den ZVNL als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

Karte A18-1: Verknüpfungspunkte (gemäß NVP 2010-15) und P+R/B+R Standorte



Legende

Kreisgrenze — Gemeindegrenze — SPNV-Linie

Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung — Verknüpfungspunkte 2. Ordnung — Sonstige Zugangsstellen

Nr.	Verknüpfungspunkte	P+R	B+R
1	Bad Lausick, Bahnhof	26	44
2	Belgershain, Bahnhof	.	12
3	Beucha, Bahnhof	23	64
4	Böhlen, Bahnhof	29	60
5	Borna, Bahnhof	82	102
6	Borsdorf, Bahnhof	28	160
7	Frohburg Bahnhof	35	48
8	Gaschwitz, Bahnhof	.	.
9	Geithain, Bahnhof	60	84
10	Grimma, Bahnhof	33	52
11	Großbothen, Bahnhof	.	100
12	Machern, Bahnhof	80	44
13	Markkleeberg, Bahnhof	20	40
14	Markranstädt, Bahnhof	63	28
15	Naunhof, Bahnhof	45	73
16	Neukieritzsch, Bahnhof	40	40
17	Pegau, Bahnhof	8	40
18	Regis-Breitingen, Bahnhof	10	45
19	Wurzen, Bahnhof	36	180

Nr.	Verknüpfungspunkte	P+R	B+R
20	Colditz, Sportplatz	.	.
21	Frohburg, Zentralhaltestelle	.	.
22	Groitzsch, Südstraße	.	.
23	Kitzscher, Busplatz	.	.
24	Kohren-Sahlis, Busplatz	.	.
25	Kühren, Bahnhof	38	20
26	Nerchau, Gänsemarkt	.	.
27	Oberholz, Bahnhof	13	26
28	Ragewitz, Dorfplatz	.	.
29	Tanndorf, Bahnhof	.	6

Nr.	Zugangsstellen	P+R	B+R
A	Altenbach, Bahnhof	.	11
B	Böhlen, Werke	.	28
C	Deutzen, Bahnhof	10	18
D	Gerichshain, Bahnhof	.	30
E	Großlehna, Bahnhof	.	.
F	Großpösna, Bahnhof	.	4
G	Großsteinberg, Bahnhof	12	40
H	Lauterbach-Steinbach, Bhf.	.	3
I	Lobstädt, Bahnhof	.	10
J	Markkleeberg Nord, Bahnhof	.	20
K	Markkleeberg-Großstädteln	50	29
L	Narsdorf, Bahnhof	.	.
M	Neukirchen-Wyhra, Bahnhof	10	12
N	Otterwisch, Bahnhof	15	16
O	Zwenkau- Großdalzig	.	.
P	Großdeuben	.	.
Q	Petergrube	.	.
R	Hopfgarten	.	.
S	Tautenhain	.	.
T	Bennewitz	.	.

0 5 10 15 20 km

N

Datengrundlage:
Geobasisdaten 2018 © LK Leipzig Vermessungsamt
Nahverkehrsplan ZVNL 2017 - 2022

Stand: Januar 2019

MDV

ANLAGE 19: VERKEHRSNACHFRAGE UND BEFÖRDERUNGSSTRÖME

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

1 Grundlagen

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

Die Angaben zur derzeitigen Verkehrsnachfrage basieren auf folgender Grundlage:

- SPNV (Basis Zähldaten: Aufgabenträger ZVNL)
- ÖSPV (Basis Zähldaten AFZ: Regionalbus Leipzig, THÜSAC, LVB)
- MIV (Basis Verkehrsmodell des MDV)

2 Schienenpersonennahverkehr

Für detaillierte Informationen zur Verkehrsnachfrage im SPNV wird auf den Nahverkehrsplan des ZVNL verwiesen. Eine Übersicht zur Nachfrage im SPNV liefert die ABBILDUNG A19-1 (Basis: ZVNL).

Die am stärksten frequentierten Streckenquerschnitte sind:

- (Leipzig) – Kreisgrenze – Borsdorf (10.800 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Kreisgrenze - Markkleeberg Nord (9.800 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Kreisgrenze – Großpösna (4.200 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Kreisgrenze – Markranstädt (2.800 Fahrgäste/Werktag)
- Borsdorf – Beucha (2.700 Fahrgäste/ Werktag)

Abbildung A19-1: SPNV-Nachfrage im Gebiet des Landkreises Leipzig

25.01.2019

ZVNL Querschnittsbelegung SPNV im Landkreis Leipzig

Kalenderjahr 2017 | Montag-Freitag | SMWA

Linie / Streckenabschnitt		Querschnitt [Personen pro Tag]
RB 113, RE 6		
Kreisgrenze	Narsdorf	2.835
Narsdorf	Geithain	2.954
Geithain	Tautenhain	3.418
Tautenhain	Hopfgarten (Sachs)	3.426
Hopfgarten (Sachs)	Bad Lausick	3.430
Bad Lausick	Lauterbach-Steinbach	3.865
Lauterbach-Steinbach	Otterwisch	3.884
Otterwisch	Belgershain	3.957
Belgershain	Oberholz	4.037
Oberholz	Großpösna	4.128
Großpösna	Kreisgrenze	4.161
S 3, S 5, S 5x		
Kreisgrenze	Regis-Breitingen	3.102
Regis-Breitingen	Deutzen	3.234
Deutzen	Neukieritzsch	3.296
Neukieritzsch	Böhlen Werke	5.825
Böhlen Werke	Böhlen (b Leipzig)	5.842
Böhlen (b Leipzig)	Großdeuben	6.843
Großdeuben	Gaschwitz	6.950
Gaschwitz	Markkleeberg-Großstädte	7.113
Markkleeberg-Großstädte	Markkleeberg	7.516
Markkleeberg	Markkleeberg Nord	8.982
Markkleeberg Nord	Kreisgrenze	9.804
EB 22 , EBx 12		
Kreisgrenze	Pegau	1.415
Pegau	Zwenkau-Großdalzig	1.780
Zwenkau-Großdalzig	Kreisgrenze	1.841

Linie / Streckenabschnitt		Querschnitt [Personen pro Tag]
S 3		
Geithain	Frohburg	408
Frohburg	Neukirchen-Wyhra	584
Neukirchen-Wyhra	Petergrube	626
Petergrube	Borna (b Leipzig)	657
Borna (b Leipzig)	Lobstädt	1.939
Lobstädt	Neukieritzsch	2.010
RB 110		
Kreisgrenze	Tanndorf	474
Tanndorf	Großbothen	542
Großbothen	Grimma ob Bf	617
Grimma ob Bf	Großsteinberg	1.780
Großsteinberg	Naunhof	1.865
Naunhof	Beucha	2.283
Beucha	Borsdorf (Sachs)	2.681
S 4, RE 50		
Kreisgrenze	Kühren	4.131
Kühren	Wurzen	4.247
Wurzen	Bennewitz	5.911
Bennewitz	Altenbach	6.170
Altenbach	Machern (Sachs)	6.308
Machern (Sachs)	Gerichshain	6.834
Gerichshain	Borsdorf (Sachs)	7.341
Borsdorf (Sachs)	Kreisgrenze	10.843
RE 17, SE 15		
Kreisgrenze	Großlehna	2.405
Großlehna	Markranstädt	2.561
Markranstädt	Kreisgrenze	2.786

Quelle: ZVNL, Bezugsjahr: 2017.

Auf Basis des beim MDV vorliegenden integrierten Verkehrsmodells kann zur Einschätzung der Bedeutung des SPNV für den Landkreis angenommen werden, dass ca. 20 % der SPNV-Nutzer innerhalb des Landkreises Leipzig fahren, d. h. ca. 80 % fahren über die Kreisgrenze hinaus, vor allem in Richtung der Oberzentren Leipzig, Chemnitz, Dresden und Halle (Saale). Demnach werden mit dem SPNV im Bereich des Landkreises Leipzig im Mittel werktäglich ca. 22.000 Personenfahrten durchgeführt. Dies entspricht ca. 7,26 Mio. beförderten Personen jährlich.

Anzumerken ist, dass die Bedeutung des SPNV in Landkreis Leipzig im Zeitraum seit der Erstellung des zurückliegenden Nahverkehrsplans erheblich an Bedeutung gewonnen hat. Der Zuwachs nach gezählten Ein- und Aussteigern liegt für Werktage bei ca. 38 %. In erster Linie ist hierfür das stark verbesserte Verkehrsangebot mit Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig und des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Dezember 2013 als Ursache zu nennen.

Innerhalb des Landkreises Leipzig werden insgesamt 44 SPNV Zugangsstellen bedient. Deren Bedeutung ist anhand der im Jahr 2017 realisierten Verkehrsnachfrage (Ein- und Aussteiger je Werktag) der nachfolgenden TABELLE A19-1 zu entnehmen:

Tabelle A19-1: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen

Station	Ein- + Aussteiger: *Summe, Werktag*		Station	Ein- + Aussteiger: *Summe, Werktag*	
	Jahr 2006	*Jahr 2017*		*Jahr 2006*	*Jahr 2017*
Altenbach	190	241	Großsteinberg	170	182
Bad Lausick	530	894	Hopfgarten	30	16
Belgershain	50	91	Kühren	90	177
Bennewitz	290	359	Lauterbach-Steinbach	30	27
Beucha	630	645	Lobstädt	240	293
Beucha Ost	60	-	Machern	650	806
Böhlen	1.100	1.617	Markkleeberg	1.300	2.548
Böhlen Werke	60	67	Markkleeberg Nord	-	1.130
Borna	1.700	1.819	Markkleeberg Großstädteln	400	568
Borsdorf	1.400	2.212	Markranstädt	320	624
Brandis	450	-	Narsdorf	140	176
Deutzen	140	124	Naunhof	700	823
Frohburg	200	315	Neukieritzsch	510	1.028
Gaschwitz	280	251	Neukirchen-Wyhra	50	77
Geithain	780	1.125	Oberholz	70	110
Gerichshain	400	735	Otterwisch	100	102
Grimma	1.100	1.404	Pegau	380	523
Großdalzig	50	125	Petergrube	40	62
Großbothen	160	93	Regis-Breitingen	350	239
Großdeuben	310	277	Tanndorf	130	94
Großlehna	240	176	Tautenhain	10	15
Großpösna	30	40	Wurzen	1800	2.134
			Summe	**17.660**	**24.364**

Quelle: ZVNL Nahverkehrsplan 2008 und ZVNL, Stand 2019.

3 Regionaler und städtischer Busverkehr

Die Analyse der realisierten Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV erfolgt auf Basis linienbezogener Zähldaten der Verkehrsunternehmen. Die Daten beziehen sich auf den Erhebungszeitraum 2017/18.

Tabelle A19-2: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr (Linienbeförderungsfälle) je Verkehrsunternehmen im Landkreis Leipzig (Bezugszeitraum 2017/18)

Verkehrsunternehmen	Regionalbus Leipzig	THÜSAC	LVB	Summe
Beförderte Personen/a	3.800.000	1.200.000	1.800.000	**6.800.000**

Quelle: Verkehrsunternehmen LK Leipzig.

Die bedeutenden Nachfrageströme werden im Umfeld der Zentralen Orte sowie im Zulauf auf das Oberzentrum Leipzig festgestellt. Hohe Bedeutung haben darüber hinaus die Stadtverkehre in den Mittelzentren (Ausnahme Wurzen) wie die Aufstellung der 20 nachfragestärksten Linien verdeutlicht:

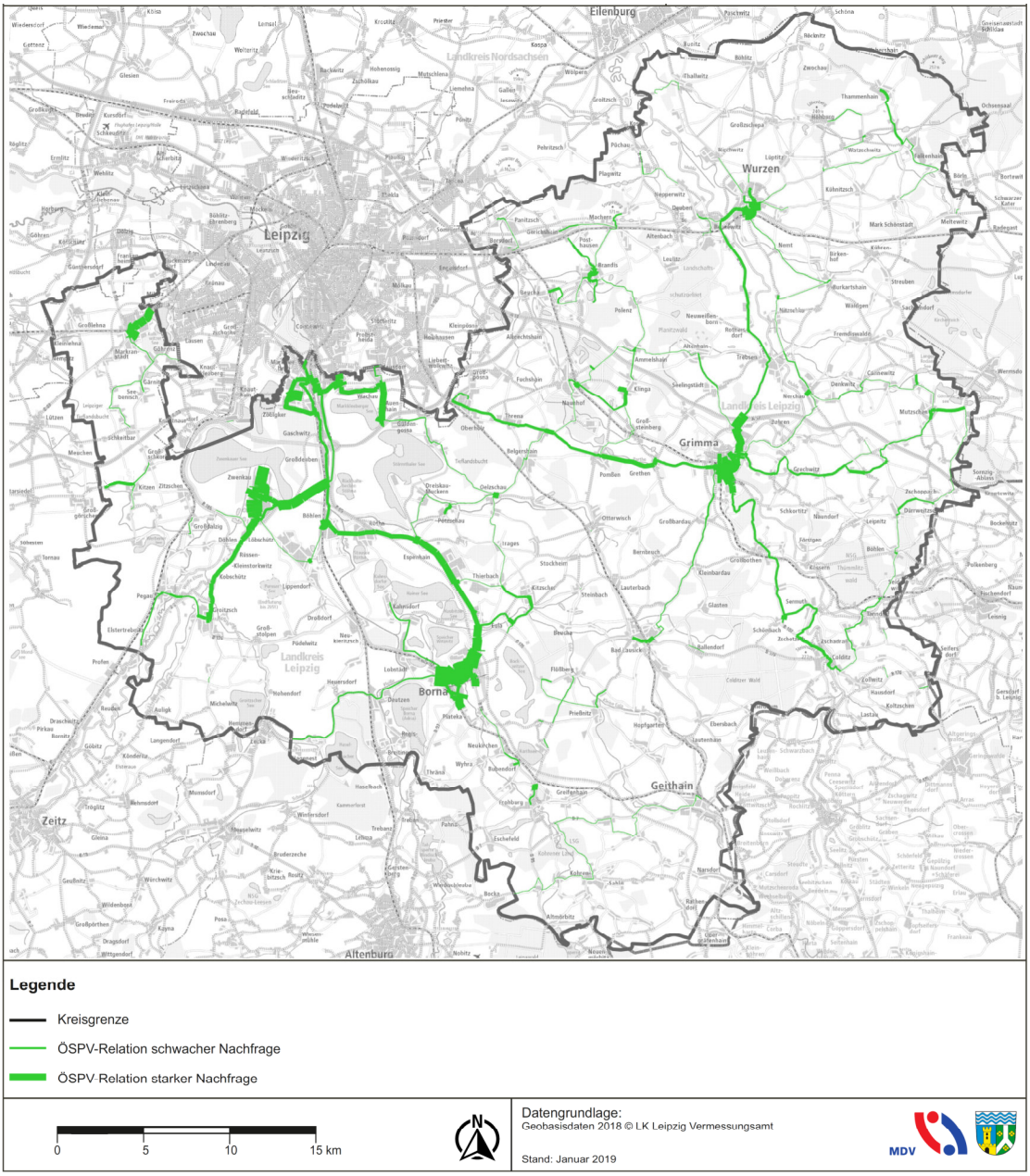
Tabelle A19-3: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage der nachfragestärksten Buslinien im Landkreis Leipzig (Bezugszeitraum 2017/18)

Rang	Linie	Netz	Relation	Linienbeförderungsfälle/a
1	70	Stadtverkehr	Markkleeberg (– Leipzig)	660.000
2	65	PlusBus	Linienast Markranstädt (– Leipzig-Grünau)	512.000
3	65	PlusBus	Linienast Markkleeberg (– Leipzig-Großzschocher)	260.000
4	106	(Stadtverkehr)	Böhlen – Markkleeberg (– Leipzig)	251.000
5	Borna B	Stadtverkehr	Borna Bahnhof – Heinrich-Heine-Straße	194.000
6	107	PlusBus	Zwenkau – Markkleeberg (– Leipzig)	178.000
7	Borna A	Stadtverkehr	Borna Bahnhof – Gnandorf	174.000
8	690	PlusBus	Grimma (– Leipzig)	173.000
9	101	PlusBus	Borna – Rötha – Zwenkau	170.000
10	Grimma A	Stadtverkehr	Harthgrund – Bahnhof – Hohnstädt	164.000
11	619	PlusBus	Grimma – Großbothen – Colditz	146.000
12	276	PlusBus	Borna – Kitzscher – Espenhain	146.000
13	693	PlusBus	Grimma – Trebsen – Wurzen	145.000
14	75		Naunhof – Großpösna (– Leipzig)	124.000
15	271		Borna – Neukieritzsch – Groitzsch – Pegau	122.000
16	689	PlusBus	Beucha – Brandis – Gerichshain	122.000
17	258	PlusBus	Borna – Regis-Breitingen (– Lucka)	121.000
18	124		Elstertrebnitz – Pegau – Groitzsch – Zwenkau	118.000
19	630	PlusBus	Grimma – Mutzschen (– Wermsdorf)	110.000
20	100	PlusBus	Markkleeberg – Zwenkau – Groitzsch	107.000
			Summe	**3.997.000**

Quelle: Verkehrsunternehmen LK Leipzig.

Bis auf wenige Ausnahmen handelt es sich bei den nachfragestärksten Linien um PlusBus-Verkehre bzw. Stadtbuslinien. Mit diesen 20 Linien werden in Summe fast 60 % aller im Busverkehr des Landkreises Leipzig vorhandenen Fahrgäste befördert. Die Zahl der täglich (Schultag) beförderten Fahrgäste liegt bei diesen Linien im Bereich zwischen 400 und 2.500 Personen. Die verbleibenden ca. 40 % der Nachfrage verteilen sich auf die ca. 90 weiteren vorhandenen Linien, wobei die Spannbreite zwischen 1.000 und 96.000 beförderten Personen im Jahr (entsprechend ca. 4 und 400 Personen pro Schultag) liegt. Einen Überblick über die durch die nachfragestärksten Linien des ÖSPV bedienten Korridore zeigt KARTE A19-2.

Karte A19-2: ÖSPV-Nachfrage im Gebiet des Landkreises Leipzig



Quelle: Verkehrsmodell des MDV

4 Straßenbahnverkehr (TRAM)

Im Landkreis Leipzig besteht folgende Straßenbahnverbindung:

- Linie 11: (Schkeuditz – Leipzig-Dölitz -) Landkreisgrenze – Markkleeberg Ost

Auf dieser Linie werden innerhalb des Gebiets des Landkreises Leipzig insgesamt jährlich ca. 380.000 Personen befördert. Unter Berücksichtigung des eher kurzen Linienabschnitts (nur 2 Haltestellen) verdeutlicht diese Zahl die vergleichsweise hohe Bedeutung der Straßenbahn innerhalb des straßengebundenen ÖPNV des Landkreises.

5 Schülerbeförderungsströme

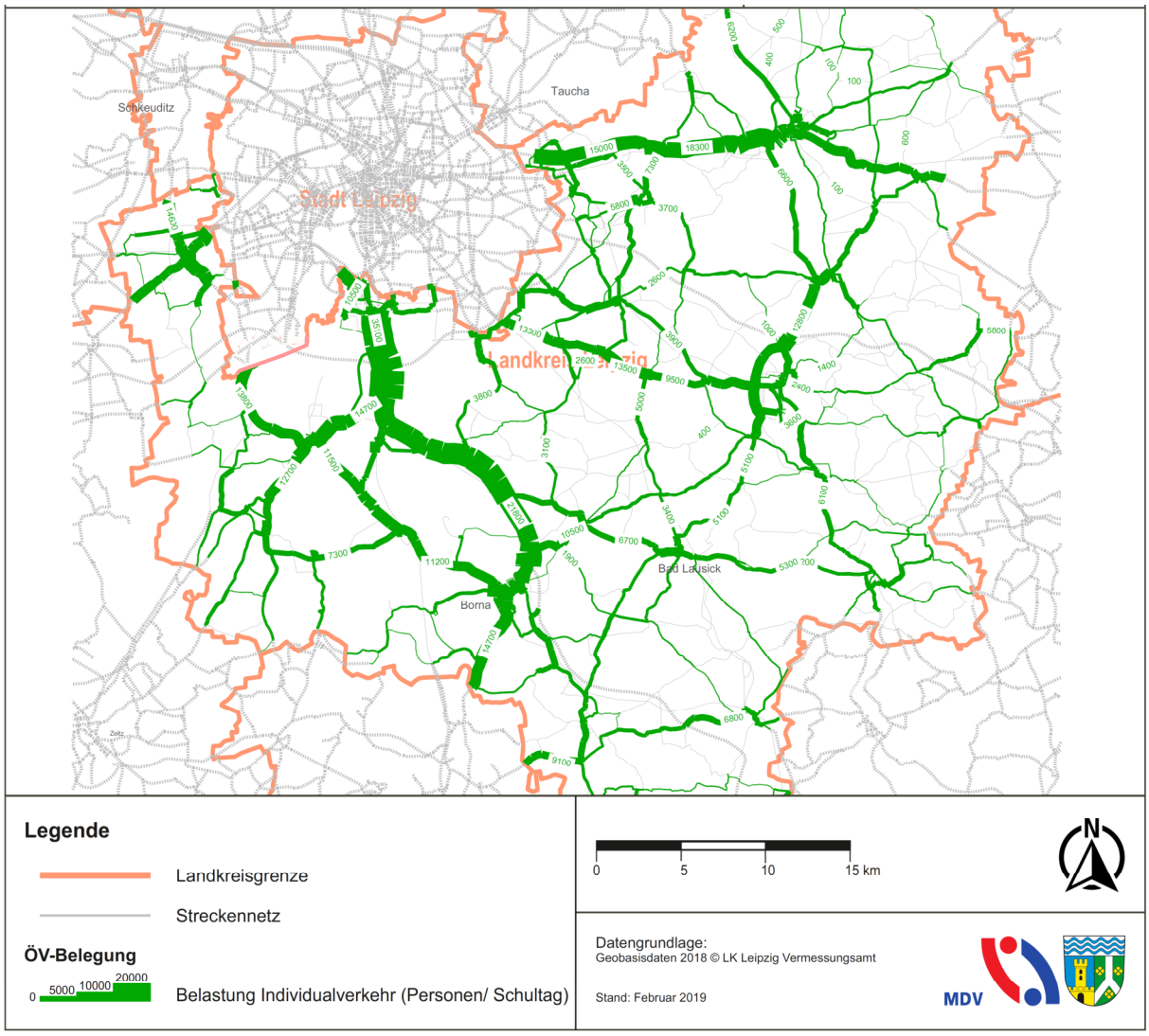
Im regionalen ÖPNV ist nach wie vor ein Großteil der Nachfrage auf die Schülerbeförderung zurückzuführen. Die Rahmenbedingungen und Anspruchsberechtigungen zur Teilnahme an der Schülerbeförderung im Landkreis Leipzig werden durch die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig vom 04.02.2009 i.d.F. der 2. Änderung von 29.02.2012 (Schülerbeförderungssatzung) geregelt.

Im Schuljahr 2018/19 lag die Zahl der Schüler, die im Landkreis Schulen besuchen bei ca. 26.700. Über eine Anspruchsberechtigung zur Beförderung mittels ÖPNV verfügten in diesem Zeitraum ca. 12.000 Schüler, was einem Anteil von ca. 45 Prozent entspricht.

6 Motorisierter Individualverkehr

Die nachfolgend dargestellten Auswertungen zum motorisierten Individualverkehr (Pkw-Nutzung) dienen der Orientierung und wurden auf Basis des beim MDV vorhandenen Verkehrsmodells erstellt. Aussagen zum MIV sind im Rahmen des Nahverkehrsplans insofern von Bedeutung, dass derzeit der überwiegende Teil der Wege in der Region unter Nutzung eines Pkw zurückgelegt wird. Somit wird auf dieser Basis die Bestimmung der Hauptverkehrsachsen mit bestehenden Verlagerungspotenzialen auf den öffentlichen Personennahverkehr möglich. Die KARTE A19-3 verdeutlicht die Hauptachsen des MIV im Landkreis Leipzig. Die größtenteils überregionalen Verkehrsströme im Zuge der Bundesautobahnen A 14, A38 und A 72 werden dabei nicht berücksichtigt.

Karte A19-3: Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Verkehr)



Quelle: Verkehrsmodell des MDV

Es verbleiben somit als Hauptverkehrsachsen insbesondere die Korridore:

- (Leipzig -) Abzweig B 2 / B 95 und weiter Richtung Borna sowie Groitzsch/ Pegau
- (Leipzig -) Wurzen (B 6)
- (Leipzig -) Grimma (S38)
- Grimma – Wurzen (B107)
- Borna – Zwenkau (B176/ B2)
- Raum Markranstädt (B 87 / B 186)
- Wurzen (- Oschatz) (S38)

Es ergeben sich in vielen Fällen Übereinstimmungen mit den Hauptachsen des regionalen Bus- bzw. Schienenverkehrs (s. o.).

Die Abschätzung mittels Verkehrsmodell zeigt, dass werktäglich in Summe in den Städten und Gemeinden des Landkreises Leipzig jeweils ca. 411.000 Pkw-Fahrten bzw. Mitfahrten beginnen bzw. enden. Bei ca. 2/3 der Pkw-Nutzer liegen sowohl Start- als auch Zielort innerhalb des Landkreises Leipzig. Annähernd 18 Prozent der Pkw-Fahrten/Mitfahrten beginnen bzw. enden dabei im Oberzentrum Leipzig. Nur rund 15 Prozent der Fahrten beginnen bzw. enden in benachbarten Landkreisen.

ANLAGE 20: TARIF

Im Landkreis Leipzig gilt für den ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Die Menschen im Landkreis haben die Möglichkeit mittels ÖPNV ein integriertes und umfassendes Verkehrssystem:

- mit verschiedenen Verkehrsmittel (Bus, Tram, Zug, S-Bahn) mit nur einem Ticket jederzeit kombinierbar zu nutzen und
- den Burgenlandkreis, Saalekreis, Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen, Landkreis Altenburger Land sowie die Städte Halle (Saale) und Leipzig mit nur einer Fahrkarte zu bereisen, sowie
- in den Landkreisen Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld sowie der Stadt Dessau-Rosslau mit dem SPNV zu fahren.

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

1 Tarifsystem im MDV

Das Verbundgebiet des MDV besteht aus insgesamt 61 nummerierten Tarifzonen. Zudem gibt es in bestimmten Städten lokale Stadtverkehrsangebote innerhalb gesonderter Tarifzonen. Jede Tarifzone entspricht einer Preisstufe. Der Fahrpreis ergibt sich prinzipiell aus der Anzahl der Tarifzonen, die ein Fahrgast durchfährt. Der Tarifzonenplan kann im Internet jederzeit abgerufen werden (*www.mdv.de*).

Zudem stehen den Kunden des ÖPNV vielfältige Produkte von Tickets und Abonnements zum Kauf zur Verfügung, um ein passendes Angebot für die individuellen Reiseanforderungen bzw. verschiedenen Nutzergruppen zu ermöglichen. Insbesondere für Kinder, Schüler, Auszubildende und Studierende sowie Senioren und Berufspendler gibt es Ermäßigungen von Tickets.

Grundsätzlich gilt innerhalb des MDV, dass nicht eingeschulte Kinder bis einschließlich des 8. Geburtstages und eingeschulte Kinder bis einschließlich des 6. Geburtstages kostenlos befördert werden. Für Kinder von sechs bis einschließlich des 15. Geburtstages werden ermäßigte Fahrkarten angeboten. Kinderwagen und Rollstühle werden generell unentgeltlich

mitgenommen. Fahrräder werden im gesamten Verbundgebiet in den Zügen des Nahverkehrs sowie in Bussen und Straßenbahnen im Saalekreis und Burgenlandkreis bei vorhandener Platzkapazität unentgeltlich mitgenommen. Die DB-Ländertickets Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen werden im ÖPNV des MDV anerkannt.

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

2 Tarifliche Besonderheiten und Sonderregelungen im Landkreis Leipzig

Der ÖPNV im Landkreis Leipzig ist in 13 Tarifzonen untergliedert, wovon teilweise Tarifzonen Kreisgrenzen übergreifend auch Teile andere Landkreise mit umfassen. Zusätzlich gibt es in Borna, Colditz, Grimma und Wurzen Stadtbusverkehre für die eigene Stadtverkehrstarife gelten. Seit Dezember 2019 bestehen zudem in Bad Lausick und Brandis Stadtverkehrstarife.

Im Landkreis Leipzig besteht für den täglichen Schulweg der Schüler die Möglichkeit, die SchülerRegional- und SchülerZeitKarte des MDV sowie alternativ einen Schülerzeitfahrausweis (gilt nur auf LVB-Linien) zu nutzen. In Abhängigkeit von den Kriterien der Schülerbeförderungssatzung (z.B. Schulwegentfernung) werden die Kosten für diese Fahrausweise in der Regel durch den Landkreis maßgeblich finanziert. Die SchülerRegional- und SchülerZeitKarte können für den Freizeitverkehr durch die SchülerRegioFlat erweitert werden. Diese ist innerhalb ihrer zeitlichen Gültigkeit für das gesamte Verbundgebiet nutzbar.

Eine Extrakarte in der erforderlichen Preisstufe ist im Landkreis Leipzig für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen erforderlich.

ANLAGE 21: KUNDENINFORMATION UND VERTRIEB

Neben der Angebotsgestaltung, den Tarifangeboten und der Durchführung von Fahrten gehört die Kundeninformation und -betreuung zum Kerngeschäft aller Akteure des ÖPNVs[1]. Eine einfache und intuitive Verständlichkeit des ÖPNV-Systems verringert Zugangsbarrieren und ermöglicht die Nutzung durch Fahrgäste und potenzielle Fahrgäste. Aus diesen Gründen ist die Qualität von Information und Service im ÖPNV ständig an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

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

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

Grundsätzlich werden alle Informationen analog bzw. digital bereitgestellt und nach dem Bedarf der unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtet. Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit der Informations- und Kommunikationsmedien wird auf KAPITEL 3.12.2 und 4.5. verwiesen.

1 Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure

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

[1] Als Akteure des ÖPNVs haben in diesem Zusammenhang insbesondere der Landkreis Leipzig, die Verkehrsunternehmen, der MDV und der ZVNL die Belange der Kundeninformation zu berücksichtigen. Zudem sind weitere Akteure für diese Aufgaben zu sensibilisieren.

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

2 Fahrplaninformation

Wichtigste Aufgabe der Kundeninformation ist die Bereitstellung der jeweiligen Linienfahrpläne. Im Landkreis Leipzig und dem gesamten Verkehrsverbund haben sich zur Fahrplaninformation vielfältige Möglichkeiten etabliert. Neben den klassischen Informationsprodukten wie der persönlichen Beratung und dem Verteilen von Druckerzeugnissen werden Informationen verstärkt auch digital bereitgestellt (siehe TABELLE A21-1).

Die verbundweit einheitlich gestalteten und jährlich aktualisierten Fahrplanbücher enthalten:

- Fahrplantabellen,
- Angaben zu Ansprechpartnern und Servicestellen,
- Übersichtspläne, Liniennetzpläne, Tarifzonenplan,
- Hinweise zu Änderungen im Bahn- und Busverkehr,
- Auszüge aus den Tarifbestimmungen.

Die Informationsangebote zu den Fahrplänen werden derzeit durch die Verkehrsunternehmen und den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bereitgestellt. Die folgende TABELLE A21-1 zeigt die wesentlichsten Informationsprodukte für den ÖSPV im Landkreis Leipzig:

Tabelle A21-1: Fahrplaninformationsprodukte im Landkreis Leipzig

Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung
Fahrplanbuch *jährlich*	Druckerzeugnis	u.a. • Fahrpläne aller Linien nach Landkreisen • Übergangsstellen zum SPNV • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren	MDV, *in Kooperation mit den Verkehrs-unternehmen*	*Auflage für LK Leipzig:* *2015* 6.000 *2016* 6.500 *2017* 7.200 2018 7.000
Pocketpläne		• Fahrplan je Linie • Pocketpläne PlusBus	MDV, *in Kooperation mit den Verkehrs-unternehmen*	*Auflage für LK Leipzig:* *2015* 15.150 *2016* 8.100 *2017* 19.900 2018 12.900
Aushang am Haltestellenmast		• Fahrplan aller Linien der jeweiligen Halte-stelle	Verkehrs-unternehmen	*ca. 2.000*
Aushang in Fahrzeugen und Haltestellen		• Liniennetzpläne und Tarifaushänge	MDV, *in Kooperation mit den Verkehrs-unternehmen*	*Auflage für LK Leipzig:* *2015* 900 *2016* 900 *2017* 850 2018 800
www.mdv.de *(Internetseite)*	Digitale und mobile Information	u.a. • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarife • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren • Fahrplanabweichungen im ÖPNV • Freizeitportal	MDV *in Kooperation mit den Verkehrs-unternehmen*	Aufrufe, gesamt: *2015* **909.000** *2016* **2,4 Mio.** *2017* **2,4 Mio.** 2018 **2,3 Mio-**
easy.Go/ MOOVME *(Smartphone-App)*		• Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Fahrplanabweichungen im ÖPNV • Ticketvertrieb	MDV, LVB, DB Regio, HAVAG	aktive Nutzer: *2015* **696.640.** *2016* **548.068** *2017* **707.902** 2018 **871.235** Ticketverkäufe: *2015* **628.066** *2016* **631.127** *2017* **797.129** 2018 **969.781** abgeforderte Auskünfte: *2015* **28 Mio.** *2016* **33 Mio.** *2017* **39 Mio.** 2018 **53 Mio.**
www.insa.de *(Internetseite)*		u.a. • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren • Fahrplanabweichungen	NASA	*Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden*

Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung
INSA App/ DB Navigator App	Digitale und mobile Information	• Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen	NASA / DB	*Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden*
Internetseiten der Verkehrsunternehmen		• Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Hinweise zu Änderungen im Busverkehr • ggf. Ticket-Online-Shops (HAVAG, LVB)	Verkehrsunternehmen	*z.B. regionalbusleipzig.de: Nutzer* *2016* **51.000** *2017* **52.500** *2018* **63.600**
E-Mail/ Kontaktformular		• individuelle Auskünfte auf Anfrage • Beschwerdemanagement	MDV, NASA, Verkehrsunternehmen	Anfragen, MDV: *2015* **1.500** *2016* **1.600** *2017* **1.800** 2018 **2.300**
MDV- Infotelefon *0341 – 91 35 35 91 (Ortstarif)*	Persönliche Beratung	• persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen • Beschwerdemanagement	MDV	Anrufe, gesamt: *2015* **14.400** *2016* **14.400** *2017* **16.000** 2018 **19.400**
MDV- Infomobil *(mobile Beratung)*		• persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen • Beschwerdemanagement • Informationen zu neuen Verkehrsnetzen • Informationen zu Freizeitprogramm „Ausgeflogen“	MDV	Einsatztage im LK Leipzig *2015* 24 *2016* 44 *2017* 42 2018 41
Fahrpersonale und Servicestellen		• persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen • Beschwerdemanagement	Verkehrsunternehmen	*THÜSAC:* *Standkasse Borna* *Bahnhofstraße 73, 04552 Borna* *Regionalbus Leipzig:* *Kundencenter Regionalbus Leipzig GmbH* *Leipziger Str. 79, 04828 Bennewitz*
Kontakt-Telefon *der Verkehrsunternehmen*			Verkehrsunternehmen	*THÜSAC: 03447 8503* *Regionalbus Leipzig: 03425 898989*

3 Vertriebswege

Der Vertrieb von Fahrausweisen für den ÖPNV ist durch vielfältige Wege für die Kunden möglich. Insgesamt gibt es im MDV sieben verschiedene Möglichkeiten ein ÖPNV-Ticket zu erwerben. Folgende Varianten zum Fahrscheinkauf stehen zur Verfügung:

- Erwerb beim Fahrpersonal des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus)
- Stationäre Verkaufsstellen (Kundencenter/ Servicecenter)
- Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge)
- Vertriebspartner (z.B. Reisebüros)
- MDV-Infomobil
- Online-Shops (LVB, HAVAG) sowie
- Handy-App (easy.GO)

4 Kundenservice und Beschwerdemanagement

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

5 Image- und Kampagnenarbeit

Der ÖPNV leistet wichtige Beiträge zur Stadt- bzw. Regionalentwicklung, zur gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und zum Klima- und Umweltschutz. Aus diesem Grund wird von den Akteuren des ÖPNV im Landkreis Leipzig eine Image- und Kampagnenarbeit geleistet, die für den Zeitraum ab 2015 in folgender Übersicht auszugsweise dargestellt ist:

Tabelle A21-2: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Landkreis Leipzig

Allgemeine Informationen	**Mehrsprachige Informationen zum ÖPNV**				Akteure: MDV Laufzeit: 2016
	Flyer	5.000		Ergänzung MDV-Webseite	
	Hin&Weg: Themenschwerpunkte aus LK Leipzig und weiteren LK				Akteure: LK Leipzig, MDV, VU Laufzeit: laufend
	Magazin	220.000 Expl./ Ausgabe; 3-4 Ausgaben/ Jahr			
	MDV-Freizeitprogramm „Ausgeflogen“				Akteure: MDV, DB, ZVNL Laufzeit: laufend
	Broschüre	*2015* 18.000 *2016* 11.000 *2017* 15.000 2018 15.000		online Freizeitportal Promotion	
Themenspezifische Informationen	**Vermarktungskonzept: Haltestelle Frohburg Markt**				Akteure: LK Leipzig, THÜSAC, MDV Laufzeit: 2017
	Flyer	500		Plakate	25
	Vermarktungskonzept: neues Busnetz Frohburg/ Geithain				Akteure: LK Leipzig, THÜSAC, MDV MDV Laufzeit: 2018
	Flyer	17.000		Plakate	600
	Fahrplanflyer Stadtbus Borna				Akteure: THÜSAC Laufzeit: laufend
	Flyer p.a.	500			
	Vermarktung ÖPNV-Konzept Markkleeberg				Akteure: LK Leipzig, MDV, Stadt Markkleeberg Laufzeit: 2015-2017
	Flyer	35.000		Promotiontage	1 Tag
	Pocketplan: 106	18.000		Werbeartikel	3.000 Artikel
	Plakate (diverse)	900		Online-Marketing	diverse Anzeigen
	Redaktionelle Beiträge	diverse Printmedien (ca. 6 Medien)		Beitrag TV	Video-Clip von RL
	Fahrzeugbeklebung	1 Bus		Ergänzung MDV-Webseite	Klicks: *2015* 741 *2016* 3.638 *2017* 1.786
	Vermarktung Muldental in Fahrt				Akteure: LK Leipzig, MDV, RL, ZVNL Laufzeit: 2016-2018
	Flyer (diverse)	94.000		Fahrzeugbeklebung	3 Busse
	Aktionshefte	4.500		Werbeartikel	15.330 diverse Artikel
	Pocketpläne (diverse)	12.000		Promotiontage öffenl. Veranst	7 Veranstaltungen + diverse Bürgerver-anst.
	Plakate (diverse)	2.220		Online-Marketing	diverse Anzeigen
	City Cards (Postkarte)	10.000		Beitrag TV	z.B. Video-Clip von RL (Facebook: 4.100 Likes)
	Redaktionelle Beiträge	diverse Printmedien (ca. 23 Medien)		Ergänzung MDV-Webseite	Klicks: *2016* 1.967 *2017* 9.618 *2018* 1.236
	Vermarktung Neuseenland in Fahrt				Akteure: LK Leipzig, MDV, RL, Leipzig Tourismus und Marketing GmbH Laufzeit: 2018
	Heft: “Auf ins Neuseenland”	30.000		Promotiontage öffenl. Veranst.	2 Tag 2 Veranstaltungen
	Plakate (diverse)	715		Online-Marketing	diverse Anzeigen
	City Cards (Postkarte)	20.000		Beitrag TV	Video-Clip von RL TV (Facebook: 3.200 Likes)
	Redaktionelle Beiträge	diverse Printmedien (ca. 14 Medien)		Ergänzung MDV-Webseite	Klicks: 395
	Fahrzeugbeklebung	2 Busse			

ANLAGE 22: INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE

Die Verkehrsinfrastruktur für den ÖSPV im Landkreis Leipzig umfasst neben Straßen, Gleisanlagen für den Straßenbahnbetrieb auch Haltestellen und Betriebshöfe. Bei den öffentlichen Straßen richtet sich die Verantwortung für deren Unterhalt nach der Baulastträgerschaft, die nur bei den Kreisstraßen beim Landkreis Leipzig liegt. Die Gleisanlagen der Straßenbahn werden durch die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH errichtet und betrieben. Die Verantwortung für Bau und Unterhaltung von Haltestellen (z.B. Zuwegung, Wartebereiche) liegt bei den Kommunen. Die Verkehrsunternehmen sind für das Haltestellenschild, den Haltestellenmast sowie die Aushangfahrpläne verantwortlich. Die Betriebshöfe sind Eigentum der Verkehrsunternehmen. Eine Übersicht zur Anzahl der regelmäßig bedienten Haltestellen[1] pro Kommune findet sich in folgender TABELLE A22-1.

Tabelle A22-1: bediente ÖSPV-Haltestellen nach Kommunen

Kommune	Anzahl	Kommune	Anzahl	Kommune	Anzahl
Bad Lausick	44	Geithain	37	Neukieritzsch	29
Belgershain	12	Grimma	160	Otterwisch	9
Bennewitz	23	Groitzsch	39	Parthenstein	16
Böhlen	18	Großpösna	25	Pegau	27
Borna	60	Kitzscher	14	Regis-Breitingen	12
Borsdorf	25	Lossatal	29	Rötha	21
Brandis	45	Machern	15	Thallwitz	23
Colditz	47	Markkleeberg	56	Trebsen/Mulde	16
Elstertrebnitz	5	Markranstädt	56	Wurzen	60
Frohburg	69	Naunhof	35	Zwenkau	29
				Summe	**1.056**

Die im Landkreis Leipzig ansässigen Unternehmen unterhalten 207 Fahrzeuge für den Öffentlichen Personennahverkehr. Zudem werden für den ÖSPV weitere 42 Fahrzeuge durch Subunternehmer eingesetzt. Eine Übersicht und Charakterisierung der Fahrzeuge nach Verkehrsunternehmen findet sich in der folgenden TABELLE A22-2.

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

Tabelle A22-2: Fahrzeugbestand des ÖSPV im Landkreis Leipzig

VU: Verkehrsunternehmen Sub: Subunternehmen		Regionalbus Leipzig			THÜSAC			Gesamt
		VU	Sub	Gesamt	VU	Sub	Gesamt	
Anzahl der Fahrzeuge		156	25	181	51	17	68	249
Durchschnittsalter in Jahre (Stand: 07/2020)		7,4	10,1	7,8	7,5	6,1	7,1	7,5
Bauweise	Niederflur	121	10	131	42	-	42	173
	Hochboden	35	15	50	9	2	11	61
Fahrzeuglängen	≤8 m	19	-	19	2	17	19	38
	9-12 m	102	25	127	49	-	49	176
	13-18 m	35	-	35	-	-	-	35
Sitzplätze (Wertebereich)	Buslänge: ≤8m	15-20	-	15-20	13-16	8-19	8-19	8-20
	Buslänge: 9-12m	21-55	22-55	21-55	33-55	-	33-55	21-55
	Buslänge: 13-18m	56-72	-	56-72	-	-	-	56-72
	∅ Anzahl Sitzplätzen	43	47	43	43	9	35	39
Stehplätze (Wertebereich)	Buslänge: ≤8m	5-19	-	5-19	11-14	0-5	0-14	0-19
	Buslänge: 9-12m	16-77	9-50	9-77	34-53	-	34-53	9-77
	Buslänge: 13-18m	29-70	-	29-70	-	-	-	29-70
	∅ Anzahl an Stehplätzen	39	31	38	38	0	28	33
Erstzulassung	ab Jahr 2008	114	15	129	41	16	57	186
	ab Jahr 2015	67	6	73	27	7	34	107
Fahrradmitnahme*	keine Mitnahmemöglichkeit	35	15	50	-	-	-	50
	Mitnahmöglichkeit ≤ 2	121	10	131	-	-	-	131
Fahrkartenvertrieb	Zahltischequipment	156	25	181	51	-	51	232
	Bordrechner (inkl. RBL)	156	25	181	51	-	51	232
Antriebsart	Dieselmotor	156	25	181	51	17	68	249
	Hybrid	-	-	-	-	-	-	-
	Elektro	-	-	-	-	-	-	-
Schadstoffklasse	Euro I	-	2	2	-	-	-	2
	Euro II	7	2	9	-	-	-	9
	Euro III	21	4	25	8	-	8	33
	Euro IV	30	2	32	6	7	13	45
	Euro V	3	2	5	-	4	4	9
	Euro VI	77	10	87	25	6	31	118
	EEV	18	3	21	12	-	12	33

* Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme hängt von der betrieblichen Auslastung der Fahrzeuge ab. Das Buspersonal entscheidet situativ, ob weniger oder keine Fahrräder mitgenommen werden können.
Quelle: Verkehrsunternehmen Landkreis Leipzig, 07/2020.

Zum Zeitpunkt der Analyse waren ca. 70 % der Fahrzeuge in Niederflur-Ausstattung im Einsatz und fast 43 % der Fahrzeuge waren maximal 5 Jahre alt (inkl. Fahrzeuge von Subunternehmern). Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit des eingesetzten Fuhrparks wird auf KAPITEL 3.11.1. und 4.5 verwiesen.

ANLAGE 23: BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Vor dem Hintergrund der Gewinnung und Sicherung an Fachkräften und Auszubildenden in ländlichen Räumen widmet sich das im Rahmen der Fachkräfteallianz des Landkreises Leipzig und durch die Sächsische Aufbaubank geförderte Projekt „Betriebe in Fahrt“ dem Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Mit Hilfe dieser strategischen Planungsmethode soll eine umwelt- und sozialorientierte Gestaltung der Verkehre von Gewerbegebieten und Unternehmen angeregt werden. Dadurch wird eine Mobilität gewährleistet, die sich nicht ausschließlich auf die Nutzung des eigenen PKWs konzentriert, sondern Mitarbeitern, Kunden oder Besuchern auch alternative Optionen (Fuß, Rad, ÖPNV, CarSharing, Mitfahrzentralen etc.) ermöglicht.

Das im März 2017 gestartete Projekt hat das Ziel, beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) tragfähige Netzwerkstrukturen für Betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Leipzig aufzubauen und langfristig zu implementieren. Dadurch werden einerseits die Wirtschaftsakteure in der Region sensibilisiert sich mit dem Thema Mobilität zu beschäftigen. Andererseits werden Fachkräften gezielt Informationen zu Mobilitätsthemen bereitgestellt, damit diese in die Arbeitswegbetrachtung miteinbezogen werden. Zudem kann das Projekt einen Beitrag leisten, um bestehende bzw. neugeschaffene ÖPNV-Angebote besser zu vermarkten.

Im Verlauf des Projektes erfolgte eine intensive Zusammenarbeit mit Vertretern des Landkreises, der lokalen Wirtschaftsförderungen, von wirtschaftsnahen Verbänden, der Agentur für Arbeit und des kommunalen Jobcenters Landkreis Leipzig sowie der Verkehrsunternehmen. Im Rahmen dieses Netzwerkes wurden die für die Beratung von Gewerbeansiedlungen erforderlichen Instrumente und Vorgehensweisen entwickelt und bei verschiedenen Gewerbestandorten in den Beratungsprozessen genutzt. Einige Mobilitätsmaßnahmen, die dabei mit den Gewerbeansiedlungen erarbeitet wurden, konnten bereits umgesetzt werden wie z. B. ÖPNV-Informationsübersichten für Mitarbeiter, Beachtung der Arbeitszeiten bei der Überplanung des Busangebotes oder die Neueinrichtung von Haltestellen in Gewerbegebieten. Zudem wurde das Thema Fachkräfte und Mobilität bereits auf zahlreichen wirtschaftsnahen Veranstaltungen präsentiert. Um gezielt potenziellen Fachkräften Mobilitätsinformationen bereitzustellen, erfolgte die Teilnahme an Jobmessen und die Schulung von Multiplikatoren (z. B. Arbeitsvermittler). Das Projekt zeigt deutlich, dass ein hohes Interesse der lokalen Wirtschaftsakteure im Landkreis Leipzig am betrieblichen Mobilitätsmanagement besteht. Aus diesem Grund ist eine Fortführung des Projektes nach der zunächst zweijährigen Lauf-

zeit angedacht. Die wichtigsten Meilensteine sind in der nachfolgenden TABELLE A23-1 dargestellt.

Tabelle A23-1: Meilensteine des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Meilensteine	Information
Etablierung eines Akteurs-Netzwerks	18 Partner im Netzwerk (Wirtschaftsinstitutionen, lokale Wirtschaftsförderungen, Verwaltung, VU)
Lokale BMM-Beratungen	11 Beratungen von Gewerbeansiedlungen
Zielgruppenmarketing im Wirtschaftssektor	14 aktive Teilnahmen an wirtschaftsnahen Veranstaltungen 4 Informationsstände auf Fachkräftemessen
Schulung von Multiplikatoren	70 Mitarbeiter des Jobcenters des LK Leipzig und der Arbeitsagentur nahmen an ÖPNV-Schulung teil
Infrastrukturmaßnahmen	Etablierung einer neuer Haltestelle für das Gewerbegebiet
Öffentlichkeitsarbeit	Flyer (Job-Ticket und Projekt: Auflage ca. 1.500), Plakate, Presseartikel (12 Veröffentlichungen zw. 2017-2018), Web-Inhalte
Baukastensystem mit möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität	Einsatz für Beratungsgespräche

Quelle: LRA Landkreis Leipzig und MDV.

ANLAGE 24: ORGANISATION

Die Organisation des ÖPNVs im Landkreis Leipzig lässt sich im Wesentlichen in drei Ebenen strukturieren (siehe ABBILDUNG A24-1). In die Ebene der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds.

Die erste Ebene bildet die Aufgabenträgerschaft. Auf dieser Ebene werden die Organisation und die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt und die entsprechenden Finanzierungsmittel bereitgestellt. Der Landkreis Leipzig ist Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) für das jetzige Bediengebiet der Regionalbus Leipzig GmbH. In dieser Funktion ist er verantwortlich für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNV-Gesetz). Die Regionalbus Leipzig GmbH ist eine 100 prozentige Tochter des Landkreises Leipzig. Für das Bediengebiet der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH und das der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH hat der Landkreis Leipzig die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis Altenburger Land bzw. die Stadt Leipzig im Rahmen von Zweckvereinbarungen abgegeben. Danach ist der Landkreis Leipzig für die Planung und Finanzierung dieser Linien zuständig. Im Busverkehr ist für das Bediengebiet der Leipziger Verkehrsbetriebe der Landkreis Leipzig für die Finanzierung der auf dem Territorium des Landkreises Leipzig liegenden Linienabschnitte zuständig, nicht jedoch für die Planung. Gemäß § 4 der Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis Leipzig und der Stadt obliegt die Organisation und Koordinierung der verkehrlichen Leistung der Stadt Leipzig. Gemäß ÖPNV-Gesetz sind für den SPNV Zweckverbände die zuständigen Aufgabenträger. Für den Landkreis Leipzig ist dies der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Neben dem Landkreis Leipzig sind dort die Stadt Leipzig und der Landkreis Nordsachsen Mitglied. Der ZVNL nimmt hauptsächlich Planungs- und Koordinierungsaufgaben im Bereich des SPNV wahr. Insbesondere obliegen dem ZVNL Vorbereitung, Abschluss und Durchführung von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die zweite Ebene bilden die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Linienverkehrsgenehmigungen sind. In deren Verantwortungsbereich liegen somit die betriebliche Planung, Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen sowie die Anwendung des MDV-Tarifs. Darüber hinaus zählen u.a. die Kundenbetreuung, die Kundeninformation, der Vertrieb von Fahrausweisen, das Beschwerdemanagement sowie die technische Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugparks und der Betriebshöfe zu den Aufgaben der Verkehrsunternehmen. Die Vergabe der Verkehrsleistung an die Regionalbus Leipzig GmbH erfolgte mittels Direktvergabe und einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Für die Verkehrsleistungen der

THÜSAC und die LVB wurden Zweckvereinbarungen mit dem Landkreis Altenburger Land bzw. der Stadt Leipzig getroffen.

Abbildung A24-1: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Leipzig

Quelle: MDV, 2019.

Die dritte Ebene der Organisationsstruktur wird durch die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV) wahrgenommen. Der MDV ist als länderübergreifender Mischverbund organisiert. Die Gesellschafter des MDV sind in der TABELLE A24-1 dargestellt. Der MDV ist für die Gestaltung des Verbundtarifs in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern sowie für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verbundverkehrsunternehmen zuständig. Hinzu kommen die übergreifende Koordinierung des ÖPNV-Angebots, Marktforschungsaufgaben und die übergreifende Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Tabelle A24-1: Gesellschafter des MDV

Sachsen	Aufgabenträger	Stadt Leipzig
		Landkreis Leipzig
		Landkreis Nordsachsen
		Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)
	Verkehrsunternehmen	
Sachsen-Anhalt	Aufgabenträger	Stadt Halle
		Landkreis Saalekreis
		Landkreis Burgenlandkreis
		Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)
	Verkehrsunternehmen	
Thüringen	Aufgabenträger	Landkreis Altenburger Land
		Freistaat Thüringen
	Verkehrsunternehmen	

ANLAGE 25:
ÜBERSICHT ZU DEN RELEVANTEN RELATIONEN JE NETZKATEGORIE IM ÖSPV (SPNV NUR NACHRICHTLICH)

Das 1-h- und 2-h-Taktnetz (Tram nur nachrichtlich)

Relation			Festsetzung der Mindestbedienung											Analyse für alle Hauptverkehrsträger, die die Relation bedienen														
			Allgemein			Bedienzeitrahmen			Fahrten pro Richtung			Qualität			ca. Bedienzeitraum			Bedienhäufigkeit (Fahrten pro Richtung)					Beförderungszeit (gemittelt)	Reisezeit	Zu- + Abgangszeit		Reisezeit	
Nr.	zentrale Orte	Relation	Verkehrs-mittel	Netz	Takt in min	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Reisezeitverhältnis (ÖNV/MIV) <= 2 oder max. 30 min länger	Umsteigehäufigkeit	Takt in min (Mo – Fr)	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Umsteigehäufigkeit	Straßenentfernung	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV/ MIV	Bewertung
1	OZ-MZ	[**Leipzig**] **– Markkleeberg**-Gaschwitz	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	15	04-01	durchg.	durchg.	82	76	71	0	10	13	13	10	5	1,3	***erfüllt***
2	OZ-MZ	[**Leipzig**] **– Wurzen –** [Oschatz - Dresden]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	30	04-01	04-02	04-02	58	55	51	0	28	34	36	10	5	1,1	***erfüllt***
3	OZ-GZ	[**Leipzig**] **– Böhlen –** [Altenburg – Zwickau]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	~15	04-24	04-01	04-01	76	75	71	0	18	25	20	10	5	1,4	***erfüllt***
4	OZ-MZ	**[Leipzig] – Böhlen – Borna –** Geithain	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	30	05-24	02-24	02-24	39	39	37	0	15	13	19	10	5	1,0	***erfüllt***
5	MZ-GZ	[Leipzig] **–** Böhlen – **Borna – Geithain**	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	04-24	04-01	04-01	21	21	21	0	21	15	19	10	5	1,0	***erfüllt***
6	OZ-GZ	**[Leipzig]** – **Bad Lausick** – **Geithain** – [Burgst. – Chemnitz]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	~30	04-24	05-02	05-02	37	37	37	0	31	30	38	10	5	0,9	***erfüllt***
7	OZ-GZ	[**Leipzig**] **– Bad Lausick – Geithain**	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	div.	04-24	04-01	04-01	54	53	51	0	47	48	50	10	5	1,1	***erfüllt***
8	OZ-GZ	**[Leipzig] – Markranstädt –** [Weißenfels – Naumburg – Erfurt – Eisenach]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-24	06-24	06-24	22	20	20	0	14	17	29	10	5	0,8	***erfüllt***
9	OZ-GZ	[**Leipzig**] **– Pegau –** [Zeitz – Gera – Saalfeld]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-24	06-24	06-24	19	19	16	0	30	28	37	10	5	0,9	***erfüllt***
10	OZ-MZ	[**Leipzig**] **– Grimma –** [Döbeln]	SPNV	-	-	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	30/ 60	04-01	05-01	05-24	29	20	20	0	34	35	31	10	5	1,2	***erfüllt***
11	MZ-MZ	[Schkeuditz – Leipzig] – **Markkleeberg**-Ost	Tram	Straßenbahn-netz	20	05-21	08-21	08-21	30	24	24	x	0	20	04-24	04-24	04-24	65	63	68	0	10	28	14	10	5	2,0	***erfüllt***
12	GZ-MZ	**Markranstädt** – [Leipzig] – **Markkleeberg**	Bus	PlusBus	20	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	10/ 20	04-22	06-22	08-22	46	30	26	0	17	45	30	10	5	1,6	***erfüllt***
13	MZ-GZ	**Groitzsch** – Zwenkau – **Markkleeberg**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-21	08-02	10-19	16	8	6	0	20	45	24	10	5	1,9	***erfüllt***
14	GZ-MZ-OZ	**Zwenkau** – Großdeuben – Großstädteln – **Markkleeberg** – [**Leipzig-Connewitz]**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	04-22	04-22	06-22	19	19	17	0	17	45	20	10	5	2,2	***Defizit***
15	AS-GZ	**Böhlen** – **Kitzscher**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-22	08-20	08-20	17	7	7	0	14	26	19	10	5	1,5	***erfüllt***
16	MZ-GZ	**Zwenkau – Böhlen – Espenhain – Borna**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	06-21	08-21	08-21	16	7	7	0	16	41	20	10	5	2,0	***erfüllt***
17	MZ-AS	**Borna** – **Regis-Breitingen** [– Lucka]	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	04-21	09-20	09-19	15	6	4	0	16	40	19	10	5	2,0	***erfüllt***
18	MZ-AS	**Borna** – **Kitzscher**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-21	07-19	07-18	16	7	4	0	8	21	11	10	5	1,9	***erfüllt***
19	AS-MZ	**Grimma**– **Naunhof** – **Kitzscher**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-21	08-19	08-17	15	6	4	0	35	70	37	10	5	1,9	***erfüllt***
20	MZ-GZ	**Grimma** – **Brandis**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	06-20	08-19	09-18	15	6	6	0	18	39	19	10	5	2,0	***erfüllt***
21	AS-MZ	**Grimma – Mutzschen** – [Wermsdorf]	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-20	07-19	08-19	16	7	4	0	16	33	17	10	5	1,9	***erfüllt***
22	GZ-MZ	**Grimma – Bad Lausick**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-21	08-20	09-20	15	6	4	0	13	27	17	10	5	1,7	***erfüllt***
23	MZ-OZ	**Grimma** – Großpösna [– **Leipzig**]	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-20	07-18	11-19	16	6	4	0	34	60	31	10	5	1,9	***erfüllt***
24	GS-MZ	**Grimma** – Großbothen – **Colditz**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	04-21	07-00	07-21	16	9	7	0	16	40	16	10	5	2,4	***Defizit***
25	AS-GZ	Klinga – **Naunhof** – Beucha – **Brandis**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	06-20	07-18	10-18	15	6	4	0	8	28	21	10	5	1,5	***erfüllt***

Relation			Festsetzung der Mindestbedienung											Analyse für alle Hauptverkehrsträger, die die Relation bedienen														
			Allgemein			Bedienzeitrahmen			Fahrten pro Richtung			Qualität			ca. Bedienzeitraum			Bedienhäufigkeit (Fahrten pro Richtung)					Beförderungszeit (gemittelt)	Reisezeit	Zu- + Abgangszeit		Reisezeit	
Nr.	zentrale Orte	Relation	Verkehrs-mittel	Netz	Takt in min	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Reisezeitverhältnis (ÖNV/MIV) <= 2 oder max. 30 min länger	Umsteigehäufigkeit	Takt in min (Mo – Fr)	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Mo-Fr	Sa	So/Ft	Umsteigehäufigkeit	Straßenentfernung	ÖPNV	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV/ MIV	Bewertung
26	GZ-AS	(Beucha – Waldsteinberg –) **Brandis** – **Gerichshain**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	30	05-22	08-23	08-21	28	20	13	0	3	10	7	10	5	1,7	***erfüllt***
27	MZ-MZ	**Wurzen** – Trebsen – **Grimma**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-20	08-18	10-18	16	6	4	0	19	38	23	10	5	1,7	***erfüllt***
28	MZ-MZ	**Wurzen** – Burkartshain – Nerchau – **Grimma**	Bus	PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-19	07-18	08-18	14	6	4	0	24	54	28	10	5	1,9	***erfüllt***
29	AS-AS	**Espenhain** – Störmthal – Wachau – **[Leipzig-Probstheida]**	Bus	NEU: PlusBus	60	05-21	06-20	06-20	13-15	6	4	x	0	60	05-19	-	-	14	-	-	0	18	50	20	10	5	2,4	***Defizit***
30	GZ-GZ	**Colditz** – **Bad Lausick**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-19	09-19	09-19	9	6	4	0	12	36	13	10	5	2,5	***Defizit***
31	GZ-GZ	**[Rochlitz] – Colditz**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-20	08-18	10-18	9	4	3	0	11	24	13	10	5	1,9	***erfüllt***
32	AS-AS	**[Lützen] – Markranstädt**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	60/ 120	06-19	11-17	11-17	11	3	3	0	8	16	11	10	5	1,6	***Defizit***
33	GZ-MZ	**[Leisnig]** – **Böhlen** – Bröhsen – **Grimma**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-19	08-17	-	7	4	-	0	25	40	29	10	5	1,5	***erfüllt***
34	AS-GZ	**Fremdiswalde** – **Grimma**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-19	07-18	09-18	7	6	3	0	14	36	20	10	5	1,8	***erfüllt***
35	AS-AS	**Falkenhain – Kühren – Burkartshain – Fremdiswalde**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	05-20	08-19	10-19	8	4	3	0	16	62	19	10	5	3,0	***Defizit***
36	AS-GZ	**Kitzscher** – **Bad Lausick**	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-19	07-18	09-18	9	4	3	0	10	27	14	10	5	1,9	***erfüllt***
37	MZ-AS	**Wurzen** – **Falkenhain**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	~	06-18	-	-	10	-	-	0	10	31	10	10	5	2,7	***Defizit***
38	MZ-MZ	**Wurzen** – **Röcknitz** [– **Eilenburg**]	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	~	07-19	10-16	-	6	2	-	0	24	42	29	10	5	1,5	***Defizit***
39	MZ-MZ	**Wurzen** – Nischwitz [– **Eilenburg**]	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	~	06-17	-	-	3	-	-	0	16	25	21	10	5	1,3	***Defizit***
40	MS-AS	**Grimma** – **Kitzscher**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-18	-	-	9	-	-	0	18	38	21	10	5	1,8	***Defizit***
41	GZ-MZ	**Pegau – Groitzsch – Neukieritzsch – Borna**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	05-22	09-21	11-20	11	6	4	0	21	45	25	10	5	1,8	***erfüllt***
42	GZ-AZ	**Markranstädt** – **Kitzen** – **Pegau**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	06-21	08-20	08-20	8	6	6	0	21	50	25	10	5	2,0	***erfüllt***
43	GZ-GZ	**Borsdorf** [– Plösitz – **Taucha]**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	60	05-19	-	-	12	-	-	0	6	21	12	10	5	1,8	***Defizit***
44	GZ-GZ	**Borsdorf** [– Dewitz – **Taucha]**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	~	06-17	-	-	8	-	-	0	8	25	15	10	5	1,7	***Defizit***
45	GZ-AS	**Zwenkau** – Kitzen [– Knautkleeberg]	Bus	TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	120	05-21	08-20	08-20	10	4	4	0	15	50	18	10	5	2,6	***Defizit***
46	AS-GZ	**Borna – Frohburg – Prießnitz** – **Geithain**	Bus	NEU: TaktBus	120	06-18	08-18	offen	7-10	4	offen	x	0	-	-	-	-	-	-	-	2	23	75	26	10	5	2,7	***Defizit***

OZ Oberzentrum, MZ Mittelzentrum, GZ Grundzentrum, AS Aufkommensschwerpunkt im ÖPNV

Das Ergänzungsnetz:

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
1	Frohburg	Eckersberg	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf										
2	Grimma	Gaudichsroda	<200											
3	Groitzsch	Pautzsch	<200											
4	Neukieritzsch	Breunsdorf	<200											
5	Frohburg	Altottenhain	<200											
6	Grimma	Thümmlitz	<200											
7	Grimma	Löbschütz	<200											
8	Grimma	Serka	<200											
9	Groitzsch	Kleinprießligk	<200											
10	Groitzsch	Oellschütz	<200											
11	Grimma	Poischwitz	<200											
12	Colditz	Skoplau	<200											
13	Wurzen	Birkenhpf	<200											
14	Groitzsch	Maltitz	<200											
15	Pegau	Scheidens	<200											
16	Grimma	Jeesewitz	<200											
17	Frohburg	Wüstenhain	<200											
18	Markranstädt	Albersdorf	<200											
19	Groitzsch	Kobschütz	<200											
20	Grimma	Deditz	<200											
21	Frohburg	Walditz	<200											
22	Wurzen	Oelschütz	<200											
23	Groitzsch	Methewitz	<200											
24	Groitzsch	Saasdorf	<200											
25	Pegau	Peißen	<200											
26	Wurzen	Pyrna	<200											
27	Grimma	Denkwitz	<200											

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
28	Grimma	Zeunitz	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf										
29	Groitzsch	Pödelwitz	<200											
30	Wurzen	Kornhain	<200											
31	Bennewitz	Rothersdorf	<200											
32	Grimma	Köllmichen	<200											
33	Grimma	Kuckeland	<200											
34	Frohburg	Meusdorf	<200											
35	Frohburg	Neuhof	<200											
36	Grimma	Grottewitz	<200											
37	Frohburg	Pflug	<200											
38	Grimma	Papsdorf	<200											
39	Bad Lausick	Kleinbeucha	<200											
40	Grimma	Prösitz	<200											
41	Groitzsch	Cöllnitz	<200											
42	Grimma	Muschau	<200											
43	Thallwitz	Canitz	<200											
44	Bennewitz	Neuweißenborn	<200											
45	Grimma	Frauendorf	<200											
46	Markranstädt	Meyhen	<200											
47	Colditz	Zschetzsch	<200											
48	Groitzsch	Obertitz	<200											
49	Bennewitz	Grubnitz	<200											
50	Geithain	Theusdorf	<200											
51	Groitzsch	Nöthnitz	<200											
52	Groitzsch	Hemmendorf	<200											
53	Zwenkau	Kleindalzig	<200											
54	Colditz	Meuselwitz	<200											
55	Groitzsch	Michelwitz	<200											
56	Machern	Dögnitz	<200											
57	Pegau	Seegel	<200											

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
58	Borna	Kesselshain	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf										
59	Grimma	Gastewitz	<200											
60	Colditz	Bockwitz	<200											
61	Grimma	Ostrau	<200											
62	Groitzsch	Langenhain	<200											
63	Bennewitz	Bach	<200											
64	Pegau	Großschkorlopp	<200											
65	Grimma	Zaschwitz	<200											
66	Grimma	Gornewitz	<200											
67	Borna	Haubitz	<200											
68	Pegau	Löben	<200											
69	Grimma	Naundorf	<200											
70	Borsdorf	Cunnersdorf	<200											
71	Groitzsch	Nehmitz	<200											
72	Groitzsch	Schnaudertrebnitz	<200											
73	Groitzsch	Droßkau	<200											
74	Thallwitz	Kollau	<200											
75	Colditz	Erlln	<200											
76	Grimma	Keiselwitz	<200											
77	Pegau	Thesau	<200											
78	Colditz	Maaschwitz	<200											
79	Colditz	Möseln	<200											
80	Wurzen	Wäldgen	<200											
81	Grimma	Motterwitz	<200											
82	Wurzen	Mühlbach	<200											
83	Pegau	Sittel	<200											
84	Groitzsch	Kleinhermsdorf	<200											
85	Machern	Posthausen	<200											
86	Grimma	Draschwitz	<200											
87	Grimma	Schkorditz	<200											

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
88	Colditz	Raschütz	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf										
89	Markranstädt	Priesteblich	<200											
90	Colditz	Koltzschen	<200											
91	Grimma	Dorna	<200											
92	Grimma	Schaddel	<200											
93	Frohburg	Ottenhain	<200											
94	Groitzsch	Hohendorf	<200											
95	Lossatal	Watzschwitz	<200											
96	Groitzsch	Berndorf	<200											
97	Colditz	Kaltenborn	<200											
98	Wurzen	Trebelshain	<200											
99	Pegau	Weideroda	<200											
100	Thallwitz	Wasewitz	<200											
101	Bad Lausick	Stockheim	<200											
102	Lossatal	Frauwalde	<200											
103	Lossatal	Kleinzschepa	<200											
104	Grimma	Nauberg	<200											
105	Grimma	Höfgen	<200											
106	Grimma	Roda	<200											
107	Markranstädt	Thronitz	<200											
108	Colditz	Tanndorf	<200											
109	Grimma	Haubitz	<200											
110	Grimma	Förstgen	<200											
111	Regis-Breitingen	Wildenhain	<200											
112	Geithain	Syhra	<200											
113	Belgershain	Rohrbach	<200											
114	Frohburg	Linda	<200											
115	Bad Lausick	Thierbaum	<200											
116	Wurzen	Streuben	<200											

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
117	Bennewitz	Nepperwitz	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf					-		-	-	-	-
118	Thallwitz	Zwochau	<200						-		-	-	-	-
119	Grimma	Bröhsen	<200											
120	Bennewitz	Leulitz	<200											
121	Zwenkau	Tellschütz	<200											
122	Markranstädt	Gärnitz	<200											
123	Pegau	Großstorkwitz	<200											
124	Grimma	Wagelwitz	<200											
125	Grimma	Würschwitz	<200											
126	Pegau	Eisdorf	<200											
127	Colditz	Collmen	<200											
128	Neukieritzsch	Lippendorf	<200											
129	Markranstädt	Schkeitbar	<200											
130	Machern	Plagwitz	<200											
131	Frohburg	Trebishain	<200											
132	Frohburg	Jahnshain	<200											
133	Kitzscher	Trages	<200											
134	Kitzscher	Braußwig	<200											
135	Thallwitz	Lossa	<200											
136	Colditz	Hausdorf	<200											
137	Pegau	Kleinschkorlopp	<200											
138	Lossatal	Mark Schönstädt	<200											
139	Lossatal	Müglenz	<200											
140	Lossatal	Heyda	<200											
141	Colditz	Leisenau	<200											
142	Markranstädt	Döhlen	<200											
143	Colditz	Terpitzsch	<200											
144	Grimma	Ragewitz	<200											
145	Grimma	Seidewitz	<200											
146	Colditz	Podelwitz	<200											

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
147	Grimma	Schmorditz	<200	Keine Vorgaben, Bedienung von Ortschaften unter 200 EW nach Bedarf										
148	Groitzsch	Großstolpen	<200											
149	Grimma	Kaditzsch	<200											
150	Kitzscher	Dittmannsdorf	<200											
151	Frohburg	Bubendorf	<200											
152	Lossatal	Voigtshain	<200											
153	Groitzsch	Gatzen	<200											
154	Grimma	Göttwitz	<200											
155	Frohburg	Dolsenhain	<200											
156	Frohburg	Elbisbach	<200											
157	Colditz	Zschirla	<200											
158	Grimma	Bernbruch	<200											
159	Grimma	Zschoppach	<200											
160	Frohburg	Altmörbitz	<200											
161	Grimma	Leipnitz	<200											
162	Borna	Gestewitz	<200											
163	Regis-Breitingen	Hagenest	200	Groitzsch	9,33	Borna	1	Hagenest - Borna	3	258	258	1	17/16	erfüllt
164	Geithain	Nauenhain	201	Geithain	4,51	Geithain	2	Nauenhain - Geithain	3	289	289	1	8/8	erfüllt
165	Frohburg	Terpitz	206	Frohburg	5,8	Frohburg	3	Terpitz - Frohburg	3	291	-	-	-	Defizit
166	Frohburg	Rüdigsdorf	209	Frohburg	6,11	Frohburg	4	Rüdigsdorf - Frohburg	3	264, 265, 291	265	1	9/11	erfüllt
167	Colditz	Lastau	210	Colditz	3,12	Colditz	5	Lastau - Colditz	3	620	620	1	9/10	erfüllt
168	Otterwisch	Großbuch	210	Bad Lausick	6,27	Grimma	6	Großbuch - Grimma	3	617, 277	609, 617	2	14/12	erfüllt
169	Colditz	Commichau	211	Colditz	2,26	Colditz	7	Commichau - Colditz	3	626	626	1	2/7	geringes Defizit
170	Markranstädt	Lindennaundorf	211	Markranstädt	4,03	Markranstädt	8	Lindennaundorf - Markranstädt	3	130	130	1	8/8	erfüllt
171	Markranstädt	Räpitz	213	Markranstädt	4,75	Markranstädt	9	Räpitz - Markranstädt	3	61, 121	121	1	11/12	erfüllt
172	Naunhof	Eicha	214	Naunhof	2,56	Naunhof	10	Eicha - Naunhof	3	75, 640	75, 640	2	23/28	erfüllt
173	Grimma	Kleinbothen	219	Grimma	5,9	Grimma	11	Kleinbothen - Grimma	3	632	632	1	9/8	erfüllt
174	Grimma	Pöhsig	222	Grimma	7,94	Grimma	12	Pöhsig - Grimma	3	630, 654	630, 654	2	18/18	erfüllt
175	Groitzsch	Auligk	223	Groitzsch	6,18	Groitzsch	13	Auligk - Groitzsch	3	125	125	1	7/6	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
176	Grimma	Cannewitz	224	Grimma	8,79	Grimma	14	Cannewitz - Grimma	3	621, 654	654	1	7/7	erfüllt
177	Grimma	Neunitz	230	Grimma	2,68	Grimma	15	Neunitz - Grimma	3	630, 632, 633, 654	630, 632, 633, 654	4	32/33	erfüllt
178	Zwenkau	Löbschütz	241	Zwenkau	2,73	Zwenkau	16	Löbschütz - Zwenkau	3	100,123, 124, 412	100,123, 124, 412	4	33/30	erfüllt
179	Frohburg	Schönau	242	Frohburg	4,74	Frohburg	17	Schönau - Frohburg	3	279	279	1	12/10	erfüllt
180	Pegau	Werben	242	Pegau	3,47	Pegau	18	Werben - Pegau	3	120, 121	121	1	12/10	erfüllt
181	Bad Lausick	Beucha	243	Bad Lausick	4,28	Bad Lausick	19	Beucha - Bad Lausick	3	277	277	1	10/9	erfüllt
182	Grimma	Waldbardau	243	Grimma	2,71	Grimma	20	Waldbardau - Grimma	3	A	A, 609, 617	1	32/33	erfüllt
183	Frohburg	Nenkersdorf	255	Frohburg	3,53	Frohburg	21	Nenkersdorf - Frohburg	3	279	279	1	12/10	erfüllt
184	Bennewitz	Zeititz	256	Brandis	3,9	Wurzen	22	Zeititz - Wurzen	3	681, 685, 686	681, 685, 686	3	6/9	erfüllt
185	Machern	Lübschütz	257	Wurzen	6,21	Borsdorf	23	Lübschütz - Borsdorf	3	682, 685, 687	685, 687	2	1/1	Defizit
186	Lossatal	Körlitz	259	Wurzen	4,36	Wurzen	24	Körlitz - Wurzen	3	661, 663	661	1	8/11	erfüllt
187	Böhlen	Gaulis	264	Böhlen	1,93	Böhlen	25	Gaulis - Böhlen	3	-	-	-	-	Defizit
188	Frohburg	Hopfgarten	264	Bad Lausick	4,77	Bad Lausick	26	Hopfgarten – Bad Lausick	3	RB 113, 278, 293	RB 113, 278	2	26/27	erfüllt
189	Wurzen	Dehnitz	265	Wurzen	2,08	Wurzen	27	Dehnitz - Wurzen	3	Fährbe-trieb (saisonal)	-	-	-	Defizit
190	Lossatal	Zschorna	266	Wurzen	5,08	Wurzen	28	Zschorna - Wurzen	3	660, 670	660	1	10/7	erfüllt
191	Wurzen	Nitzschka	267	Wurzen	6,98	Wurzen	29	Nitzschka - Wurzen	3	657, 694	694	1	15/14	erfüllt
192	Grimma	Golzern	268	Grimma	4,46	Grimma	30	Golzern - Grimma	3	653, 694	694	1	17/17	erfüllt
193	Bennewitz	Pausitz	270	Wurzen	5,05	Wurzen	31	Pausitz - Wurzen	3	688, 693	688, 693	2	19/21	erfüllt
194	Grimma	Kleinbardau	271	Bad Lausick	5,28	Grimma	32	Kleinbardau - Grimma	3	608, 609, 610	610	1	17/15	erfüllt
195	Markranstädt	Schkölen	272	Markranstädt	4,15	Markranstädt	33	Schkölen - Markranstädt	3	61, 121	121	1	11/12	erfüllt
196	Kitzscher	Thierbach	279	Borna	5,55	Borna	34	Thierbach - Borna	3	144, 276, 641	276	1	13/14	erfüllt
197	Lossatal	Kühnitzsch	285	Wurzen	6,5	Wurzen	35	Kühnitzsch - Wurzen	3	659, 661, 663	661, 663	2	8/11	erfüllt
198	Bad Lausick	Ballendorf	288	Bad Lausick	3,43	Bad Lausick	36	Ballendorf - Bad Lausick	3	608, 613	613	1	9/10	erfüllt
199	Groitzsch	Löbnitz-Bennewitz	288	Groitzsch	4,67	Groitzsch	37	Löbnitz - Groitzsch	3	125	125	1	7/6	erfüllt
200	Neukieritzsch	Kieritzsch	288	Böhlen	4,73	Borna	38	Kieritzsch - Borna	3	272	272	1	9/9	erfüllt
201	Frohburg	Streitwald	293	Frohburg	1,83	Frohburg	39	Streitwald - Frohburg	3	264, 265, 295	265, 295	2	10/14	erfüllt
202	Markranstädt	Kulkwitz	293	Markranstädt	2,01	Markranstädt	40	Kulkwitz - Markranstädt	3	121, 161	121	1	12/12	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
203	Bad Lausick	Glasten	296	Bad Lausick	4,07	Bad Lausick	41	Glasten - Bad Lausick	3	608, 613	613	1	9/10	erfüllt
204	Bad Lausick	Lauterbach	303	Bad Lausick	3,51	Bad Lausick	42	Lauterbach - Bad Lausick	3	277	277	1	11/10	erfüllt
205	Wurzen	Sachsendorf	304	Wurzen	10,18	Wurzen	43	Sachsendorf - Wurzen	3	655, 656, 658, 659	655, 656	2	3/5	erfüllt
206	Trebsen	Neichen	310	Grimma	6,85	Grimma	44	Neichen - Grimma	3	649, T694	694	1	15/13	erfüllt
207	Frohburg	Gnandstein	311	Frohburg	4,54	Frohburg	45	Gnandstein - Frohburg	3	264, 265, 291, 295	265, 295	2	10/11	erfüllt
208	Grimma	Wetteritz	313	Grimma	13,34	Grimma	46	Wetteritz - Grimma	3	621	-	-	-	Defizit
209	Grimma	Bahren	314	Grimma	3,66	Grimma	47	Bahren - Grimma	3	653	-	-	-	Defizit
210	Colditz	Erlbach	319	Colditz	5,41	Colditz	48	Erlbach - Colditz	3	622, 626	626	1	3/4	erfüllt
211	Grimma	Grechwitz	323	Grimma	3,61	Grimma	49	Grechwitz - Grimma	3	630, 632, 633, 654	630, 632, 633, 654	4	32/32	erfüllt
212	Lossatal	Meltewitz	327	Wurzen	11,94	Wurzen	50	Meltewitz - Wurzen	3	660, 661, 664,	661	1	9/8	erfüllt
213	Bad Lausick	Etzoldshain	330	Bad Lausick	2,24	Bad Lausick	51	Etzoldshain - Bad Lausick	3	610	610	1	15/16	erfüllt
214	Machern	Püchau	333	Wurzen	7,02	Borsdorf	52	Püchau - Borsdorf	3	195, 682, 685, 687	685	1	1/1	Defizit
215	Colditz	Hohnbach	339	Colditz	1,76	Colditz	53	Hohnbach - Colditz	3	625, (vsl. RufBus)	625	1	2/1	Defizit
216	Frohburg	Frauendorf	347	Geithain	5,14	Frohburg	54	Frauendorf - Frohburg	3	263	263	1	10/11	erfüllt
217	Pegau	Wiederau	347	Pegau	4,1	Pegau	55	Wiederau - Pegau	3	123	123	1	7/7	erfüllt
218	Großpösna	Seifertshain	351	Naunhof	5,46	Großpösna	56	Seifertshain - Großpösna	3	75	75	1	18/15	erfüllt
219	Frohburg	Roda	352	Frohburg	4,13	Frohburg	57	Roda - Frohburg	3	263, 264, 286	263, 286	2	11/12	erfüllt
220	Wurzen	Nemt	354	Wurzen	2,94	Wurzen	58	Nemt - Wurzen	3	655, 657, 685, 694,	655, 657, 685, 694	4	20/20	erfüllt
221	Groitzsch	Audigast	355	Groitzsch	2,08	Groitzsch	59	Audigast - Groitzsch	3	100, 124, 412	100, 412	2	27/26	erfüllt
222	Colditz	Zschadraß	367	Colditz	1,44	Colditz	60	Zschadraß - Colditz	3	621, 626, 858, A,	621, 626, A	3	9/13	erfüllt
223	Grimma	Böhlen	368	Colditz	7,66	Böhlen	61	Böhlen - Grimma	3	621,633, 636, 895, 901	633	1	7/7	erfüllt
224	Bad Lausick	Ebersbach	369	Geithain	5,07	Bad Lausick	62	Ebersbach – Bad Lausick	3	289, 614	289, 614	2	8/9	erfüllt
225	Rötha	Pötzschau	372	Böhlen	6,99	Borna	63	Pötzschau - Borna	3	141, 146, 276	141, 276	2	28/28	erfüllt
226	Geithain	Niedergräfenhain	373	Geithain	3,29	Geithain	64	Niedergräfenhain - Geithain	3	264, 286, 290	264, 286, 290	3	14/15	erfüllt
227	Naunhof	Lindhardt	380	Naunhof	2,28	Naunhof	65	Lindhardt - Naunhof	3	641, 645	641, 645	2	17/16	erfüllt
228	Geithain	Rathendorf	384	Geithain	6,05	Geithain	66	Rathendorf - Geithain	3	288, 290	288, 290	2	4/6	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
229	Markranstädt	Quesitz	392	Markranstädt	1,71	Markranstädt	67	Quesitz - Markranstädt	3	165, 743	165, 743	2	17/17	erfüllt
230	Parthenstein	Grethen	393	Grimma	4,31	Grimma	68	Grethen - Grimma	3	645, 690	690	1	17/19	erfüllt
231	Colditz	Zollwitz	394	Colditz	1,84	Colditz	69	Zollwitz - Colditz	3	622, 626,	622, 626	2	9/11	erfüllt
232	Bennewitz	Deuben	397	Wurzen	3,09	Wurzen	70	Deuben - Wurzen	3	680, 681, 685, 686, 687, 688, 691	680, 681, 685, 686, 687, 691	6	11/13	erfüllt
233	Markkleeberg	Auenhain	403	Markkleeberg	3,94	Markkleeberg	71	Auenhain - Markkleeberg	3	106, 141, 143	106	1	15/15	erfüllt
234	Großpösna	Güldengossa	404	Markkleeberg	5,12	Großpösna	72	Güldengossa - Großpösna	3	106, 141, 143, 145	145	1	1/4	geringes Defizit
235	Grimma	Fremdiswalde	408	Wurzen	10,6	Grimma	73	Fremdiswalde - Grimma	3	621, 649, 654, 659	654	1	7/7	erfüllt
236	Frohburg	Benndorf	411	Frohburg	1,92	Frohburg	74	Benndorf - Frohburg	3	260	260	1	11/11	erfüllt
237	Geithain	Ossa	419	Geithain	3,96	Geithain	75	Ossa - Geithain	3	287, 290	287, 290	2	7/7	erfüllt
238	Grimma	Döben	420	Grimma	3,12	Grimma	76	Döben - Grimma	3	630, 632	630, 632	2	18/20	erfüllt
239	Lossatal	Großzschepa	425	Wurzen	4,84	Wurzen	77	Großzschepa - Wurzen	3	670, 672	672	1	12/9	erfüllt
240	Bad Lausick	Steinbach	434	Bad Lausick	4,35	Bad Lausick	78	Steinbach - Bad Lausick	3	277, 617	277	1	9/11	erfüllt
241	Grimma	Beiersdorf	436	Grimma	3,77	Grimma	79	Beiersdorf - Grimma	3	644, 645	644	1	17/20	erfüllt
242	Grimma	Kössern	436	Colditz	6,02	Grimma	80	Kössern - Grimma	3	632	632	1	5/5	erfüllt
243	Zwenkau	Großdalzig	438	Zwenkau	4,37	Zwenkau	81	Großdalzig - Zwenkau	3	120, 121, EBx12, EB22	120	1	12/14	erfüllt
244	Zwenkau	Zitzschen	441	Zwenkau	4,4	Zwenkau	82	Zitzschen - Zwenkau	3	120,121	120	1	12/14	erfüllt
245	Colditz	Schönbach	451	Colditz	4,09	Colditz	83	Schönbach - Colditz	3	613, 619, 626	613, 619	2	30/30	erfüllt
246	Naunhof	Albrechtshain	452	Naunhof	3,63	Naunhof	84	Albrechtshain - Naunhof	3	75, 640, 684	75, 640	2	22/28	erfüllt
247	Bad Lausick	Buchheim	455	Bad Lausick	2,13	Bad Lausick	85	Buchheim - Bad Lausick	3	289, 614	289, 614	2	9/7	erfüllt
248	Frohburg	Tautenhain	457	Geithain	3,94	Geithain	86	Tautenhain - Frohburg	3	278, 293	278, 293	- (Umleitung)	-	erfüllt
249	Kitzscher	Hainichen	462	Bad Lausick	7,96	Borna	87	Hainichen - Borna	3	276, 641	276	1	13/14	erfüllt
250	Zwenkau	Rüssen-Kleinstorkwitz	467	Groitzsch	3,76	Zwenkau	88	Rüssen-Kleinstorkwitz - Zwenkau	3	100, 123, 124, 412	100, 123, 124, 412	4	24/23	erfüllt
251	Großpösna	Dreiskau-Muckern	473	Böhlen	5,86	Großpösna	89	Dreiskau-Muckern - Großpösna	3	141, 145, 276	145	1	3/4	erfüllt
252	Naunhof	Erdmannshain	476	Naunhof	1,57	Naunhof	90	Erdmannshain - Naunhof	3	75, 640, 645	75, 640	2	22/28	erfüllt
253	Borna	Wyhra	479	Frohburg	4,03	Borna	91	Wyhra - Borna	3	255	255	1	10/10	erfüllt
254	Neukieritzsch	Kahnsdorf	492	Böhlen	5,84	Borna	92	Kahnsdorf - Borna	3	101, 272	101, 272	2	29/32	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
255	Großpösna	Störmthal	498	Markkleeberg	7,1	Großpösna	93	Störmthal - Großpösna	3	141, 143, 145	145	1	4/4	erfüllt
256	Neukieritzsch	Großzössen	501	Borna	4,44	Borna	94	Großzössen - Borna	3	101, 272	101, 272	2	29/32	erfüllt
257	Brandis	Polenz	515	Brandis	2,91	Brandis	95	Polenz - Brandis	3	644, 680, 681	644, 680, 681	3	16/17	erfüllt
258	Frohburg	Eschefeld	515	Frohburg	3,32	Frohburg	96	Eschefeld - Frohburg	3	254	254	1	17/16	erfüllt
259	Grimma	Dürrweitzschen	523	Colditz	9,83	Grimma	97	Dürrweitzschen - Grimma	3	621, 636	-	-	-	Defizit
260	Lossatal	Thammenhain	527	Wurzen	10,4	Wurzen	98	Thammenhain - Wurzen	3	660, 664	660	1	10/8	erfüllt
261	Lossatal	Dornreichenbach	531	Wurzen	8,73	Wurzen	99	Dornreichenbach - Wurzen	3	659, 661, 663, 664	661	1	8/10	erfüllt
262	Lossatal	Lüptitz	536	Wurzen	3,4	Wurzen	100	Lüptitz - Wurzen	3	670, 676	676	1	10/9	erfüllt
263	Colditz	Sermuth	540	Colditz	3,63	Colditz	101	Sermuth - Colditz	3	619, 626	619	1	19/20	erfüllt
264	Rötha	Mölbis	546	Borna	7,61	Borna	102	Mölbis - Borna	3	276	276	1	13/14	erfüllt
265	Borna	Eula	548	Borna	2,92	Borna	103	Eula - Borna	3	141, 276	141, 276	2	37/37	erfüllt
266	Wurzen	Roitzsch	562	Wurzen	1,95	Wurzen	104	Roitzsch - Wurzen	3	656, 661, 663, 685	656, 661, 685	3	16/15	erfüllt
267	Frohburg	Flößberg	584	Bad Lausick	4,57	Frohburg	105	Flößberg - Frohburg	3	278, 279	279	1	11/9	erfüllt
268	Rötha	Oelzschau	584	Naunhof	8,13	Borna	106	Oelzschau - Borna	3	141, 276 641	141	1	15/14	erfüllt
269	Frohburg	Frankenhain	595	Geithain	4,61	Frohburg	107	Oberfrankenhain - Frohburg	3	263, 278, 293	263	1	10/11	erfüllt
270	Regis-Breitingen	Ramsdorf	595	Groitzsch	9,52	Borna	108	Ramsdorf - Borna	3	258	258	1	15/16	erfüllt
271	Wurzen	Burkartshain	612	Wurzen	6,45	Wurzen	109	Burkartshain - Wurzen	3	655, 657, 658, 659, 663, 685, 694	655, 657, 694	3	19/20	erfüllt
272	Trebsen	Seelingstädt	618	Grimma	4,25	Grimma	110	Seelingstädt - Grimma	3	641, 648, 649	641	1	15/15	erfüllt
273	Frohburg	Greifenhain	625	Frohburg	1,96	Frohburg	111	Greifenhain - Frohburg	3	263, 264, 286, 295	263, 286, 295	3	12/15	erfüllt
274	Wurzen	Kühren	629	Wurzen	7,72	Wurzen	112	Kühren - Wurzen	3	656, 658, 659, 663, S4, RE50,	656, S4, RE50	3	23/23	erfüllt
275	Bennewitz	Schmölen	631	Wurzen	2,62	Wurzen	113	Schmölen - Wurzen	3	688, 693	688, 693	2	18/22	erfüllt
276	Thallwitz	Böhlitz	662	Wurzen	7,92	Wurzen	114	Böhlitz - Wurzen	3	671, 675, 676, 677	671, 676	2	15/16	erfüllt
277	Thallwitz	Röcknitz	664	Wurzen	9,54	Wurzen	115	Röcknitz - Wurzen	3	671, 675, 676, 677	671, 676	2	14/12	erfüllt
278	Frohburg	Prießnitz	722	Bad Lausick	5,1	Frohburg	116	Prießnitz - Frohburg	3	278, 279, 293	279	1	11/10	erfüllt
279	Borna	Thräna	745	Frohburg	6,48	Borna	117	Thräna - Borna	3	251, 255	251, 255	2	20/20	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
280	Markkleeberg	Wachau	773	Markkleeberg	3,41	Markkleebg.	118	Wachau - Markkleeberg	3	106, 108, 141, 172,	106, 108	2	35/34	erfüllt
281	Rötha	Espenhain	783	Böhlen	5,93	Böhlen	119	Espenhain - Böhlen	3	101, 141, 144, 276	144	1	19/18	erfüllt
282	Trebsen	Altenhain	786	Grimma	6,42	Grimma	120	Altenhain - Grimma	3	641, 648, 649	641	1	15/15	erfüllt
283	Parthenstein	Pomßen	788	Naunhof	4,53	Grimma	121	Pomßen - Grimma	3	645, 690	690	1	17/19	erfüllt
284	Thallwitz	Nischwitz	805	Wurzen	3,24	Wurzen	122	Nischwitz - Wurzen	3	671, 674, 675	671, 674, 675	3	19/18	erfüllt
285	Lossatal	Falkenhain	831	Wurzen	9,66	Wurzen	123	Falkenhain - Wurzen	3	659, 660, 661, 663, 664, 670, 757	660, 661	2	10/10	erfüllt
286	Borna	Neukirchen	872	Frohburg	3,78	Borna	124	Neukirchen - Borna	3	255, 260, 286	255, 260, 286	3	13/12	erfüllt
287	Pegau	Kitzen	893	Pegau	6,39	Pegau	125	Kitzen - Pegau	3	120, 121	121	1	11/10	erfüllt
288	Markranstädt	Seebenisch	898	Markranstädt	3,33	Markranstädt	126	Seebenisch - Markranstädt	3	61, 121	121	1	12/12	erfüllt
289	Thallwitz	Thallwitz	900	Wurzen	8	Wurzen	127	Thallwitz - Wurzen	3	674, 675, 676, 677	674, 675, 676	3	20/18	erfüllt
290	Markranstädt	Göhrenz	901	Markranstädt	2,55	Markranstädt	128	Göhrenz - Markranstädt	3	61, 161	161	1	14/13	erfüllt
291	Geithain	Narsdorf	925	Geithain	4,61	Geithain	129	Narsdorf - Geithain	3	287, 288, 290, RE6	287, 288, 290, RE6	4	28/28	erfüllt
292	Markranstädt	Altranstädt	949	Markranstädt	3,48	Markranstädt	130	Altranstädt - Markranstädt	3	163	163	1	13/14	erfüllt
293	Naunhof	Fuchshain	954	Naunhof	4,11	Naunhof	131	Fuchshain - Naunhof	3	75, 684	75	1	12/12	erfüllt
294	Belgershain	Threna	977	Naunhof	4,43	Grimma	132	Threna - Grimma	3	645, 690	690	1	15/18	erfüllt
295	Frohburg	Kohren-Sahlis	984	Frohburg	5,31	Frohburg	133	Kohren-Sahlis - Frohburg	3	264, 265, 291, 295	265, 295	2	10/14	erfüllt
296	Grimma	Großbardau	1008	Grimma	3,81	Grimma	134	Großbardau - Grimma	5	609, 610, 617	609, 610, 617	3	30/24	erfüllt
297	Markranstädt	Frankenheim	1031	Markranstädt	4,39	Markranstädt	135	Frankenheim - Markranstädt	5	130, 131	130	1	8/8	erfüllt
298	Belgershain	Belgershain	1035	Naunhof	5,37	Großpösna	136	Belgershain - Großpösna	5	609, 641, 645, RB113	RB113	1	17/17	erfüllt
299	Bennewitz	Altenbach	1053	Wurzen	4,31	Wurzen	137	Altenbach - Wurzen	5	681, 685, 686, S4	681, 685, 686, S4	4	43/46	erfüllt
300	Borsdorf	Zweenfurth	1061	Brandis	4,37	Borsdorf	138	Zweenfurth - Borsdorf	5	172, 684, 685	684, 685	2	7/3	geringes Defizit
301	Lossatal	Hohburg	1069	Wurzen	6,22	Wurzen	139	Hohburg - Wurzen	5	663, 664, 670, 672	672	1	12/9	erfüllt
302	Naunhof	Ammelshain	1095	Naunhof	3,78	Naunhof	140	Ammelshain - Naunhof	5	641, 644, 645	641	1	15/19	erfüllt
303	Parthenstein	Klinga	1102	Naunhof	3,25	Naunhof	141	Klinga - Naunhof	5	640, 644, 645	644, 645	2	15/16	erfüllt

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
304	Grimma	Mutzschen	1110	Grimma	11,89	Grimma	142	Mutzschen - Grimma	5	621, 630	630	1	18/18	erfüllt
305	Grimma	Großbothen	1195	Grimma	5,66	Grimma	143	Großbothen - Grimma	5	619, 632, RB 110	619, 632, RB 110	3	37/36	erfüllt
306	Otterwisch	Otterwisch	1206	Bad Lausick	6,95	Bad Lausick	144	Otterwisch - Bad Lausick	5	277, 609, 617, RB 113	277, RB 113	2	18/18	erfüllt
307	Parthenstein	Großsteinberg	1217	Naunhof	4,33	Grimma	145	Großsteinberg - Grimma	5	640, 645, RB 110	RB 110	1	29/29	erfüllt
308	Elstertrebnitz	Elstertrebnitz	1282	Pegau	2	Pegau	146	Elstertrebnitz - Pegau	5	124	124	1	7/8	erfüllt
309	Neukieritzsch	Lobstädt	1350	Borna	3,66	Borna	147	Lobstädt - Borna	5	101, 258, 271, 272, 286, S6	101, 271, 272, 286, S6	5	66/67	erfüllt
310	Markranstädt	Großlehna	1357	Markranstädt	3,52	Markranstädt	148	Großlehna - Markranstädt	5	163, RB20	163, RB20	2	36/34	erfüllt
311	Borna	Zedtlitz	1377	Borna	2,53	Borna	149	Zedtlitz - Borna	5	255, 260, 286,	255, 260	2	22/21	erfüllt
312	Belgershain	Köhra	1435	Naunhof	3,34	Großpösna	150	Köhra - Großpösna	5	641, 645, 690	645, 690	2	18/17	erfüllt
313	Machern	Gerichshain	1501	Brandis	3,1	Borsdorf	151	Gerichshain - Borsdorf	5	683, 685, 689, 691, S4	691, S4	2	38/39	erfüllt
314	Neukieritzsch	Deutzen	1533	Borna	5,58	Borna	152	Deutzen - Borna	5	258, S5	258	1	18/16	erfüllt
315	Böhlen	Großdeuben	1547	Böhlen	3,56	Böhlen	153	Großdeuben - Böhlen	5	100, 107, S6	S6	1	38/39	erfüllt
316	Grimma	Nerchau	1658	Grimma	6,16	Grimma	154	Nerchau - Grimma	5	621, 649, 653, 694	694	1	15/13	erfüllt
317	Bennewitz	Bennewitz	1957	Wurzen	2,43	Wurzen	155	Bennewitz - Wurzen	5	680, 681, 685, 686, 687, 688, 691, 693, S4	680, 681, 685, 686, 687, 688, 691, 693, **S4**	9	**39/42**	erfüllt
318	Trebsen	Trebsen	2109	Grimma	6,34	Grimma	156	Trebsen - Grimma	5	648, 649, 693	693	1	19/15	erfüllt
319	Neukieritzsch	Neukieritzsch	2637	Böhlen	6,35	Borna	157	Neukieritzsch - Borna	5	122, 271, 272, 286, S5, S6	271, 272, 286, S6	4	47/48	erfüllt
320	Regis-Breitingen	Regis-Breitingen	3004	Borna	5,99	Borna	158	Regis-Breitingen - Borna	9	258, S5	258	1	17/16	erfüllt
321	Brandis	Beucha	3174	Brandis	2,79	Brandis	159	Beucha - Brandis	9	640, 684, 685, 689, RB110	640, 684, 685, 689	4	29/30	erfüllt
322	Borsdorf	Panitzsch	3306	Brandis	6,06	Borsdorf	160	Panitzsch - Borsdorf	9	173, 175, 684	173, 175	2	10/12	erfüllt
323	Großpösna	Großpösna	3613	Großpösna	0	Großpösna	161							
324	Kitzscher	Kitzscher	3778	Borna	5,6	Borna	162	Kitzscher - Borna	9	144, 276, 617, 641,	276	1	21/21	erfüllt
325	Borsdorf	Borsdorf	3818	Borsdorf	0	Borsdorf	163							

Analyse				Festsetzung:						Bewertung				
Nr	**Gemeinde**	**Ortschaft**	**Einwohner-kategorie**	**Nächster Zentraler Ort**	**Entfernung zum Nächster Zentraler Ort**	**Verkehrlich relevanter Zentraler Ort**	**Id**	**Relation**	**Fahrten/ Ri. & Tag**	**Linien in Ortschaft**	**Linien mit Direktverbindung zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort**	**Linienanzahl der direkten Verbindun-gen**	**Summe der Fahrplanfahrten der gesamten Linienrelationen/Ri.** (Mo-Fr an Schultagen)	**Bewer-tung**
326	Colditz	Colditz	3838	Colditz	0	Colditz	164							
327	Frohburg	Frohburg	3851	Frohburg	0	Frohburg	165							
328	Pegau	Pegau	3936	Pegau	0	Pegau	166							
329	Rötha	Rötha	3942	Böhlen	2,44	Böhlen	167	Rötha - Böhlen	9	101, 144	101, 144	2	36/36	erfüllt
330	Machern	Machern	4535	Brandis	3,05	Borsdorf	168	Machern - Borsdorf	9	680, 682, 683, 685, 691, S4	S4	1	38/38	erfüllt
331	Böhlen	Böhlen	4865	Böhlen	0	Böhlen	169							
332	Bad Lausick	Bad Lausick	5147	Bad Lausick	0	Bad Lausick	170							
333	Geithain	Geithain	5294	Geithain	0	Geithain	171							
334	Naunhof	Naunhof	5394	Naunhof	0	Naunhof	172							
335	Groitzsch	Groitzsch	5462	Groitzsch	0	Groitzsch	173							
336	Brandis	Brandis	5979	Brandis	0	Brandis	174							
337	Zwenkau	Zwenkau	7496	Zwenkau	0	Zwenkau	175							
338	Markranstädt	Markranstädt	8963	Markranstädt	0	Markranstädt	176							
339	Wurzen	Wurzen	12753	Wurzen	0	Wurzen	177							
340	Grimma	Grimma	14772	Grimma	0	Grimma	178							
341	Borna	Borna	15395	Borna	0	Borna	179							
342	Markkleeberg	Markkleeberg	23867	Markkleeberg	0	Markkleebg.	180							

Grundzentrale Verbünde			Festsetzung						Bewertung						
	Verbund		**umsteigefrei**	**Fahrzeit maximal (Minuten)**	**Fahrten/Tag Mo-Fr (pro Ri. mindestens)**	**Taktfahrplan Mo-Fr**	**Fahrten/Tag Sa (pro Ri. mindestens)**	Id.	**Linien**	**umsteigefrei**	**Fahrzeit (Minuten)**	**Fahrten/Tag Mo-Fr**	**Taktfahrplan Mo-Fr**	**Fahrten/Tag Sa**	**Bewer-tung**
343	Groitzsch	Pegau	X	30	9	X	4	181	124, 271	x	14	18/20	x	6/6	erfüllt
344	Böhlen	Zwenkau	X	30	9	X	4	182	101, 144	x	17	25/26	x	12/12	erfüllt
345	Borsdorf	Brandis	X	30	9	X	4	183	S 3 + 689	-	17	32/32	x	28/27	geringes Defizit
346	Großpösna	Naunhof	X	30	9	X	4	184	75, 690 + 641	(x)	25	11/12	x	6/5	geringes Defizit

ANLAGE 26:
MARKENFAMILIE BUS IM MDV

Markenfamilie Bus im MDV

+BUS

- fährt **stündlich** immer zur gleichen Minute
- Bietet gute Anschlüsse zu S-Bahnen und Regionalbahnen
- fährt auch am Wochenende
- direkter Linienverlauf mit konstanter Linienführung und Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (i.d.R. Bahnhöfe bzw. Busbahnhöfe)
- Kein RufBus (außer Ergänzungsfahrten außerhalb der Regelbedienzeit)

Takt BUS

- fährt in den ländlichen Region und verbindet kleinere Orte mit den Städten
- fährt alle **2 Stunden im Takt**
- fährt auch am Wochenende, in den Abendstunden sowie in den Ferien

BUS

- keine Definition von Standards
- Verwendung für alle nicht klassifizierten Verkehre

Stadt BUS

- fährt in den mittelgroßen Städten
- fährt **alle 30 bis 60 Minuten**
- fährt auch am Wochenende

Ruf BUS

- fährt nur **auf Bestellung** per Telefon oder Internet

Stand: 20.06.2017

Kurzübersicht der Kerninhalte: Markenfamilie Bus im MDV

ANLAGE 27:
SYSTEMATISCHE UND SYMMETRISCHE FAHRPLÄNE

Systematische und symmetrische Fahrpläne

Für ein attraktives und intuitives Fahrplanangebot im Sinne der Fahrgäste sind Fahrpläne systematisch und symmetrisch zu gestalten. Aus diesem Grund wird bei der Analyse sowie der Bewertung von Fahrplänen des straßengebundenen ÖPNVs für den Nahverkehrsplan folgende Definition zu Grunde gelegt.

Takt:

- Fahrpläne sind vertaktet, wenn
  - Fahrten mit bestimmter zeitlicher Regelmäßigkeit (Taktminute) angeboten werden
  - in der Hauptverkehrszeit zw. 06-09 Uhr und 12-18 Uhr
  - maximale Taktlücken (nur in NVZ 09-12 Uhr zulässig):
    - ➲ Takt ≥ 60 min, eine Taktlücke, d.h. 1 Fahrtenpaar fehlt
    - ➲ Takt < 60 min, zwei Taktlücken, d.h. 2 Fahrtenpaare fehlen
  - maximale Toleranz von 5 Minuten von der Taktminute
  - die vertakteten Fahrten Mo – Fr an Schultagen durchgehend angeboten werden
- für Plus- und Taktbuslinien gelten zusätzliche Regelungen

Bedienzeitraum:

- ergibt sich aus der ersten Abfahrt und der letzten Ankunft beider Richtungen
- für einen spezifischen Untersuchungsraum gelten nur darin liegenden Haltestellen

Fahrplanfahrten:

- Fahrten werden im Sinne eines systematischen Fahrplans dann gezählt, wenn die Haltestellen des Regellaufs bedient werden
- der Regellauf ergibt sich aus der am häufigsten bedienten Haltestellenabfolge
- Abweichungen vom Regellauf von bis zu zwei Haltestellen sind zulässig

Haltestellen:

- Haltestellen werden im Sinne eines systematischen Fahrplans dann gezählt, wenn mehr als 50 % der Fahrten die Haltestelle bedienen

Symmetrie:

- in Richtung und Gegenrichtung der Linie werden die gleichen Haltestellen bedient
- die Abfolge der Haltestellenbedienung ist je nach Richtung gespiegelt
- Ausnahme bilden bestimmte Straßenverhältnisse, wie z.B. Einbahnstraßen
- pro Linie dürfen max. zwei Haltestellen von Richtung zu Gegenrichtung abweichen
- fahrplanbasierte Anschlüsse müssen für beide Richtungen gewährleistet sein

Beispiel: Musterdorf, Untersuchungszeitraum Mo-Fr an Schultagen

	Montag - Freitag												
Verkehrshinweise				*	**								
Musterdorf, H1	5:07	…	5:52	6:24	*6:54*	6:54	7:50	8:55	9:55	10:55		18:55	19:55
Musterdorf, H2		…				6:57							
Musterdorf, H3	5:09	…	5:54	6:26	*6:56*	|	7:52	8:57	9:57	10:57	Alle 60 Min.	18:57	19:57
Musterdorf, H4	5:10	…	5:55	6:27	*6:57*	6:58	7:53	8:58	9:58	10:58		18:58	19:58
Musterdorf, H5	5:11	…	5:56	6:28	*6:58*	6:59	7:54	8:59	9:59	10:59		18:59	19:59
Musterdorf, H6	5:12	…	5:57	6:29	*6:59*	7:00	7:55	9:00	10:00	11:00		19:00	20:00

* verkehrt nur an Schultagen

** verkehrt nur während der Ferien

Fahrt zählt, da >50 % der Haltestellen angefahren werden

Haltestelle zählt nicht, da <50 % der Fahrten die Haltestelle bedienen

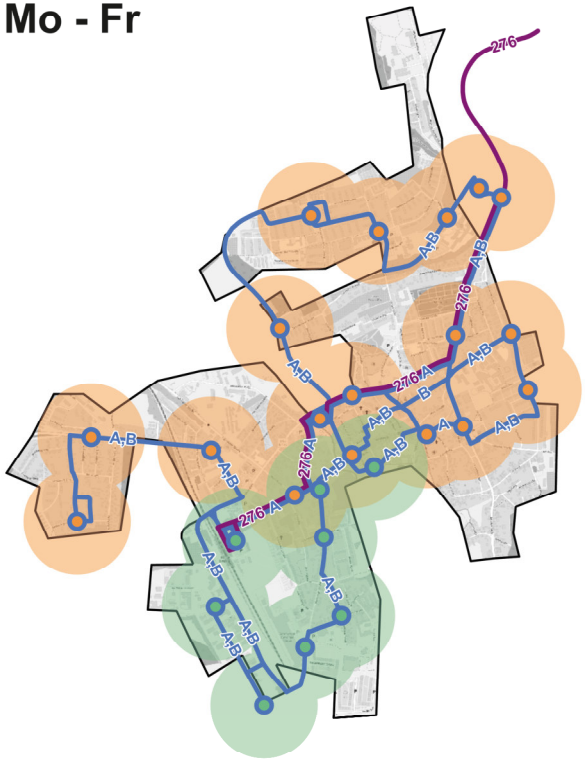
Halte im 1-h-Takt (maximale Abweichung von 5 Min. eingehalten)

Ergebnis:

Takt:	▪ 1-h-Takt
Bedienzeitraum:	▪ erste Abfahrt: 05:07, ▪ letzte Ankunft: 20:00
Fahrplanfahrten:	▪ 17 Fahrten insgesamt an Schultagen ▪ 15 vertaktete Fahrten
Haltestellen:	▪ 5 Haltestellen

ANLAGE 28: STADTNETZ BORNA

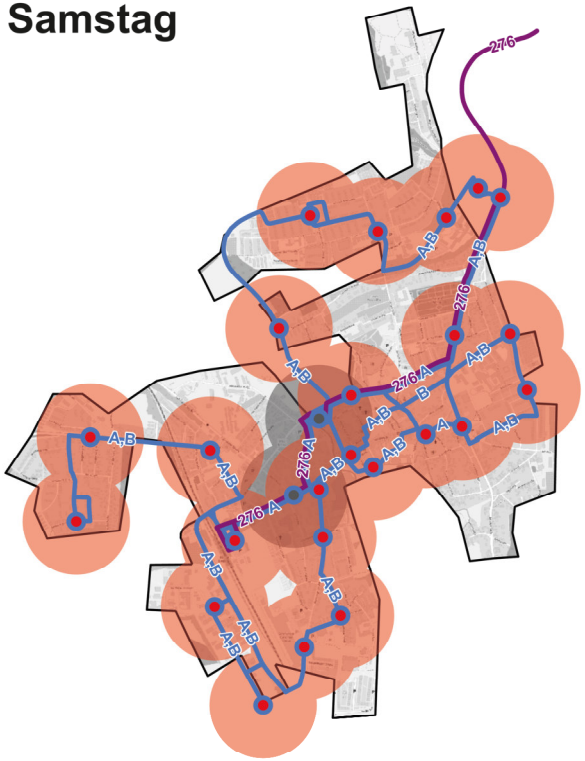
Mo - Fr



Bedienzeitraum in Borna:

Bus A:	04:39 - 20:40	15 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	04:47 - 22:58	16/17vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 276:	05:08 - 20:50	14/16 vertaktete Fahrten/Ri.

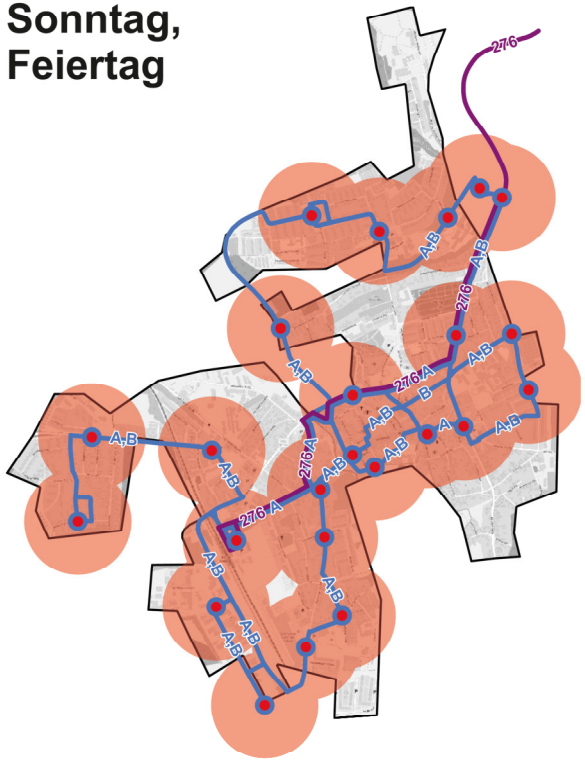
Samstag



Bedienzeitraum in Borna:

Bus A:	05:49 - 00:31	8/10 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	06:50 - 23:43	9 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 276:	06:08 - 19:50	3/5 vertaktete Fahrten/Ri.

Sonntag, Feiertag



Bedienzeitraum in Borna:

BusA:	06:17 - 22:04	8 vertaktete Fahrten/Ri.
BusB:	08:21 - 23:04	8 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 276:	07:08 - 18:50	3 vertaktete Fahrten/Ri.

Legende

- Stadtteilgrenze
- StadtBus
- PlusBus

Haltestellen

- 30-Min-Takt
- 1-h-Takt
- 2-h-Takt oder seltener
- Kein Takt

Je Richtung

Haltestelleneinzugsbereich r=300m

Zusätzliche Bedienung der Haltestellen Bahnhof, Schwimmhalle und Steigerweg durch PlusBus 258 (nicht dargestellt)

0 0,5 1 1,5 km

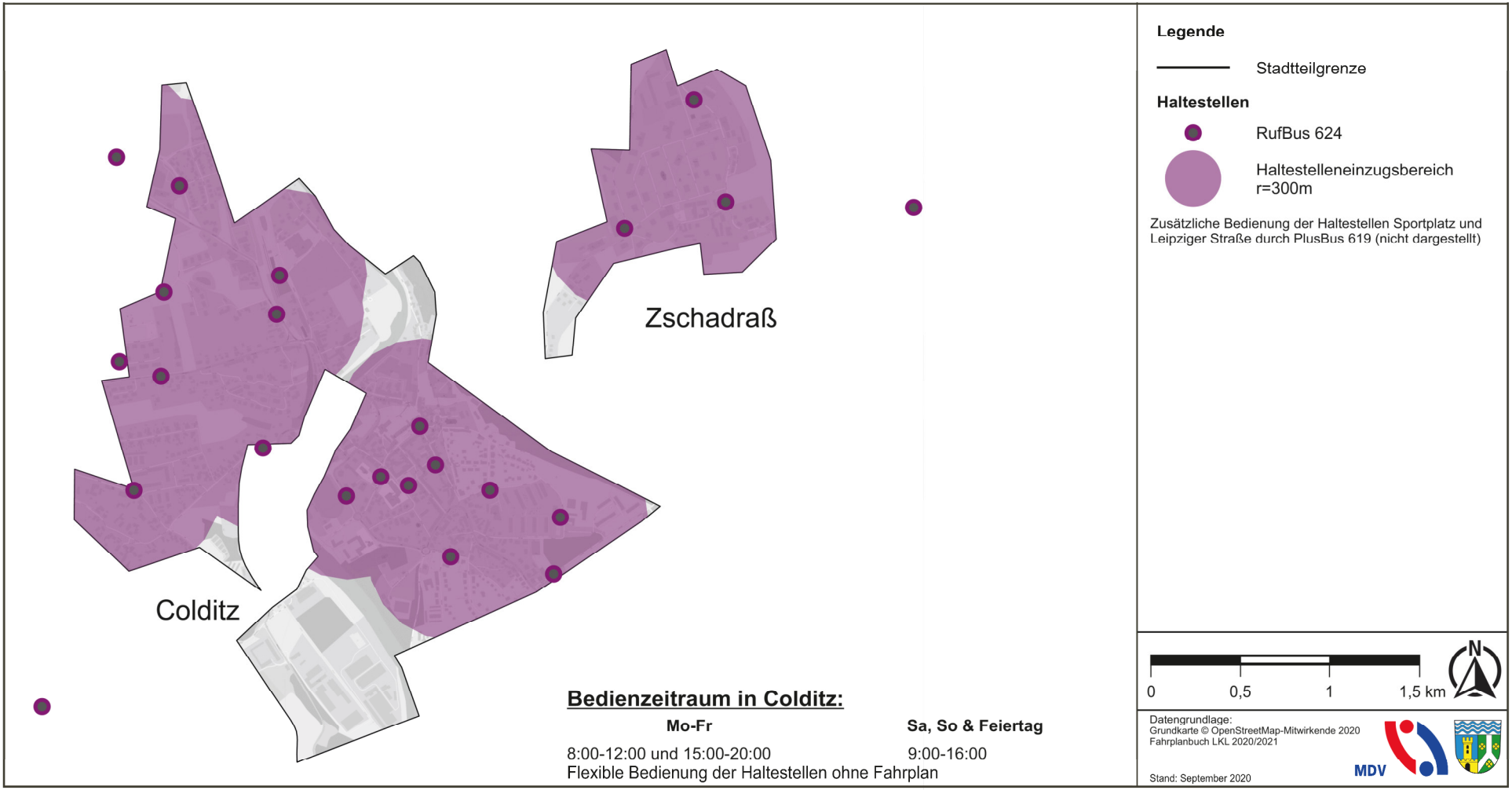
N

Datengrundlage:
Openstreetmap
Fahrplanbuch LKL 2019

Stand: Juli 2019

MDV

ANLAGE 29: STADTNETZ COLDITZ

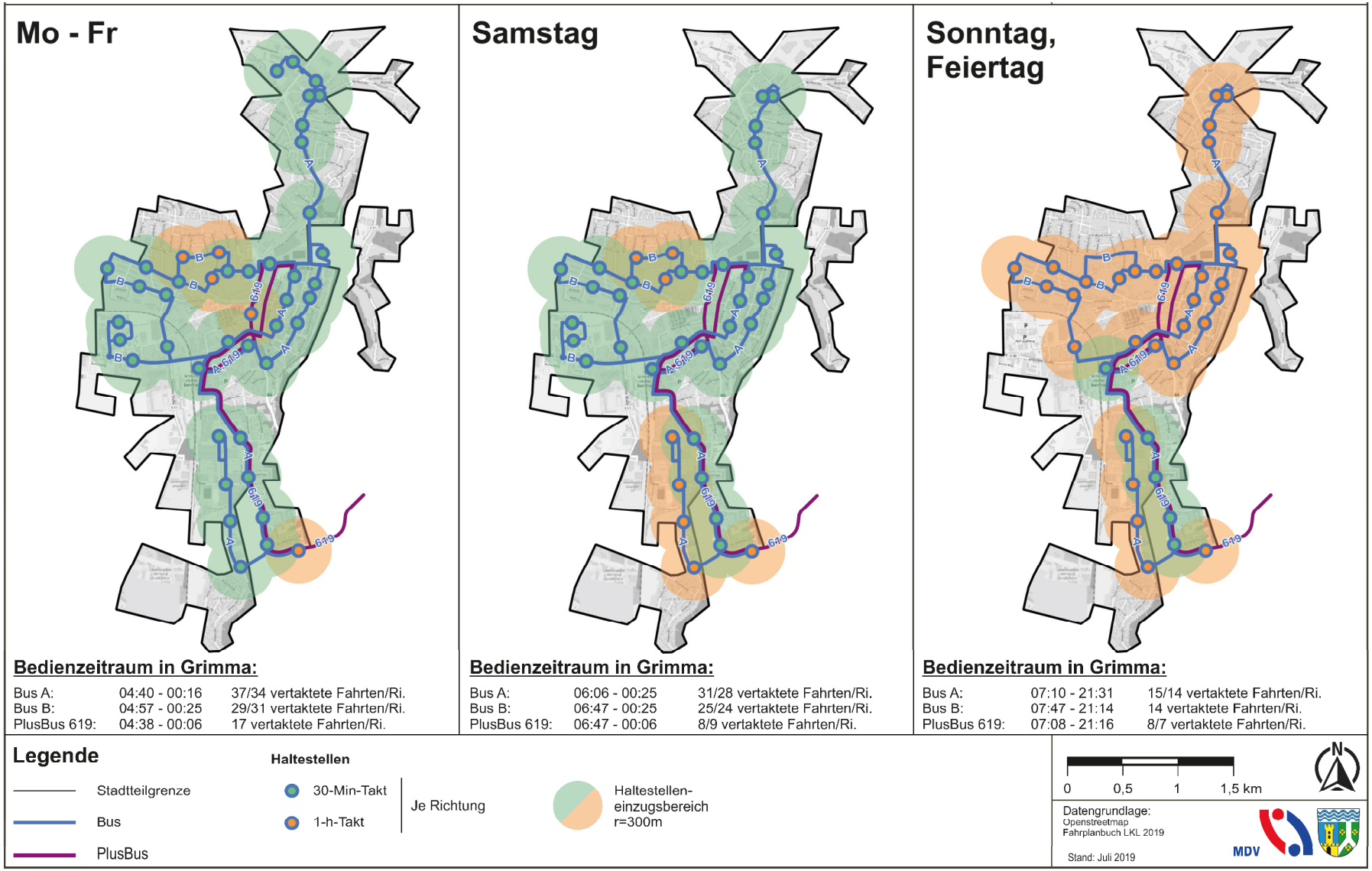


Bedienzeitraum in Colditz:

Mo-Fr	Sa, So & Feiertag
8:00-12:00 und 15:00-20:00	9:00-16:00

Flexible Bedienung der Haltestellen ohne Fahrplan

ANLAGE 30: STADTNETZ GRIMMA



Bedienzeitraum in Grimma:

Bus A:	04:40 - 00:16	37/34 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	04:57 - 00:25	29/31 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	04:38 - 00:06	17 vertaktete Fahrten/Ri.

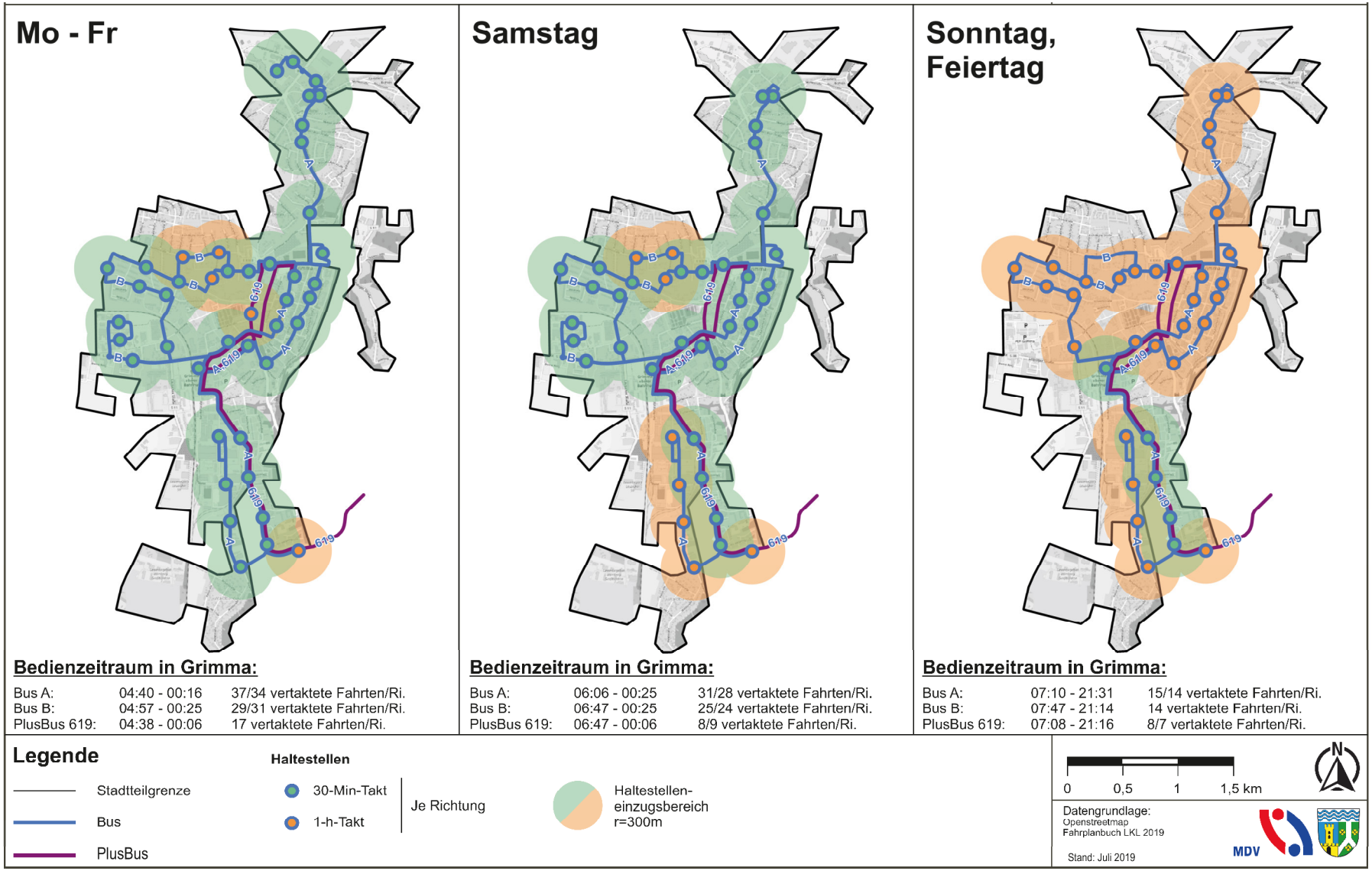
Bedienzeitraum in Grimma:

Bus A:	06:06 - 00:25	31/28 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	06:47 - 00:25	25/24 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	06:47 - 00:06	8/9 vertaktete Fahrten/Ri.

Bedienzeitraum in Grimma:

Bus A:	07:10 - 21:31	15/14 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	07:47 - 21:14	14 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	07:08 - 21:16	8/7 vertaktete Fahrten/Ri.

ANLAGE 30: STADTNETZ GRIMMA



Bedienzeitraum in Grimma:

Bus A:	04:40 - 00:16	37/34 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	04:57 - 00:25	29/31 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	04:38 - 00:06	17 vertaktete Fahrten/Ri.

Bedienzeitraum in Grimma:

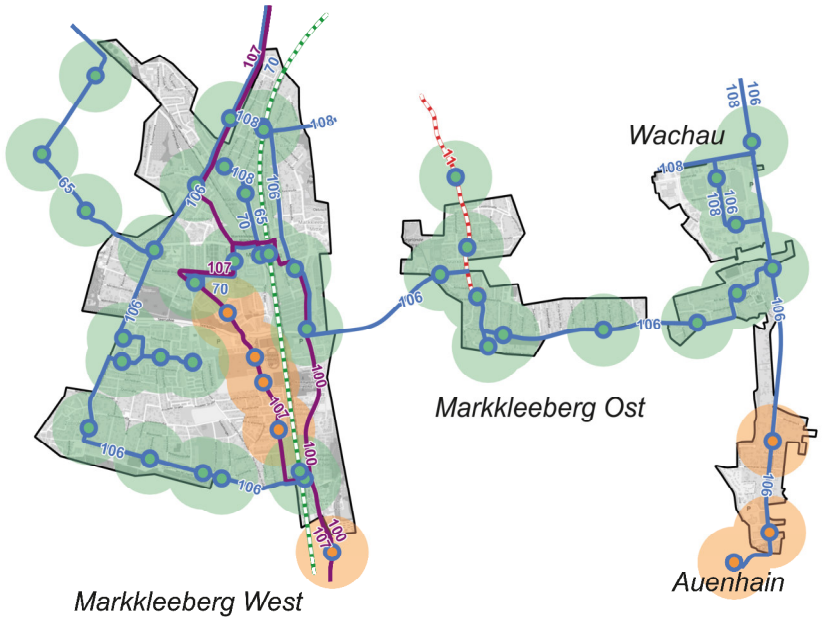
Bus A:	06:06 - 00:25	31/28 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	06:47 - 00:25	25/24 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	06:47 - 00:06	8/9 vertaktete Fahrten/Ri.

Bedienzeitraum in Grimma:

Bus A:	07:10 - 21:31	15/14 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus B:	07:47 - 21:14	14 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 619:	07:08 - 21:16	8/7 vertaktete Fahrten/Ri.

ANLAGE 31: STADTNETZ MARKKLEEBERG

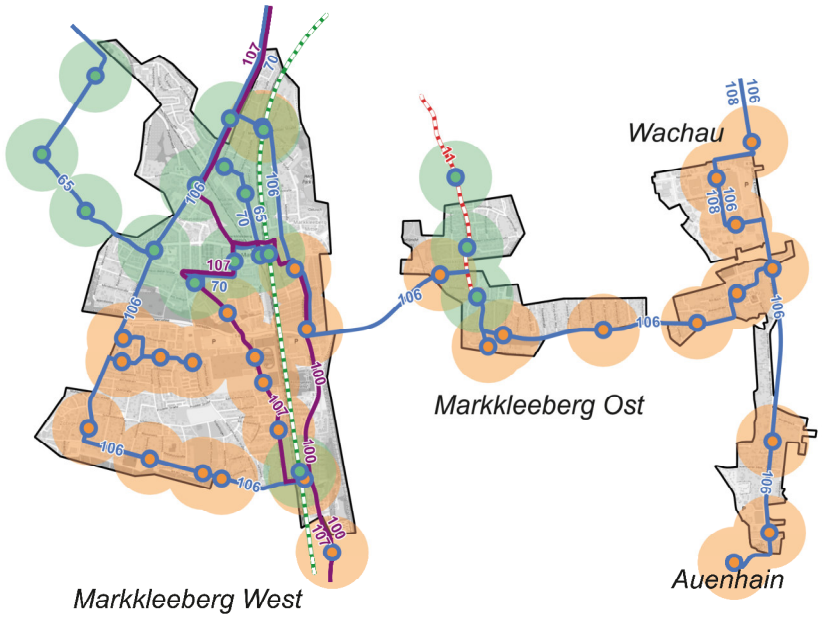
Mo - Sa



Bedienzeitraum in Markkleeberg:

	Mo-Fr		Samstag	
Bus 65	04:54 - 22:19	37 vertaktete Fahrten/Ri.	06:40 - 22:19	21/23 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 70	04:36 - 01:00	77 vertaktete Fahrten/Ri.	04:55 - 01:00	57 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 106	04:49 - 23:12	31 vertaktete Fahrten/Ri.	06:49 - 23:12	27 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 108	06:06 - 21:42	14/13 vertaktete Fahrten/Ri.	08:21 - 21:37	9/7 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 100	04:59 - 22:47	16/18 vertaktete Fahrten/Ri.	00:38 - 22:47	7 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 107	04:41 - 23:35	18 vertaktete Fahrten/Ri.	04:46 - 23:35	18 vertaktete Fahrten/Ri.
Tram 11	04:15 - 01:00	38 vertaktete Fahrten/Ri.	04:17 - 01:00	26 vertaktete Fahrten/Ri.
S3	01:09 - 23:30	8 Fahrten ohne Takt/Ri.	00:42 - 00:29	9/12 Fahrten ohne Takt/Ri.
S5,S5x	00:20 - 23:49	36 vertaktete Fahrten/Ri.	00:20 - 23:49	39 vertaktete Fahrten/Ri.
S6	00:20 - 23:38	36 vertaktete Fahrten/Ri.	00:20 - 23:38	36 vertaktete Fahrten/Ri.

Sonntag, Feiertag



Bedienzeitraum in Markkleeberg:

	Sonntag	
Bus 65	09:10 - 22:19	26 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 70	04:55 - 01:00	53 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 106	07:19 - 20:42	13 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 108	Keine Bedienung	
PlusBus 100	00:38 - 19:51	6/7 Fahrten ohne Takt/Ri.
PlusBus 107	06:41 - 23:35	16 vertaktete Fahrten/Ri.
Tram 11	04:17 - 01:00	52 vertaktete Fahrten/Ri.
S3	00:42 - 23:49	9 Fahrten ohne Takt/Ri.
S5, S5x	00:20 - 23:49	36 vertaktete Fahrten/Ri.
S6	00:20 - 23:38	36 vertaktete Fahrten/Ri.

Legende

Stadtteilgrenze
Bus
PlusBus
Tram
SBahn

Haltestellen

30-Min-Takt oder besser
1-h-Takt

Je Richtung

Haltestellen-einzugsbereich r=300m

Saisonal auch Li. 79 (nicht dargestellt)

0 0,5 1 1,5 km

N

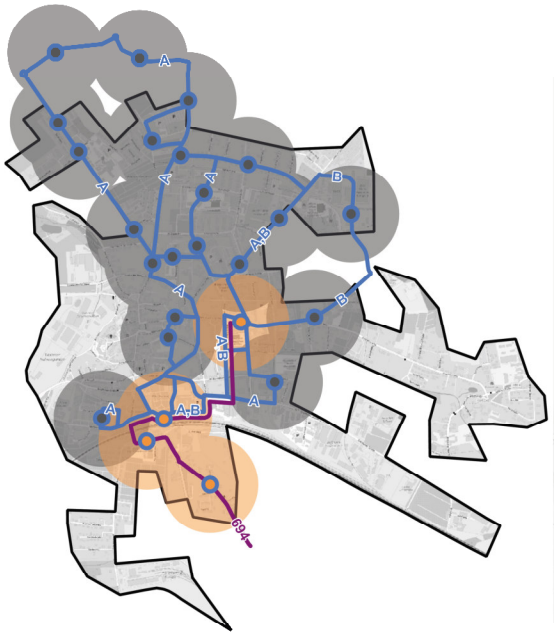
Datengrundlage:
Openstreetmap
Fahrplanbuch LKL 2019

Stand: Juli 2019

MDV

ANLAGE 32: STADTNETZ WURZEN

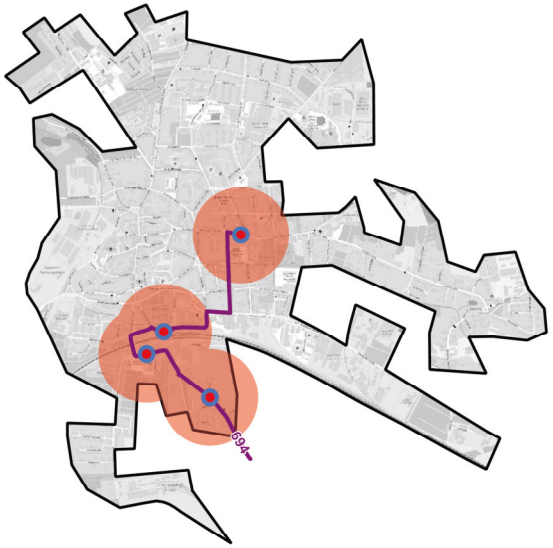
Mo - Fr



Bedienzeitraum:

	Montag - Freitag	
Bus A:	07:10 - 18:10	5/8 Fahrten ohne Takt/Ri.
Bus B:	07:23 - 15:48	4/5 Fahrten ohne Takt/Ri.
PlusBus 694:	05:19 - 19:39	14/12 vertaktete Fahrten/Ri.

Sa, So & Feiertag



Bedienzeitraum:

	Samstag		Sonntag, Feiertag	
Bus A:	-	-	-	-
Bus B:	-	-	-	-
PlusBus 694:	07:32 - 18:26	6 vertaktete Fahrten/Ri.	07:32 - 17:39	4 vertaktete Fahrten/Ri.

Legende

- Stadtteilgrenze
- Stadtbus
- PlusBus

Haltestellen

- 1-h-Takt
- 2-h-Takt
- kein Takt

Je Richtung

Haltestelleneinzugsbereich r=300m

Zusätzliche Bedienung der Haltestellen Fr-Ebert-Str/Schule, Stadtsporthalle, Clara-Zetkin-Platz und Bahnhof durch PlusBus 693 (nicht dargestellt)

0 0,5 1 1,5 km

N

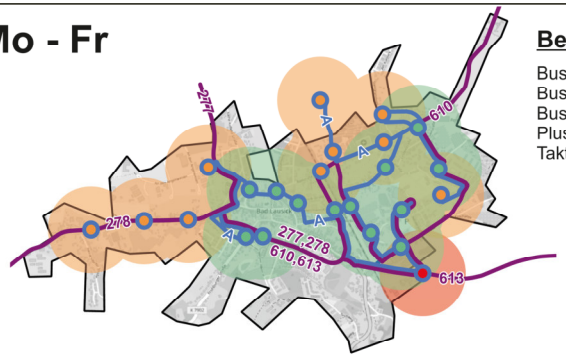
Datengrundlage:
Openstreetmap
Fahrplanbuch LKL 2018/2019

Stand: Mai 2019

MDV

ANLAGE 33: STADTNETZ BAD LAUSICK

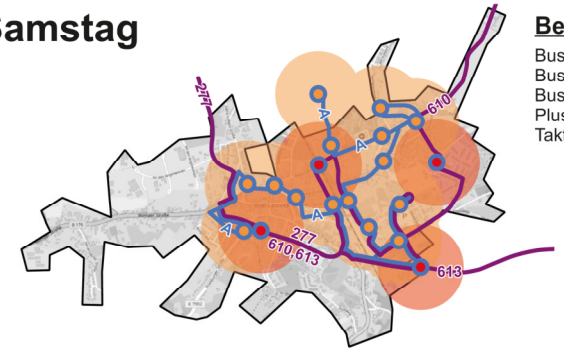
Mo - Fr



Bedienzeitraum in Bad Lausick:

Bus A:	05:32 - 23:19	29/30 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 277:	06:07 - 19:09	7 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 278:	06:25 - 18:07	6/7 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 610:	05:20 - 21:28	15 vertaktete Fahrten/Ri.
TaktBus 613:	05:55 - 19:05	7 vertaktete Fahrten/Ri.

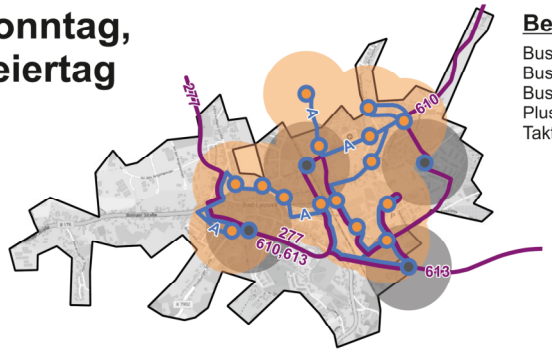
Samstag



Bedienzeitraum in Bad Lausick:

Bus A:	08:32 - 23:19	15 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 277:	06:51 - 18:08	4 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 278:	Keine Bedienung	-
PlusBus 610:	07:33 - 20:25	5 vertaktete Fahrten/Ri.
TaktBus 613:	08:55 - 19:06	6 vertaktete Fahrten/Ri

Sonntag, Feiertag



Bedienzeitraum in Bad Lausick:

Bus A:	09:32 - 20:19	11 vertakteteFahrten/Ri.
Bus 277:	09:51 - 18:15	3 vertaktete Fahrten/Ri.
Bus 278:	Keine Bedienung	
PlusBus 610:	07:33 - 20:25	4 vertaktete Fahrten/Ri.
TaktBus 613:	08:55 - 19:06	4 vertaktete Fahrten/Ri.

Legende

Stadtteilgrenze

Liniennetz

StadtBus

RegionalBus

Haltestellen

30-Min-Takt
1-h-Takt
2-h-Takt
seltener als 2-h-Takt

Je Richtung

Haltestelleneinzugsbereich r=300m

0 0,5 1 1,5 km

N

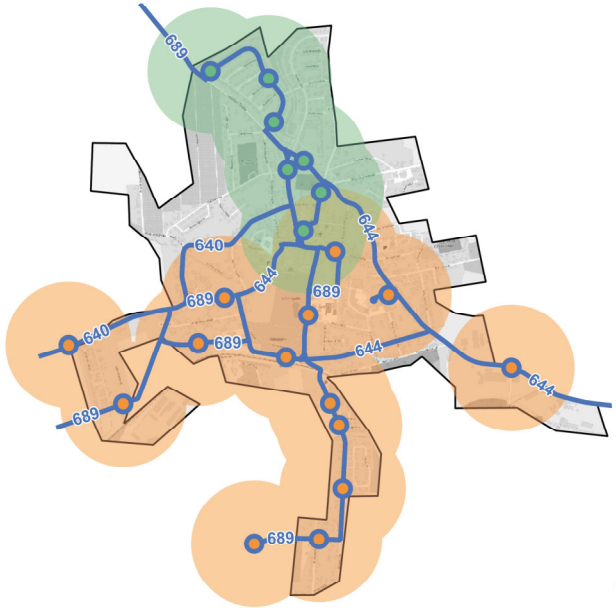
Datengrundlage:
Openstreetmap
Fahrplanbuch LKL 2019/2020

Stand: Januar 2020

MDV

ANLAGE 34: STADTNETZ BRANDIS

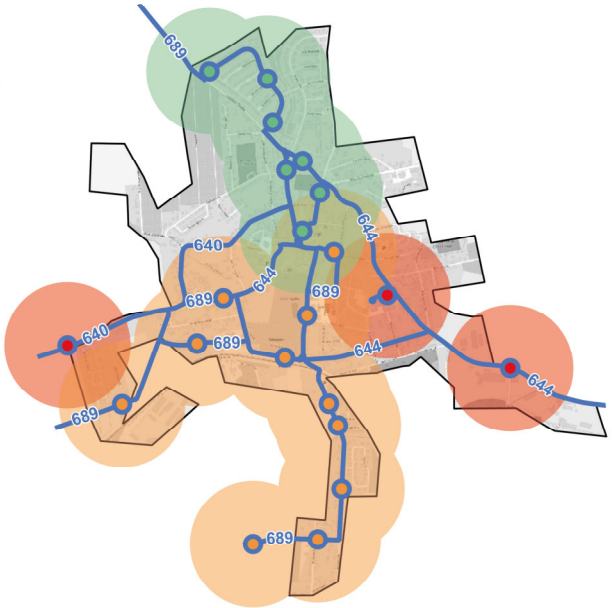
Mo - Fr



Bedienzeitraum in Brandis:

PlusBus 640:	05:36 - 19:39	15/17 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 644:	05:47 - 20:14	15 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 689:	05:08 - 23:58	29/30 vertaktete Fahrten/Ri.

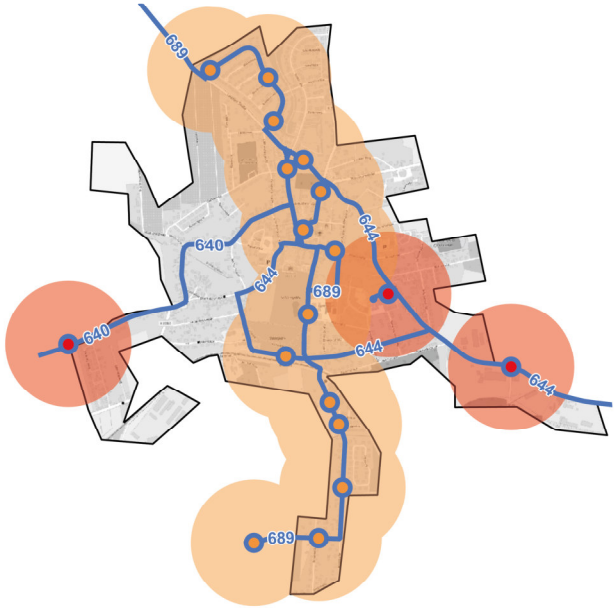
Samstag



Bedienzeitraum in Brandis:

PlusBus 640:	07:19 - 18:39	6 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 644:	06:47 - 19:14	6 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 689:	08:08 - 23:58	23/24 vertaktete Fahrten/Ri.

Sonntag, Feiertag



Bedienzeitraum in Brandis:

PlusBus 640:	09:19 - 18:39	3 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 644:	09:09 - 18:52	3 vertaktete Fahrten/Ri.
PlusBus 689:	08:08 - 20:52	13 vertaktete Fahrten/Ri.

Legende

Stadtteilgrenze

PlusBus

Haltestellen

30-Min-Takt

1-h-Takt

2-h-Takt

Je Richtung

Haltestellen-einzugsbereich r=300m

0 0,5 1 1,5 km

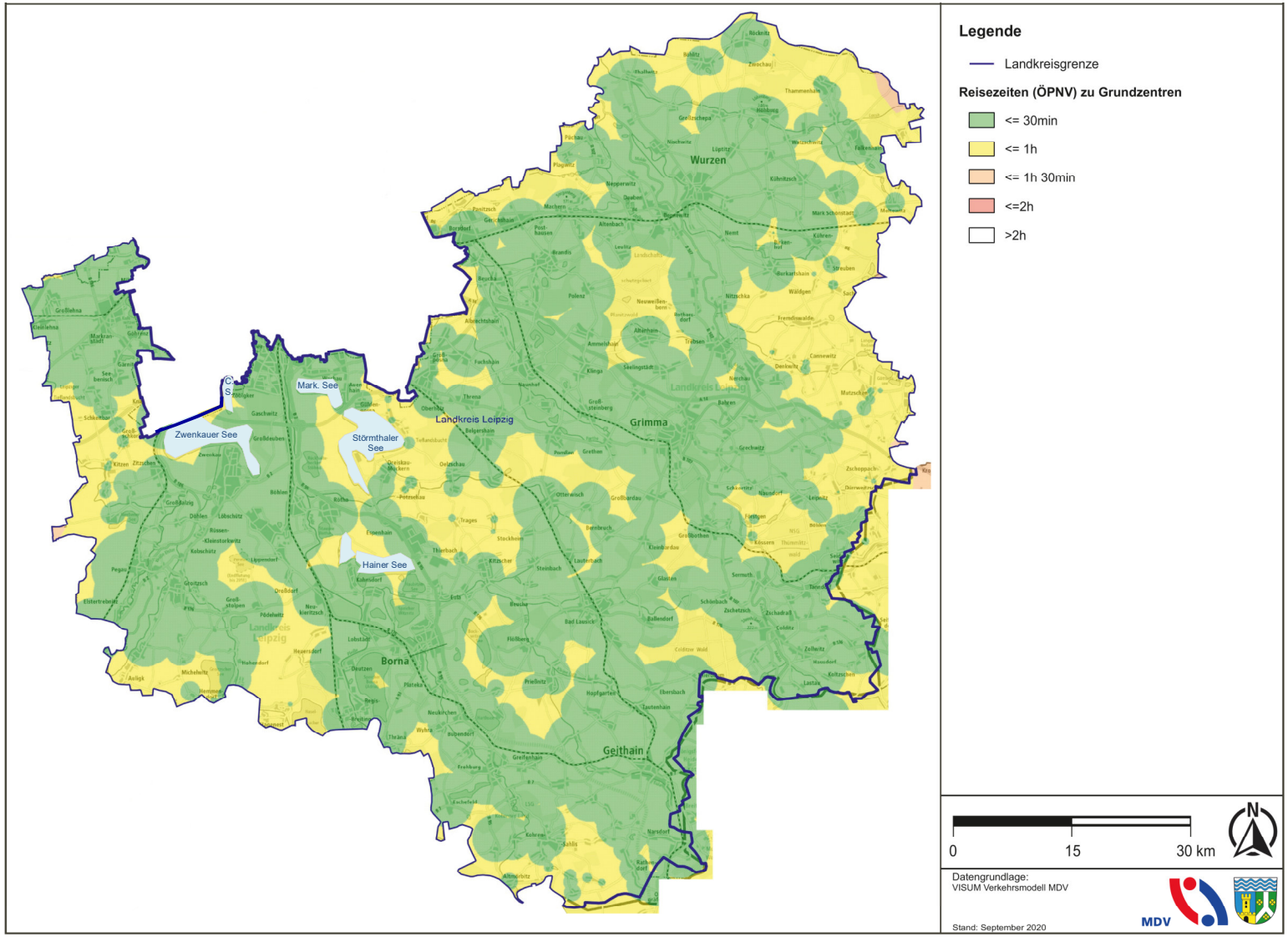
N

Datengrundlage:
Openstreetmap
Fahrplanbuch LKL 2019

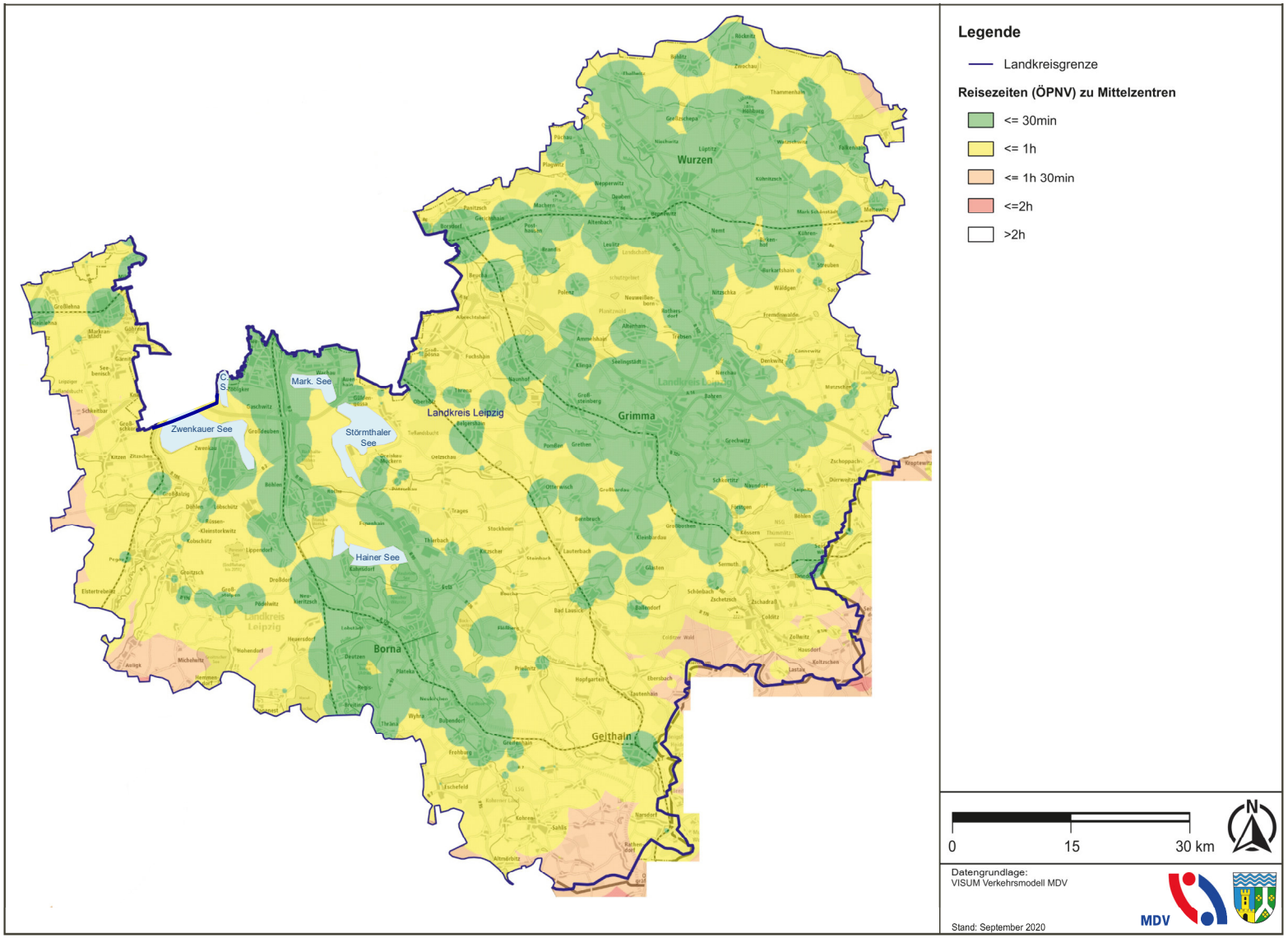
Stand: Juli 2019

MDV

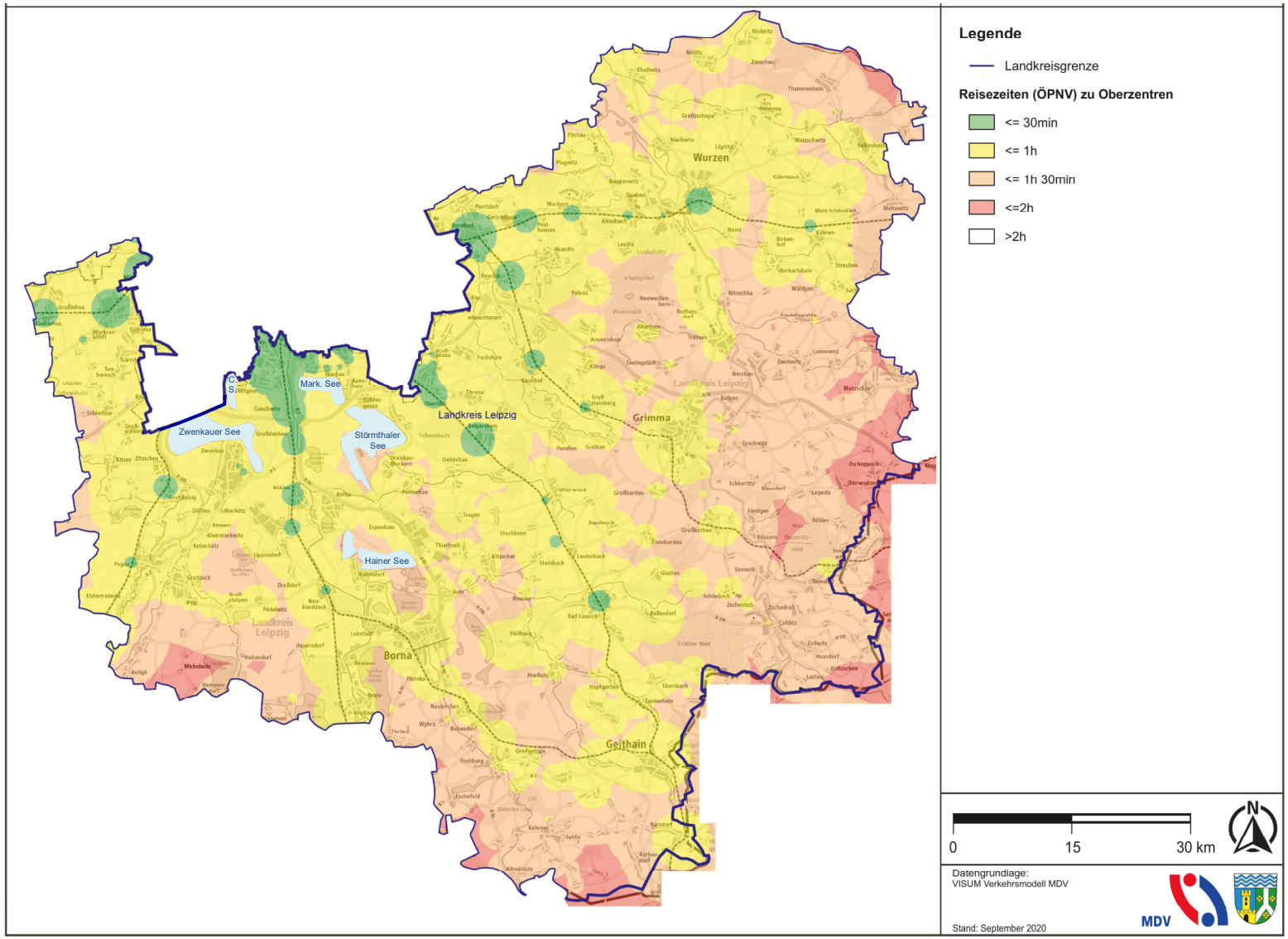
ANLAGE 35: ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM GRUNDZENTRUM – BEWERTUNG



ANLAGE 36: ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM MITTELZENTRUM – BEWERTUNG



ANLAGE 37: ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM OBERZENTRUM – BEWERTUNG



ANLAGE 38:
VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND FAHRPLANVERKNÜPFUNG – BEWERTUNG

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
1	Bad Lausick, Bahnhof	277, 278, 289, **610**, **613**, 614	277, 278, 289, **610, 613** <> RE6, RB113	➢ gute räumliche Verknüpfungsfunktion/ Bedienung durch Busse beiderseitig der Gleise bei kurzen Fußwegen ➢ Linien 610 und 613 zeitlich gut verknüpft ➢ Linien 277, 278 nur in einer Richtung zeitlich gut verknüpft ➢ Linie 289 nicht durchgängig vertaktet und deshalb häufig lange Übergangszeiten	➢ Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts Frohburg/ Geithain bessere Verknüpfung der Linien 277, 278 und 289 prüfen
2	Borna, Bahnhof	**101**, 141, 251, 255, **258**, 260, 271, **276**, 279, 286, A, B	**101**, 141, 251, 255, **258**, 260, 271, **276**, 279, A, B <> S6	➢ Busbahnhof in Bahnhofsnähe vorhanden ➢ Busbahnhof für Kreisstadt nicht zeitgemäß und unübersichtlich ➢ Linie 101 ist in Böhlen verknüpft, daher kaum Handlungsspielraum ➢ Linie 258 ist in Regis-Breitingen verknüpft, daher kaum Handlungsspielraum ➢ Linie 276 weist in Richtung Kitzscher lange Wartezeiten beim Umstieg auf, Begründung: Einbindung in den Knoten Kitzscher Busplatz ➢ Linien 260 und 279 noch nicht konsequent vertaktet, so dass Umsteigezeiten zum Teil lang sind ➢ Mäßig lange Wartezeiten beim Umstieg zwischen Stadtbus und Zug	➢ Neubau des Busbahnhofs unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und unter Verbesserung der Übersichtlichkeit; fahrgastfreundliche und bedarfsgerechte Ausgestaltung (in Planung) ➢ konsequentere Vertaktung und fahrplanmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinien 260 und 279 prüfen ➢ Im Zusammenhang mit avisierter Überplanung des Stadtverkehrs kürzere Wartezeiten anstreben
3	Böhlen, Bahnhof	**101**, 106, **144,** 272	**101,** 106, **144** <> S5, S5X, S6	➢ räumlich gute Verknüpfungssituation bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ zeitliche Verknüpfung bei Linie 144 sehr gut mit kurzen Wartezeiten, Linien 101 und 106 akzeptable Wartezeiten	➢ Neubau des Busbahnhofs unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und unter Verbesserung der Übersichtlichkeit; fahrgastfreundliche und bedarfsgerechte Ausgestaltung (in Planung)
4	Frohburg, Bahnhof	254, 265, 279	254, 279 <> S6	➢ Bahnhof kann aufgrund peripherer Lage nur durch ausgewählte Linien/ Fahrten angefahren werden ➢ Linie 254 bedient Bahnhof nur in Richtung Altenburg ➢ Linie 279 mit S-Bahn aus Richtung Leipzig gut verknüpft, in Gegenrichtung nicht	➢ Prüfung, ob weitere Linien, die in Frohburg verkehren, den Bahnhof regelmäßig mit bedienen können ➢ Prüfung, ob Linie 254 den Bahnhof in beiden Richtungen bedienen kann ➢ prüfen, ob Verbesserung der Fahrplanverknüpfung zur S-Bahn in Richtung Leipzig möglich ist

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
5	Gaschwitz, Bahnhof	**100**, **107**	**100, 107** <> S3, S5, S5X, S6	➢ nach erfolgtem Neubau der Verknüpfungsstelle günstige räumliche Verknüpfungssituation ➢ derzeit erfolgt die Verknüpfung am S-Bahnhof in Markkleeberg	➢ im Falle erreichbarer Reisezeitvorteile die Verknüpfung der Linien 100 und 107 in Gaschwitz prüfen (**zusätzlich** zu Markkleeberg Bf.)
6	Geithain, Bahnhof	263, 264, 278, 286, 287, 288, 289, 290, 628, 629	263, 264, 278, 288, 289, 290, 628, 629 <> RE6, S6, RB113	➢ durch bestehenden Kombibahnsteig ideale räumliche Voraussetzungen für Bahn-Bus-Verknüpfung gegeben ➢ Regionalbuslinien insbes. 263, 264, 289 bisher nicht konsequent vertaktet; daher Anschlüsse zum SPNV oft mit langen Wartezeiten ➢ richtungsbezogene Defizite hinsichtlich Fahrplanverknüpfung auch bei den Linien 278, 288 und 290	➢ Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts Frohburg/ Geithain bessere Vertaktung und Fahrplanverknüpfung der genannten Regionalbuslinien prüfen
7	Grimma, ob Bahnhof	609, **610**, 617, **619**, **630**, 632, **633,** 638, **641**, **644**, **654**, **690**, **693**, **694**, A, B	**610**, 617, **619, 630**, **633**, 638, **641, 644, 654, 690, 693, 694**, A, B <> RB110	➢ Busbahnhof am oberen Bahnhof nicht zeitgemäß und hinsichtlich Kapazität grenzwertig; verkehrstechnologisch ungünstig ➢ im Ergebnis der Umsetzung des Modellvorhabens „Muldental in Fahrt“ erfolgte die Einrichtung eines „Busknotens“ am Bahnhof Grimma unter Einbeziehung des Regional- und Stadtverkehrs	➢ Neubau des Busbahnhofs gemäß vorliegenden Planungen
8	Markkleeberg, Bahnhof	**65**, 70, **100**, 105, 106, **107**, 108, N9	**65**, 70, **100**, 105, 106, **107**, 108 <> SS, S5, S5X, S6	➢ Verknüpfungshaltestelle neu errichtet ➢ kurze Umsteigewege SPNV - Bus ➢ Linie 70 bedient nicht den Busbahnhof ➢ S-Bahn-Bedienung im dichten Takt, somit zeitliche Verknüpfung unkritisch	➢ ggf. Bedienung der Verknüpfungshaltestelle auch durch Linie 70
9	Markranstädt, Bahnhof	**65**, 130, 161, 163, 164, 165, 743, N2	**65**, 130, 161, 163, 164, 165, 743 <> RB20	➢ Busbahnhof am Bf. relativ neu errichtet ➢ Linie 65 im 10-min-Takt – Verknüpfung unproblematisch ➢ Markranstädt bisher als Busknoten noch nicht entwickelt ➢ Regionallinien bisher oft noch nicht mit dem SPNV verknüpft	➢ Umsteigebedürfnisse für Regionalbuslinien ermitteln ➢ Hauptumsteigerichtungen festlegen ➢ Fahrplananpassungen zur Herstellung der Verknüpfung zum SPNV prüfen
10	Naunhof, Bahnhof	75, **640**, **641**, 645	75, **640, 641** <> RB110	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof mit kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Fahrplanverknüpfung Linie 75 in einer Ri. ➢ Linien 640 und 641 im Rahmen des Modell-vorhabens „Muldental in Fahrt“ fahrplan-mäßig verknüpft (Linie 641 tageszeitab-hängig, da auf Verstärkerzüge abgestimmt)	➢ Prüfung und ggf. Verbesserung der Verknüpfung zwischen Linie 75 und SPNV ➢ eine ganztägige SPNV-Bedienung Leipzig – Naunhof – Grimma im 30 Minuten-Takt ließe eine deutlich bessere Verknüpfung SPNV – Bus zu

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
11	Pegau, Bahnhof	123, 124, 271	123, 271 <> EB	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof mit kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Haltestelle entspricht nicht den modernen Anforderungen, nicht barrierefrei	➢ Neubau der Verknüpfungshaltestelle an neuem, leicht geändertem Standort (in Planung)
12	Wurzen, Bahnhof	655, 656, 657, 660, 661, 671, 672, 674, 675, 676, 680, 681, 685, 686, 687, 688, **693**, **694**, A, B	660, 661, 671, 672, 674, 676, 680, 681, **693, 694**, A, B <> S4, RE50	➢ durch ausgebaute Haltestellen am Bahnhof gute räumliche Verknüpfungssituation bei kurzen Fußwegen gegeben ➢ die PlusBus-Linien 693 und 694 sowie Stadtbus Linie A verkehren im Takt und sind bei kurzen Wartezeiten mit dem SPNV verknüpft ➢ übrige Regionalbuslinien bisher oft nur ansatzweise vertaktet; Anschlüsse zum/vom SPNV mit teilweise (sehr) langen Wartezeiten	➢ Konzeption zur Verbesserung des Busverkehrs im „Wurzener Land“ in Vorbereitung ➢ Anpassungen des Regional- und Stadtbusverkehrs zu erwarten ➢ ggf. Taktknoten am Bahnhof Wurzen einrichten unter konsequenter Vertaktung der verknüpfungsrelevanten Buslinien und in diesem Zusammenhang kürzere und einheitlichere Umsteigewartezeiten vorsehen
13	Belgershain, Bahnhof/Hauptstraße	**641**	641 <> RB113	➢ keine Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof vorhanden ➢ Fußweg zur temporären Haltestelle „Hauptstraße“ ca. 400 m ➢ zeitlich gute Verknüpfung zwischen Linie 641 und RB113 vorhanden	➢ Prüfen, ob Verbesserung der Verknüpfung durch Errichtung und Bedienung einer Haltestelle direkt am Bahnhof erreicht werden kann
14	Beucha, Bahnhof	**640**, 684, 685, **689**	**640, 689** <> RB110	➢ durch ausgebaute Haltestelle am Bahnhof gute räumliche Verknüpfungssituation ➢ Bedeutung der Verknüpfungsstelle infolge Anbindung von Brandis an S-Bahn in Gerichshain derzeit rückläufig ➢ Linien 640 und 689 bei kurzen Übergangszeiten mit SPNV in HUR Leipzig verknüpft	➢ kein Handlungsbedarf
15	Borsdorf, Bahnhof	173, 175, 684	173, 175 <> S4, RE50, RB110	➢ Linie 173 zeitlich gut mit S-Bahn verknüpft ➢ Linie 175 in Borsdorf nur in Ausnahmefällen verknüpft, SPNV-Anschluss in Taucha	➢ Verbesserungen der Verknüpfung werden im Projekt „Wurzener Land“ geprüft
16	Gerichshain, Bahnhof	**689**	**689** <> RB110	➢ temporäre Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof im Zusammenhang mit Umsetzung von „Muldental in Fahrt“ eingerichtet, kurze Fußwege beim Umstieg ➢ zeitliche Verknüpfung bei kurzen Übergangszeiten gewährleistet ➢ Anschlusssicherung bereits realisiert	➢ Umsetzung der temporären Haltestellen in eine Regelhaltestelle
17	(Zwenkau) Großdalzig, Bahnhof	120, 121	120 <> EB	➢ Verknüpfungshaltestelle vorhanden ➢ Linie 120 bindet im Takt Hast. an	➢ Kein Handlungsbedarf

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
18	Großpösna, Bahnhof/ Neue Gaststätte	75, 145, **690**	75, **690** <> RB113	➢ Bahnhof nicht direkt durch Bus anfahrbar ➢ Verknüpfungshaltestelle in ca. 200 m Fußwegeentfernung zum Bahnhof ➢ durch den unregelmäßigen Takt der Linie 75 (20, 40, 60 und 80 min) sind keine regelmäßigen Anschlüsse realisierbar ➢ Linie 690 fahrplanmäßig nicht verknüpft; da Priorität im Busknoten Grimma ob Bf	➢ Bushaltestelle durch Namenszusatz „Bahnhof“ erkenntlich machen ➢ Prüfung einer Verstetigung der durchgängigen Fahrten der Linie 75 unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit dem SPNV
19	Kühren, Bahnhof	656, 658, **659**, 663	**659 <> RE50**	➢ ausgebaute Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof vorhanden ➢ Linie 659 gut mit SPNV verknüpft	➢ kein Handlungsbedarf
20	Machern, Bahnhof/ Brandiser Str.	680, 682, 683, 685	680 <> S4	➢ räumliche Verknüpfung nicht optimal ➢ teilweise relative lange Umsteigefußwege (ca. 300 m) ➢ Linie 680 nicht vertaktet, bisher keine Fahrplanverknüpfung in Machern vorgesehen	➢ neuen Haltestellenstandort (z. B. Brücke) prüfen ➢ in diesem Zusammenhang ggf. neuer Name ➢ in diesem Zusammenhang prüfen, ob Linie 680 (oder im Rahmen der Neukonzeption des ÖPNV im Wurzener Land andere Linien) vertaktet und verknüpft werden kann/können
21	Markkleeberg Nord	108	108 <> S4, S5, S5X, S6	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Fahrplanverknüpfung Richtung Leipzig sehr gut gewährleistet	➢ kein Handlungsbedarf hinsichtlich Fahrplanverknüpfung ➢ B+R erweitern
22	Markkleeberg-Großstädteln	107	107 <> S4, S6	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Fahrplanverknüpfung gewährleistet	➢ kein Handlungsbedarf
23	Narsdorf, Bahnhof	287, 288, 290, 661	288, 290 <> RE6	➢ ausgebaute Verknüpfungshaltestelle bei kurzen Fußwegen am Bahnhof vorhanden ➢ Linien 288 und 290 mit SPNV verknüpft	➢ kein Handlungsbedarf
24	Neukieritzsch, Bahnhof	271, 286	271 <> S5, S6	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Haltestelle entspricht nicht den modernen Anforderungen, nicht barrierefrei	➢ barrierefreier Ausbau der Haltestelle
25	Regis-Breitingen, Bf.	**258**	258 <> S5	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Haltestelle entspricht nicht den modernen Anforderungen, nicht barrierefrei ➢ Linie 258 in beiden Fahrtrichtungen mit S-Bahn verknüpft	➢ barrierefreier Ausbau prüfen ➢ ggf. Einbeziehung der Verknüpfung mit Kohlebahn
26	Oberholz, Haltepunkt	75	- <> RB 113	➢ vorhandene Haltestelle am Bahnhof Oberholz nur von ausgewählten Fahrten der Linie 75 bedient, nicht vertaktet ➢ keine fahrplanmäßige SPNV-Verknüpfung	➢ keine Maßnahmen, da Bedeutung gering

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
27	Otterwisch, Bahnhof	609, 617	617 <> RB 113	➢ Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof bei kurzen Fußwegen vorhanden ➢ Linie 617 im Rahmen des bestehenden Fahrtenangebots gut mit SPNV verknüpft ➢ Linie 609 (Bedienung nur an Schultagen) nur mit eingeschränkter Verknüpfungsfunktion	➢ keine Maßnahmen
28	Tanndorf, Bahnhof	621, 626	621 <> RB 110	➢ Ausbau der Verknüpfungshaltestelle noch nicht erfolgt ➢ Linie 626 eher nicht verknüpfungsrelevant	➢ barrierefreier Ausbau prüfen
29	Brandis, Markt	**640, 644**, 681, **689**		➢ temporäre Verknüpfungshaltestelle vorhanden (3 Haltepositionen) ➢ zeitliche Verknüpfung umgesetzt	➢ dauerhafter und barrierefreier Ausbau der Verknüpfungshaltestelle ➢ ggf. Namenszusatz
30	Colditz, Verknüpfungsstelle	**613, 619, 620**, 621, 622, 625, 626, A		➢ beidseitige Doppelhaltestelle im Straßenverlauf (Bundesstraße) vorhanden ➢ Dimensionierung und Ausgestaltung (Fußwegebeziehungen) entspricht nicht den Anforderungen ➢ wesentliche Umsteigebeziehungen mit kurzen Wartezeiten realisiert	➢ Neubau einer barrierefreien, ausreichend dimensionierten Verknüpfungshaltestelle im innenstadtnahen Bereich (in Planung) ➢ neuer Name der Haltestelle
31	Frohburg, Zentralhalte-stelle	254, 260, 263, 265, 279, 286, 295		➢ Haltestelle zeitgemäß und barrierefrei ausgebaut ➢ Fahrplanverknüpfung zwischen vertakteten Linien bereits umgesetzt	➢ Vertaktung der Fahrpläne weiterer Linien unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten prüfen und damit Funktion der Haltestelle als Verknüpfungspunkt stärken
32	Grimma, Nicolaiplatz	609, **619, 630**, 632, **633**, **641**, **644, 654, 690, 693, 694**, A, B		➢ Umsteigerondell am Nicolaiplatz nicht mehr zeitgemäß und nicht vollständig barrierefrei ➢ gute fahrplanmäßige Verknüpfung umgese.	➢ barrierefreier Ausbau und Verbesserung der Haltestellenausstattung ➢ ggf. Namenszusatz
33	Groitzsch, Südstraße (Altenburger Straße)	**100**, 123, 124, 125, 271, 412, 414		➢ kein ausgebauter Verknüpfungspunkt ➢ konsequente Vertaktung nur bei Linien 100 und 125 verhanden ➢ fahrplanmäßige Verknüpfung bisher nur ansatzweise umgesetzt	➢ Vertaktung der Fahrpläne weiterer Linien unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten prüfen und damit Funktion der Haltestelle als Verknüpfungspunkt stärken ➢ Ausbau der Haltestellensituation nach Fertigstellung der Ortsumgebung S65 Groitzsch ➢ neuen Namen prüfen
34	Kitzscher Busplatz	**144, 276, 277**, 617, **641**		➢ neuer barrierefreier Busplatz vorhanden ➢ „Busknoten Kitzscher“ unter Realisierung guter zeitlicher Verknüpfung der Linien realisiert	➢ keine Maßnahmen vordringlich
35	Klinga, Teich	**640, 644**, 645		➢ ausgebaute Verknüpfungshaltestelle vorhanden (teilweise barrierefrei) ➢ Linien 640 und 644 zeitlich gut verknüpft	➢ keine Maßnahmen vordringlich

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	anbindende Linien ÖSPV	verknüpfungs-relevante Linien bei Bf.	Bewertung des Verknüpfungspunktes räuml. Verknüpfungsfunktion: • sehr gut/gut/eingeschränkt zeitl. Verknüpfungsfunktion: • ausgeprägt/eingeschränkt	Maßnahmenempfehlung
36	Kohren-Sahlis, Busplatz	264, 265, 291, 295		➢ Fahrpläne bisher nur ansatzweise vertaktet (insbesondere Linien 264 und 265) ➢ Fahrplanverknüpfung nur bei einzelnen Fahrten umgesetzt	➢ konsequente weitere Vertaktung der Fahrpläne unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten prüfen und damit ggf. Funktion der Haltestelle als Verknüpfungspunkt stärken
37	Markkleeberg, Schillerplatz	11, 106, N9		➢ keine barrierefreie Verknüpfungsstelle ➢ 20-min-Takt der Linie 11 Mo-Sa lässt keine konsequente Verknüpfung mit der im 30-min-Takt verkehrenden Linie 106 zu ➢ Sonn-/Feiertags beim Umstieg Bus→ Tram lange Wartezeiten	➢ Verbesserung der Verknüpfungssituation prüfen ➢ Prüfung ob Sonn-/Feiertags Verbesserung der Fahrplanverknüpfung möglich ist
38	Nerchau, Gänsemarkt	621, 649, 653, **694**		➢ ausgebaute Haltestelle vorhanden ➢ Linie 621 fahrplanmäßig gut mit Linie 694 verknüpft ➢ Linien 649 und 653 in Nerchau nicht verknüpfungsrelevant	➢ keine Maßnahmen vordringlich
39	Pegau, Kirchplatz	121, 123, 124, 271		➢ Linie 121 gut mit Linien 123 und 271 Ri. Groitzsch verknüpft ➢ Linie 124 eher nicht verknüpfungsrelevant	➢ keine Maßnahmen vordringlich
40	Prießnitz, Dreieck	278, 279, 293		➢ fehlender barrierefreier Ausbau ➢ Linien 278, 279 fahrplanmäßig gut verknüpft ➢ Linie 293 nur bei einzelnen Fahrten verknüpft (Bedeutung vorrangig zur Schülerbeförderung	➢ Ausbau der Verknüpfungsstelle im Bau
41	Ragewitz, Dorfplatz	**630**, 636		➢ Linie 636 vorrangig zur Schülerbeförderung ➢ Linie 636 nicht im Takt ➢ Fahrpläne zur bei ausgewählten Fahrten verknüpft	➢ keine Maßnahmen vordringlich
42	Wurzen, Clara-Zetkin-Platz	655, 656, 660, 661, 663, 671, 672, 674, 675, 676, 680, 681, 685, 686, 687, 688, 691, **693, 694**, A, B		➢ barrierefrei ausgebaute Verknüpfungshaltestelle vorhanden ➢ Fahrplanverknüpfung in ausgewählten Verkehrsbeziehungen vorhanden	➢ fahrplanmäßige Verknüpfungen im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Projekt „Wurzener Land“ prüfen und ggf. verbessern ➢ ggf. Namenszusatz
43	Zwenkau, Konsum	**100**, **101**, 105, **107**, 120, 123, 124, 412		➢ ausgebaute Haltestelle vorhanden ➢ Linien 100 und 101 gut verknüpft ➢ Linien 105, 120, 123, 124 und 412 hier nicht verknüpfungsrelevant	➢ keine Maßnahmen vordringlich

ANLAGE 39: GEPLANTE BAUGEBIETE IM LANDKREIS LEIPZIG

Wohngebiete

Prämisse: Realisierungszeitraum: 2021-2025, Wohngebiete für mindestens ca. 100 Bewohner

Nr.	Nr. der frühzeitig. Beteiligung	Wo	Name	Wann	Anzahl Wohneinheiten	Fläche in m²	ÖPNV-Anbindung 2020
1	8.1	Geithain, Colditzer Str.	Südhang	2019 - 2025	36-54 bebaute Grundstücke	.	genaue Lage unklar
2	14.1	Markkleeberg, Koburger Straße / Hafenstraße	Quartier Cospuden	2020/2021	72	9.800	Zöbigker (Markkleeberg), Schmiede (350m)
3	22.1	Zwenkau, vom Wendehammer "Zum KAP" im Norden bis zur Verlängerung des Großdeubener Weges im Süden	Harthweide	2020-2022	100	140.000	kein ÖPNV in unmittelbarer Nähe
4	2.1	Bennewitz	An der Teeplantage	2020 - 2025	25-75	20.000-80.000	genaue Lage unklar: ggf. Altenbach (Bennewitz), Teeplantage
5	2.1	Bennewitz (östlich vom Fabrikweg in 04828 Bennewitz OT Deuben)	An der breiten Lache	2020 - 2025	50-100	30.000-65.000	Hst. Deuben, Leipziger Straße (300m)
6	14.1	Markkleeberg, Hauptstraße 315	Gut Gaschwitz	2021	50	38.000	Gaschwitz (Markkleeberg), S-Bahnhof (inkl. Bus) (150m)
7	3.4	Borsdorf	Wohnbaufläche auf dem Gelände der ehemaligen Kunstlederfabrik	ab 2021	260	.	Hst.: Dresdner Landstraße (50m)
8	16.3	Quesitz	Wohnbebauung zum Quesitzer Herrenweg	2021-2022	50	.	genaue Lage unklar
9	16.3	Markranstädt	Leipziger Straße 70 (Netto, Tankstelle)	2022-2024	96	.	Hst.: Markranstädt, Am Anger (200m)
10	2.1	Bennewitz	Muldenblick	2022 - 2027	65	47.700	genaue Lage unklar
11	16.3	Großlehna	Wohngebiet Glasauer Weg	2023-2025	70	.	Hst.: Großlehna, Gemeindeamt (300m)

Gewerbegebiete
Prämisse: Realisierungszeitraum: 2021-2025

Nr.	Nr. der frühzeitig. Beteiligung	Wo	Name	Wann	Anzahl Arbeitsplätze	Fläche in ha	ÖPNV-Anbindung 2019
1	8.2	Geithain	Straße der Deutschen Einheit	2019 - 2022	bis 100	zusätzl. 5	genaue Lage unklar: ggf. Geithain, Gymnasium
2	2.2	Bennewitz	An der B6 in Deuben	2019-2023	.	1	genaue Lage unklar
3	9.2	Grimma, OT Hohnstädt: A14/B107/B107 - Bahrener Straße	Grimma Nord III	ab 2020	500 (3 Bauabschnitte)	40	genaue Lage unklar
4	14.2	Markkleeberg, Bornaer Chaussee - Liebertwolkwitzer Straße	Gewerbegebiet Wachau-Nordost	2021	.	13	Hst.: Wachau (b. Leipzig), An der Hohle (50m)
5	22.2	Zwenkau	B2-Ost	2025	500	30	genaue Lage unklar: ggf. Zwenkau, Baumeisterallee

Einzelhandel
Prämisse: Realisierungszeitraum: 2021-2025

Nr.	Nr. der frühzeitig. Beteiligung	Wo	Funktion	Wann	Anzahl Arbeitsplätze	Fläche in m²	ÖPNV-Anbindung 2019
1*	12.1	Sondergebiet Handel Ziegelstraße zwischen Eilenburg-Mitte und Eilenburg-Ost	Lebensmittelvollsortimenter	ab 2019	.	3.500	Hst.: Eilenburg, Ziegelstr.(250m)
2*	12.1	Sondergebiet Handel Ziegelstraße zwischen Eilenburg-Mitte und Eilenburg-Ost	Bau- und Gartenfachmarkt	ab 2019	.	7.000	Hst.: Eilenburg, Ziegelstr.(250m)
3	2.3	Bennewitz	Lebensmitteleinzelhandel	2020-2022	15	<800	genaue Lage unklar

* Standorte außerhalb des Landkreises Leipzig; nachrichtliche Übernahme, aufgrund bestehender räumlicher Verflechtung

ANLAGE 40: VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsprognose des ÖSPV im Landkreis Leipzig werden die relevanten Entwicklungen bis zum Jahr 2025 abgeschätzt. Zunächst wird ein Ausblick für die Raum- und Bevölkerungsstruktur mittels fundierter Annahmen gegeben, um anschließend Erwartungen hinsichtlich der künftigen ÖSPV-Nachfrage zu skizzieren.

1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

Für eine Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wurde vergleichend zu den Ausführungen der ANLAGE 2 geprüft, inwiefern sich Änderungen für den Prognosezeitraum bis 2025 abzeichnen. Entsprechende Entwicklungen werden, soweit sie quantifizierbar und signifikant sind, in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

In den beiden nachstehenden TABELLEN A40-1 und A40-2 wurden entsprechende Prognosen zusammengestellt. Besonders berücksichtigt werden muss die Bevölkerungs- und Schülerstruktur (Zahlenwerte siehe Tabellen), da sich folgende Entwicklungen abzeichnen:

- Stark abgebremster weiterer Rückgang der Bevölkerung im Landkreis Leipzig mit deutlicher Differenzierung zwischen den einzelnen Teilräumen sowie abhängig von der Entfernung zum Oberzentren Leipzig
- in den Oberzentren Halle (Saale) bzw. Leipzig wächst die Bevölkerungszahl weiter an
- die Gesamtschülerzahl entwickelt sich in den allgemeinbildenden Schulformen unterschiedlich, ist tendenziell aber bis 2025 steigend
- die Altersstruktur ändert sich deutlich:
  - absolute Zunahme der Anzahl der Bevölkerung in den Altersgruppen 6 bis 20 und ab 65 Jahre
  - absolute Abnahme der Anzahl der Bevölkerung in den Altersgruppen bis 6 Jahre und zwischen 20 und 65 Jahren

Diese Entwicklungen wurden im Verkehrsmodell möglichst genau abgebildet (siehe Anlage 40-2).

Tabelle A40-1: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevant Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur bis 2025

Raum- und Bevölkerungsstruktur	**Prognoseannahmen**
Einordnung des Untersuchungsgebietes zu Kap. 2.1.1	**unveränderter** Kreiszuschnitt und unveränderte Gemeindestruktur
	unveränderte Einbindung in die Verbundstruktur des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes
Raumstruktur zu Kap. 2.1.2	**unverändert:** Zentrale Orte, Raumkategorien

Bevölkerungsstruktur zu Kap. 2.1.3	**veränderte Einwohnerzahl** (2025 zu 2018)		
	im Landkreis Leipzig		**-0,7 %**
		im Landkreis Altenburger Land	-7,0 %
		im Burgenlandkreis	-8,0 %
		im Landkreis Mittelsachsen	-4,7 %
		im Landkreis Nordsachsen	-0,9 %
		im Saalekreis	-5,5 %
		in der Stadt Leipzig	+7,6 %
		in der Stadt Halle (Saale)	+2,6 %
	Proportionale Entwicklung bei Anzahl der Beschäftigten am Wohnort/Arbeitsort		

Quellen: 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2019 bis 2035 (Mittelwert), 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030 Sachsen-Anhalt, 1. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Thüringen, Bevölkerungsprognosen der Stadt Leipzig

weitere regional bedeutsame Ziele zu Kap. 2.3	**unveränderte** Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete, der Freizeitziele und touristischen Einrichtungen, medizinischer Einrichtungen

Die 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035 für den Freistaat Sachsen umfasst zwei Varianten, welche sich in den Annahmen zu Auslandswanderung und Geburtenhäufigkeit unterscheiden. Mit der Prognosevariante 1 werden im Vergleich zur Variante 2 höhere Einwohnerzahlen ermittelt. Da eine Tendenz zur höheren Wahrscheinlichkeit einer der beiden Varianten derzeit nicht absehbar ist, basieren die Hochrechnungen zur Verkehrsnachfrage auf einer Schnittmenge (Mittelwert) aus den Prognosevarianten 1 und 2.

Tabelle A40-2: Einwohner- und Altersstrukturprognose

		Einwohner 2018	Einwohner-prognose 2025	Absolute Veränderung	Prozentuale Veränderung
Bad Lausick		8.050	7.750	-300	-3,7%
Belgershain		3.350	3.450	100	3,0%
Bennewitz		5.000	5.000	0	0,0%
Böhlen		6.700	6.700	0	0,0%
Borna		19.200	18.600	-600	-3,1%
Borsdorf		8.300	8.200	-100	-1,2%
Brandis		9.600	9.750	150	1,6%
Colditz		8.550	7.900	-650	-7,6%
Elstertrebnitz		1.250	1.350	100	8,0%
Frohburg		12.450	11.950	-500	-4,0%
Geithain		6.950	6.500	-450	-6,5%
Grimma		28.100	27.300	-800	-2,8%
Groitzsch		7.550	7.550	0	0,0%
Großpösna		5.300	5.350	50	0,9%
Kitzscher		4.900	4.900	0	0,0%
Lossatal		5.950	5.750	-200	-3,4%
Machern		6.700	6.800	100	1,5%
Markkleeberg		24.700	25.650	950	3,8%
Markranstädt		15.550	16.200	650	4,2%
Naunhof		8.750	8.950	200	2,3%
Neukieritzsch		6.900	6.800	-100	-1,4%
Otterwisch		1.400	1.350	-50	-3,6%
Parthenstein		3.500	3.500	0	0,0%
Pegau		6.250	6.250	0	0,0%
Regis-Breitingen		3.900	3.700	-200	-5,1%
Rötha		6.100	6.400	300	4,9%
Thallwitz		3.550	3.400	-150	-4,2%
Trebsen/Mulde		3.850	3.650	-200	-5,2%
Wurzen		16.150	15.600	-550	-3,4%
Zwenkau		9.250	9.700	450	4,9%
Summe Landkreis		**257.750**	**255.950**	**-1.800**	**im Mittel: -0,7 %**
davon:	unter 6 Jahre (J.)	13.500	12.550	-950	-7,0 %
	6 bis unter 20 J.	31.500	34.400	2.900	+9,2 %
	20 bis unter 65 J.	144.650	135.100	-9.550	-6,6 %
	65 J. und älter	68.100	73.900	5.800	+8,5 %

Berechnungsbasis: 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2019 bis 2035 (Mittelwert)

Hinsichtlich der Entwicklung der Schülerzahlen (als Grundlage für den künftigen Schülerbeförderungsbedarf) wird von den in TABELLE A40-3 aufgeführten Prognosedaten der betreffenden Altersklassen (6 bis unter 20 Jahre) unter Berücksichtigung der in ANLAGE 3 dargestellten Verteilung auf die Schulformen ausgegangen. Hieraus ist die folgende Entwicklung ableitbar:

Tabelle A40-3: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen im Jahr 2025

veränderte Gesamtschülerzahl der öffentlichen Schulen im Schuljahr 2025/2026 zu 2018/2019

Schulstruktur zu Kap. 2.2	**unverändertes** Standortnetz der allgemeinbildenden Schulen (Grundschule, Oberschule, Gymnasium, Förderschule) als auch der Berufsbildenden Schulen		
	Grundschulen	+9 %	+850 Schüler
	Oberschulen	+11 %	+770 Schüler
	Gymnasien	+10 %	+660 Schüler
	Förderschulen	+10 %	+70 Schüler
	Berufsbildende Schulen	+8 %	+220 Schüler
	Mittlere Entwicklung (alle Schulformen)	**+10 %**	**+2.570 Schüler**

Quelle: Eigene Abschätzungen auf Basis der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

2. Entwicklung der Verkehrsnachfrage

2.1. Grundlagen

Gegenstand und Szenarien

Die strukturelle Entwicklung im Landkreis Leipzig ist für die kommenden Jahre (fortschreitender demografischer Wandel, älter werdende Bevölkerung, vgl. ANLAGE 40: 1) mit Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage insgesamt verbunden und beeinflusst somit auch die Nachfrageströme im ÖPNV. Zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen (KAPITEL 6) auf deren verkehrliche Wirksamkeit sowie zur Beurteilung der Auswirkungen erwarteter struktureller Entwicklungen ist es erforderlich, verschiedene (Prognose-) Szenarien zu definieren und zu bewerten:

Analysefall 2018

Es werden das Verkehrsangebot im ÖPNV des Landkreises Leipzig im Jahresfahrplan 2018 sowie die in diesem Zeitraum gültigen Strukturdaten berücksichtigt. Der Analysefall dient als Referenzfall für die Beurteilung der Prognosefälle.

Prognose-0-Fall 2025

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

Prognoseplanfall 2025

Ergänzend zur absehbaren Strukturdatenentwicklung erfolgt eine Abschätzung der Wirkung der Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gestaltung des ÖPNV (KAPITEL 6).

Die Prognoseszenarien wurden unter der Annahme einer Fortsetzung der in den letzten Jahren zurückliegenden Entwicklungen sowie der amtlichen Vorausberechnungen entwickelt. Aktuelle Besonderheiten, wie beispielweise Auswirkungen der ab Anfang 2020 in Erscheinung getreten „Coronavirus-Krise“ finden im vorliegenden Nachverkehrsplan keine Berücksichtigung.

2.2. Methodik

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

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

Die Daten des Schienenpersonennahverkehrs finden in Hinblick auf die Prognose des ÖSPV Berücksichtigung. Eine eigenständige Prognose für den Zugverkehr ist kein Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Hierzu wird auf den geltenden Nahverkehrsplan des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig verwiesen.

2.3. Ergebnisse

Entwicklung bis 2025 ohne Angebotsänderungen (Prognose-0-Fall)

Der Prognose-0-Fall berücksichtigt die in ANLAGE 40: 1 genannten Rahmenbedingungen:

- Entwicklung der Bevölkerung (-0,7 %, differenziert nach Gemeinden)
- Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen Schulen (+10 %, im Mittel)
- zur Bevölkerung proportionale Entwicklung der Beschäftigungsdaten
- Konstanz der weiteren Größen wie Verkaufsflächen etc.

Weiterhin ist berücksichtigt, dass die zu erwartenden Strukturdatenentwicklungen in den benachbarten Landkreisen sowie im Oberzentrum Leipzig aufgrund der starken Verflechtungen Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Richtung des Landkreises Leipzig haben. Für die Verkehrsnachfrage im Landkreis Leipzig werden, unter Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebots bis 2025 (keine angebotsseitigen Maßnahmen), die folgenden Entwicklungen erwartet:

- Zuwachs der Verkehrsnachfrage im Busverkehr um insgesamt ca. 4,5 %, dabei ist die Entwicklung in den Teilräumen differenziert:
  - 4 % mehr Linienbeförderungsfälle im Regionalverkehr und im Stadtbus Grimma
  - 10 % Rückgang im Stadtverkehr Borna
  - Konstanz der Nachfrage im Stadtbus Wurzen und Colditz
  - 11 % Nachfragezuwachs im Stadtverkehr Markkleeberg

- Nachfragezuwachs in der Schülerbeförderung gemäß Schülerzahlen um ca. 10 % (in obigen Angaben bereits mit enthalten)

- Rückgang des Pkw-Verkehrs um ca. 2 % (nach Fahrzeugkilometern)

Unter Berücksichtigung der dargestellten Entwicklung wäre, sofern das ÖPNV-Angebot in der derzeitigen Qualität unverändert erhalten bleibt, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2017/18 (siehe ANLAGE 13) bis zum Zielhorizont 2025 die in der nachfolgenden TABELLE A40-4 angegebene Entwicklung zu erwarten:

Tabelle A40-4: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Leipzig bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)

beförderte Personen	2018	2025	Entwicklung
Regionalbus	5.209.000	5.417.000	+4,0 %
Stadtbus	1.591.000	1.690.000	+6,2 %
Straßenbahn	380.000	427.000	+12,3 %
Summe/Mittel	**7.180.000**	**7.534.000**	**+4,9 %**

Die Zuwächse im Regionalbusverkehr resultieren aus der strukturellen Entwicklung des Oberzentrums Leipzig und den daraus folgenden, Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströmen sowie in besonderem Maße der Nachfragesteigerung innerhalb der Schülerbeförderung. Die Entwicklung ist jedoch regional recht unterschiedlich.

Die Nachfrage im Stadtbusverkehr entwickelt sich differenziert und steigt in Markkleeberg durch die demografische Entwicklung (Zuwachs bei Schülern und Senioren) und in Folge der engen Verflechtungen mit dem unmittelbar angrenzenden Oberzentrum Leipzig. Der Rückgang in Borna ist durch die demografische Entwicklung bedingt.

Die Straßenbahnlinie 11 zwischen Markkleeberg Ost und Leipzig weist neben ihrer Funktion als Zubringerverkehrsmittel in Richtung des Oberzentrums auch eine Bedeutung im Schülerverkehr und zur Erschließung des Freizeitraums „Südliches Leipziger Neuseenland“ auf. Die steigende Frequentierung ist deswegen auch durch das noch anhaltende Bevölkerungswachstum in Leipzig begründet.

Entwicklung bis 2025 unter Umsetzung geplanter Maßnahmen

Die Verkehrsnachfrageabschätzung für 2025 unter Berücksichtigung netz- und angebotsseitiger planerischer Maßnahmen (Prognoseplanfall) umfasst insbesondere folgende Entwicklungen im Vergleich zum Prognose-0-Fall:

- Weitere Umsetzung des landesweiten sächsischen PlusBus- und TaktBus-Netzes bewirkt einen prognostizierten Nachfragezuwachs von ca. 7 bis 8 Prozent im Regionalbusverkehr des Landkreises insgesamt
- deutliche Zuwächse bei Stadtverkehren (Borna, Grimma, Bad Lausick) in Folge verbesserter Konzeption, Verdichtung, Neueinführung (ca. +6 Prozent bezogen auf die Stadtverkehrsnachfrage im Landkreis insgesamt)
- Nachfragezuwachs durch Umsetzung flexibler Bedienformen (StadtBus Colditz; für Regionalverkehr nicht mit VISUM-Verkehrsmodell quantifizierbar)

- bessere Erschließung durch zusätzliche Haltestellen sowie Wirkungen der Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen (nicht mit VISUM-Verkehrsmodell quantifizierbar)

Tabelle A40-5: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Leipzig bis 2025 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen

beförderte Personen	2018 (Analyse)	2025 Planfall (mit Maßnahmen)	Entwicklung
Regionalbus	5.209.000	5.800.000	+11,4 %
Stadtbus	1.591.000	1.800.000	+12,3 %
Flexible Bedienformen (Regionalverkehr)	-	k. A.	k. A.
Straßenbahn	380.000	427.000	+12,3 %
Summe/Mittel	**7.180.000**	**8.027.000**	**+11,8 %**

Der Prognoseplanfall zeigt deutlich, dass die im Prognose-0-Fall erwarteten Nachfragesteigerungen durch die Untersetzung mit den angebotsseitigen Maßnahmen noch wesentlich angehoben werden können. Dies betrifft gleichermaßen die Maßnahmen zur Neugestaltung/ Weiterentwicklung der Stadtverkehre, wie auch die weitere Umsetzung des (sachsenweiten) PlusBus- und TaktBus-Netzes, insbesondere unter Berücksichtigung der im Regionalverkehr längeren Reiseweiten. Wichtig ist es dabei zu beachten, dass sowohl Stadt-, als auch Regionalverkehr zusammen gedacht werden, damit für den Kunden ein durchgängiges Angebot vorgehalten wird.

ANLAGE 41: Synopse der Stellungnahmen aus der Anhörung zum Nahverkehrsplan

Hinweise: - Die Angaben zu Seitenzahlen beziehen sich auf die im Rahmen der Anhörung versendete Entwurfsfassung.
- Bei der Spalte „Anmerkung“ handelt es sich um Übernahmen aus den Stellungnahmen der Akteure.

Inhaltsverzeichnis

Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Liegenschaftsmanagement 3

Gemeinde Borsdorf 5

Gemeinde Großpösna 6

Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig 10

Kreiselternrat Landkreis Leipzig 12

Landkreis Burgenlandkreis / Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH (PVG) 16

Landkreis Nordsachsen 17

Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport 17

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH 17

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH 20

Projekt „ÖPNV für alle“ in Zusammenarbeit mit der Behindertenbeauftragten LK Leipzig und dem Blindenverband 20

REGIOBUS Mittelsachsen GmbH 22

Regionalbus Leipzig GmbH 22
Stabsstelle des Landrates des Landkreises Leipzig 23
Stadtverwaltung Böhlen 25
Stadt Colditz 25
Stadtverwaltung Frohburg 27
Stadt Geithain 28
Stadt Leipzig 30
Stadt Markkleeberg 36
Stadtverwaltung Markranstädt 38
Stadtverwaltung Naunhof 41
Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heideland e.V. 43
Transdev Regio Ost GmbH (Mitteldeutsche Regiobahn) 44
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH 45
Stadtverwaltung Zwenkau 45

Institution:
Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Liegenschaftsmanagement

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
1			Gemäß des am 14. August 2020 in Kraft getretenen „Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020“ ist der Ausbau von Schieneninfrastrukturen für folgende Verkehrsvorhaben im Bereich des Landkreises Leipzig vorgesehen: - nach Abschnitt 2 Ausbau von Schieneninfrastrukturen nach § 21 Lfd. Nr. 23: Strecke Leipzig – Bad Lausick (-Geithain – Chemnitz) Elektrifizierung und Begegnungsabschnitte Lfd. Nr. 34: S-Bahn Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera Ausbau und Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera auf bis zu 120 Kilometer pro Stunde und Elektrifizierung Lfd. Nr. 36: Strecke Leipzig – Grimma (-Döbeln) Machbarkeitsstudie Elektrifizierung Lfd. Nr. 37: Strecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden Dreigleisiger Ausbau Böhlen – Neukieritzsch - nach Abschnitt 2 Ausbau von Schieneninfrastrukturen nach § 22 Absatz 2 Lfd. Nr. 1: Elektrifizierung ABS (Leipzig-) Geithain – Chemnitz Im Rahmen dieser Verkehrsvorhaben wird es u.a. Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur geben, z.B. zur Umgestaltung einzelner Bahnhofsspurpläne mit teilweisen Änderungen an Verkehrsstationen und den Schnittstellen zum Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Aufgrund des frühen Projektstandes dieser Vorhaben sind diese bei der zukünftigen Ausgestaltung des Nahverkehrsplanes ab 2025ff zu berücksichtigen.	Information zur Kenntnis genommen.	×

<table>
<tr>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td>

Thematik Verknüpfungspunkte
Wesentlichen, nutzbringenden Abstimmungsbedarf sehen wir im Zusammenhang mit den beabsichtigten Planungen von kommunalen Schnittstellen und Verknüpfungspunkten (Anlage 38 des Nahverkehrsplanes). Die Erarbeitung unserer Bahnhofspläne* für Verkehrshalte im Landkreis Leipzig schließt eine gesamtheitliche Betrachtung der Stationsumfelder ein. Stationsvorhaben der DB Station&Service AG können in Bezug auf die Gestaltung der Stationszugänge Planungen des Landkreises berücksichtigen. Es besteht die gemeinsame Chance für unsere Nutzer und Kunden die Zugangsbedingungen verkehrsträgerübergreifend zu verbessern und attraktiv zu gestalten. Wir bitten den Landkreis um Informationen zur Terminierung der betreffenden Einzelvorhaben (Planungs- und Bauzeitraum), um unsere Planungen und Untersuchungen bedarfs- und zeitgerecht auszurichten und Möglichkeiten der Priorisierung zu prüfen.

<table>
<tr><th>Haltestelle</th><th>Maßnahme</th></tr>
<tr><td>Böhlen Bahn-hof</td><td>Neubau Busbahnhof - Barrierefreiheit und Verbesserung Übersichtlich-keit geplant</td></tr>
<tr><td>Grimma ob Bf</td><td>Neubau Busbahnhof geplant</td></tr>
<tr><td>Pegau</td><td>Neubau der Verknüpfungshaltestellen an einem leicht geänderten Standort</td></tr>
<tr><td>Belgershain</td><td>Prüfung Errichtung Haltestelle direkt am Bahnhof/Bahnsteig</td></tr>
<tr><td>Gerichshain</td><td>Umsetzung der temporären Haltestelle in eine Regelhaltestelle, barrie-refreier Ausbau</td></tr>
<tr><td>Machern</td><td>Prüfung neues Haltestellenstandortes und ggf. Name</td></tr>
<tr><td>Neukieritzsch</td><td>Barrierefreier Ausbau der Haltestelle</td></tr>
<tr><td>Regis-Breitin-gen</td><td>Barrierefreien Ausbau prüfen / ggf. Einbeziehung Verknüpfung Kohle-bahn</td></tr>
<tr><td>Tanndorf</td><td>Barrierefreier Ausbau prüfen</td></tr>
</table>

Abb. Auszug aus Anlage 38 des Nahverkehrsplanes

* Bahnhofspläne: Im Rahmen des Bahnhofsplans steht die ganzheitliche Entwicklung des Bahnhofs und dessen Umfeld im Fokus. Unser Ziel ist es die Basisqualität (Sicherheit, Sauberkeit, Service) zu gewährleisten, die Aufenthaltsqualität durch ansprechende Atmosphäre und Gestaltung zu verbessern sowie die Bahnhofsquartiere durch verbesserte Anschlussmobilität und die Verknüpfung mit den standortspezifischen Umfeldfunktionen zu entwickeln. Die Bahnhofspläne wollen wir gemeinsam mit den regionalen Akteuren und Aufgabenträgern im Sinne

</td>
<td>Hinweis zur Kenntnis genommen.
Die kontinuierliche Abstimmung mit dem ZVNL ist hierbei wesentlich, auch im Sinne einer effizienten Verwendung möglicher Fördermittel.</td>
<td>×</td>
</tr>
</table>

			der Kundenzufriedenheit gestalten. Beachten Sie hierzu gern den beigefügten Flyer. Kommunen können sich gerne an die DB Station&Service AG bzgl. einer gemeinsamen Initiierung eines Bf.-planes wenden. Hierfür, aber auch für weitere attraktive Ausstattungsmerkmale und Zusatzausstattungen an Verkehrsstationen (z.B. Bike&Ride, Zuginformationsmonitore, Bahnhofsverschönerungs- oder Wetterschutzprogramme), steht Ihnen die Abteilung Vertrieb Mobility zur Verfügung. Die Fachabteilung unterbreitet in Folge gerne mögliche Vertrags- und Kostenmodelle. Interessenten wenden sich bitte an Fr. Mandy Franz, erreichbar unter mandy.franz@deutschebahn.com oder 0341/2258151.		
3		85	**Ausführungen der Nahverkehrsplanung zum Bau eines neuen Bahnhaltepunktes „Zitzschen“** Der DB Station&Service AG liegt zum aktuellen Zeitpunkt für die Untersuchung und Planung eines neuen Verkehrshaltes Zitzschen keine verbindliche Bestellung des Aufgabenträgers ZVNL vor. Der Aufgabenträger informierte bisher lediglich über die Absicht zur Neuerstellung einer Station, welche im Wesentlichen auf die touristische Erschließung des Zwenkauer Sees zielt. Mit Zugang einer verbindlichen Bestellung des Verkehrshaltes werden wir das Vorhaben im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×

Institution:
Gemeinde Borsdorf

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
4	Anlage 6	1	Bei der oberflächlichen Durchsicht des Online gestellten Nahverkehrsplans vermisse ich in der Anlage 6 Seite 1 (Berufsschulen / VHS) unser Bildungs- und Technologiezentrum der Handwerkskammer zu Leipzig.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:
Gemeinde Großpösna

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
5	2	7	1.Ergänzung zu regional bedeutsamen Zielen siehe Hinweis zu Anlage 4 2. Das Helmholtz-Zentrum CLAIRE als Forschungseinrichtung mit ca. 500 Mitarbeitern, das auf der Magdeborner Halbinsel entstehen soll, muss mitgedacht werden. Forschungseinrichtungen sind bisher als Kategorie in den regional bedeutsamen Zielen nicht mit aufgeführt. Zielgruppe sind ArbeitnehmerInnen und Gäste. Vorschlag: Untersuchungsbedarf dokumentieren.	Hinweis wurde aufgenommen. Untersuchungsbedarf wurde dokumentiert. Der Landkreis Leipzig wird die Anbindung der Forschungseinrichtung im Blick behalten.	✓
6	3.3	17	1.Der Haltestelleneinzugsbereich mit einem Radius von 300 Metern wird ausdrücklich begrüßt. 2.Interpretation der Grenzwerte zur Erreichbarkeit der Grundzentren: Es gibt einen Grundzentralen Verbund Großpösna/Naunhof. Im Rahmen des Verbundes werden Naunhof und Großpösna jeweils gegenseitig raumordnerische Funktionen und Aufgaben mit erfüllen, die eine bessere ÖPNV Anbindung zwischen den Kernorten erfordern. Bspw. Verwaltungskooperation durch Aufgabenübertragung, Nutzung von Handelseinrichtungen, medizinischen Versorgungsfunktionen und Schülerverkehre. Der Erreichbarkeitsgrenzwert für die Verflechtungsbereiche (Ortsteile) sollte daher im Grundzentralen Verbund auf die Kernorte Großpösna und Naunhof betrachtet werden (bspw. von Dreiskau-Muckern nach Naunhof oder von Klinga nach Großpösna).	Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis wurde aufgenommen. Verbindungen innerhalb der Teilzentren wurden ergänzt.	✓
7	3.4	18	bedarfsgesteuerte Bedienformen, bspw. Rufbusse werden als Ergänzung in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ausdrücklich begrüßt	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
8	3.7	23	Die zumutbare Wartezeit zu Unterrichtsbeginn wird mit 45 min insbesondere bei Grundschulen als zu lang empfunden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Definition der Standards für die Wartezeiten zum Unterrichtsbeginn sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Diese wurden aus der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungs-kosten des Landkreises Leipzig nachrichtlich übernommen.	×

9	3.8	24	Das Helmholtz-Zentrum CLAIRE als Forschungseinrichtung mit ca. 500 Mitarbeitern, das auf der Magdeborner Halbinsel entstehen soll, muss mitgedacht werden. Forschungseinrichtungen sind bisher als Kategorie in den regional bedeutsamen Zielen nicht mit aufgeführt. Zielgruppe sind ArbeitnehmerInnen und Gäste. In diesem konkreten Fall wäre eine Direktanbindung mit Schwerpunkten vormittags und am späten Nachmittag sinnvoll. Vorschlag: Untersuchungsbedarf dokumentieren.	Hinweis wurde aufgenommen. Siehe lfd. Nr. 5	✓
10	4.1.7	54	Tabelle 32: Der Vorschlag zur Umbenennung/Ergänzung der jetzigen Haltestellenbezeichnung „Großpösna, neue Gaststätte“ um die Funktion als bedeutsame Verknüpfungshaltestelle herauszustellen, wird ausdrücklich begrüßt. Die Gemeinde Großpösna unterstützt dies. Der Prüfauftrag zur besseren Fahrplanverknüpfung mit der Linie 75 wird ausdrücklich begrüßt, da eine bessere Vertaktung notwendig ist.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
11	5	72	Insbesondere die dauerhafte Sicherung der temporär eingerichteten Haltestellen wird begrüßt. Dies muss ohne barrierefreie Ausbauverpflichtung geschehen. Es sind an die Gemeinde Großpösna keinerlei Forderungen oder Hinweise bzgl. der Ausbauqualität aus dem Kreis der ÖPNV-Nutzer herangetragen worden. Der landkreisweite Einsatz flexibler Bedienformen in schwachen Nachfragezeiten und -räumen wird begrüßt. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern könnte als Handlungsprämisse ergänzt werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Es ist zu beachten, dass wenn temporäre Haltestellen in den regulären Betrieb übergehen, diese dann auch im Rahmen der Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen zu berücksichtigen sind. Die Umsetzung der Barrierefreiheit von Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Mitnahme von Fahrrädern ist im Rahmen der Platzkapazitäten in den Bussen möglich. Für die Fahrradmitnahme ist das entsprechende Tarifprodukt zu erwerben. Die Stärkung der Multimodalität ist ein Ziel des Landkreises Leipzig, daher stehen verschiedene Verbesserungs-maßnahmen im Fokus.	×
12	6.1	74-77	Für die Kommunen des Parthelandes (Belgershain, Borsdorf, Brandis, Großpösna, Naunhof, Machern Parthenstein) sind die Verbindungen dieses interkommunalen Kooperationsraumes untereinander und zu den vorhandenen Teilprojekten (Stadtverkehr Markkleeberg, Neuseenland in Fahrt, Muldental in Fahrt, Brandis) zu prüfen, um die Anbindungen zu verbessern und weitere Impulse für die Regionalentwicklung zu setzen. Bei der Evaluation sollte unbedingt die Weiterentwicklung der Orientierung auf Alltagsverkehre mit betrachtet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die spezifischen Analysefelder der Evaluation übersteigen die Detailierungstiefe des NVP. Die Stärkung der Alltagsverkehre – im Nahverkehrsplan als Jedermannverkehre bezeichnet – stellt ein wesentliches Ziel im Nahverkehrsplan dar und ist mit verschiedenen Maßnahmen unterlegt.	×

13	6.5	88	Tabelle 43 Punkt 10: Hier sollten auch Neuansiedlungen im Rahmen des Strukturwandels (bspw. Helmholtz-Zentrum Magdeborner Halbinsel) als „besonders bedeutsame Haltepunkte“ mit betrachtet werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Siehe lfd. Nr. 5.	✓
14	6.5	89	Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte auch das touristische Gewerbe mit betrachtet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ berücksichtigt alle Einrichtungen, welche hinsichtlich ihrer Beschäftigtenzahlen entsprechende Nachfragepotenziale erwarten lassen. Dies beinhaltet auch die vorhandenen touristischen Einrichtungen.	×
15	8.1	96	Bisher liegt in Großpösna der Fokus auf einer Verbindung Richtung Leipzig. Durch die verstärkte Kooperation der Kommunen im Partheland entstehen neuen Anbindungsbedarfe. Es wird daher vorgeschlagen, Linienbündelungen in Bezug auf die Parthelandkommunen und die Anbindung an die bestehenden Teilprojekte (Muldental in Fahrt, etc. .) zu prüfen. Durch Zuzug nimmt die Anzahl an Kindern und Jugendlichen bis 15 Jahren in Großpösna zu. Großpösna verfügt nur über eine Grundschule, weiterführende Schulen werden derzeit schwerpunktmäßig in Leipzig besucht. Dies wird sich ändern, da die Leipziger Schulen kapazitiv ausgelastet sind. Es wird mit einer verstärkten Umlenkung des Schülerverkehrs für die weiterführenden Schulen zu Landkreiskommunen gerechnet. Dies betrifft insbesondere den Schülerverkehr von Großpösna nach Naunhof.	Hinweise zur Kenntnis genommen. Die spezifischen Hinweise werden in den lokalen Mobilitätsprojekten geprüft. Die konkrete Ausgestaltung der erforderlichen Leistungen zur Schülerbeförderung wird durch Aufgabeträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Schulträgern auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung operativ geregelt. Nach dem beschlossenen Schulnetzplan des Landkreises Leipzig erfolgt ein jährliches Monitoring mit einer Neuberechnung der Schülerprognosezahlen. Dies erfolgt in enger Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern für die Schulnetzplanung und der Schülerbeförderung.	×
16	Anlage 4		Regional bedeutsame Ziele: 1. F 15: Auch außerhalb der Sommerferien ist eine tägliche saisonale Andienung der Haltestellen VINETA und Hafen am Störmthaler See notwendig, da die Besucheranzahl auf der Magdeborner Halbinsel durch die weitere touristische Erschließung zunimmt. 2. Bitte um Ergänzung in Freizeitziel F15: Eine Haltestelle „Inklusionscampingplatz“ östlich der Grunaer Bucht ist mittelfristig (2024) zusätzlich einzuplanen. Das Projekt befindet sich derzeit in der Planungsphase. Wegen dem Fokus auf schwerbehinderte ArbeitnehmerInnen und BesucherInnen ist eine ÖPNV-Anbindung zwingend notwendig	Hinweise zur Kenntnis genommen. 1. Der Aufgabenträger behält sich vor, im Rahmen der weiteren Entwicklung die derzeitig auf das Wochenende begrenzte Busbedienung auch werktags zu ermöglichen. Neben dem Tourismus ist die Entwicklung des Arbeitskräftebedarfs im Zuge von Neuaufsiedelungen (z. B. „CLAIRE“) zu berücksichtigen. 2. Im Rahmen des weiteren Planungsfortschritts wird um entsprechende Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gebeten.	×

17	Anlage 7 F.15	2	F 15: Auch außerhalb der Sommerferien ist eine tägliche saisonale Andienung der Haltestellen VINETA und Hafen am Störmthaler See notwendig, da die Besucheranzahl auf der Magdeborner Halbinsel durch die weitere touristische Erschließung zunimmt. Bitte um Ergänzung in Freizeitziel F15: Eine Haltestelle „Inklusionscampingplatz“ östlich der Grunaer Bucht ist mittelfristig (2024) zusätzlich einzuplanen. Das Projekt befindet sich derzeit in der Planungsphase. Wegen dem Fokus auf schwerbehinderte ArbeitnehmerInnen und BesucherInnen ist eine ÖPNV-Anbindung zwingend notwendig	Hinweise zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des weiteren Planungsfortschritts wird um entsprechende Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gebeten. Siehe lfd. Nr. 16.	×
18	Anlage 11	1/2	SPNV-Taktung: Die Strecke Leipzig-Bad-Lausick/Geithain ist nicht durchgehend stündlich angebunden. Hier ist eine Verbesserung wünschenswert.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der SPNV ist nicht Regelungsgegenstand des NVP LK Leipzig.	×
19	Anlage 18	2	Verknüpfungspunkte und B+R - Angebot: Die Haltestelle „Großpösna, neue Gaststätte“ fehlt, bitte um Ergänzung. Es gibt dort 4 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
20	Anlage 25		Zuordnung Zentraler Ort bitte anpassen bei den Ortschaften Seifertshain (lfd. Nr. 218) Güldengossa (lfd. Nr. 234) Dreiskau-Muckern (lfd. Nr. 251) Störmthal (lfd. Nr. 255) Mit der beschlossenen Fortschreibung des Regionalplanes Westsachsen wird Großpösna raumordnerisch zentraler Ort. Daher bitte in der Spalte „nächster zentraler Ort“ bei den betroffenen Ortschaften „Großpösna“ eintragen.	Hinweise wurde teilweise aufgenommen. Nr. 218, 234, 255 wurden angepasst. Nr. 251 wurde schon berücksichtigt. Es wurden die Erreichbarkeiten des verkehrlich relevanten zentralen Ortes geprüft. In den benannten Fällen ist dies Großpösna.	✓
21	Anlage 40		In der Bevölkerungsprognose bis 2025 gehen Sie für die Gemeinde Großpösna von einem Zuwachs von 50 Einwohnern (gesamt 5.350 EW) aus. Diese Zahl wurde bereits zum 30.11.2019 mit 5.365 EW überschritten. In Großpösna werden im Zeitraum bis 2025 diverse Wohngebiete erschlossen. In unserer Planung gehen wir von einem Zuwachs von 500 Einwohnern bis 2025 aus. Damit verbunden ist eine wesentliche Steigerung der Schülerzahlen. Hier sollte eine kurzfristige Anpassung der Kapazitäten der Schülerbeförderung geplant werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Aufgabenträger wird die Entwicklungen in den Kommunen weiter im Blick behalten und begrüßt Informationen zu Nachfrageänderungen im ÖPNV. Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung werden im Rahmen des Nahverkehrsplans einheitlich die Daten der amtlichen regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnungen genutzt.	×

Institution:
Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
22	Kap. 3.1	10-12	Die Anbindung von Gewerbegebieten findet in den Festlegungen nicht ausreichend Berücksichtigung.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Sinne regionaler Analysen und der Festlegung von Mindeststandards finden sich u.a. im Kapitel 3.8. sowie in den Anlagen 8 und 9 verschiedene Festlegungen und Bewertungen zu Gewerbegebieten und Arbeitsplatzstandorten.	×
23	Kap. 3.3	17	Die Anbindung von Gewerbegebieten und Arbeitsplätzen (neben Wohnorten) findet in den Festlegungen nicht ausreichend Berücksichtigung.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Sinne regionaler Analysen und der Festlegung von Mindeststandards finden sich u.a. im Kapitel 3.8. sowie in den Anlagen 8 und 9 verschiedene Festlegungen und Bewertungen zu Gewerbegebieten und Arbeitsplatzstandorten.	×
24	Kap. 3.7	23	Auch für berufsbildende Schulen sollten Mindestanforderungen (die gleichwohl aufgrund der breiteren Einzugsbereiche anders ausfallen können als bei den übrigen Schularten) formuliert werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Sinne regionaler Analysen und der Festlegung von Mindeststandards finden sich u.a. im Kapitel 3.8. sowie in der Anlage 6 Festlegungen und Bewertungen zu Berufsschulen.	×
25	Kap. 3.8	24	In Tabelle 8 fehlt bei der Kategorie „Industrie- / Gewerbegebiete“ als Besonderheit die Anmerkungen „Schichtzeiten berücksichtigen“.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung von Schichtzeiten im Rahmen eines vertakteten ÖSPV-Angebots wird stets angestrebt. Aufgrund der integralen Vertaktung dieser Angebote ist dieses Ziel in der Praxis nicht immer erreichbar. Durch das Projekt „Betriebe in Fahrt“ können Einzelfall-Lösungen entwickelt werden.	×
26	Kap. 4.1.9	57	Für die Kategorie „Industrie- / Gewerbegebiete“ sollte noch das Kriterium „Bedienung zu den Schichtzeiten der ansässigen Unternehmen“ aufgenommen werden (so wie bei Einzelhandel die „Bedienung am Samstag“ ein spezifisches Kriterium ist).	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Leipzig entwickelt einen angebotsorientierten ÖPNV. Siehe lfd. Nr. 25.	×
27	Kap. 4.3	61	In Tabelle 34 fehlt in der Kategorie „Imagearbeit / Kampagnen“ die Kooperation mit Unternehmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements gemäß Festlegungen in Tabelle 15 aus Kapitel 3.10 (S. 29).	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
28	Kap. 6.3.3	84	Multimodalität wird noch zu wenig aus „Autofahrerperspektive“ gedacht. Dabei müssen neben Verknüpfungspunkten auch die Zufahrten vom bedeutsamen Straßennetz betrachtet werden; P+R-Plätze müssen von diesen schnell und unkompliziert erreichbar sein, ohne Umwege oder enge Ortsdurchfahrten. Weitere P+R-Plätze sollten auch nach diesen Kriterien eingeordnet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung der Hinweise fällt in die Zuständigkeit der Kommunen sowie ggf. des SPNV-Aufgabenträgers. Grundsätzlich muss der ÖPNV unter dem Gesichtspunkt Multimodalität organisiert werden.	×

× keine Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig | ✓ aktualisierte Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig

29	Kap. 6.7	90	Das Programm „Betriebe in Fahrt“ muss dringend fortgeführt und in eine dauerhafte Finanzierung überführt werden. Die Formulierungen „weitere Möglichkeiten prüfen“ und „dauerhafte Finanzierung angestrebt“ sind zu schwach. Hier ist ein stärkeres Bekenntnis auch der Landkreispolitik zur Fachkräfte- und Ausbildungssicherung notwendig!	Hinweis zur Kenntnis genommen. Fachkräfte- und Ausbildungssicherung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.	×
30	Kap. 6.8	92	Tabelle 45, Maßnahme Nr. 7: „Die Anbindung ist vorzugsweise im Rahmen des Projekts „Landkreis Leipzig in Fahrt“ und durch das Betriebliche Mobilitätsmanagement vorzunehmen.“	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
31	Kap. 7	95	Eine Berücksichtigung der Gewerbeentwicklung fehlt in der Verkehrsprognose.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die erwartete Gewerbeentwicklung wurde in abstrakter Form bei der Verkehrsprognose berücksichtigt. Eine detaillierte Auswertung im Hinblick auf diesen Teilbereich ist nicht valide möglich.	×
32	Kap. 8.1	97	Die Linienbündel sind zu groß, um mittelständischen Busunternehmen einen Marktzugang abseits von Unteraufträgen zu ermöglichen. Dafür sollten auch Linienbündel mit Leistungsumfängen deutlich unter 1 Mio Fahrplan-km gebildet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Bildung zahlreicher kleinerer Linienbündel führt unmittelbar zu Problemen in der Zielsetzung zu einem hochwertigen und integrierten ÖPNV-Angebot sowie einem möglichst einheitlichen und standardisierten ÖPNV-Service für die Kunden. Zur Erreichung der Ziele des NVP sind die Linienbündel gemäß Kapitel 8.1 umzusetzen. Der Verkehr in den vorgeschlagenen Linienbündeln wird heute schon von mittelständischen Verkehrsunternehmen erbracht.	×
33	Anlage 6	2	Die Defizite bzgl. der Anbindung der Berufsschulstandorte in Wurzen sind abzubauen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Dieses Ziel wird im NVP berücksichtigt.	×
34	Anlage 9	1-4	Gem. Tabelle 8 aus Kap. 3.8 werden Bedienungsdefizite bei Gewerbegebieten nur dann gekennzeichnet, wenn die Entfernung zur nächsten Haltestelle mehr als 500m beträgt. Die Bedienung sollte auch dann als defizitär eingestuft werden, wenn keine Bedienung vor 6 Uhr erfolgt.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 26.	×
35	Anlage 18	2	Die Lage der P+R-Plätze wird noch zu wenig aus „Autofahrerperspektive“ gedacht. Nicht nur muss an dem Verknüpfungspunkt ein dichtes ÖPNV Angebot verfügbar sein, der Verknüpfungspunkt muss auch von den Einfallstraßen in die Stadt Leipzig schnell und unkompliziert erreichbar sein, ohne Umwege oder enge Ortsdurchfahrten. Weitere P+R-Plätze sollten auch nach diesen Kriterien eingeordnet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 28.	×

36	Anlage 21	3	In Tabelle A21-1 ist/sind Inhalte zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement für die MDVInternetseite festzuschreiben die alte Smartphone-App „easy.Go“ durch die neue „MOOVME“ zu ersetzen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Ein Bedarf für Regelungen zur Informationsbereitstellung des Projekts „Betriebe in Fahrt“ wird nicht gesehen. Die verantwortlichen Akteure sollten diesbezüglich flexibel auf aktuelle Situationen und Bedarfe der Kunden reagieren können. Hinweis zur Bezeichnung der Smartphone-App wurde übernommen.	×/ ✓

Institution:
Kreiselternrat Landkreis Leipzig

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
37	3.1./ Tab 2	10	Definition „bedarfsorientiert“ präzensieren	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des NVP werden für verschiedene Relationen Mindestangebote definiert, die sich u.a. an raumstrukturellen sowie verkehrlichen Aspekten orientieren.	×
38	3.1/ Tab. 2	11	Bedürfnisse sind den verschiedenen Nutzergruppen anzupassen (große Busse für viele Schüler/ kleine Busse für wenig Schüler)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Anpassung der Fahrzeuggrößen obliegt in der praktischen Ausgestaltung den Verkehrsunternehmen, die kundenorientiert und wirtschaftlich entscheiden. Die Analyse der ÖSPV-Fahrzeugflotten im Landkreis Leipzig verdeutlicht, dass das Sitzplatzangebot bereits die Vorgaben der BOKraft übersteigt.	×
39	3.2	13	Bei der Umsetzung des 1h/2h –Stundentaktes ist die sich nicht immer im Einklang mit der Schülerbeförderung zu berücksichtigen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Beförderungszeit ist von der Taktzeit zu unterscheiden. Der ÖPNV im Landkreis Leipzig versucht stets, einen bestmöglichen Kompromiss zwischen den Wünschen und Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu erreichen. In Einzelfällen der Schülerbeförderung ist für eine günstige Verknüpfung von Unterricht und ÖPNV auch eine aktive Mitgestaltung der jeweiligen Schule notwendig.	×
40	3.2/ Tab. 3	15	Taktzeit von 2 h im Widerspruch zur max. Beförderungszeit für Schüler; ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 39. Die Vorgaben zur Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig sind nicht Gegenstand des NVP und wurden im Kapitel 3.2. nachrichtlich dargestellt. Die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung werden erfüllt.	×

41	3.6/ Tab. 6	22	Wie wird die Sicherung geprüft? Definieren für weitere Planung.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Gewährleistung der Anschlusssicherung wird durch ein RBL-System durchgeführt. Dieses System lässt auch eine Analyse des Ist- und Plan-Zustandes zu, um kurzfristig und operativ Fehler zu beheben. Zudem werden gemäß vertraglicher Regelungen durch den Aufgabenträger Qualitätskontrollen durchgeführt.	×
42	3.7	23	Auch für Wohn- und Schulstandorte außerhalb von Siedlungsschwerpunkten muss die Schülerbeförderung sichergestellt werden (§23 Abs. 2 SchulG). Dabei ist nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die zeitlich akzeptable Schülerbeförderung sicherzustellen. (siehe auch Anmerkung unter Punkt 3)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Schülerbeförderung soll nach Möglichkeit im Rahmen des ÖPNV-Angebots durchgeführt werden. Die Schülerbeförderung wird gemäß Schülerbeförderungssatzung im Landkreis Leipzig organisiert.	×
43	3.9/Tab 10	26	Verhältnis „primäre“ Sitzplätze zu Stehplätzen ist zu definieren	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Festlegung (Definition) erfolgt unter 3.1, Tabelle 2, Fahrzeugauslastung.	×
44	3.10/ Tab.14	29	Meldeintervalle müssen enger sein – Vorschlag min. monatlich, damit Qualitätssicherung greifen kann.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Qualitätssicherung obliegt den Verkehrsunternehmen. Die im Kapitel 3.10. definierten zusätzlichen Kontrollmechanismen sollen vor allem die Selbstkontrolle der Verkehrsunternehmen transparenter machen. Die Qualitätssicherung ist Vertragsbestandteil zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen.	×
45	3.11.3/ Tab.19	34	Definition Zuwegungen zur Haltstelle fehlt (Definition um die Haltestelle ist nicht ausreichend)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Haltestellen sowie deren Zuwegung liegen in der Zuständigkeit der Kommunen. Im Nahverkehrsplan kann daher keine Festlegung erfolgen.	×
46	3.11.3	35	Ausbau von Haltestellen die nur im Rahmen der Schülerbeförderung bedient werden ist bis 2040 zu lang. Gerade für die Schülerbeförderung sind sichere und gut ausgebaute Haltestellen unabdingbar.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt der Zuständigkeit der Kommunen. Die Priorisierung des Ausbaus ist ein Kompromiss zwischen den einzelnen Interessenlagen. Sollte an einer spezifischen Haltestelle eine besondere Notwendigkeit eines schnelleren Ausbaus begründbar sein, dann unterstützt der Aufgabenträger dieses Anliegen gegenüber der Kommune.	×
47	4.1.1/ Tab. 20	37/ 38	Ist bei den Defiziten die Schülerbeförderung mitberücksichtigt und wenn ja in welcher Höhe? Bewertung mit Schwerpunkt Schülerbeförderung ist zu ergänzen	Hinweise zur Kenntnis genommen. Die betreffende Tabelle stellt die Plus- und TaktBus-Linien in den Fokus.	×
48	4.1.4/ Tab. 29	47	Defizitäre Anbindung 13 Orte: In wie vielen Orten ist die Schülerbeförderung betroffen?	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die betreffende Tabelle stellt die Plus- und TaktBus-Linien in den Fokus.	×

49	4.1.5	51	Der Handlungsdruck aus Sicht der Schülerbeförderung ist zwingend gegeben. (§ 23 Abs. 3 SchulG)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Schülerbeförderung ist grundsätzlich in den ÖPNV integriert. Die Schülerbeförderung wird durch die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig bestimmt.	×
50	4.1.7	52	Gibt es auch Verbesserungspotenzial bei der Schülerbeförderung? Bitte noch konkretisieren.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 49.	×
51	4.1.7/ Tab. 32	54	Letzte Zeile: Vorschlag wie erkannte Defizite abzustellen sind fehlt	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden bei einigen Verknüpfungspunkten Defizite festgestellt. Die Beseitigung dieser Defizite muss spezifisch durch die beteiligten Akteure geprüft und erarbeitet werden. Dieser Prozess wurde als Aufgabe durch den Nahverkehrsplan definiert.	×
52	4.1.9/ Tab. 33	57	Regional bedeutsame Ziele: Förderschulen/ Gymnasien/ Fachoberschulen (Begründung: wenige Schulstandorte in der Fläche – analog Berufs- und Volksschulen)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Für allgemeinbildende Schulen gilt ausnahmslos die Regelung der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises. Hier wird durch die Einordnung als Pflichtaufgabe ein höherer Maßstab an die Beförderung gestellt, als an die Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele. Die Betrachtung der Schülerbeförderung erfolgt daher gesondert. Die Zuordnung der Berufs- und Volkshochschulen ist hier im Rahmen der Erwachsenenqualifizierung zu betrachten.	×
53	4.2	60	Paradigmenwechsel steht im Konflikt zur Schülerbeförderung (Konkurrenz um Sitz-/Stehplätze oder sogar Verlust von Haltestellen) – Wie kann das zukünftig vermieden werden?	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Paradigmenwechsels und des Projekts „Landkreis Leipzig in Fahrt“ wurden Haltestellen verdichtet, was auch vielen Schülern und Schülerinnen zu Gute gekommen ist. Ein Konflikt zur Schülerbeförderung kann nicht festgestellt werden. Die Unternehmen haben die Auslastung der Fahrzeuge im Blick und sind verpflichtet, bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen. Zudem wurden für viele Schüler neue Fahrtenangebote geschaffen.	×
54	Anlage 3	1	Schulkonzentration auf einzelne Kommunen bei Gymnasien/ Förderschulen/ Berufsschulen und Fachoberschulen vorhanden	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
55	Anlage 19	6	Schülerbeförderungsströme: Wieviel Schüler haben grundsätzlich Anspruch auf die Schülerbeförderung laut Schülerbeförderungssatzung?	Hinweis zur Kenntnis genommen. Gemäß Schülerbeförderungssatzung ist klar geregelt, welche Schüler anspruchsberechtigt sind. Eine Bewertung kann nur an Hand der Anzahl der jährlichen Antragstellungen erfolgen. Die Antragstellung ist zwingend Voraussetzung für die Eröffnung des Verwaltungsverfahrens (Anspruchsprüfung).	×

56	Anlage 25	2	Defizite im 2h-Takt vorhanden – Spezifische Erläuterung wie diese vermieden werden können ist erwünscht.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Beseitigung der Defizite im 2-h-Takt ist als Ziel im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Die Verkehrsunternehmen sind somit beauftragt, die spezifischen Problemlagen zu analysieren und abzustellen. In der Regel werden u.a. Fahrten ergänzt, Beförderungszeiten angepasst oder Taktungen systematisiert unter der Voraussetzung der Mittelbereitstellung.	×

Institution:
Landkreis Burgenlandkreis / Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH (PVG)

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
57	4.2	58	An einer mittelfristigen Verbesserung kreisüberschreitender Linienbusverbindungen zwecks höherer Potenzialausschöpfung in beiden Richtungen besteht seitens des Burgenlandkreises und der PVG Burgenlandkreis mbH (PVG) auch in Zukunft großes Interesse. Hierzu bieten wir dem Aufgabenträger Landkreis Leipzig an, darüber in Arbeitsgespräche einzutreten. Als grenzüberschreitende verbesserungswürdige Relationen zwischen LL und BLK sind aus unserer Sicht zu nennen: (Weißenfels) – Lützen – Markranstädt Zeitz – Industriepark Zeitz – Groitzsch Zeitz – Profen – Elstertrebnitz Mit langfristiger Perspektive (nach Wiederherstellung der Straßenverbindung B 176 zwischen Hohenmölsen und Pegau im Rahmen des Strukturwandels): Hohenmölsen – Pegau Im Rahmen des Strukturwandels (LÜREK) sollten längerfristig zukünftige, noch nicht erschlossene Mobilitätspotenziale identifiziert und gemeinsame Maßnahmen geplant werden. Aus touristischer Sicht wäre insbesondere eine Verdichtung des Fahrplans der Linie 165 an den Wochenenden und Feiertagen wünschenswert, um die Anbindung der Gustav-Adolf-Gedenkstätte (archäologische Ausstellung) und des Martzschparks in Lützen zu verbessern. Die Gedenkstätte wird weiter ausgebaut und erweitert, so dass mittelfristig mit mehr Besuchern zu rechnen sein wird.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
58			Die PVG merkt dazu an, dass es als erster Schritt wünschenswert wäre, eine Abstimmung der Linien 781 Weißenfels – Lützen – Kleingörschen mit der Linie 165 Lützen-Markranstädt vorzunehmen. An Wochenenden und Feiertagen besteht auf der L 781 derzeit allerdings nur ein eingeschränktes Rufbusangebot.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 57.	×

Institution:
Landkreis Nordsachsen

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
59	Kap. 4.6.3	71	Tabelle 39, Maßnahme Zeile 3, bei Spalte Stand: RS-Korrektur „Verstetigung“	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
60	Kap. 5	73	Da der letzte Satz mit Doppelpunkt endet – war hier ggf. beabsichtigt Ziele des MDV-Strategieprozesses aufzuzählen?	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
61	Kap. 9.3.2	102	Bei UP Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr ist u. E. „ÖPNVFinAusG“ als Grundlage anzuführen. Zudem bedürfte es damit korrekt formuliert einer erneuten Gesetzesänderung, um eine Erhöhung der Mittelzuweisung zu erreichen.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:
Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
62			Keine Hinweise oder Anmerkungen	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×

Institution:
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
63	2 und Anl. 24	8	Im Busverkehr ist für das Bediengebiet der Leipziger Verkehrsbetriebe der Landkreis Leipzig für die Finanzierung der auf dem Territorium des Landkreises Leipzig liegenden Linienabschnitte zuständig, nicht jedoch für die Planung. Gemäß § 4 der Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis Leipzig und der Stadt obliegt die Organisation und Koordinierung der verkehrlichen Leistung der Stadt Leipzig.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

64	3.1 Tab. 2	11	„Die aktuellste Fassung des MDV-Handbuchs ist durch alle Akteure ausnahmslos anzuwenden.“ Wir bitten um Streichung des Wortes „ausnahmslos“, da im Zuge der Überarbeitung des Handbuchs im Einzelfall Ausnahmen für einzelne Unternehmen zulässig sind.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
65	3.10 Tab. 11	27	Corporate Design: Dieser Begriff bezieht sich auf Designvorgaben der einzelnen Unternehmen und ist insofern unpassend; vielmehr ist sicherzustellen, dass verbundweite Richtlinien bestehen, um einen leichten Informationszugang sicherzustellen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. An dieser Stelle bezieht sich der Begriff „Corporate Design“ auf ein einheitliches ÖPNV-Informationskonzept für den Landkreis Leipzig bzw. für den Verkehrsverbund, das kundenorientiert, unabhängig von den jeweiligen Akteuren, Anwendung finden soll. Siehe dazu auch das MDV-Handbuch, Anlage 7.	×
66	3.10 Tab. 12	27	Bitte bei den Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs konkretisieren: Erwerb beim Fahrpersonal des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus), wenn kein Automat im Fahrzeug vorhanden (Betrifft ebenso Kap. 3.11.2, Tab. 18, Wege des Fahrscheinerwerbs)	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
67	4.1.3.4	44	Für Markkleeberg wird als Handlungsfeld eine Verstärkung des Taktangebots entlang der Linie 107 im Zentrum von Markkleeberg formuliert. Im Zentrum von Markkleeberg verkehrt jedoch bereits abschnittsweise parallel zur Linie 107 die Linie 70 im 10-Minuten-Takt. Die Linie 70 ist daher im Rahmen der anstehenden Evaluation des Stadtverkehrskonzepts Markkleeberg (S. 77, Tab. 40) in die Betrachtung zu möglichen Angebotsverbesserungen einzubeziehen. Das betrifft beispielsweise Überlegungen zu einer Optimierung des Fahrtweges, um das außerhalb des Einzugsbereichs der S-Bahn gelegene Fahrgastpotenzial besser zu erschließen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird im Rahmen der regelmäßigen Evaluation berücksichtigt.	×
68	4.5.2 Tab. 37 und Anlage 21, Tab A21-1	67	In der Tabelle und der Anlage werden auf die nicht mehr aktuelle App „easy.GO“ verwiesen.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

69	6.2.1	79	Der NVP hebt an mehreren Stellen die Bedeutung der Straßenbahnlinie 11 für den Stadtteil Markkleeberg-Ost und die Anbindung des Markkleeberger Sees hervor. Daher sollte im Kapitel 6 ein Prüfauftrag zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 von der derzeitigen Endstelle Markkleeberg-Ost bis zum Markkleeberger See (Seepromenade) innerhalb der Laufzeit des NVP aufgenommen werden. Ein solcher Prüfauftrag sollte als eigene Nummer in der Tabelle 45 (Maßnahmenübersicht und Priorisierung) ergänzt werden. Die Verlängerung wird schon im Kapitel 4 in Tab. 32 als Verbesserungspotenzial benannt und sollte daher Eingang in den Maßnahmenkatalog in Kapitel 6 finden. Zudem war die Verlängerung auch grundlegender Bestandteil des Stadtverkehrskonzepts Markkleeberg aus dem Jahr 2015 (alle Planfälle sowie die letztlich umgesetzte Vorzugsvariante beinhalteten die Verlängerung). Auch im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig wird auf die Idee der Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 hingewiesen (NVP Stadt Leipzig S. 82).	Hinweis wurde aufgenommen. Die Verlängerung ist bereits in Tabelle 32 als Prüfauftrag definiert.	✓
70	6.3.1 Tab. 42	82	Die Verkehrsfunktion der Straßenbahn wird u.a. als „Zu-/Abbringer zum regionalen Busverkehr“ beschrieben; üblicherweise ist es anders herum, der Busverkehr ist Zu-/Abbringer zur Straßenbahn, insofern müsste der Straßenbahn auch der Rang 2 zugewiesen werden.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
71	6.8 Tab. 45	91ff	Der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig enthält einen Prüfauftrag zur Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn in der Wolfgang-Heinze-Straße (ehemalige Linie 9) zwischen Connewitzer Kreuz und Stadtgrenze mit einer Weiterführung zum Cospudener See (NVP Stadt Leipzig S. 81, Tab. 19). Wir regen an, einen entsprechenden Prüfauftrag auch im Nahverkehrsplan des LK Leipzig zu formulieren. Dieser könnte zusammen mit dem Prüfauftrag zur Verlängerung der Linie 11 als eigene Nummer (Themenbereich „Straßenbahnnetz“) in die Tabelle 45 aufgenommen werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Prüfauftrag der Stadt Leipzig wird im Kapitel zur Straßenbahn dokumentiert.	✓
72	8	96ff	Wir gehen davon aus, dass die Linien der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH nicht Bestandteil der Linienbündelung sind und bitten um eine entsprechende Klarstellung im 8. Kapitel. Für die Linien der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH sollte in diesem Kapitel nochmals auf die bestehende Zweckvereinbarung verwiesen werden (wie auch schon in Kap. 2 und Anlage 24).	Hinweis wurde aufgenommen. Die Linien, die Bestandteil der Zweckvereinbarung zwischen Stadt Leipzig, Landkreis Nordsachsen und Landkreis Leipzig sind, sind nicht Bestandteil der Linienbündel.	✓
73	9.1 und 9.3	101 und 102	„Einnahmen nach §§ 148 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter)“: Der Verweis auf § 148 ff SGB IX ist durch die erfolgte Neufassung des SGB veraltet (künftig in § 231ff geregelt).	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

74	9.3	102	„ÖPNVFinAusglVO“ bitte ersetzen durch „ÖPNVFinAusG“	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
75		108	Im Abkürzungsverzeichnis bitte die vollständige Bezeichnung „Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH“ verwenden (mit (LVB) in Klammern).	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
76	Anlage 31	1	Die Bedienungshäufigkeit an der Haltestelle Markkleeberg, Ring ist falsch dargestellt (30-min-Takt oder besser).	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
77			Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen vom 25. Juni 2019 (SächsGVBl. S. 525), zuletzt geändert am 20. August 2019, § 4 Abs. 1 i.V.m. Anlage 2 Nr. 1, stellen Nahverkehrspläne gemäß § 5 SächsÖPNVG SUP-pflichtige Planwerke dar. Wir bitten, dies zu berücksichtigen und entsprechende Inhalte im Nahverkehrsplan zu ergänzen.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:
Projekt „ÖPNV für alle“ in Zusammenarbeit mit der Behindertenbeauftragten LK Leipzig und dem Blindenverband

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
78	4.5.1	65	Bei Thüsac bitte Nachbesserungen bei den Fahrzeugen veranlassen, da auch dort Menschen mit Rollator oder Rollstuhl mitfahren möchten.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Beseitigung bestehender Defizite wird im Rahmen der Ersatzbeschaffung vorgenommen.	×
79	4.5.2	66	Leichte Sprache - In Zusammenarbeit mit ÖPNV für alle sicher zukünftig umsetzbar	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
80	4.5.2	67	Die Schrift sollte kontrastreich und entsprechend groß sein oder es sollte eine Sprachausgabe geben, für Senioren oder Menschen mit Sehbehinderung. Beauskunftung von barrierefreie Reiseketten für Regionalbus, Thüsac und MDV	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×

81	4.5.3	68	Wünschenswert wäre eine Ansage im Bus, wenn eine Haltestelle nicht barrierefrei oder eingeschränkt barrierefrei nutzbar ist, um die Möglichkeit zu haben an einer früheren oder späteren Haltestelle auszusteigen. Weiter sollten Informationen darüber gegeben werden, wenn Busse oder Züge sich verspäten bzw. ausfallen und welche Anschlussverbindungen barrierefrei sind. Eine Übersicht der verschiedenen Haltestellen/Verknüpfungspunkte und deren Barrierefreiheit sollte angestrebt werden,	Hinweis wurde aufgenommen. Die Beauskunftung barrierefreier Reiseketten wird vom Landkreis Leipzig als Ziel für den ÖPNV unterstützt. Unter „Information und Kommunikation“ wurde der Hinweis ergänzt.	✓
82	Pkt. 3	37	Haltestellen sollten nach DIN Norm 18040 gebaut werden, bzw. mit Betroffenen besprochen oder geplant werden	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeit zur Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt den Kommunen.	×
83	Tabelle 37	67	Anbringung des Fahrplanaushanges in Höhe von 1,50 m auch in Fahrplanaushangkästen, sowie auch Fahrplanänderungen in den Schaukästen an den Haltestellen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe Tabelle 18.	×
84	Tabelle 19	34	Statt des Begriffes „Aufmerksamkeitsfeld“, Einstiegsfeld nach DIN 32984 Bild 23	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
85	Karte 1	9	In Karte 1, dem ÖPNV-Zielnetz wird die Qualitätsbestimmung für die Relation Großpösna und Naunhof vermisst	Hinweis zur Kenntnis genommen. Zwischen Größpösna und Naunhof verkehrt die Linie 75. Diese Linie verfügt über zahlreiche Fahrplanfahrten und stellt somit ein gutes Angebot dar. Die Linie 75 ist keine Plus- oder TaktBus-Linie und kann daher nicht in Karte 1 aufgenommen werden.	×
86	Allg		Es ist abschließend festzustellen, dass die Barrierefreiheit auch an Haltestellen 2022 gesetzlich erreicht sein müsste. Dass es eine Priorisierung dafür gibt, ist in Ordnung, aber u. E. sollte es nicht bis 2040 dauern, sondern versucht werden, dass eher zu schaffen. Vielleicht kann man dazu im Nahverkehrsplan noch einen Hinweis einstellen. Ab 2022 besteht die Möglichkeit sein Recht auf Barrierefreiheit einzuklagen und darüber sollte im Nahverkehrsplan evtl. auch informiert werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Regelungen des §8 Absatz 3 PBefG wurden erfüllt. Die Zuständigkeit hinsichtlich Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt den Kommunen.	×

Institution:
REGIOBUS Mittelsachsen GmbH

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
87	4.4	62	An der Fahne der Haltestellenstele am Bahnhof Geithain ist die Information zu den Linien 628 in Richtung Waldheim und 629 in Richtung Penig (Beschriftung Haltestellenschild) zu ergänzen. (Kontakt mit Thüsac bereits aufgenommen)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wurde an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Eine kurzfristige Lösung wird angestrebt.	×

Institution:
Regionalbus Leipzig GmbH

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
88	3.2	16	In der Karte 1: Neichen – Fremdiswalde ist keine TaktBus-Verbindung. Die Linie 649 soll auch auf absehbare Zeit nicht zum TaktBus aufgewertet werden. Diese Verbindung stammt noch von den alten „Muldental in Fahrt“-(Pitzen/Monheim)-Planungen. Nach gemeinsamer Abwägung durch den Landkreis Leipzig und die Regionalbus Leipzig GmbH wurde dies verworfen.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
89	Anlage 25	2	Neichen – Fremdiswalde ist und wird keine TaktBus-Verbindung.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
90	4.1.3.6	46	Den letzten Satz bzw. den gesamten letzten Absatz zum Stadtverkehr Bad Lausick umschreiben und auf den Status quo anpassen. Die Evaluation des Betriebsjahres 2020 ist erfolgt und die Linie A wird spätestens zum 19. April 2021 (bzw. zum 27. März 2021) auf einen 60min Takt (Montag-Freitag) und nur noch einen Linienweg angepasst.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
91	4.1.7	54	In der Tabelle 32: Kitzscher, Busplatz verfügt über keine provisorischen Haltepositionen. Die Verkehrsanlage ist vollumfänglich mit vier barrierefreien Haltestellepositionen ausgebaut.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
92	Anlage 29	1	Das RufBus-Bediengebiet kann nicht nur auf die Innenstadt Colditz und Zschadraß reduziert werden. Karte RufBus-Bediengebiet bitte anpassen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Fokus der Anlage 29 steht nicht das RufBus-Bediengebiet, sondern der Stadtverkehr im Siedlungskerngebiet der Stadt Colditz.	×

Institution:
Stabsstelle des Landrates des Landkreises Leipzig

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
93			Die Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Leipzig ist als Maßnahme 3-33 Bestandteil des Kreisentwicklungskonzeptes, KEK 2030. Folgende Formulierungen sollten im Nahverkehrsplan, Kap. Rahmenbedingungen, Berücksichtigung finden: Der Landkreis Leipzig avisiert leistungsfähige Zentren, die im Zusammenspiel mit tragfähigen Mobilitätslösungen eine zukunftssichere Daseinsvorsorge in Stand und Land gewährleisten (Leitziel 2.1.), d.h. Ziel ist, dass der ÖPNV unter anderem - verschiedene Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, sowohl im Binnenverkehr als auch in die Nachbarzentren deckt. Er ist attraktiv, leistungsfähig, bedürfnisorientiert, umweltschonend, wirtschaftlich tragfähig und zugänglich für alle Bevölkerungsgruppen zu gestalten. Im ländlichen Raum bietet der ÖPNV unter Einbeziehung flexibler alternativer Angebotsformen attraktive und bedürfnisorientierte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. - flexible alternative Angebotsformen im ländlichen Raum anbietet (tragfähige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr für Arbeitnehmer, Auszubildende, Kunden und Geschäftspartner, Ausrichtung von Radverkehrslösungen an den Erfordernissen des Pendlerverkehrs)	Hinweis wurde aufgenommen. Unter Kapitel 1 „Rahmenbedingungen“ im Textteil des Nahverkehrsplans erfolgt die Klarstellung, dass der Nahverkehrsplan ein Bestandteil des Kreisentwicklungskonzepts ist. Das Kreisentwicklungskonzept des Landkreises Leipzig wurde in allen Punkten im Zusammenhang mit dem ÖPNV berücksichtigt. Für beide Punkte wurde eine höhere Detaillierungstiefe im NVP u.a. in den Kapiteln 3.1. sowie 5 festgelegt.	✓

94			Darüber hinaus erhebt der Landkreis Leipzig den Anspruch, ein liebenswerter Ort, nachhaltiger Lebensraum und starker Wirtschafts- & Tourismusstandort zu sein, der jungen Menschen Perspektiven sichert, die Erreichbarkeit und umweltfreundliche Mobilität sind so zu gestalten, dass diese zur Sicherung des nachhaltigen Lebensraumes beiträgt (Leitziel 3.3.) Unter Berücksichtigung des Anspruches des Landkreises Leipzig spielen - neue Initiativen zur Fachkräftesicherung und -entwicklung in der Region insbesondere im Zusammenhang mit dem Strukturwandel, - sowie die touristische Inwertsetzung des Leipziger Neuseenlandes & die Weiterentwicklung des Nationalen Geoparkes Porphyrland, - eine zukunftssichere Daseinsvorsorge für alle Altersgruppen und - die Weiterentwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes und der Ausbau alternativer Mobilität in der Fläche auch im ÖPNV und somit auch im Nahverkehrsplan eine bedeutende Rolle. Aus diesem Grund sollte auf dies bereits mit hingewiesen werden.	Hinweis wurde aufgenommen, siehe lfd. Nr. 93. Unter Kapitel 1 „Rahmenbedingungen“, im Textteil des Nahverkehrsplans, erfolgt die Klarstellung, dass der Nahverkehrsplan ein Bestandteil des Kreisentwicklungskonzepts ist.	✓
95			Zur Umsetzung o.g. Zielstellungen des KEK 2030 sind u.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplan geprüft und ggf. bereits aufgegriffen werden sollten (Auswahl): Maßnahme 3-47 Ausbau Netz für Park & Ride, um Pendlerbewegungen besser auf ÖPMV zu lenken, Maßnahme 3-33/34 Unterstützung bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen für Gewerbestandorte unter Beachtung der Bedarfe der Arbeitskräfte Auszubildenden Kunden und Geschäftspartnern, für die Modellvorhaben im ÖPNV, Maßnahme 3-34/35 Ausbau der Erreichbarkeit touristischer Schwerpunkte mittels ÖPNV, hier: Ausbau touristischer Linien, Verbesserung der Vertaktung, der Verknüpfung durch Abstellanlagen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten u.a. für Fahrräder, Maßnahme 3-38 Verbesserung der Schienenverkehrsanbindung an Leipzig und Anbindung von Städten an das S-BahnNetz und zu elektrifizierende Strecken, Maßnahme 3-52 Unterstützung der Ausweitung von Bike & Ride Lösungen an den Bahn- und Bushaltepunkten entsprechend Bedarf.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Für KEK-Maßnahme 3-47 siehe NVP Kapitel 6.3.3. Für KEK-Maßnahme 3-33/34 siehe NVP Kapitel 6.7 sowie 6.4.1. Für KEK-Maßnahme 3-34/35 siehe NVP Kapitel 6.3.3 sowie 6.4.1. Für KEK-Maßnahme 3-38: Die Zuständigkeit für den SPNV liegt beim ZVNL und ist daher kein Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans. Für KEK-Maßnahme 3-52 siehe NVP Kapitel 6.3.3.	✗

Institution:
Stadtverwaltung Böhlen

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
96	3.6	21/ 22	Tabelle 6: Da gibt es doch nicht nur die Linie 144?	Hinweis wurde aufgenommen. Die Linie 101 wurde ergänzt.	✓
97	4.1.5	50/5 1	Tabelle 31: Eine Anbindung des Ortsteiles Gaulis wird sehr begrüßt, da es auch in diesem Ortsteil zu Neuansiedlungen kommen wird.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
98	4.1.7	54	Tabelle 32: In der Tabelle vermissen wir den Umbau des Bahnhofvorplatzes der ÖPNV-Verknüpfungsstelle Bahnhof Böhlen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe Anlage 38.	×

Institution:
Stadt Colditz

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
99			Die Einführung des RufBusses als besondere Form des flexiblen Stadtverkehrs ist aus Sicht der Stadt Colditz bisher (unter Berücksichtigung der Corona Pandemie und ihrer Folgen) gut verlaufen. Es ist schön, dass die Stadt Colditz dieses Pilotprojekt gemeinsam mit dem Landkreis Leipzig und der Regionalbus Leipzig GmbH umsetzen konnte. Es ist ein sehr gutes, modernes und in den Ländlichen Raum passendes ÖPNV-Konzept.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
100			Angesichts der zu erwartenden langfristigen Auswirkungen der Corona Pandemie sollte die Evaluationszeit des RufBus-Projektes von 3 Jahren bis Mitte 2025 ausgedehnt werden, um das gesamte Pilotprojekt abschließend zu bewerten. Da eine ansteigende Nutzung von ÖPNV mit Abklingen der pandemischen Lage erst langsam wieder zu erwarten sein wird, ist diese Verlängerung notwendig. Aus Sicht der Stadt Colditz sollte eine Rückkehr zum starren liniengebundenen ÖPNV als Form des Stadtverkehrs nicht stattfinden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag wird im Rahmen der Evaluation geprüft.	×
101			Eine Zwischenevaluation des RufBus-Projektes sollte in Q4 2022 stattfinden.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×

102			Bereits während der Startphase des Rufbusses wurde aus den Ortsteilen Zschetzsch, Schönbach, Leisenau und Sermuth der Wunsch geäußert, dass diese Ortsteile ebenfalls an das Rufbus-Netz angeschlossen werden. Diese Rufe halten an. Mit Blick auf die Gleichbehandlung der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der Verfügbarkeit dieses modernen ÖPNV-Ansatzes drängt die Stadt Colditz darauf, dass diese Forderung im neuen Nahverkehrskonzept Berücksichtigung findet. Dadurch kann die Mobilität, auch und gerade zwischen den Ortsteilen, erheblich gesteigert werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Leipzig möchte in den kommenden Jahren die flexiblen Mobilitätsangebote stärken und weiter ausbauen. Zielstellung dabei ist, dass dieser Ausbau unter Berücksichtigung von Verkehrsbedarfen, raumstrukturellen Faktoren und der Gleichbehandlung aller Menschen im Landkreis erfolgt. Den Ausgangspunkt für vertiefende und detaillierte Betrachtungen stellt die Evaluation der ÖPNV-Projekte im Landkreis dar.	×
103			Linie 619 Die PlusBus Linie 619 ist so in das ÖPNV-Netz einzutakten, dass die Bedienung der Haltestelle Leisenau im Dorf möglich ist. Diese ist barrierefrei ausgebaut und für Senioren und Kinder gleichermaßen verkehrsgünstig gelegen und erheblich sicherer(!). Aus Sicht der Stadt Colditz sprechen keine gewichtigen Argumente gegen die Bedienung dieser Haltestelle.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der Bedienung einzelner Haltestellen geht über die Regelungstiefe des Nahverkehrsplans hinaus. Grundsätzlich handelt es sich bei der Linie 619 um ein PlusBus-Angebot, welches „schnell und direkt“ geführt wird und dabei Anschlüsse zu weiterführenden Linien gewährt.	×
104			Vertaktung in den LK Mittelsachsen zur Schülerbeförderung Die Vertaktung der die Schülerbeförderung tragenden Linien in Colditz auf die RegioBus Linie in Richtung Rochlitz muss so angepasst werden, dass die Gymnasien und berufsbildenden Schulen in Rochlitz (praktikabel!) erreicht werden können. Dadurch kann auch die Auslastung der RBL Linien erhöht werden, was wiederum einen positiven Effekt auf die Wirtschaftlichkeit der Linien haben wird.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV grundsätzlich integriert. Die Schülerbeförderung wird durch die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig bestimmt. Bei der Linie 620 Colditz – Rochlitz handelt es sich um eine TaktBus-Linie mit entsprechender Priorisierung hinsichtlich Fahrplantakt und Verknüpfung, um die Festlegungen des Freistaats Sachsen hinsichtlich eines landesweiten PlusBus-/TaktBus-Netzes einzuhalten.	×
105			Belegung der eingesetzten Busse Immer wieder werden Beschwerden an uns herangetragen, dass in den eingesetzten Busen zu wenig Platz für die Kinder im Rahmen der Schülerbeförderung ist. Es sollte daher geprüft werden, wie viel Platz die Schülerinnen und Schüler im Bus wirklich brauchen. Oftmals reichen die (theoretisch vorhandenen) Plätze tatsächlich nicht aus. Insbesondere sollte bedacht werden, dass in dem Zeitraum 2021 bis 2025 uns die Pandemie sowie ihre Auswirkungen weiter beschäftigen werden. Aus Sicht der Stadt Colditz sollten daher größere Abstände zwischen den Fahrtgästen (insb. im Schülerverkehr) berücksichtigt werden. Das kann zur Konsequenz haben, dass (im Schülerverkehr) größere Busse oder mehr Busse eingesetzt werden müssen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV grundsätzlich integriert. Die Schülerbeförderung wird durch die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig bestimmt. Die Besetzung der Busse im Rahmen der Schülerbeförderung wird durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen fortlaufend evaluiert und bei Bedarf werden Verbesserungen herbeigeführt. Hinsichtlich der Pandemiefolgen und Auswirkungen auf den ÖPNV lassen die vorliegenden Erfahrungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Rückschlüsse auf notwendige Anpassungen zu. Diese werden durch Aufgabeträger / Verkehrsunternehmen ggf. kurzfristig durchgeführt, ohne dass es hierfür gesonderter Regelungen im Nahverkehrsplan bedarf.	×

106			Direkte Erreichbarkeit Kliniken Zschadrass Es ist zu prüfen, ob eine direkte Verbindung der überörtlichen Linien (aus Bad Lausick und Grimma) nach Zschadrass und umgekehrt eingeführt bzw. die Taktung etwas erhöht wird. Der Klinikträger sieht hier deutliche Potentiale, da die Patienten meist nicht direkt aus der näheren Umgebung, sondern aus der Region und darüber hinaus an- und abreisen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Ortsteil Zschadraß ist über mehrere Regionalbuslinien und den neu gestalteten RufBus Colditz mit dem ÖPNV erreichbar. Mit dem neu gestalteten voll flexiblen RufBus (Stadtbus) Colditz wurde eine deutliche Aufwertung der Anbindung des Ortsteils Zschadraß realisiert.	×

Institution:
Stadtverwaltung Frohburg

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
107	3.7.	23	Die Mindestanforderungen an den Schülerverkehr sollten bei den Fahrtzeiten (45 min) sowie den zumutbaren Wartezeiten zwischen Ankunft und Unterrichtsbeginn sowie Unterrichtsende und Abfahrt (45 min) überdacht werden, da besonders im Bereich der Oberschulen in der 5. bis 6. Klasse relativ junge Kinder betroffen sind.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen der Schülerbeförderung werden in der Kostenerstattungssatzung des Landkreises geregelt und wurden in den NVP nachrichtlich übernommen.	×
108	3.2. 4.1.1	13 - 16 47 54	Der Raum Frohburg/ Geithain (Karte 1) verfügt über kein 1-h-Takt-Netz bzw. 2-h-Takt-Netz obwohl zwischen Frohburg/Borna bzw. Frohburg/Geithain Verbindungen zwischen regional bedeutsamen, zentralen Orten bestehen. Zukünftig sollte eine Vertaktung angestrebt werden. Die Beseitigung bestehender Defizite bei der Anbindung der Ortsteile Tautenhain und Terpitz müssen zeitnah realisiert werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Relation Borna – Frohburg – Prießnitz – Geithain wurde in Kapitel 3.2. des NVP ergänzend aufgenommen (TaktBus).	✓
109	4.1.6	51	Erweiterung der flexiblen Bedienformen im Bereich Frohburg – Geithain insbesondere auch im Zusammenhang mit regionalbedeutsamen Zielen/ Freizeitzielen und der Anschlusssicherung zwischen SPFV/SPNV (Bahnhof Frohburg) und den ÖPNV-Haltstellen der zu definierenden Freizeitziele. Abstimmung mit den Tourismusvereinen Borna und Kohrener Land sowie Leipziger Neuseenland	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Leipzig beabsichtigt, in den kommenden Jahren die flexiblen Mobilitätsangebote zu stärken und weiter auszubauen. Die Zusammenarbeit der Partner erfolgt entsprechend.	×
110	4.6.1	68 - 69	Beseitigung von Defiziten bei der Vertaktung im Ergänzungsnetz Raum Kohren-Sahlis zu den Hauptverkehrszeiten und in der schulfreien Zeit.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Verbesserte Strukturierung und Vertaktung des Busverkehrs im Raum Frohburg / Geithain entspricht den Intentionen des Aufgabenträgers und soll in Abstimmung mit den Kommunen schrittweise umgesetzt werden.	×

111	5	73	Welche konkrete Unterstützung sollen kreisangehörige Städte und Gemeinden bei der barrierefreien Ausgestaltung des straßengebunden ÖPNV erhalten?	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Kommunen haben die Planungs- und Finanzhoheit hinsichtlich des barrierefreien Um- und Ausbaus von Haltestellen sowie deren Unterhaltung in ihrem Zuständigkeitsgebiets.	×
112	Anlage 7	1	Erholungsraum Kohrener Land muss eindeutiger definiert werden. Ausflugsziele: Burg Gnandstein, Schloss Frohburg, Lindenvorwerk mit Mühlenmuseum, Irrgarten der Sinne, Minigolfanlage, Ortszentrum Kohren-Sahlis mit Töpferbrunnen, Töpfermuseum, Museum Hofmannsche Sammlung, Schwindpavillon, Naturfreibad Frohburg, Schloss Prießnitz. Es sind nicht alle Ausflugsziele fußläufig erreichbar!	Hinweis wurde aufgenommen. Die Freizeitziele „Burg Gnandstein“, „Schloss Frohburg“ und „Lindenvorwerk mit Mühlenmuseum“ wurden in den NVP als regionalbedeutsame Ziele aufgenommen. Bei den weiteren genannten Freizeitzielen deuten die vorliegenden Informationen nicht darauf hin, dass diese Ziele eine verkehrlich relevante Bedeutung im Sinne des ÖPNV haben. Sobald durch die Kommune Daten oder Erkenntnisse vorliegen, die eine ÖPNV-Anbindung rechtfertigen, kann durch Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen eine Prüfung der ÖPNV-Anbindung erfolgen.	✓ ×

Institution:
Stadt Geithain

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
113	Anlage 7	24 ff	Geithain verfügt über 2 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mit Verknüpfungsfunktion. Der Narsdorfer Haltepunkt ist in der tabellarischen Aufstellung nicht erwähnt, obwohl er seitens des ZVNL als verkehrlicher Verknüpfungspunkt geführt und entsprechend gefördert wurde. Von der Haltestelle Narsdorf besteht die unmittelbare Anbindung an das Freizeitziel Rochlitzer Muldental. Die Burgen und historischen Stätten in Rochlitz, Wechselburg und Rochsburg sind bedeutende touristische Ziele, auch wenn sie außerhalb der Kreisgebietsgrenze liegen. Der Erholungsraum Mulde mit seinen Freizeitangeboten Wandern, Radwandern und Paddeln ist vom Narsdorfer Haltepunkt in ca. 800 m erreichbar. Eine Besonderheit bildet am Haltepunkt Narsdorf der Anschluss an die Frelsbachtalbahn. Der Verein, der diese Bahnlinie betreibt, nutzt die Streckenverbindung Narsdorf – Rochlitz für touristische Zwecke.	Hinweis wurde teilweise aufgenommen. Siehe lfd. Nr. 114. Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis zur Kenntnis genommen.	✓ × ×

114	Anlage 18	19 ff	Auf der Karte A18-1 fehlt der Verknüpfungspunkt Narsdorf. Am Standort befinden sich Angebote für B+R und P+R. Der ZVNL hatte zweimal eine Förderung für diese Anlagen ausgereicht. Die letzte geförderte Maßnahme wurde erst mit Ende des Jahres 2020 fertiggestellt, da die bisherige Anlage dem Zweck entsprechend nicht mehr ausreichend war. Die Busunternehmen Thüsac und Region-Bus bedienen den öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Station Narsdorf wurde ergänzt.	✓
115	Anlage 38	1 ff	Auch in dieser Übersicht ist der Verknüpfungspunkt Narsdorf mit seinen Fahrplanverknüpfungen unerwähnt.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Station Narsdorf wurde ergänzt.	✓

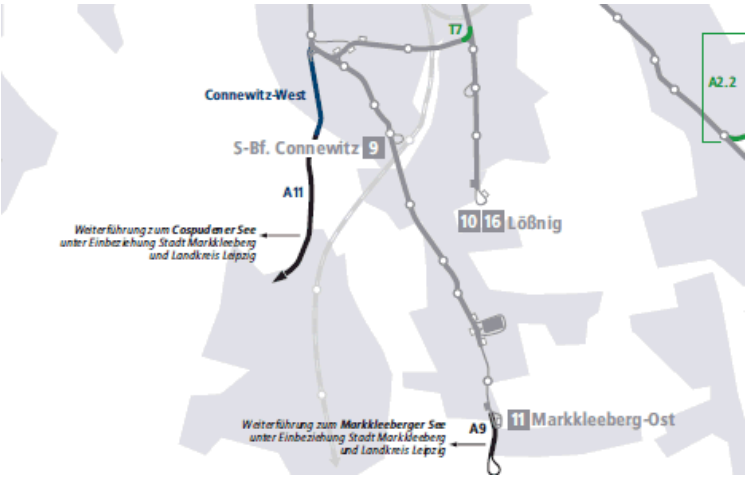
Institution:
Stadt Leipzig

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
116	4.1 A19-3	59	Der vorliegende Nahverkehrsplan ist sehr umfangreich und beschreibt ausführlich die Bestandssituation des ÖPNV im Landkreis Leipzig. Die Stadt Leipzig hat sich das Ziel gesetzt, den MIV spürbar zu reduzieren und den ÖPNV zu stärken. Um die höchsten Verkehrsbelastungen auf den Einfallstraßen zu reduzieren, ist eine engere Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Stadt notwendig. Vor diesem Hintergrund sollten die im Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig genannten Ziele ambitionierter sein und konkrete Maßnahmen sowie deren messbare Wirkungen klar benannt werden. Im Stadtgebiet Leipzig weist die B2 aus Süden kommend mit 43.000 Fahrzeugen pro Tag die zweitstärkste Verkehrsbelastung auf. Ein großer Teil davon sind die Einpendler aus dem Landkreis Leipzig. Die Abbildung A19-3 zeigt dies sehr deutlich. Zu sehen ist dort, dass die mit Abstand höchsten MIV-Belastungen im Landkreis Leipzig die auf Leipzig zuführenden Straßen aufweisen, insbesondere B2 (Markkleeberg) und B6 (Wurzen). Der vorliegende Nahverkehrsplan enthält keine ausreichenden Antworten darauf, wie diese hohen MIV-Ströme auf den ÖPNV verlagert werden sollen. Stattdessen wird erwähnt, dass der Straßenpersonennahverkehr nur einen Anteil von 3% an allen Wegen besitzt. Selbst bei Mitbetrachtung von SPNV steigt dieser Wert nur auf 5%. Im Kapitel 4.2 wird erwähnt, wie hoch die Anzahl der zusätzlichen Fahrgäste wäre, wenn eine Model-Split-Steigerung von 1% gelingen würde. In Kombination mit den prognostizierten Einwohnerzunahmen in Markkleeberg, Markranstädt, Zwenkau oder Rötha (Tabelle A40-2) wird ein so geringer Modal-Split-Anstieg im ÖPNV kaum Entlastungen im Straßennetz bewirken. Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, wenn eine stärkere regionale Differenzierung stattfinden würde, da der Landkreis Leipzig recht unterschiedliche teilräumige Entwicklungen aufweist. So ist der Modal-Split in den genannten vier Städten sicherlich deutlich anders als im Landkreisdurchschnitt. Daher sollte für die stadtnahen Kommunen auch ein Modal-Split-Ziel benannt werden, welches dann mit konkreten ambitionierten Zielsetzungen untermauert wird.	Hinweise zur Kenntnis genommen. Die zentralen Ziele des Landkreises Leipzig im Hinblick auf den ÖSPV finden sich in Kapitel 5 und zielen im Grundsatz darauf ab, ein gutes ÖPNV-Mindestangebot im gesamten Landkreis Leipzig zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Gewährleistung des Schülerverkehrs vorzuhalten und dabei gleichzeitig ein zuverlässiges Angebot im Jedermannverkehr zu etablieren. Weiterführende Ziele zur Stärkung des Umweltverbunds und des ÖPNV werden durch den Landkreis Leipzig, soweit es die vorhandenen Ressourcen zulassen, unterstützt. Für enge Abstimmungen mit der Stadt Leipzig steht der Landkreis Leipzig zur Verfügung. Ortsspezifische Angaben zum Modal-Split stehen nur punktuell und nur mit geringer statistischer Sicherheit zur Verfügung. Die Angaben zum Modal-Split und zu den Auswirkungen etwaiger Verkehrsverlagerungen dienen der Orientierung. Der Landkreis Leipzig ist bestrebt, durch die weitere Umsetzung der sächsischen ÖPNV-Strategie und die Förderung der Intermodalität insbesondere auch die Verkehrsströme in Richtung des Oberzentrums Leipzig vorrangig auf ÖPNV und Schienenverkehr zu verlagern. Aus den Kapiteln 5, 6.1 und 6.2.2 des NVP wird dies deutlich.	×

117	6.2.2	80/81	Die Stadt Leipzig weist darauf hin, dass im Nordraum von Leipzig großflächige und arbeitsplatzintensive Industrie- und Gewerbegebiete vorhanden sind, bei denen auch zukünftig eine Weiterentwicklung zu erwarten sein dürfte. Der Plangeber des Planes hat diesen Sachverhalt erkannt und auf Seite 80 des Planes auch zutreffend geschildert. Da der Einzugsbereich der dort tätigen Arbeitnehmer sich durchaus auch auf den Landkreis Leipzig erstreckt, sollten zukünftig, aber auch jetzt schon zur Unterstützung eines geplanten Mobilitätswechsels Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV angedacht werden. Maßnahmevorschläge sind in dem Plan auf Seite 81 schon benannt, hingegen keine konkreten Vorhaben zur Umsetzung bzw. Realisierungszeiträume. Insofern wäre es gut, wenn sich die Ziele des Landeskreises Leipzig aus dem ÖPNV-Modellprojekt auch im vorliegenden Nahverkehrsplan wiederfinden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im Nahverkehrsplan sind neben konkreten Maßnahmen einerseits auch generelle Prüfaufträge beziehungsweise Zielsetzungen andererseits formuliert. Für die Verbesserung der Anbindung des Leipziger Nordraums ist aus Sicht des Landkreises Leipzig die Verflechtung mit dem Oberzentrum ganzheitlich zu stärken. Dementsprechend wurde ein Prüfauftrag formuliert, um gemäß den definierten Zielen konkrete Maßnahmen in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans zu entwickeln (siehe Nr. 13, S. 92). Zusätzlich wird durch die definierten Mindestanforderungen die Basis für ein integriertes und hierarchisiertes Gesamtnetz weiterentwickelt, um auch die Zubringerverkehre zu den ins Oberzentrum führenden Linien zu stärken.	×

118	6.2.2 (direkt vor 6.3) (in Verbindung mit 3.5 6.3.1 6.8)	81 (21f. 82 92)	Unterstützung zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets Bösdorfer Ring (Gebiet Stadt Leipzig), da eine Vielzahl an Mitarbeitern von außerhalb/südlich von Leipzig kommt. Unternehmen vor Ort: -Bremer Betonfertigteile GmbH -Stahl- und Hartgusswerk Bösdorf GmbH -Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH -HothoData GmbH -Glas & Spiegel -ARS Altmann AG Daher sollte der nachfolgende Textbaustein in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden: „Bei der engen Verflechtung des Landkreises Leipzig mit dem Oberzentrum Leipzig spielt ebenfalls der Leipziger Süden eine wichtige Rolle. Insbesondere das Gewerbegebiet Bösdorfer Ring in Knautnaundorf beherbergt verschiedene Unternehmen mit einer Vielzahl an Arbeitsplätzen. Auch hier ist für den wirtschaftlichen Bestand und die Entwicklung eine gute Verkehrsanbindung essenziell. Sie dient sowohl der Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze als auch der Rekrutierung neuer Mitarbeiter/innen der Gewerbetreibenden. Den Pendlerverpflechtungen in dieser Grenzregion ist Rechnung zu tragen. Der Landkreis Leipzig unterstützt daher die Bestrebungen zur besseren Anbindung der Gewerbetreibenden am Standort Bösdorfer Ring. Insbesondere die perspektivische Reaktivierung des aufgelassenen Bahnhaltepunktes Knautnaundorf auf dem Gebiet der Stadt Leipzig wird unterstützt. Weitere Maßnahmen wie eine veränderte Buslinienführung werden ebenfalls in Betracht gezogen.“	Hinweis zur Kenntnis genommen. Das Gebiet liegt außerhalb des Zuständigkeitsgebietes des NVP des Landkreises Leipzig. Sollten verkehrliche Anpassungen notwendig werden, stimmen sich die Aufgabenträger ab.	×

119	4.1.9 6.2.2	55 80	Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig kam der Vorschlag zur Einrichtung einer Buslinie von Kleinpösna nach Liebertwolkwitz. Es ist besonders schwierig den attraktiven Gewerbestandort Baalsdorf/ Engelsdorf mit den öffentlichen Verkehrsmitteln optimal zu erreichen. Daher wurde folgender Vorschlag für eine Buslinie unterbreitet, die nicht nur für die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe, sondern auch für Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten von großer Bedeutung wäre. Eine entsprechende Buslinie wäre für alle beteiligten Ortschaften ein großer Gewinn. Wachau (Gewerbegebiet) – Liebertwolkwitz – Großpösna (Pösna-Park) – Fuchshain - Seifertshain – Holzhausen (Schule) – Baalsdorf (Gewerbegebiet) – Kleinpösna – Hirschfeld – Zweenfurth – Borsdorf (Schule/S-Bahn/Bildungszentrum HWK) – Althen – Engelsdorf (Schulen) – Paunsdorf Center. Wir bitten Sie daher, um Aufnahme dieser Angebotsverbesserung als Prüfauftrag auch in Ihrem Nahverkehrsplan.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Teilweise liegen die Ortschaften außerhalb des Landkreises Leipzig. Eine Abstimmung wird durch die Aufgabenträger durchgeführt.	×
120	4.1.9 6.2.2	55 80	Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig kam der Vorschlag zur Weiterführung der Linie 143 über Liebertwolkwitz, Störmthal/Markkleeberg zu planen, da diese für die Anbindung an das „Neuseenland“ von Bedeutung ist. Wir bitten Sie daher, um Aufnahme dieser Angebotsverbesserung als Prüfauftrag auch in Ihrem Nahverkehrsplan.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung wird durch die Aufgabenträger durchgeführt.	×

121	4.1.7 Tab. 32	54	Gemäß der im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig beschlossenen Untersuchungsaufträge U7 und U8 wurde die Vorlage „Mobilitätsstrategie 2030 - Start der Netzerweiterungen Straßenbahn (VII-DS-00547-NF-01-DS-01)“ erstellt und wurde am 14.10.2020 vom Stadtrat beschlossen. Diese beinhaltet alle Streckenerweiterungen und Trassenfreihaltungen auf dem Leipziger Stadtgebiet, aber auch zwei „grenzüberschreitende“ Straßenbahnlinien.  Die Stadt Leipzig begrüßt es daher, dass gemäß der Tab. 32 die Verlängerung der Linie 11 zum Markkleeberger See als Prüfauftrag berücksichtigt wurde. Dagegen ist die Prüfung einer Streckenerweiterung zum Cospudener See über Wolfgang-Heinze-Straße/Koburger Straße (Teilabschnitt der ehemaligen Linie 9) bislang noch nicht enthalten. Gemäß dem Beschluss- Nr. VI-A-01390 ist zu prüfen, welche Möglichkeiten für eine attraktive schienengebundene ÖPNV-Anbindung des Cospudener Sees und des Markkleeberger Sees bestehen und unter welchen Rahmenbedingungen diese umsetzbar wären. Deshalb bitten wir, den Prüfauftrag für den Cospudener See ebenfalls in Ihren Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Hinweis wurde aufgenommen. Ein entsprechender Prüfauftrag wird im NVP dokumentiert. Siehe lfd. Nr. 71.	✓
122	4.1.7 Tab. 32	54	Bei der Linie 120 ist uns wichtig, dass diese auch weiterhin bis zum Verknüpfungspunkt Bahnhof Knauthain fährt.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der NVP sieht hier keine Änderungen vor.	×

123	3.2	16 Karte 1	Belgershain liegt an der Bahnstrecke Bad Lausick - Leipzig und ist insofern korrekt in der Karte zu verorten.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
124	4.1.7 Tab. 32	54	Auch wenn die Zuständigkeit für die Schienenverkehrsleistungen beim ZVNL liegt, sollte geprüft werden, ob ggf. weitere Verbindungen/Zugangsstellen im SPNV sinnvoll wären, damit die Abwicklung von Pendler- und Freizeitverkehren aus dem Umland nach Leipzig auch im Interesse der Stadt Leipzig nach Möglichkeit über den Umweltverbund erfolgen kann. Im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig ist u. a. die Verbindung Grünau-Markranstädt als mögliche Verbesserung benannt. Eine Erwähnung der entsprechenden Zielstellungen des Landkreises wäre empfehlenswert.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeit liegt beim ZVNL.	×
125	6.3.3	84	Für die weiteren Wege der Einpendler aus der Region nach Leipzig kann ein attraktives P+R-Angebot stärker zur Vermeidung von Individualverkehr im Stadtgebiet Leipzigs beitragen. Anreize zum Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel sollen möglichst wohnortnah und nicht erst am Stadtrand von Leipzig angeboten werden. Gemäß der Anlage A18-1 gibt es beispielsweise in Gaschwitz keinen P+R-Platz. Vor allem dort sehen wir entsprechenden Bedarf und möchten wir Sie darüber informieren, dass wir zum Thema P+R im Südraum auf die Stadt Markkleeberg zugehen werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Der Landkreis Leipzig unterstützt die Intention des Hinweisgebers. Ein entsprechender Hinweis wurde in den NVP aufgenommen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung sieht der Landkreis Leipzig hauptsächlich bei den Kommunen.	✓
126	6.3.3	84	Außerdem regen wir an, dass P+R-Plätze wie z.B. in Markkleeberg, die vorhanden und/oder ausbaufähig sind, zu Mobilitätsstationen aufgewertet werden könnten. Insbesondere ließe sich auch durch eine bessere Verknüpfung der zum Teil vorhandenen Mobilitätsstationen in Stadtrandlage (sowohl im Landkreis als auch auf städtischer Seite), eine abgestimmte Bewerbung und Information sowie durch Einbindung in die vorhandenen Mobilitätsplattformen/Apps schon einiges erreichen. Wichtig ist dabei auch, dass die verschiedenen handybasierten Auskunftssysteme miteinander kommunizieren.	Hinweis wurde aufgenommen. Der Landkreis Leipzig unterstützt die Intention des Hinweisgebers. Ein entsprechender Hinweis wurde in den NVP aufgenommen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung sieht der Landkreis Leipzig hauptsächlich bei den Kommunen.	✓
127	6.5	88 Tab. 43	Die Empfehlung Nr. 10 zur Prüfung der Anbindung von neuen Baugebieten an den ÖSPV ist ausdrücklich zu begrüßen, da neue Baugebiete immer über eine gute Anbindung an den Umweltverbund verfügen sollten.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
128	Tab. 45	92	Maßnahme Nr. 6 "Anschlusssicherung" zur Verbesserung des Umstiegs von Bus auf Bahn können auch eine hohe Priorität erhalten, da diese Maßnahme ein wichtiger Baustein zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV darstellt und so zur Verringerung von MIV-Verkehren vom Umland ins Leipzig im Pendler- und Freizeitverkehr beitragen kann.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:
Stadt Markkleeberg

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
129	Kap. 3.5	20	Warum wurden die Verknüpfungspunkte Markkleeberg Nord und Markkleeberg Großstädteln nicht berücksichtigt? Hier findet ebenso eine Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus statt.	Hinweise wurden aufgenommen. Markkleeberg Nord: Verknüpfung mit Linie 108 aufgenommen. Markkleeberg-Großstädteln: Verknüpfung mit Linie 107 aufgenommen.	✓
130	Kap. 3.9	25	Ergänzungen in Tabelle 9 (Innenausstattung) • Es sind ausreichend Sitz- und Festhaltemöglichkeiten zu bieten • Ausreichend sichere Stellflächen für Kinderwagen/Rollstühle (und ggf. Fahrräder)	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen werden erfüllt und durch die Festlegungen in Tabelle 9 bzw. durch die Anforderungen an die Barrierefreiheit abgedeckt.	×
131	Kap. 3.10	27	Ergänzungen in Tabelle 11 • Verkehrsmittel sollten eine einheitliche auf den Landkreis/ die Tourismusregion zugeschnittene Erscheinung aufweisen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Anregung entspricht dem dezidierten Ziel des Corporate Design.	×
132	Kap. 3.10	28	Ergänzungen in Tabelle 13 • Internet: […] zeitgemäße responsive, barrierefreie Internetseite […] • Generell: Mehr und einheitliche visuelle Darstellung von Linienverläufen, Haltestellenumgebungsplänen sowie Umsteigebeziehungen vor Ort • V.a. für ortsfremde Personengruppen (Touristen) wichtig für die Nutzung des ÖPNV	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Gestaltung der Informationsmedien unterliegt zahlreichen Anforderungen. Die Erfüllung dieser Anforderungen stellt häufig einen Kompromiss dar. Im Zusammenhang mit der schrittweisen Weiterentwicklung der Fahrgastinformation unter Umsetzung aller Festsetzungen werden die Hinweise berücksichtigt.	×
133	Kap. 3.11.3	34	Die Gestaltung eines barrierefreien Haltepunktes wird gänzlich dem Straßenbaulastträger überlassen und es wird auf allgemeine Richtlinien und DIN-Normen verwiesen. Hier würden Richtzeichnungen im Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig in Abhängigkeit der im Einsatz stehenden Fahrzeuge die Gestaltung der Haltepunkte erleichtern.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Aufgrund der differenzierten Fahrzeugflotten und der Notwendigkeit, Busumläufe praxisorientiert auszugestalten, sind solche Angaben nicht allgemeingültig für den Landkreis Leipzig festsetzbar. Für konkrete Abstimmungen stehen die Verkehrsunternehmen zur Verfügung.	×
134	Kap. 4.1.2	38	Aufgrund der besonderen Lage Markkleebergs sollte über eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 v.a. für die touristische Erschließung des Markkleeberger Sees bis zur Seepromenade diskutiert werden, da vor Ort in nächsten Jahren weitere touristische Entwicklungsschwerpunkte gesetzt werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Verlängerung ist bereits in Tabelle 32 als Prüfauftrag definiert.	✓

135	Kap. 4.1.3.4	42	Aufgrund der besonderen Lage Markkleebergs sollte über eine Erweiterung des Angebots von Fahrradanhängern/Fahrradmitnahme für Buslinien v.a. während der Sommermonate in Markkleeberg/um die Seen diskutiert werden. Durch ein breiteres Angebot von Fahrradanhängern kann mehr Platz für Kinderwagen und Rollstühle in den Bussen geschaffen werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Im NVP wird die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Bussen grundsätzlich als Festsetzung gefordert. Die Art der Mitnahme sowie die erforderlichen Kapazitäten sind sowohl räumlich als auch zeitlich stark differenziert. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt durch die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in Abhängigkeit des festgestellten Bedarfs.	×
136	Kap. 4.1.7	54	Verknüpfung der Linien 100 und 107 am S-Bahnhof Gaschwitz maximal zusätzlich zum S-Bahnhof Markkleeberg, da S-Bahnhof Markkleeberg von größerer Bedeutung.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
137	Kap. 4.1.7	54	Die Taktung der Buslinie 70 sowie die Linienführung muss überprüft werden. Dies ist längst überfällig, da die Auslastung im Markkleeberger Stadtgebiet sehr gering ist und die „unschöne“ Situation an der Endhaltestelle West eigentlich nur eine Übergangsphase ist. Eine Kürzung der Buslinie 70 in den Busbahnhof Markkleeberg wäre die einfachste und vernünftigste Lösung sowie eine geringere Taktung ab Connewitzer Kreuz nach Markkleeberg.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Aus verkehrlicher Sicht ist die Linie 70 für die Fahrgäste in Markkleeberg von hoher Bedeutung. Weitere Entscheidungen zur künftigen Ausgestaltung der Linie 70 können erst nach erfolgter Evaluierung getroffen werden.	×
138	Kap. 6.3.3	85	Es sollte geprüft werden, ob anstelle der geplanten Fahrradanhänger für den touristischen Radverkehr nicht auch platzsparendere Möglichkeiten, wie bspw. ein Fahrradträger, welcher direkt am Bus montiert wird, genutzt werden können.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die aufgeführten Punkte wurden nachrichtlich aus der Radverkehrskonzeption des Landkreises Leipzig übernommen. Der Hinweis wird in Abhängigkeit des tatsächlichen Bedarfs durch die Verkehrsunternehmen geprüft (s.o.).	×
139	Kap. 9.1	101	Schaffung eines zusätzlichen Tarifmodells für die Tourismusregion „Leipziger Neuseenland“ der die Stückelung in unterschiedliche Tarifgebiete minimiert.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich besteht mit dem vorhandenen Tarifsystem des MDV ein durchgehender und leistungsgerechter Tarif, der auch die touristischen Verkehre mit einschließt. Ergänzende tarifliche Angebote können unter Berücksichtigung der Finanzierung durch touristische Akteure und ÖPNV-Anbieter separat geprüft werden. Hierfür bedarf es keiner gesonderten Festsetzung im NVP.	×
140	Anl. 7	1	Schaffung einer Anbindung an den agra-Park über eine Buslinie und -haltestelle in Markkleeberg (Ecke Raschwitzer Straße/Parkstraße)	Hinweis wurde aufgenommen. Regelmäßige Evaluation des ÖPNV-Konzepts Markkleeberg erfolgt während der Laufzeit des NVP. In diesem Zusammenhang werden die Entwicklungen des agra-Parks berücksichtigt. Siehe Anlage 4.	✓
141	Anl. 31	1	Weshalb wurden im gesamten Nahverkehrsplan die Ortsteile Wachau und Auenhain nicht berücksichtigt? Dies ist insbesondere in Anlage 31 ersichtlich, wo die Ortsteile im "Stadtnetz Markkleeberg" nicht einmal mit dargestellt sind.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Ortsteile wurden ergänzt.	✓

× keine Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig | ✓ aktualisierte Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig

Institution:
Stadtverwaltung Markranstädt

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
142	3.2./ Karte 1	16	In der Zielnetzkarte fehlen die nördlichen Anbindungen in Richtung Schkeuditz und Günthersdorf.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Karte 1 stellt nur PlusBus- und TaktBus-Relationen dar. Die vorhandenen Verbindungen nach Schkeuditz und Günthersdorf zählen nicht zu dieser Kategorie.	×
143	3.4./ Tabelle 4	18	Es wird begrüßt, dass bei den Anforderungen an flexible Bedienformen keine Mindesteinwohnerzahl der anzudienenden Orte genannt wird. So eröffnet dieser NVP folglich die Möglichkeit auch kleinere Orte durch flexible Bedienformen des ÖSPV zu erschließen.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
144	3.5./ Tabelle 5	20	Es wird für Markranstädt der Verknüpfungspunkt mit dem SPNV dargestellt. Es sei angemerkt, dass dies leider nicht für mobilitätseingeschränkte Personen gilt.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die (barrierefreie) Ausgestaltung der SPNV-Stationen ist nicht Bestandteil des vorliegenden NVP. Es wird auf die Zuständigkeit des SPNV-Aufgabenträgers (ZVNL) verwiesen.	×
145	3.6./ Tabelle 6	22	Es wird für Markranstädt der Verknüpfungspunkt mit dem SPNV dargestellt. Es sei angemerkt, dass dies leider nicht für mobilitätseingeschränkte Personen gilt.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 144.	×
146	3.11.1	32	In Anbetracht der Tatsache, dass ursprünglich für 2022 barrierefreie Busanbindungen umgesetzt sein sollten, erscheint der Zielhorizont für die Umsetzung durch Ersatzbeschaffung für 2035 bedenklich. Es wäre ja vielleicht aus eine Nachrüstung möglich.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Festsetzung hinsichtlich einer Umsetzung bis 2035 berücksichtigt die maximale Nutzungsdauer der eingesetzten Fahrzeuge. Eine Nachrüstung ist aufgrund der karosseriebaulichen Gegebenheiten in aller Regel nicht möglich. Bei der Jahresangabe 2035 handelt es sich um einen Grenzwert. Eine frühere Umsetzung ist realistisch und wird auch seitens Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen angestrebt.	×
147	4.1.3/	40	Der Einführung eines Stadtverkehrs in Markranstädt steht die Stadt positiv gegenüber. Bitte beziehen Sie uns im Rahmen des Prüfverfahrens gern ein.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Einbeziehung von Vertretern der Stadt Markranstädt ist obligatorisch.	×
148	4.1.6/	51/ 52	Die vorgesehene Erweiterung flexibler Bedienformen zur bedarfsgerechten Andienung schwach nachgefragter Regionen wird sehr positiv gesehen. Es wird angeregt auch Orte mit weniger als 200 EW per ÖPNV dadurch zu erschließen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Auch wenn für Ortschaften mit weniger als 200 Einwohnern im Rahmen des NVP keine Festsetzungen zur ÖPNV-Anbindung getroffen werden, ist die Einbeziehung aller vorhandenen Siedlungsgebiete im Zusammenhang mit der Einführung flexibler Bedienformen möglich.	×

149	4.1.9./ Tabelle 33	57	Es wurde geprüft, inwieweit regionalbedeutsame Ziele im Grundsatz an den ÖPNV angeschlossen sind. Wenn man dem gegenüber betrachtet, wie die Kommunen mit den Zielen verknüpft sind, ergibt sich jedoch ein völlig anderes Bild. So besteht von Markranstädt aus beispielsweise keine zumutbare Verbindung zur Berufsschule oder den Krankenhäusern des Landkreises. Hier besteht dringender Handlungsbedarf und es sollte ggf. die Betrachtungsweise geändert oder erweitert werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. In Markranstädt besteht hier infolge der auf des Kreisgebiet bezogenen peripheren Lage und der unmittelbaren Nachbarschaft des Oberzentrums Leipzig eine besondere Situation. Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche Dienstleistungen, medizinische Leistungen und auch Einkäufe und Besorgungen in der Stadt Leipzig wahrgenommen werden, welche mit dem ÖPNV gut erreicht werden kann. Sofern sich in Einzelfällen (z.B. Besuch der Berufsschule) besondere Härtefälle ergeben, können separate Prüfungen durch den Aufgabenträger (unabhängig vom NVP) erfolgen.	×
150	4.4	62	Der Verweis im letzten Satz des zweiten Absatzes ist nicht stimmig. Dies ist aus Gründen der Nachvollziehbarkeit zu korrigieren.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
151	6.3.1	82	Zur Stärkung und zum Erhalt bestehender ländlicher Strukturen sollte dringend darüber nachgedacht werden, die ÖPNV-Erschließungsgrenze, die derzeit bei Orten mit mind. 200 EW liegt, herabzusetzen. Gern kann dies auch durch Nutzung flexibler Bedienformen geschehen. Auch Personen in kleineren Ortsteilen haben ein Beförderungsbedürfnis und sollten Berücksichtigung finden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Wahl der Untergrenze von 200 Einwohnern basiert auf den erwarteten ÖPNV-Nutzerzahlen für einen Linienverkehr und muss mit Blick auf eine wirtschaftlich tragfähige Ausgestaltung des ÖPNV getroffen werden. Eine Anbindung kleinerer Ortschaften ist selbstverständlich nicht ausgeschlossen und wird in den bestehenden Fällen beibehalten. Flächendeckende Bedienkonzepte mittels flexibler Bedienformen, welche derzeit geprüft werden, sehen die Einbeziehung aller bestehenden Siedlungsgebiete (soweit diese über eine entsprechende Straßen-anbindung verfügen) grundsätzlich vor.	
152	6.4.1	86	Es sei angemerkt, dass mit den Maßnahmen zum Bau des Protonentherapiezentrums bisher noch nicht begonnen wurde und somit eine Eröffnung 2021 nicht zu erwarten ist.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
153	Anlage 2	5	Die Karte über die Raumstruktur macht deutlich, dass es keine Verbindung Zwenkau /Markranstädt gibt. Es wird angeregt, die Schaffung einer solchen Verbindung zu prüfen. Darüber könnte auch die Erreichbarkeit von Berufsschule Böhlen, Klinikum Borna und Jobcenter ermöglicht werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Karte stellt eine nachrichtliche Übernahme der Verkehrsachsen aus dem Regionalplan Leipzig-Westsachsen dar. Hinsichtlich des ÖPNV-Zielnetzes wird auf Karte 1 im Textteil des NVP verwiesen. Diese berücksichtigt auch Verkehrsangebote zwischen Markranstädt und Zwenkau.	×
154	Anlage 6	2	Die Haltestelle Schulstraße ist näher am Volkshochschulstandort und wird es auch nach deren Umzug ins Alte Ratsgut noch sein.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
155	Anlage 9	3	Die Gewerbegebiete Ranstädter Mark + Nordost sind aktuell auch noch durch die Schulbusanbindung Großlehna mit den Haltestellen in der Siemensstraße an den ÖPNV angebunden. Das Gewerbegebiet Frankenheim, welches über eine Haltestelle in der Gewerbestraße verfügt, fand in der Anlage 9 keinerlei Erwähnung.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Hinweis wurde aufgenommen. Das GWG Frankenheim wurde ergänzt.	× ✓

156	Anlage 10	1	Über vorstehend (Nr. 14) genannte Schülerverkehrsbeziehung wäre auch das Protonentherapiezentrum nach Umsetzung dieses Projektes zusätzlich angebunden.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
157	Anlage 13	1/2	Unter Punkt 2.1 wird auf Tabelle A13-2 Bezug genommen, welche in den Unterlagen nicht enthalten ist. Könnte Tabelle A13-1 gemeint sein?	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
158	Anlage 18	2	Auch in der Ortschaft Großlehna befindet sich ein weiterer Verknüpfungspunkt bzw. eine Zugangsstelle. Diese ist in der Karte noch nicht enthalten. Sie verfügt derzeit allerdings nicht über B+R/P+R-Angebote. Diese sollen jedoch mittelfristig umgesetzt werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Die Station Großlehna wurde ergänzt.	✓
159	Anlage 19	3	Die Ein-/Aussteigerzahl aus dem Jahr 2017 bildet aus unserer Sicht nicht das tatsächliche Fahrgastaufkommen ab. Das sollte unter realen Bedingungen (keine Ferien, kein Corona) nochmals ermittelt werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Es handelt es sich um nachrichtliche Angaben zum SPNV, welche durch den SPNV-Aufgabenträger (ZVNL) zur Verfügung gestellt wurden. Es wird auf dessen Zuständigkeit verwiesen.	×
160	Anlage 38	2	Unter Punkt 9 werden Maßnahmenempfehlungen für den Bahnhof Markranstädt festgesetzt, welche sehr begrüßt werden. Leider werden mobilitätseingeschränkte Personen aktuell nicht davon profitieren können. Es wird Hilfe zur Einforderung der Unterstützung des ZVNL zur barrierefreien Umgestaltung des Bahnhofes erbeten.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×

Institution:
Stadtverwaltung Naunhof

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
161	3.5	22	Verknüpfungspunkte – fehlt gänzlich die Nennung der Anbindung Naunhof Zug / Abbringer Plus Bus 75 / 640 Richtung Erdmannshain, Eicha, Albrechtshain, Fuchshain / 640 Richtung Großsteinberg am See / 641 Richtung Lindhardt, Köhra, Belgershain	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
162	3.3	17	1.Der Haltestelleneinzugsbereich mit einem Radius von 300 Metern wird ausdrücklich begrüßt. 2.Interpretation der Grenzwerte zur Erreichbarkeit der Grundzentren: Es gibt einen Grundzentralen Verbund Großpösna/Naunhof. Im Rahmen des Verbundes werden Naunhof und Großpösna jeweils gegenseitig raumordnerische Funktionen und Aufgaben mit erfüllen, die eine bessere ÖPNV-Anbindung zwischen den Kernorten erfordern. Bspw. Verwaltungskooperation durch Aufgabenübertragung, Nutzung von Handelseinrichtungen, medizinischen Versorgungsfunktionen und Schülerverkehre. Der Erreichbarkeitsgrenzwert für die Verflechtungsbereiche (Ortsteile) sollte daher im Grundzentralen Verbund auf die Kernorte Großpösna und Naunhof betrachtet werden (bspw. Von Dreiskau-Muckern nach Naunhof oder von Klinga nach Großpösna).	1. Hinweis zur Kenntnis genommen. 2. Hinweis wurde aufgenommen. ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Teilzentren wurden ergänzt.	× ✓
163	3.4	18	bedarfsgesteuerte Bedienformen, bspw. Rufbusse werden als Ergänzung in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ausdrücklich begrüßt	Hinweis zur Kenntnis genommen.	×
164	3.7	23	Die zumutbare Wartezeit zu Unterrichtsbeginn wird mit 45 min insbesondere bei Grundschulen als zu lang empfunden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen der Schülerbeförderung werden in der Kostenerstattungssatzung des Landkreises geregelt und wurden in den NVP nachrichtlich übernommen.	×
165	Tabelle 32 Pkt. 4.1.7	54	Verbesserung der Verknüpfung zwischen Linie 75 und SPNV - erforderlich	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
166	Tabelle 39	71	Tourismus- und Freizeitnetz ; Hier Ausbau der Verbindungen in den Abendstunden gewünscht, auch um kulturelle Angebote zu nutzen; hierfür sollten Rufbusmöglichkeiten zwischen den Ortschaften geprüft werden; für die abendlichen /nächtlichen Zeiten sollten auch Möglichkeiten eines Rufbusses geprüft werden	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Stärkung von RufBus-Angeboten, auch für den Freizeitverkehr, ist Ziel des Landkreises Leipzig. Dies beinhaltet auch Angebote im Abend- und Wochenendverkehr.	×

167	6.1	74-77	Für die Kommunen des Parthelandes (Belgershain, Borsdorf, Brandis, Großpösna, Naunhof, Machern Parthenstein) sind die Verbindungen dieses interkommunalen Kooperationsraumes untereinander und zu den vorhandenen Teilprojekten (Stadtverkehr Markkleeberg, Neuseenland in Fahrt, Muldental in Fahrt, Brandis) zu prüfen, um die Anbindungen zu verbessern und weitere Impulse für die Regionalentwicklung zu setzen. Bei der Evaluation sollte unbedingt die Weiterentwicklung der Orientierung auf Alltagsverkehre mit betrachtet werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Dieser Raum wurde durch das ÖPNV-Projekt „Muldental in Fahrt“ umfangreich analysiert und das ÖPNV-Angebot aufgewertet. Eine Prüfung der Abdeckung der Verkehrsnachfrage erfolgt im Rahmen der regelmäßigen Evaluation.	×
168	A 11 + 39		Fußzeile Fehlerhaft	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
169	A 15		Derzeit gibt es keine regelmäßige Busverbindung (Linien 640,645) nach Großsteinberg in dem Zeitraum von 10.50 Uhr – 13.00 Uhr. Die Schüler haben in diesem keine Möglichkeit nach Hause zu kommen. Des Weiteren wird die Haltestelle in Großsteinberg am See gar nicht bedient. Es bleibt nur die Möglichkeit zur Haltestelle nach Großsteinberg (ca. 30 Minuten) oder nach Naunhof (ca. 40 Minuten) zu laufen.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Dieser Hinweis übersteigt die Regelungstiefe des NVP. Der Hinweis wurde zur Prüfung an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.	×
170	.		SPNV – RB 110 fährt in der Mittagszeit nur stündlich, fällt sehr häufig aus bzw. hat häufig Verspätungen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der SPNV liegt in der Zuständigkeit des ZVNL.	×
171	.A 40	3	In der Bevölkerungsprognose bis 2025 gehen Sie für die Stadt Naunhof von einem Zuwachs von 200 Einwohnern aus. In Naunhof werden in diesem Zeitraum diverse Wohngebiete erschlossen. In unserer Planung gehen wir von einem Zuwachs von 1.867 Einwohnern aus. Damit verbunden ist eine wesentliche Steigerung der Schülerzahlen. Hier sollte eine kurzfristige Anpassung der Schülerbeförderung geplant werden und auch möglich sein.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Siehe Hinweise der Gemeinde Großpösna, lfd. Nr. 15. Die konkrete Ausgestaltung der erforderlichen Leistungen zur Schülerbeförderung wird durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Schulträgern auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung operativ geregelt. Nach dem beschlossenen Schulnetzplan des Landkreises Leipzig erfolgt ein jährliches Monitoring mit einer Neuberechnung der Schülerprognosezahlen. Dies erfolgt in enger Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern für die Schulnetzplanung und die Schülerbeförderung.	×
172	.		Anmerkung: Wir verstehen die derzeitige Nahverkehrsplanung als Mindestanforderung und würden es begrüßen, wenn das Modell des Rufbusses zwischen den Ortschaften in Naunhof in die Nahverkehrsplanung einfließt	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Stärkung des RufBus-Angebots ist Ziel des Aufgabenträges und des NVP.	×

Institution:
Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heideland e.V.

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
173	Anlage 7		Es sollten folgende weitere wichtige touristische Ziele hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit bewertet und in der Gesamtbeurteilung der Erreichbarkeit von Freizeitzielen berücksichtigt werden: Bad Lausick: Jugendherberge in Buchheim Frohburg: Burg Gnandstein sowie Töpfermuseum Kohren-Sahlis (eine Zusammenfassende Betrachtung als Erholungsraum „Kohrener Land“ stellt keine realistische Bewertung dar, der Bahnhof in Frohburg, der als Ausgangspunkt angesetzt wird, befindet sich von der Burg Gnandstein mehr als 6 km entfernt!) Grimma: Campingplatz / Ferienpark Thümmlitzsee Groitzsch: Altstadt mit Museum und Kino sowie Erholungsgebiet Großstolpener See (eine Zusammenfassende Betrachtung als Erholungsraum „Weiße Elster“ stellt keine realistische Bewertung dar) Großpösna: Schullandheim Dreiskau-Muckern Neukieritzsch: Lagune Kahnsdorf Rötha: Georgenkirche Trebsen: Schloss Weiterhin ist die Bewertung unter der Prämisse der Einstellung / Änderung von Linien (638/106) im Jahr 2021 nochmals neu vorzunehmen, da sich dadurch ein ganz anderes Bild ergibt und sonst der falsche Eindruck erweckt wird, dass bezüglich der Anbindung von Freizeitzielen im LK Leipzig kaum noch Handlungsbedarf besteht.	Hinweise wurden teilweise aufgenommen. Die Freizeitziele „Burg Gnandstein“, „Schloss Frohburg“ und „Lindenvorwerk mit Mühlenmuseum“ wurden in den NVP als regionalbedeutsame Ziele aufgenommen. Bei den weiteren genannten Freizeitzielen deuten die vorliegenden Informationen derzeit nicht darauf hin, dass diese Ziele eine verkehrlich relevante Bedeutung im Sinne des ÖPNV haben. Sobald sich Entwicklungen abzeichnen, die eine ÖPNV-Anbindung rechtfertigen, kann durch Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen eine Prüfung der ÖPNV-Anbindung erfolgen. Regelmäßig werden alle Buslinien im Landkreis Leipzig hinsichtlich Fahrgastnutzung im Zusammenhang mit den Kosten evaluiert. Für den touristischen Naherholungsraum im Leipziger Neuseenland stehen zum Beispiel die Linien 100, 101, 105, 106, 107 und 141 zur Verfügung. Beim Vorliegen entsprechender Tourismuskonzepte für das Muldental kann die ÖPNV Anbindung geprüft werden.	✓
174	S. 24 / Tab. 8		Als „Besonderheit“ der Mindestfestsetzungen zur Anbindung von Freizeitzielen, sollten anstatt der „Präferenzen der Nutzungen“ die „Präferenzen der Nutzer“ beachtet und genauer definiert werden, die Gäste werden den ÖPNV nur nutzen, wenn ihre Bedürfnisse erfüllt werden	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Landkreis Leipzig ist bestrebt, den verschiedenen Nutzergruppen des ÖPNV ein gutes Verkehrsangebot zu unterbreiten. Zudem spielen stets Nutzen-Kosten-Abwägungen eine Rolle, da die Ressourcen des ÖPNV begrenzt sind. Aus diesem Grund sind die Präferenzen der Nutzung wichtig, zumal auch saisonale Besonderheiten berücksichtigt werden müssen.	×
175	S. 26 / Tab. 10		Als Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr sollte auch die Mitnahme von Fahrrädern (in Kap. 4.4 zwar mit bewertet, aber an dieser Stelle kein Kriterium) sowie die Ansage von Freizeitziele an der entsprechenden Haltestelle erfolgen, da Gäste ortsfremd sind und die Straßennamen nicht kennen	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Durchsage von Informationen zu touristischen Zielen kann Vorteile für Gäste und Ortsfremde bieten. Gleichzeitig kann sie für andere Fahrgäste eine Störquelle darstellen. Aus diesem Grund muss genau und im Einzelfall geprüft werden, an welchen Haltepunkten der Nutzen überwiegt.	×

× keine Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig | ✓ aktualisierte Berücksichtigung im Nahverkehrsplan LK Leipzig

176	S. 71 / Tab. 39 und 40		Ergebnisse der Evaluierungen im Projekt „Muldental in Fahrt“ und „Neuseenland in Fahrt“ und daraus bereits erfolgte bzw. beabsichtigte Anpassungen sollten ansprechend dargestellt werden, es wird sonst kein oder der falsche Handlungsbedarf zur Anbindung der touristischen Ziele abgeleitet (siehe 6.4.1), der Nahverkehrsplan als Strategieplan bis zum Jahr 2025 ist sonst bereits vor seiner Verabschiedung obsolet	Hinweise zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse der Evaluation der ÖPNV-Projekte sind in den NVP eingeflossen.	×
177	S. 85		Die Begründung, dass die innovativen Formen der Intermodalität derzeit noch nicht genügend ausgereift sind, entsprechen nicht dem Leitbild einer modernen und innovativen Region, die den Strukturwandel schaffen will. Es sollte zumindest eine konkrete Maßnahme zur Analyse und Konzepterstellung von intermodalen Angeboten formuliert werden.	Hinweis wurde aufgenommen. Der NVP enthält in Kapitel 6.3.3 entsprechende Maßnahmen.	✓
178	S. 86 / 6.4.1		Es fehlt eine nachvollziehbare Begründung, warum nur Maßnahmen mit hoher Priorität umzusetzen sind, welche die Beseitigung von Defiziten bei der Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete sowie bei medizinischen Einrichtung zum Ziel haben, auf S. 10 wurde der ÖPNV als Standortfaktor zur Entwicklung des Tourismus ebenfalls als Ziel definiert	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Institution:

Transdev Regio Ost GmbH (Mitteldeutsche Regiobahn)

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
179	generell		Qualitativer Ausbau bzw. Neubau (bspw. Engelsdorf) von P+R Parkplätzen und Fahrradabstellplätzen (besonders in ausreichender Menge) entlang den Bahnstationen, um Reiseketten kundenfreundlicher zu gestalten.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Ausgestaltung von SPNV-Stationen obliegt dem SPNV-Aufgabenträger. Die Station Engelsdorf liegt außerhalb des Landkreises Leipzig.	×
180	generell		Barrierefreier Zugang Liebertwolkwitz	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Ausgestaltung von SPNV-Stationen obliegt dem SPNV-Aufgabenträger. Die Station Liebertwolkwitz liegt außerhalb des Landkreises Leipzig.	×

Institution:
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
181	3.2	16	Linie 629 zum 1h-Takt entwickeln	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Aufgabenträger Landkreis Leipzig kann sich eine planerische Unterstützung der Aufwertung der Linie 629 durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen vorstellen. Für Abstimmungen steht der Landkreis Leipzig gern zur Verfügung.	×
182	A15	8	Redaktionell: RegioBus Mittelsachsen	Hinweis wurde aufgenommen.	✓

Nachgereichte Stellungnahme am 19.03.2021

Institution:
Stadtverwaltung Zwenkau

Nr.	Kapitel	S.	Anmerkung	Behandlung im Nahverkehrsplan / Begründung	
183	Tabelle 5 Tabelle 6 Anlage 18 2.4 und Karte A18-1	20 22	*Verknüpfungsstelle Zwenkau Großdalzig* In Tabelle 5 (Seite 20) Verknüpfungspunkte fehlt der Verknüpfungspunkt Zwenkau Großdalzig. Dieser ist in Kategorie 1 „wichtiger Anschluss Bus-SPNV“ aufzunehmen. Darüber hinaus fehlen in der Karte A18-1: Verknüpfungspunkte (gemäß NVP 2010-15) und P+R/B+R Standorte beide Zwenkauer Verknüpfungspunkte. In der Anlage 18 ist unter 2.4 die Rede von realisierten Verknüpfungspunkten. Bedeutet dies, dass die Zwenkauer Verknüpfungspunkte nicht realisiert sind oder ist hier die Bezeichnung „Verknüpfungspunkt“ in einem anderen Kontext zu sehen? In Tabelle 6 ist der Verknüpfungspunkt aufgeführt. Im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2021-2025 ist keine kongruente Kartendarstellung zu A18-1 zu finden. Es wäre zur Verdeutlichung der Flächenabdeckung eine Kartendarstellung mit der Darstellung aller Haltepunkte (ohne Beschriftung), aller Linien sowie der Verknüpfungspunkte (mit klassifizierter Markierung) sinnvoll.	Hinweis wurde aufgenommen. Bezeichnung: Großdalzig, Bahnhof in Großdalzig/Zwenkau, Bahnhof geändert. Hinweis wurde aufgenommen. Zugangsstelle ergänzt. Die Anlage 18 gibt den Bestand an Verknüpfungspunkten vor der Fortschreibung des vorliegenden NVP an. Die Tabelle 5 und 6 definieren neue Festlegungen hinsichtlich der Verknüpfungspunkte. Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Wunsch für eine weitere Karte kann aufgrund der zeitlichen Rahmenbedingungen nicht entsprochen werden.	✓

184	3.8 3.3, Anlage 7	23 17	*Freizeitziele* In Abschnitt 3.8 werden unter anderem regionalbedeutsame Freizeitziele für eine Zieldefinition gemäß Abschnitt 3.3 erläutert. Für Zwenkau werden hierfür der Zwenkauer See und Belantis benannt (vgl. Anlage 7). Damit der ÖPNV als adäquate Alternative zum MIV gesehen werden kann, müssen auch alltäglichere Freizeitziele bei der Planung des ÖPNV eine Rolle spielen. Dazu gehören Sportvereine, Sportbäder, Freibäder, Stadtparks, Wanderstrecken usw.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Unter Punkt 3.8 ist definiert, was unter regionalbedeutsamen Zielen zu verstehen ist. Die alltäglichen Freizeitziele wie Sportvereine, Stadtparks u.a. zählen nicht dazu. Diese sind unter 3.1 den grundsätzlichen Zielen und Festsetzungen zu zählen.	×

185	3.3	17	*Reisezeit zum Oberzentrum* Im vorliegenden Entwurf wird in Abschnitt 3.3 ein Reisezeitziel zu den nächsten Zentralen Orten definiert. Für die Reisezeit zum nächsten: • Grundzentrum: 30 Minuten • Mittelzentrum: 60 Minuten • Oberzentrum: 90 Minuten Weiter oben im selben Absatz wird von einer ausreichenden ÖPNV-Versorgung gesprochen. Dies entspricht einer Schulnote 4. Dementsprechend sind auch die Reisezeitziele lediglich ausreichend um eine Alternative zum MIV darzustellen. Um dies zu verdeutlichen möchten wir folgende Beispiele für im Landkreis entfernt liegende Ortschaften anführen: Haltepunkt Jahnsdorf (Frohburg) Reisezeit PKW: • bis Stadtzentrum Leipzig: 42 min. • bis Oberzentrum Chemnitz 34 min Das Reisezeitziel ÖPNV aus dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans ist demnach mehr als das Doppelte/fast das Dreifache. Frauwalde (Lossatal) Reisezeit PKW • bis Stadtzentrum Leipzig: 49 min. Das Reisezeitziel ÖPNV aus dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans ist demnach fast das Doppelte. Starre Reiszeitziele sind für den Nahverkehrsplan vor dem Hintergrund einer kontinuierlichen ausgebauten und optimierten MIV-Infrastruktur nicht mehr zeitgemäß. Wir schlagen vor in Abhängigkeit zur jeweiligen PKW-Reisezeit und mit ambitionierten Zielen bspw. 1,5 fache der PKW Reisezeit o.s.ä. zu agieren. Hinsichtlich des Erschließungsgrades führt die Betrachtung mit 30/60/90 Minuten zu viel zu positiven Bewertungen hinsichtlich des Erschließungsgrades und erweckt den Eindruck es bestünde kein Handlungsbedarf. Auch für die Mittelzentren ist das Reisezeitziel von 60 min nicht ambitioniert genug, um den Stellenwert ÖPNV gegenüber MIV zu verbessern. Allein die benannten regionalbedeutsamen Ziele (vgl. Anlage 4 bis 10) würden dann zu einem Großteil eine Bruttoreisezeit (Hin- und Rückfahrt) von bis zu 2h aufweisen dürfen um noch als gut erschlossen zu gelten. Wobei diese Formulierung entsprechend der Zielstellung dann richtigerweise auch nur als ausreichend bewertet werden dürfte.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Festsetzungen sind als Mindestanforderungen zu verstehen. Die angeführten Richtwerte sollen dabei nicht überschritten werden. Neben den Festsetzungen von Reisezeiten zur Erreichung der zentralen Orte sind gemäß Kapitel 3.2 zusätzliche Reisezeitverhältnisse bzw. Mindestbeförderungsgeschwindigkeiten für den Regional- und Stadtverkehr festgesetzt.	×

186	Anlage 19 Abbildung A19-2		*Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme* In der Karte sticht die Relation Eisdorf – Kitzen (beides Stadtgebiet Pegau) durch hohe Nachfrage hervor. Dies betrifft wohl die Linie 121 und erscheint im Vergleich zur restlichen Darstellung der Linie 121 unplausibel. In der entsprechenden Karte aus dem Nahverkehrsplan 2010-15 besteht diese Besonderheit nicht. Wir gehen davon aus, dass es sich hier um ein Datenfehler handelt anderweitig wäre diese Besonderheit entsprechend durch Interpretation zu würdigen. Die Darstellung in der Karte sollte quantifizierbar sein, d.h. nachvollziehbar entsprechend der vorangegangenen Tabelle sollten die Personenbeförderungsfälle/a als Einheit verwendet werden. Es besteht der Eindruck, dass die Personenbeförderungsfälle/a jeweils auf der gesamten Linienführung eine Buslinie geografisch dargestellt sind. Das bedeutet die Karte liest sich so, dass die Verkehrsnachfrage an den Linienenden nicht abnimmt. Sollte dies der Fall sein, könnte dies zu falschen Interpretationen führen oder müsste durch konkrete textliche Erläuterung gewürdigt werden. Im Stadtgebiet Zwenkau lässt sich aufgrund der sich überlagernden Linienführung eine höhere Nachfrage ablesen als in Markkleeberg oder Markranstädt.	Hinweis wurde aufgenommen. Karte wurde korrigiert.	✓
187	Anlage 19 Abbildung A19-2		*Redaktioneller Hinweis* Die Landkreisgrenze ist falsch dargestellt. Der nordwestliche Teil des Zwenkauer Sees gehört zum Stadtgebiet Leipzig. Dies betrifft vermutlich alle Kartendarstellungen des Kreisgebiets.	Hinweis wurde aufgenommen. Karten wurden korrigiert.	✓

188	Anlage 35-37		*Isochronendarstellung* Die Darstellungen zeigen ein weitestgehend positives Bild für das Stadtgebiet Zwenkau. Aus Sicht der Stadt Zwenkau ist die Darstellung jedoch ungeeignet, um eine Bewertung des Liniennetzes vorzunehmen. Die unterschiedlichen Kreisgrößen im Umgriff der Haltestellen implizieren, dass je weiter eine Haltestelle vom betrachteten Zielpunkt (Grund-/Mittel-/Oberzentrum) entfernt ist, umso weniger Zeit verbleibt für eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle. Stellt die Karte somit eine Haustür zu Haustür Verbindung dar? Unklar sind die Einfärbungen von Bereichen in denen sich keine Siedlungen befinden (Zwenkauer See, Waldgebiet Neue Harth, Störmthaler See, Landwirtschaftliche Flächen…). Die Karte lässt sich so lesen, dass bspw. von einem Standort nördlich des Zwenkauer Sees mit ÖPNV das nächste Grundzentrum, also Zwenkau, innerhalb 30 min erreicht werden könnte. Jedoch findet sich in dem Gebiet keine Haltestelle und die nächste Haltestelle befindet sich in fußläufiger Entfernung von über einer Stunde (vgl. Anlage 1). Andererseits ist die Fläche innerhalb der Ortschaft Störmthal und auch die Flächen am Störmthaler See gelb markiert, was bedeutet, das nächste Grundzentrum sei nur in einer Reisezeit zwischen 30 und 60 min. zu erreichen, obwohl in Störmthal die Haltepunkte in ca. 10 min zu Fuß erreicht werden können (vgl. Anlage 2). Die Umkreisgrößen der Haltestellen sind nachvollziehbar zu erläutern. Wir empfehlen, die beiden Aspekte Netzzugang (also Haltestellendichte, Haltestellenerreichbarkeit etc.) und Reisezeitziele zu den zentralen Orten getrennt voneinander zu betrachten. Also bestehende Haltestellen hinsichtlich der Erreichbarkeit mittels Isochronen, aber ohne Umkreise/Einzugsbereiche der Haltestellen zu bewerten und außerdem die Dichte des Haltestellennetzes mittels Umkreisen/Einzugsbereichen zu prüfen. Eine kombinierte Karte könnte demnach so aussehen, dass Haltestellen durch grün/gelb/rote Punktmarkierungen (entsprechend Reiszeitziel Zentrale Orte) und die Fläche durch grün/gelb/rote Polygone (entsprechend Netzzugang)) dargestellt sind. Die Darstellungen in der jetzigen Form erwecken fälschlicherweise den Eindruck, dass ein Großteil des Stadtgebiets von Zwenkau hinsichtlich der Reisezeitziele positiv bewertet werden kann. Die Darstellung ist dementsprechend anzupassen und nachvollziehbar zu erläutern. Hinweis: Eine GIS-basierte Netzwerkanalyse kann genauere Aussagen zur Erreichbarkeitsanalyse und den Reisezeiten liefern.	Hinweis wurde teilweise aufgenommen. Die Wasserflächen der größeren Seen des Leipziger Neuseenlands wurden in den Karten ausgeblendet. Erklärende Anmerkung zu den Isochronendarstellungen: Die Isochronendarstellungen dienen zur Orientierung für die räumliche Verteilung der ÖPNV-Reisezeiten im Landkreis Leipzig mittels schematischer Karten. Es sind keine Haltestelleneinzugsbereiche dargestellt, sondern ausschließlich Zeitbereiche für die zeitliche Erreichbarkeit von Zentralen Orten. Hierbei setzen sich die Gesamtreisezeiten, welche die Basis der farblichen Abstufungen bilden, aus den ÖPNV-Fahrzeiten inklusive Fußwegezeiten zusammen.	✓
189	Karte A4-1		*Redaktioneller Hinweis* Hier ist für die Stadt Zwenkau nur ein Freizeitziel angegeben (F26 Belantis). Es fehlt das Freizeitziel F27 Zwenkauer See.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Bezeichnung F27 befindet sich in der Karte im Zwenkauer See.	×

190	Anlage 12		*Redaktioneller Hinweis* Tippfehler Anlage 12 nicht Anlage 121	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
191	Anlage 14		*Redaktioneller Hinweis* Die Liniendarstellung in Zwenkau ragt in den Zwenkauer See hinein, dies könnte in Zusammenhang mit der Isochronendarstellung (Vgl. Nr. 6) zu falschen Ergebnissen führen. In Jedem Fall ist es hinsichtlich einer nachvollziehbaren Lesbarkeit anzupassen.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
192	Anlage 19		*Redaktioneller Hinweis* Die Karte Abbildung A19-2: ÖSPV-Nachfrage im Gebiet des Landkreises Leipzig sollte als „Karte“ aufgeführt werden, wie alle anderen Abbildungen geografischen Inhalts auch.	Hinweis wurde aufgenommen.	✓
193	Anlage 39		*Redaktioneller Hinweis* Eilenburg befindet sich im Landkreis Nordsachsen	Hinweis wurde aufgenommen. Hinweis ergänzt, dass diese Baugebiete nur nachrichtlich aufgenommen wurden, da in unmittelbarer Nähe des Landkreises.	✓
194	Sonstiges		*Linienführung Straße zum KAP* Mit der Erschließung des Baugebiets Harthweide entwickelt sich ein neues Stadtquartier mit 140 Wohneinheiten sowie neuen touristischen und infrastrukturellen Zielen (Kita, Anleger, Seezugang, Anglerverein …). Wir bitten um Prüfung, ob und in welcher Form eine Linienführung durch die Straße zum KAP erfolgen kann.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Der Aufgabenträger wird die Anbindung des neuen Quartiers über die Straße am KAP mit der Stadt prüfen und abstimmen.	×