



Landkreis Mansfeld-Südharz

# 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans -Endbericht-

Stand: 22.07.2024



Landkreis Mansfeld-Südharz

## 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Endfassung nach Kreistagsbeschluss 22.04.2024

### **Aufgabenträger:**

#### **Landkreis Mansfeld-Südharz**

Rudolf-Breitscheid-Str. 20/22

06526 Sangerhausen

#### **BPV Consult GmbH**

Brühler Herrenberg 9

99092 Erfurt

Tel.: 0361 – 24145 02

Mail.: [dialog@bpv-consult.de](mailto:dialog@bpv-consult.de)

[www.bpv-consult.de](http://www.bpv-consult.de)

Bearbeiter:

Burkhard Pohl (Projektleitung)

Anja Bach



## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	9
Tabellenverzeichnis .....	9
Abkürzungsverzeichnis .....	11
1. Übergeordnete Rahmenvorgaben .....	13
1.1. Rechtsrahmen .....	13
1.1.1. EU-Verordnung 1370/2007 .....	13
1.1.2. Regionalisierungsgesetz .....	13
1.1.3. Personenbeförderungsgesetz .....	14
1.1.4. ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt.....	14
1.1.5. Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt.....	15
1.2. Übergeordnete Planwerke .....	16
1.2.1. Landesentwicklungsplan .....	16
1.2.2. Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz.....	17
1.2.3. Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle .....	18
1.2.4. ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt.....	18
1.2.5. Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus- Landesnetz Sachsen-Anhalt .....	19
1.3. Fortschreibung und Aktualisierung des Nahverkehrsplans.....	19
2. Raumstruktur .....	21
2.1. Naturräumliche Gliederung, Siedlungsstruktur und Einwohner .....	21
2.2. Beschäftigte und Pendlerbeziehungen .....	27
2.3. Bildung und Schulen.....	29
2.3.1. Allgemeinbildende Schulen .....	29
2.3.2. Aufkommen und Verteilung im Schülerverkehr .....	30



2.4.	Nutzungsdichte.....	34
2.5.	Einzelhandel.....	36
2.6	Naherholung, Tourismus und Kultur.....	38
3.	Bestandsaufnahme ÖPNV.....	41
3.1.	Angebot im Schienenpersonennahverkehr.....	41
3.1.1.	Aufgabenträgerschaft.....	41
3.1.2.	Streckennetz.....	41
3.1.3.	Verkehrsangebot.....	42
3.2.	Angebot im straßengebundenen ÖPNV.....	42
3.2.1.	Organisationsstruktur.....	42
3.2.2.	Angebotsleistung.....	43
3.2.3.	Liniennetz und allgemeiner Überblick.....	45
3.2.4.	Hauptnetz – Landesbedeutsame Linien.....	46
3.2.5.	Linien im Ergänzungsnetz.....	48
3.2.6.	Flexible Bedienungsangebote.....	49
3.2.7.	Verknüpfungen.....	50
3.3.	Nachfrage im ÖPNV.....	52
3.3.1.	Nachfrage im SPNV.....	52
3.3.2.	Nachfrage im ÖSPV im Überblick.....	53
3.3.3.	Nachfrage insgesamt.....	54
3.3.4.	Nachfrage nach Kategorien.....	55
3.3.5.	Linienbezogene Nachfrage im ÖSPV.....	56
3.3.6.	Angebot und Nachfrage im ÖSPV.....	57
3.4.	Fahrzeuge.....	60
3.5.	Tarif, Vertrieb und Marketing.....	60
3.5.1.	Verkaufs- und Servicestellen.....	60



3.5.2.	Fahrgastinformation an Haltestellen (DFI-Systeme) .....	61
3.6.	Barrierefreiheit im ÖPNV .....	62
3.6.1.	Barrierefreiheit SPNV .....	62
3.6.2.	Barrierefreiheit ÖSPV-Haltestellen – aktueller Sachstand .....	62
4.	Zustandsbewertung Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität .....	64
4.1.	Qualität der Verkehrserschließung .....	64
4.1.1.	Erschließungsqualität - Haltestellendichte .....	64
4.1.2.	Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche .....	67
4.2.	Qualität des Verkehrsangebots .....	68
4.2.1.	Angebotsdichte – Abfahrten je 1.000 Einwohner .....	68
4.2.2.	Bedienungs- und Verbindungsqualität .....	69
4.3.	Netzqualität .....	72
4.3.1.	Verbindungsqualität – Mittel und Oberzentren .....	72
4.3.2.	Verbindungsqualität – Hettstedt .....	74
4.4.	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen .....	76
4.4.1.	Verkehrserschließung .....	76
4.4.2.	Qualität des Verkehrsangebots .....	76
4.4.3.	Netzqualität .....	78
5.	Leitbild und Anforderungsprofil.....	79
5.1.	Leitlinien und Grundsätze .....	79
5.1.1.	ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt.....	79
5.1.2.	Leitlinien und Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Mansfeld-Südharz .....	82
5.1.3.	Organisatorische und finanzielle Leitlinien und Grundsätze für die Gewährleistung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Mansfeld-Südharz.....	87
5.2.	Gliederung des ÖSPV-Netzes .....	88



5.2.1.	Netzgliederung allgemein.....	88
5.2.2.	Grundsätze für die Netzgliederung des regionalen Hauptnetzes nach den Vorgaben des ÖPNV-Landesplans 2020-2030 .....	88
5.2.3.	Bahn-Bus-Landesnetz, Evaluierung im ÖPNV-Landesplan .....	89
5.2.4.	Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz.....	90
5.2.5.	Erweiterung des regionalen Hauptnetzes - Allstedt.....	90
5.2.6.	Erweiterung des regionalen Hauptnetzes – Gerbstedt.....	91
5.2.7.	Stadtbussysteme im regionalen Hauptnetz – Sangerhausen.....	91
5.2.8.	Linien des Ergänzungsnetzes .....	92
5.3.	Erschließungsvorgaben für das ÖSPV-Netz .....	94
5.3.1.	Vorgaben zur Mindestbedienung – regionales Hauptnetz.....	94
5.3.2.	Ableitung von Erschließungsvorgaben aus Gebietskategorien .....	95
5.3.3.	Schülerbeförderung.....	96
5.3.4.	Vorgaben Mindestbedienung Stadtverkehre .....	98
5.3.5.	Festlegungen Verknüpfungspunkte.....	99
5.3.6.	Vorgaben und Festlegungen für den Linienbedarfsverkehr im Landkreis Mansfeld-Südharz .....	101
5.4.	Anforderungsprofil Bushaltestellen und Infrastruktur .....	103
5.4.1.	Grundsätze .....	103
5.4.2.	Haltestellenkategorien.....	104
5.4.3.	Ausstattungsstandards.....	105
5.4.4.	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen .....	110
5.4.5.	Förderung des Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur .....	111
5.5.	Anforderungsprofil Fahrzeuge im ÖSPV .....	112
5.5.1.	Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge .....	112
5.5.2.	Umwelt- und Klimaschutz fördernde Gestaltung des ÖSPV .....	115



5.5.3.	Leitprojekt Elektromobilität im ÖSPV .....	116
5.6.	Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice .....	117
5.6.1.	Tarifanwendung .....	117
5.6.2.	Ticketvertrieb.....	119
5.6.3.	Fahrplaninformation .....	120
5.6.4.	Dynamische Fahrgastinformation.....	120
5.6.5.	Barrierefreie Fahrgastinformation.....	120
5.7.	Betrieb, Organisation und Beteiligung .....	121
5.7.1.	Verkehrsstörungen.....	121
5.7.2.	Längerfristige Voll- oder Teilsperren infolge von Baumaßnahmen.....	121
5.7.3.	Fahrplanwechsel.....	122
5.7.4.	Beteiligungsgremien.....	122
6.	Linien- und Maßnahmenkonzept.....	124
6.1.	Anpassung an betriebliche Erfordernisse - Konzept zur Anpassung des Verkehrsangebotes im Landkreis Mansfeld-Südharz .....	124
6.2.	Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs .....	125
6.2.1.	Entwicklung der Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz .....	125
6.2.2.	Neuordnung ÖSPV im Raum zwischen Wippra und Mansfeld/ Hettstedt .....	127
6.2.3.	Neuordnung ÖSPV im Raum Gerbstedt im Rahmen des Projekts “Gerb- stedter Landbus” .....	128
6.2.4.	Neuordnung ÖSPV im Raum Südharz Nordost/Sangerhausen (westl. Ortsteile) .....	130
6.2.5.	ÖSPV im Raum der Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land .....	130
6.2.6.	ÖSPV im Raum Sangerhausen – Allstedt – Eisleben .....	131
6.3.	Weiterentwicklung der Stadtbusverkehre .....	132
6.3.1.	Stadtverkehr Sangerhausen .....	132



6.3.2.	Stadtverkehr Eisleben .....	132
6.3.3.	Stadtverkehr Hettstedt .....	133
6.4.	Abstimmung und Einbindung der Schülerverkehre im ÖPNV-Gesamtsystem. .....	134
6.4.1.	Orte/ Ortsteile mit wenigen Fahrschülern .....	134
6.4.2.	Künftige Veränderungen der Schullandschaft .....	134
6.4.3.	Ständige Schülerverkehrsoptimierung .....	134
6.5.	Gesamtüberplanung des Angebots .....	134
6.6.	Zusätzliche Haltestellen im ÖSPV .....	135
6.7.	Sonstige Aspekte der Weiterentwicklung .....	135
6.7.1.	Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice .....	135
6.7.2.	Betriebsstandort Eisleben .....	136
6.7.3.	Verknüpfungsstelle Hettstedt, Bahnhof .....	136
7.	Organisation, Leistungserbringung, Finanzierung .....	137
7.1.	Organisation .....	137
7.2.	Linienbündelung .....	137
7.3.	Finanzierung .....	139
7.3.1.	Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebots .....	139
7.3.2.	Finanzierungsgrundlagen .....	139
7.3.3.	Einnahmen aus Fahrgelderlösen .....	140
7.3.4.	Einnahmen im ÖSPV aus Zuschüssen .....	141
7.3.5.	Ausgleichsleistungen .....	142



## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Bevölkerungsdichte im Landkreis Mansfeld-Südharz .....	22
Abbildung 2: Allgemeinbildende Schulen, Klassen, Schülerinnen und Schüler nach Schulformen in den kreisfreien Städten und Landkreisen ab dem Schuljahr 2007/08.....	30
Abbildung 3: Wohnorte mit den meisten VGS-Fahrschülern.....	32
Abbildung 4: Schülerverflechtung im Landkreis Mansfeld-Südharz.....	33
Abbildung 5: Entwicklung der Gästeankünfte .....	39
Abbildung 6: Entwicklung der Gästeübernachtungen .....	39
Abbildung 7: Entwicklung des ÖSPV-Leistungsangebots.....	43
Abbildung 8: Verkehrsangebot Landesbedeutsame Buslinien.....	47
Abbildung 9: Reisezeitverhältnis, Verflechtung zwischen Grund,- Mittel-, und Oberzentren.....	74
Abbildung 10: Verteilung der Zuschüsse (2022).....	142



## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Gemeinden- und Einwohnerzahlen sowie Durchschnittsalter .....	22
Tabelle 2: Pendlerdaten (Datenstand 30.6.2022) der Gemeinden im Landkreis Mansfeld Südharz .....	28
Tabelle 3: Allgemeinbildende Schulen, Klassen, Schülerinnen und Schüler nach Schulformen in den kreisfreien Städten und Landkreisen ab dem Schuljahr 2007/08 .....	29
Tabelle 4: Verteilung der Handelseinrichtungen .....	36
Tabelle 5: Auswertungen zum Tourismus.....	40
Tabelle 6: Verknüpfungspunkte .....	50
Tabelle 7: Nachfrage an Bahnstationen.....	52
Tabelle 8: Übersicht der Ergebnisse der Verkehrszählung Januar 2023 .....	54
Tabelle 9: Haltestellen mit DFI-System.....	61
Tabelle 10: Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (Zusammenfassung) .....	79
Tabelle 11: Mindestbedienung Bahn- Bus-Landesnetz .....	94
Tabelle 12: Mindestbedienungsstandards nach Gebietskategorien (Fahrtenpaare pro Tag, Mo-Fr) .....	95
Tabelle 13: Ausstattung nach Haltestellenkategorien .....	105
Tabelle 14: Übersicht Ausgleichsleistungen 2019-2022 .....	143



## **Abkürzungsverzeichnis**

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung für Bauwesen und Raumordnung

B+R – Bike and Ride

CVD – Clean Vehicles Directive

DFI – Dynamische Fahrgastinformation

EAA – Einwohner, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze

EIS – Lutherstadt Eisleben

EW - Einwohner

FP – Fahrtenpaare

GZ – Grundzentrum

HET – Hettstedt

HVZ – Hauptverkehrszeit

ITF – Integraler Taktfahrplan

LEP – Landesentwicklungsplan

LRVP – Landesradverkehrsplan

MIV – Motorisierter Individualverkehr

MZ – Mittelzentrum

NVP – Nahverkehrsplan

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

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

ÖSPV – Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr

ÖV – Öffentlicher Verkehr

ÖV-Qualität – Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr

ÖV-Reisezeiten – Reisezeiten im öffentlichen Verkehr

ÖV-Verbindungen – Fahrtverbindungen im öffentlichen Verkehr



OZ – Oberzentrum

PBefG – Personenbeförderungsgesetz

P+R – Park and Ride

RegG – Regionalisierungsgesetz

REP Harz – Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz

REP Halle – Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle

RPG Harz – Regionale Planungsgemeinschaft Harz

RPG Halle – Regionale Planungsgemeinschaft Halle

SaubFahrzeugBeschG – Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

SchulG LSA – Schulgesetz Land Sachsen-Anhalt

SGH – Sangerhausen

SPNV – Schienenpersonennahverkehr

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen



## **1. Übergeordnete Rahmenvorgaben**

### **1.1. Rechtsrahmen**

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

#### **1.1.1. EU-Verordnung 1370/2007**

Die EU-Verordnung 1370/2007<sup>1</sup> legt fest, wie die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten. Mit der jüngsten Novellierung in Gestalt der Änderungsverordnung 2016/2338<sup>2</sup> erhält die Verordnung 1370 u. a. einen zusätzlichen Artikel 2a zur Regelung der „Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“, welche mit den politischen Zielen gemäß der „Strategiepapiere für den öffentlichen Verkehr“ (Nahverkehrsplan) in Einklang stehen müssen. Dabei wird den Behörden ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, kostendeckende und nicht kostendeckende öffentliche Personenverkehrsdienste zusammenzufassen.

Der nationale Rechtsrahmen für den ÖSPV umfasst das Regionalisierungsgesetz (RegG)<sup>3</sup> und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>4</sup>.

#### **1.1.2. Regionalisierungsgesetz**

Das RegG definiert den Begriff des ÖPNV und legt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge fest, wobei es den Ländern obliegt, zu bestimmen, wer

---

<sup>1</sup> VO (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007, in Kraft getreten am 03.12.2009

<sup>2</sup> Änderungs-VO (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016, in Kraft getreten am 24.12.2017

<sup>3</sup> RegG vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 06.03.2020

<sup>4</sup> PBefG vom 08.08.1990, zuletzt geändert am 03.12.2020



diese Aufgabe wahrnimmt, d. h. welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

### **1.1.3. Personenbeförderungsgesetz**

Das PBefG umfasst die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖSPV. Es definiert ebenso den Nahverkehrsplan (NVP) als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV, der von den jeweiligen Genehmigungsbehörden zu berücksichtigen ist. Im PBefG sind zudem wesentliche, bundesweit einheitliche Vorgaben für den NVP festgelegt:

- Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots
- Definition der Umweltqualität des Verkehrsangebots
- Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration der Verkehrsleistungen
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sofern im NVP nicht Ausnahmen konkret benannt und begründet werden
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen.

Ebenso gibt das PBefG bei der Aufstellung des NVP die frühzeitige Beteiligung vorhandener Unternehmen und die Anhörung örtlich vorhandener Behindertenvertretungen, Verbände der in Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen sowie Fahrgastverbände vor.

### **1.1.4. ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)<sup>5</sup> regelt Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Demnach bildet der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) die Grundlage für eine landesweit koordinierte ÖPNV-Gestaltung im Rahmen der Landesentwicklung. Das ÖPNVG LSA definiert zudem die Landkreise und kreisfreien Städte, so auch den Landkreis Mansfeld-Südharz, als Aufgabenträger

---

<sup>5</sup> ÖPNVG LSA vom 31.07.2012, zuletzt geändert am 27.06.2019.



im Sinne des PBefG und des RegG und legt die Inhalte des NVP fest, insbesondere die Darstellung

- verkehrspolitischer Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers
- der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potenziale für den ÖPNV
- des bestehenden und geplanten Netzes des ÖPNV einschließlich Linienbündel
- der geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen
- der Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen des Landes bzw. über das Land Sachsen-Anhalt
- der Anforderungen an das Angebot des ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und die Erteilung von Genehmigungen nach dem PBefG.

Über die Anforderungen an bei der Aufstellung des NVP zu beteiligenden bzw. anzuhörenden Organisationen gemäß PBefG hinaus verlangt das ÖPNVG LSA zusätzlich die Beteiligung der kreisangehörigen Gemeinden, der Straßenbaulastträger und des ÖSPV-Beirates vor. Der beschlossene NVP ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium anzuzeigen.

#### **1.1.5. Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt**

Das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA)<sup>6</sup> beinhaltet u.a. die Gliederung des Schulwesens (§3), Schulentwicklungsplanung (§22) sowie die Regelung um die Kosten der Schülerbeförderung (§71).

Im Landkreis Mansfeld-Südharz gibt es basierend auf dem SchulG LSA die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Mansfeld-Südharz (2019) in der 1. Änderung von August 2023.

---

<sup>6</sup> SchulG LSA vom 09.08.2018.



## 1.2. Übergeordnete Planwerke

Maßgebliche raumordnerische Planwerke für übergeordnete Zielstellungen – auch den ÖPNV betreffend – sind der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt und der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz (REPHarz)<sup>7</sup> und der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle (REPHalle)<sup>8</sup>.

### 1.2.1. Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan (LEP) ist gegenwärtig in einer Neuaufstellung. Im aktuellen Grobkonzept wird verwiesen auf den Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan), der die Grundlage für alle landesbedeutsamen Maßnahmen für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt darstellt, und aktuell für den Zeitraum 2020 bis 2030 vorliegt (s. Kapitel 1.2.4)<sup>9</sup>. Ferner wird auf den Landesradverkehrsplan (LRVP) verwiesen, der Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs inkl. der Schnittstellen zum ÖPNV entsprechend festlegt.

Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind zudem landesplanerische Grundsätze zu beachten, wonach im Einzugsbereich von Ober- und Mittelzentren den Verflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr Rechnung zu tragen ist und vor allem in ländlichen Gebieten eine gute Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit ihren spezifischen Belangen gewährleisten muss. Konkret werden für die Erreichbarkeit und Verknüpfungsfunktion zentraler Orte Anforderungen aus den jeweiligen Einzugs- und Versorgungsbereichen in Bezug auf das ÖPNV-Gesamtsystem gestellt:

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

---

<sup>7</sup> REP Harz, herausgegeben von der Regionalen Planungsgemeinschaft Harz beschlossen und genehmigt im Jahr 2009, ergänzt in 2011 und zum Teil fortgeschrieben in 2018.

<sup>8</sup> REP Halle, herausgegeben von der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle beschlossen und genehmigt im Jahr 2010, Genehmigung der Planänderung vom 27.11.2023.

<sup>9</sup> ÖPNV-Plan 2020-2030, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, beschlossen durch die Landesregierung am 11.12.2018.



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

Gegenwärtig erfolgt die Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes. Der neue Landesentwicklungsplan soll zum Ende der Legislaturperiode 2026 vorliegen. Schwerpunkte der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes:

- Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Zentrale-Orte-Systems
- Gestaltung der Siedlungsentwicklung
- Erreichen der Klimaschutzziele
- Ausbau der erneuerbaren Energien
- Hochwasserschutz, Rohstoffsicherung, Land- und Forstwirtschaft

### **1.2.2. Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz**

Der REP Harz umfasst eine von fünf Planungsregionen des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus dem Landkreis Harz und Teilen des Landkreises Mansfeld-Südharz (Stadt Sangerhausen, Stadt Allstedt, Gemeinde Südharz und Verbandsgemeinde Goldene Aue). Er wurde im Jahr 2009 aufgestellt, in 2010 und 2011 in einzelnen Punkten geändert bzw. ergänzt und im Jahr 2018 um den sachlichen Teilplan „Zentralörtliche Gliederung“ aktualisiert. Die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Harz (RPGHarz) hat am 27.04.2023 mit Beschluss-Nr. 02-RV01/2023 die Ergänzung des Aufstellungsbeschlusses zum Sachlichen Teilplan "Erneuerbare Energien - Windenergienutzung" beschlossen. Der REPHarz formuliert Festlegungen, Ziele und Grundsätze für die regionale Gesamtentwicklung zur Entwicklung von Bevölkerung und Siedlungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr sowie Natur- und Landschaftsraum und entwirft ein zentrales Leitbild für die Region.



### **1.2.3. Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle**

Der REP Halle umfasst eine von fünf Planungsregionen des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus der kreisfreien Stadt Halle (Saale), dem Burgenlandkreis, dem Landkreis Mansfeld-Südharz (Stadt Arnstein, Stadt Hettstedt, Stadt Gerbstedt, Lutherstadt Eisleben, Verbandsgemeinde Mansfelder Grund-Helbra, Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land) und dem Saalekreis.

Der am 27. Mai 2010 und 26. Oktober 2010 durch die Regionalversammlung mit Beschluss- Nr. III/194-2010 beschlossene Regionale Entwicklungsplan ist durch die Bescheide der obersten Landesplanungsbehörde vom 20. Juli 2010, 04. Oktober 2010 und 18. November 2010 genehmigt.

Die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle hat am 05.05.2021 mit Beschluss-Nr. V/16-2021 und am 12.09.2023 mit Beschluss-Nr. I-2023-002 die Planänderung des Regionalen Entwicklungsplans 2010 für die Planungsregion Halle gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (vom 23.04.2015 (GVBl. LSA, S. 170), zuletzt geändert durch §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 30.10.2017 (GVBl. LSA S. 203)) beschlossen.

Mit Bescheid vom 27.11.2023 hat das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt als oberste Landesentwicklungsbehörde die Planänderung des Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 (Beschluss-Nr. I-2023-002) gemäß § 9 Absatz 3 Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt genehmigt.

Die Erteilung der Genehmigung wurde von der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle am 12.12.2023 gemäß § 10 Absatz 1 ROG (Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist). öffentlich bekannt gemacht.

### **1.2.4. ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt**

Der ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt umfasst die landesweite Fachplanung zur Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV (ÖPNV-Gesamtsystem) und ist durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer



Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen<sup>10</sup>. Bei der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans wurden die Interessen aller Aufgabenträger sowie betroffener Interessenverbände berücksichtigt und die Planungen der einzelnen Verkehrsträger unter Einbezug der Verknüpfung mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr abgestimmt.

### **1.2.5 Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt**

Die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt wurden am 10.03.2021 vom Ministerium beschlossen. Die Richtlinien regeln grundsätzliche Zuwendungsvoraussetzungen und definieren bestimmte Qualitätsstandards für Fahrplan und Betrieb, Fahrzeuge, Kommunikation und Marketing sowie Fahrgastinformation auf landesbeudeutsamen Linien.

### **1.3. Fortschreibung und Aktualisierung des Nahverkehrsplans**

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan ab 2015 für den Landkreis Mansfeld-Südharz wurde am 15.04.2015 beschlossen.

Zur Anpassung an aktuelle betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren soll der NVP hiermit fortgeschrieben werden. Auch wenn das ÖPNVG LSA hierzu explizit keine Vorgabe macht, hat sich die Überprüfung und ggf. Fortschreibung der Nahverkehrspläne in einem ca. 5-Jahres-Zeitraum in vielen Bundesländern inzwischen etabliert. Zielführend ist darüber hinaus die Fortschreibung zu einem geeigneten Zeitpunkt, um künftig anstehende Vergabeverfahren und Genehmigungslaufzeiten inkl. der erforderlichen Vorabbekanntmachungen fristgemäß und mit genügend zeitlichem Vorlauf vorbereiten zu können.

Die Fortschreibung des NVP des Landkreises Mansfeld-Südharz verfolgt insbesondere diese Zielstellungen:

---

<sup>10</sup> Gemäß § 6 ÖPNVG LSA.



- Anpassung und Sicherung des Leistungsangebots im Busverkehr im Einklang mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises Mansfeld-Südharz,
- Sinnvolle Verzahnung der Belange unterschiedlicher Nutzergruppen des Busverkehrs,
- Stärkung der Erreichbarkeit und Bedienung wichtiger touristischer Ziele und Verbindungen,
- Zielformulierung für die stärkere Harmonisierung und Integration der Anforderungen an die Schülerbeförderung mit den übergeordneten Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Netz (Taktzeitvorgaben an den Anschlussknoten). Schrittweise Annäherung an das Ziel in den kommenden Jahren in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und weiteren Beteiligten,
- Formulierung weiterer Entwicklungsziele für den ÖPNV und Ableitung entsprechender Prüfaufträge und Prioritäten zur Bearbeitung während des folgenden NVP-Geltungszeitraumes.

Im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung weiterer Stellen und Organisationen wurde die Bearbeitung durch Veranstaltungen mit dem Schul- und Sportamt und Behindertenverbänden unterstützt.

Ebenso wurde der ÖPNV-Beirat im Rahmen der NVP-Fortschreibung beteiligt.

Im fortgeschrittenen Entwurfsstadium wurde für den NVP ein schriftliches Anhörungsverfahren durchgeführt. Die eingehenden Stellungnahmen sind im Anhang des NVP aufgeführt und jeweils nach Abwägung des Sachverhaltes kommentiert und, wo immer möglich, berücksichtigt worden.



## 2. Raumstruktur

### 2.1. Naturräumliche Gliederung, Siedlungsstruktur und Einwohner

Der Landkreis Mansfeld-Südharz ist eine Gebietskörperschaft im Südwesten des Landes Sachsen-Anhalt. Er entstand im Zuge der Kreisgebietsreform 2007 durch Zusammenlegung der ehemaligen Landkreise Mansfelder Land und Sangerhausen.

Der Norden des Landkreises wird vom **Mansfelder Bergland** geprägt. Nach Osten schließt sich das **Harzvorland** mit seiner fast waldlosen, flachwelligen und abwechslungsarmen Landschaft an. Im Westen gehören Teile des **Südharzes** zum Landkreis, hier liegt mit dem 580 Meter hohen Großen Auerberg der höchste Punkt des Kreises. Im Südwesten erstreckt sich die **Goldene Aue**, eine dichtbesiedelte, fruchtbare Landschaft zwischen Südharz und **Kyffhäuser** gelegen.

Der Landkreis besteht aus 22 Städten und Gemeinden. Die Gemeinden unterscheiden sich stark durch ihre jeweilige Flächenausdehnung, die Einwohnerzahl sowie daraus resultierend die Einwohnerdichte.

In der Abbildung 1 ist die Bevölkerungsdichte der Gemeinden im Landkreis Mansfeld-Südharz zu entnehmen. Eine detaillierte Darstellung der Einwohnerverteilung befindet sich in der Anlage 2, Karte 1.

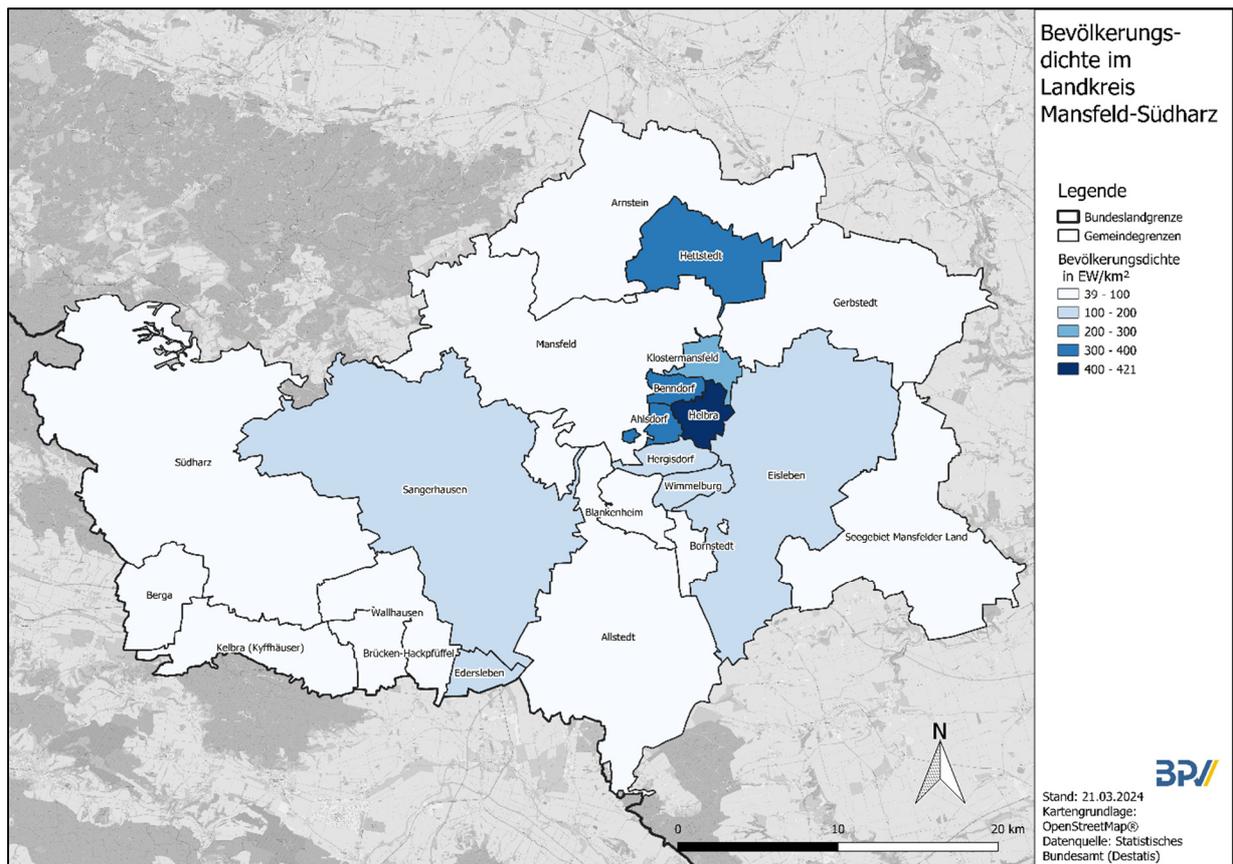


Abbildung 1: Bevölkerungsdichte im Landkreis Mansfeld-Südharz

Im Zeitraum der Gültigkeit des aktuellen Nahverkehrsplans erfolgten keine Gebietsveränderungen im Zuschnitt der Gemeinden. Die wesentlichen Gebietsveränderungen auf Gemeindeebene gab es im Zeitraum 2009/2010 also im Nachgang der Kreisgebietsreform von 2007.

Tabelle 1: Gemeinden- und Einwohnerzahlen sowie Durchschnittsalter<sup>11</sup>

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2012	Bevölkerung 31.12.2022	Delta Bevölkerung Jahresvergleich absolut	Delta Bevölkerung Jahresvergleich prozentual	Durchschnittsalter 2020
Ahlsdorf	1.679	1.519	-160	-9.5%	49.4
Stadt Allstedt	8.193	7.553	-640	-7.8%	49.2
Stadt Arnstein	7.180	6.339	-841	-11.7%	51.1
Benndorf	2.140	1.954	-186	-8.7%	51.3
Berga	1.741	1.668	-73	-4.2%	47.6
Blankenheim	1.285	1.134	-151	-11.8%	51.2

<sup>11</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Bevölkerungszahlen Stand 31.12.2022.



Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2012	Bevölkerung 31.12.2022	Delta Bevölkerung Jahresvergleich absolut	Delta Bevölkerung Jahresvergleich prozentual	Durchschnittsalter 2020
Bornstedt	834	790	-44	-5.3%	49.8
Brücken-Hackpüffel	1.049	973	-76	-7.2%	48.8
Edersleben	1.026	959	-67	-6.5%	50.1
Lutherstadt Eisleben	24.384	22.639	-1.745	-7.2%	48.9
Stadt Gerbstedt	7.785	6.790	-995	-12.8%	50.6
Helbra	4.187	3.826	-361	-8.6%	50.4
Hergisdorf	1.662	1.507	-155	-9.3%	51.9
Stadt Hettstedt	14.800	13.678	-1.122	-7.6%	50.9
Stadt Kelbra (Kyffhäuser)	3.578	3.220	-358	-10.0%	49.9
Klostermansfeld	2.504	2.237	-267	-10.7%	50.7
Stadt Mansfeld	9.411	8.432	-979	-10.4%	52.1
Stadt Sangerhausen	28.189	25.441	-2.748	-9.7%	50.9
Seegebiet Mansfelder Land	9.368	8.812	-556	-5.9%	50.1
Südharz	9.968	9.061	-907	-9.1%	50.2
Wallhausen	2.526	2.406	-120	-4.8%	50.2
Wimmelburg	1.246	1.096	-150	-12.0%	52.0
	<b>144.735</b>	<b>132.034</b>	<b>-12.701</b>	<b>-8.8%</b>	<b>50.3</b>

Lebten im Jahr 2012 noch 145.000 Einwohner im Landkreis, so waren Ende 2022 noch 132.000 Einwohner. Der Bevölkerungsrückgang betrug im Vergleichszeitraum knapp 9%.

Der Bevölkerungsrückgang der Gemeinden im Kreisgebiet verlief uneinheitlich. Zu den Gemeinden mit einem prozentual zweistelligen Bevölkerungsrückgang gehören Kelbra, Klostermansfeld, Mansfeld, Gerbstedt, Blankenheim, Wimmelburg und Arnstein. Auch Ahlsdorf, Hergisdorf, Südharz und Sangerhausen sind von einem überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang betroffen gewesen. Zu den Gemeinden mit einem gebremsten Bevölkerungsrückgang zählen dagegen Helbra, Allstedt, Brücken-Hackpüffel, Benndorf, Lutherstadt Eisleben und Hettstedt.

Berga, Bornstedt, Wallhausen sowie Seegebiet Mansfelder Land liegen hinsichtlich des Bevölkerungsrückgangs auch noch deutlich unter dem Schnitt des Landkreises.



Von den Absolutzahlen her fällt auf, dass der Bevölkerungsrückgang der Städte Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt in Summe knapp 6.000 Einwohner betrug und somit einen Anteil von 44% am Kreiswert ausmachte. Die drei Städte haben zusammen einen Anteil von 47% an der Bevölkerungszahl des Landkreises. Damit sind die drei Kreishauptorte vom Bevölkerungsrückgang in etwa genauso betroffen gewesen wie alle anderen Gemeinden.

### **Demografischer Wandel**

Das Durchschnittsalter betrug im Jahr 2020 50,3 Jahre. Damit gehört der Landkreis zu den Kreisen in Deutschland mit der ältesten Bevölkerung.

Neuere Daten für das Jahr 2022<sup>12</sup>, die im Sommer 2023 für das Jahr veröffentlicht wurden, zeigen, dass das Durchschnittsalter auf der Ebene des Landkreises mit 50,31 Jahren gleichgeblieben ist. Ursächlich dürfte der Zuzug aus der Ukraine im Verlauf des Jahres 2022 gewesen sein. Mithin handelt es sich um einen Sondereffekt, der den demografischen Wandel vorübergehend abbremst.

Die Gemeinden mit der ältesten Bevölkerung sind Mansfeld, Wimmelburg und Hergisdorf.

Zu den Gemeinden mit „jüngerer“ Bevölkerung zählen Berga, Brücken-Hackpfüffel, Eisleben, Allstedt, Ahlsdorf, Bornstedt und Kelbra (Kyffhäuser). Mit Ausnahme von Ahlsdorf ist auffällig, dass Gemeinden mit „jüngerer“ Bevölkerung tendenziell in Nähe zur Autobahn liegen.

Der demografische Wandel führt dazu, dass sich innerhalb des Landkreises Mansfeld-Südharz gemeindeübergreifend Gebiete herausgebildet haben, in denen kein Ort existiert, welcher mehr als 500 Einwohner hat. Von West nach Ost betrifft das drei Gebiete mit folgenden Ortschaften:

---

<sup>12</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Pressemitteilung Nr. 212/2023 Halle (Saale), 17. Juli 2023).



1. Breitung, Dietersdorf, Drebsdorf, Hainrode, Hayn, Kleinleinungen, Questenberg, Schwenda (alle Gemeinde Südharz) sowie Breitenbach, Großleinungen, Horla, Morungen, Rotha, Wolfsberg (alle Stadt Sangerhausen)
2. Alterode, Bräunrode, Greifenhagen, Harkerode, Stangerode, Sylde, Ulzigerode (alle Gemeinde Arnstein); Ritterode (Stadt Hettstedt); Abberode, Annarode, Biesenrode, Braunschwende, Friesdorf, Gorenzen, Hermerode, Möllendorf, Molmerswende, Piskaborn, Ritzgerode, Siebigerode (alle Stadt Mansfeld); Grillenberg, Obersdorf (Stadt Sangerhausen), Pölsfeld (Stadt Allstedt)
3. Friedeburg, Friedburgerhütte, Freist, Ihlewitz, Rottelsdorf, Zabenstedt (alle Stadt Gerbstedt); Burgsdorf (Lutherstadt Eisleben); Dederstedt, Neehausen (Seegebiet Mansfelder Land)

### **Altersgruppenverteilung jüngere Bevölkerung unter 20 Jahre**

In Zusammenhang mit dem demografischen Wandel ist die Altersgruppenverteilung ein wichtiger Indikator. Die prozentuale Altersgruppenverteilung der jüngeren Bevölkerung unter 20 Jahren im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ist in Karte 2 in der Anlage 2 dargestellt.

Höhere Altersgruppenanteile an jüngerer Bevölkerung bestehen eher kleinräumig über drei, vier Orte hinweg u.a.:

- ...in Orten an der östlichen Landkreisgrenze zum Saalekreis (Ihlewitz, Rottelsdorf, Dederstedt, Neehausen)
- ...im Bereich Drebsdorf, Großleinungen, Hainrode
- ...im Bereich Sotterhausen, Wolferstedt, Winkel sowie
- ...in den Orten Hermerode (Stadt Mansfeld) und Harkerode (Stadt Arnstein)

Es handelt sich um kleine Dörfer mit jeweils weniger als 500 Einwohnern (Ausnahme Wolferstedt).

Alle Mittel- und Grundzentren im Landkreis weisen in ihren zentralen Kernorten einen Altersgruppenanteil der jüngeren Bevölkerung unter 20 Jahren von 14 bis 16 % gemessen an der jeweiligen Gesamtbevölkerung auf.



Geringe Altersgruppenanteile an jüngerer Bevölkerung sind in einem größeren räumlichen Umgriff analysierbar, insbesondere im nördlichen und westlichen Teil des Landkreises u.a.:

- ...in Orten im Mansfelder Raum, westlich B 86 (hier vielerorts unter 10 %!)
- ...in Orten im Unterharz, nördlich der Linie Rottleberode – Roßla – Sangerhausen

### **Altersgruppenverteilung ältere Bevölkerung über 65 Jahre**

Die prozentuale Altersgruppenverteilung der älteren Bevölkerung über 65 Jahren im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ist in der Anlage 2, Karte 3 dargestellt.

Höhere Altersgruppenanteile an älterer Bevölkerung mit einem Anteil von einem Drittel und mehr sind nicht nur kleinen Dörfern, sondern auch in den Kernstädten (ohne Ortsteile) einiger Unter- und Mittelzentren nachweisbar. Das betrifft:

- Sangerhausen
- Hettstedt
- Mansfeld

Darüber hinaus bestehen räumliche Schwerpunkte in peripheren Räumen wie etwa im Unterharz (Raum Stolberg – Hayn – Ufrungen in der Gemeinde Südharz oder westliche Ortsteile von Mansfeld). Betroffen sind ferner Orte im Umfeld von Sangerhausen, Hettstedt bzw. Mansfeld (s. o.).



## 2.2. Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

Im Landkreis sind nach aktuell vorliegenden Daten aus dem Pendleratlas Deutschland rund 41.100 SV-pflichtig Beschäftigte zu verzeichnen, davon:

- 8.800 Einpendler
- 17.300 Auspendler
- 32.200 Binnenpendler

Das Pendlersaldo ist negativ und liegt für den Landkreis bei rund 8.500 SV-pflichtig Beschäftigten. Die nachstehende Tabelle 2 zeigt die Bilanz für die Gemeinden:

- 25.600 Einpendler (davon 16.800 Pendler aus jeweils anderen Landkreisgemeinden)
- 34.000 Auspendler (davon 16.700 Pendler in jeweils andere Landkreisgemeinden)
- 15.400 Binnenpendler, welche innerhalb der Wohnortgemeinde SV-pflichtig beschäftigt sind. Zusammen mit den ca. 16.800 zwischen den Landkreisgemeinden pendelnden SV-pflichtig Beschäftigten ergibt sich in der Gesamtbilanz des Kreises der oben ausgewiesene Wert von 32.200 Binnenpendlern.

Die Pendlerverflechtungen sind in Anlage 2 in der Karte 4 zu entnehmen.



Tabelle 2: Pendlerdaten (Datenstand 30.6.2022) der Gemeinden im Landkreis Mansfeld-Südharz<sup>13</sup>

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Einpendler	Auspender	Binnenpendler	Beschäftigte (AO)	Beschäftigten- dichte	Pendlersaldo
Ahlsdorf	1.519	55	618	28	83	55	-563
Allstedt, Stadt	7.553	683	2.361	583	1.266	168	-1.678
Arnstein, Stadt	6.339	580	2.177	358	938	148	-1.597
Benndorf	1.954	195	649	50	245	125	-454
Berga	1.668	809	564	134	943	565	245
Blankenheim	1.134	74	421	11	85	75	-347
Bornstedt	790	10	314	8	18	23	-304
Brücken-Hackpfüffel	973	50	397	14	64	66	-347
Edersleben	959	181	345	41	222	231	-164
Eisleben, Lutherstadt	22.639	6.731	4.481	3.838	10.569	467	2.250
Gerbstedt, Stadt	6.790	1.247	2.165	495	1.742	257	-918
Helbra	3.826	768	1.206	252	1.020	267	-438
Hergisdorf	1.507	58	542	14	72	48	-484
Hettstedt, Stadt	13.678	3.674	2.661	1.904	5.578	408	1.013
Kelbra (Kyffhäuser), Stadt	3.220	375	1.035	242	617	192	-660
Klostermansfeld	2.237	432	752	92	524	234	-320
Mansfeld, Stadt	8.432	1.084	2.629	542	1.626	193	-1.545
Sangerhausen, Stadt	25.441	5.834	4.146	4.993	10.827	426	1.688
Seengebiet Mansfelder Land	8.812	854	2.946	611	1.465	166	-2.092
Südharz	9.061	1.341	2.393	1.087	2.428	268	-1.052
Wallhausen	2.406	429	795	126	555	231	-366
Wimmelburg	1.096	97	433	16	113	103	-336
<b>Gesamt</b>	<b>132.034</b>	<b>25.561</b>	<b>34.030</b>	<b>15.439</b>	<b>41.000</b>	<b>4.714</b>	<b>-8.469</b>

Eisleben und Sangerhausen haben eine vergleichbar hohe Beschäftigtenzahl, unterscheiden sich jedoch bei den Pendlerwerten. Eisleben hat einen deutlich größeren Anteil an Einpendlern, während in Sangerhausen die Verteilung der Ein-, Aus- und Binnenpendler gleichmäßiger ausfällt. Neben Eisleben und Sangerhausen haben auch Hettstedt und Berga einen Einpendlerüberschuss aufzuweisen. In allen anderen Gemeinden des Landkreises überwiegen die Auspendler zum Teil deutlich. Den höchsten Absolutwert im Pendlersaldo mit einem deutlichen Übergewicht der Auspendler weist das Seengebiet Mansfelder Land auf, gefolgt von den Gemeinden Allstedt, Arnstein und Südharz. Alle diese Gemeinden verfügen über direkte Anschlüsse an die Autobahn A 38 bzw. Bundesstraße B 180 (Arnstein).

Im Vergleich zur Pendlerbilanz 2012 ist die Zahl der Einpendler in Eisleben um rund 1.400 Einpendler gewachsen, während die Zahl der Auspendler leicht zurückging. Das Pendlersaldo wuchs von rund 550 auf 2250 Pendler.

In Sangerhausen ging die Zahl der Einpendler von 6.400 auf rund 5.800 Einpendler zurück, die Zahl der Auspendler veränderte sich nur unwesentlich, so dass im Ergebnis der Pendlersaldo von rund 2.200 auf rund 1.700 abnahm.

<sup>13</sup> Quelle: © 2023 Pendleratlas. Pendlerströme und Statistiken für Deutschland, abgerufen 10/2023



Die Gemeinde mit der höchsten Beschäftigendichte ist bemerkenswerterweise Berga noch vor Eisleben, Sangerhausen und Hettstedt.

## 2.3. Bildung und Schulen

### 2.3.1. Allgemeinbildende Schulen

Im Schuljahr 2022/23 gab es im Landkreis Mansfeld-Südharz 54 öffentliche Schulen. Diese verteilen sich auf die Gemeinden wie in der Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Allgemeinbildende Schulen, Klassen, Schülerinnen und Schüler nach Schulformen in den kreisfreien Städten und Landkreisen ab dem Schuljahr 2007/08<sup>14</sup>

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Grund- schule	Sekundar- schule	Gym- nasium	Förder- schulen	Bemerkung
Ahlsdorf	1.519	1				
Allstedt, Stadt	7.553	2	1			
Arnstein	6.339	2			1	
Benndorf	1.954		1			
Berga	1.668					
Blankenheim	1.134					
Bornstedt	790					
Brücken-Hackpfüffel	973					
Edersleben	959					
Eisleben, Lutherstadt	22.639	5	1	1	2	inkl. Freie GS Osterhausen
Gerbstedt, Stadt	6.790	2				
Helbra	3.826	1				
Hergisdorf	1.507					
Hettstedt, Stadt	13.678	3	1	1	1	inkl. Evang. Grundschule
Kelbra (Kyffhäuser), Stadt	3.220	1				
Klostermansfeld	2.237	1				
Mansfeld, Stadt	8.432	2	1			
Sangerhausen, Stadt	25.441	7	3	1	3	inkl. Freie GS/SEK Riestedt, inkl. CJD Grundschule und Schule mit Ausgleichsklassen
Seegebiet Mansfelder Land	8.812	3	1			
Südharz	9.061	3	1			
Wallhausen	2.406	1				
Wimmelburg	1.096					
<b>Gesamt (2022/23)</b>	<b>132.034</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	
<b>Schüler/ Schülerinnen (2022/23)</b>	<b>11.190</b>	<b>4.410</b>	<b>3.651</b>	<b>2.394</b>	<b>735</b>	

<sup>14</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2023 | Stand: 11.06.2023 / 16:21:19.

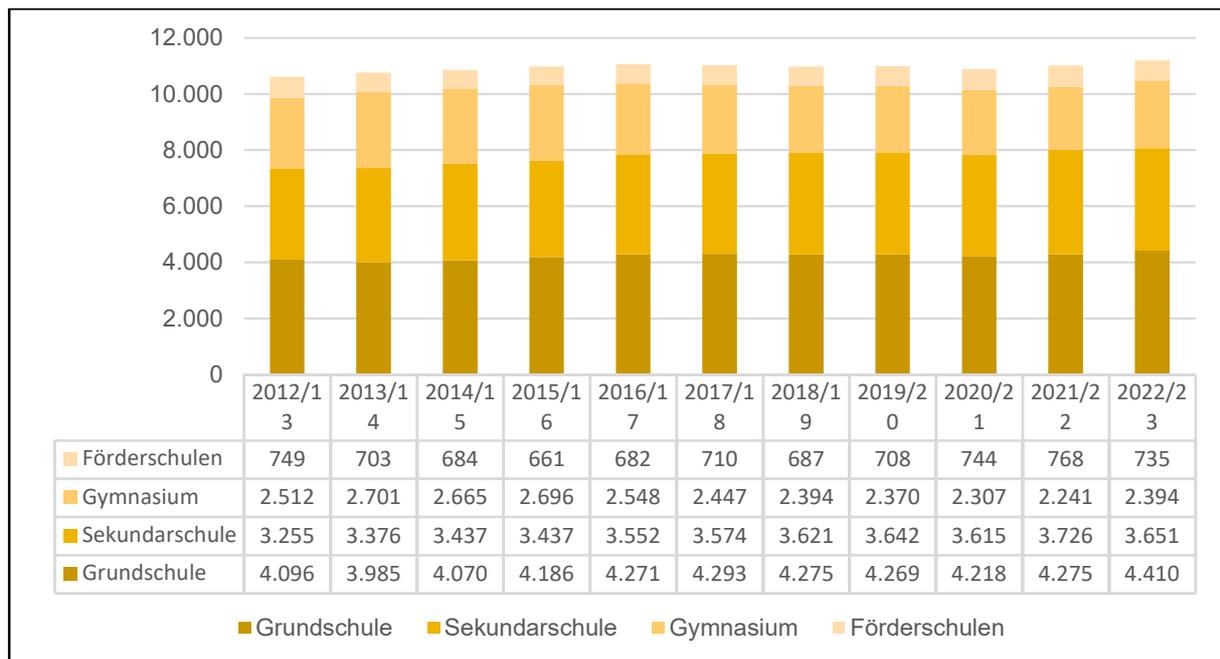


Abbildung 2: Allgemeinbildende Schulen, Klassen, Schülerinnen und Schüler nach Schulformen in den kreisfreien Städten und Landkreisen ab dem Schuljahr 2007/08<sup>15</sup>

Die Schülerzahlen sind über die vergangenen Jahre hinweg weitgehend konstant geblieben. Bei den Grundschulen gab es eine leichte Aufwärtsbewegung. Sekundarschulen und Gymnasien hatten in Summe immer etwa 6.000 Schüler und Schülerinnen. Bezogen auf die einzelnen Schulformen gab es gegenläufige Effekte, eine leicht steigende Tendenz bei den Sekundarschulen und eine leicht sinkende Tendenz bei den Gymnasien. Ursächlich für diese Entwicklung bei den Gymnasien dürfte der Umstand sein, dass eine gewisse Zahl von Schülerinnen und Schülern Gymnasien oder andere Schulformen, wie Gemeinschaftsschulen in benachbarten Landkreisen (Aschersleben, Nordhausen, Roßleben, Heldrungen, Harzgerode) besuchen.

### 2.3.2. Aufkommen und Verteilung im Schülerverkehr

Für die Nahverkehrsplanung ist weniger die Zahl der Schülerinnen und Schüler als vielmehr die Zahl und Verteilung der auf den ÖPNV angewiesenen Schülerinnen und Schüler wichtig.

<sup>15</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2023 | Stand: 11.06.2023 / 16:21:19.



Kennzeichnend für die Struktur der Schulstandorte und die Struktur des Schülerverkehrs ist die unterschiedliche Verteilung von Gymnasialstandorten und Standorten der Sekundarschulen im Landkreis. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass auch kleinere Orte als Schulstandorte für weiterführende Schulen mittel- und langfristig erhalten bleiben. Die drei Gymnasien sind in den drei großen Städten des Landkreises, Sangerhausen (mit Außenstelle Kelbra), Eisleben und Hettstedt konzentriert. Dort gibt es zwar auch entsprechende Sekundarschulen, die für den Schülerverkehr wichtigen Schulstandorte für Sekundarschulen liegen jedoch außerhalb.

Folgende Kombinationen Gymnasium/ Sekundarschule mit besonderer Relevanz im Schülerverkehr bestehen:

- Hettstedt/ Mansfeld
- Eisleben/ Benndorf
- Sangerhausen/ Allstedt
- Kelbra/ Roßla

Zu beachten sind bestehende Schulbezirke und deren Einzugsbereiche, welche für alle allgemeinbildenden Schulen gelten. Diese sind gegliedert nach:

- Schule/ Schultyp/ Schulort
- Orte/ Ortsteile

Die Schuleinzugsbereiche sind über das Geoportal des Landkreises Mansfeld-Südharz einsehbar<sup>16</sup>. Eine tabellarische Zuordnung enthält der Tabellenanhang (Anlage 1, Tabelle 1).

Nachstehende Grafik zeigt die Ortsteile mit dem größten Aufkommen an Fahrschülern. Im Tabellenanhang (Tabelle 1) sind darüber hinaus die Verflechtungen nach Schulstandorten aufgeführt.

---

<sup>16</sup> abrufbar unter: <https://geoportal.mansfeldsuedharz.de/UMN/php/geoclient.php?name=Schulen>



Abbildung 3: Wohnorte mit den meisten VGS-Fahrschülern

Die stärksten Schülerverflechtungen hat Helbra mit mehr als 200 Fahrschülern, welche sich zu etwa 60% auf Benndorf (SKS) und zu 40% auf Eisleben (mehrere Schulen) aufteilen. Neben Eisleben und Hettstedt mit gemeindeinternen Schülerströmen ist insbesondere Gerbstedt auffällig, wobei die dort auftretenden Schülerströme zu 95% auf Hettstedt ausgerichtet sind.

Im Kartenanhang (Anlage 2) befinden sich die detaillierten Schülerverflechtungen sowie die Schuleinzugsbereiche der Fahrschüler zu den Gymnasien (Karte 5), den Sekundarschulen (Karte 6), den Grundschulen (Karte 7).

In der Karte 8 in der Anlage 2 sind die Schülerverflechtungen von mehreren Schulen außerhalb des Landkreises zu sehen.

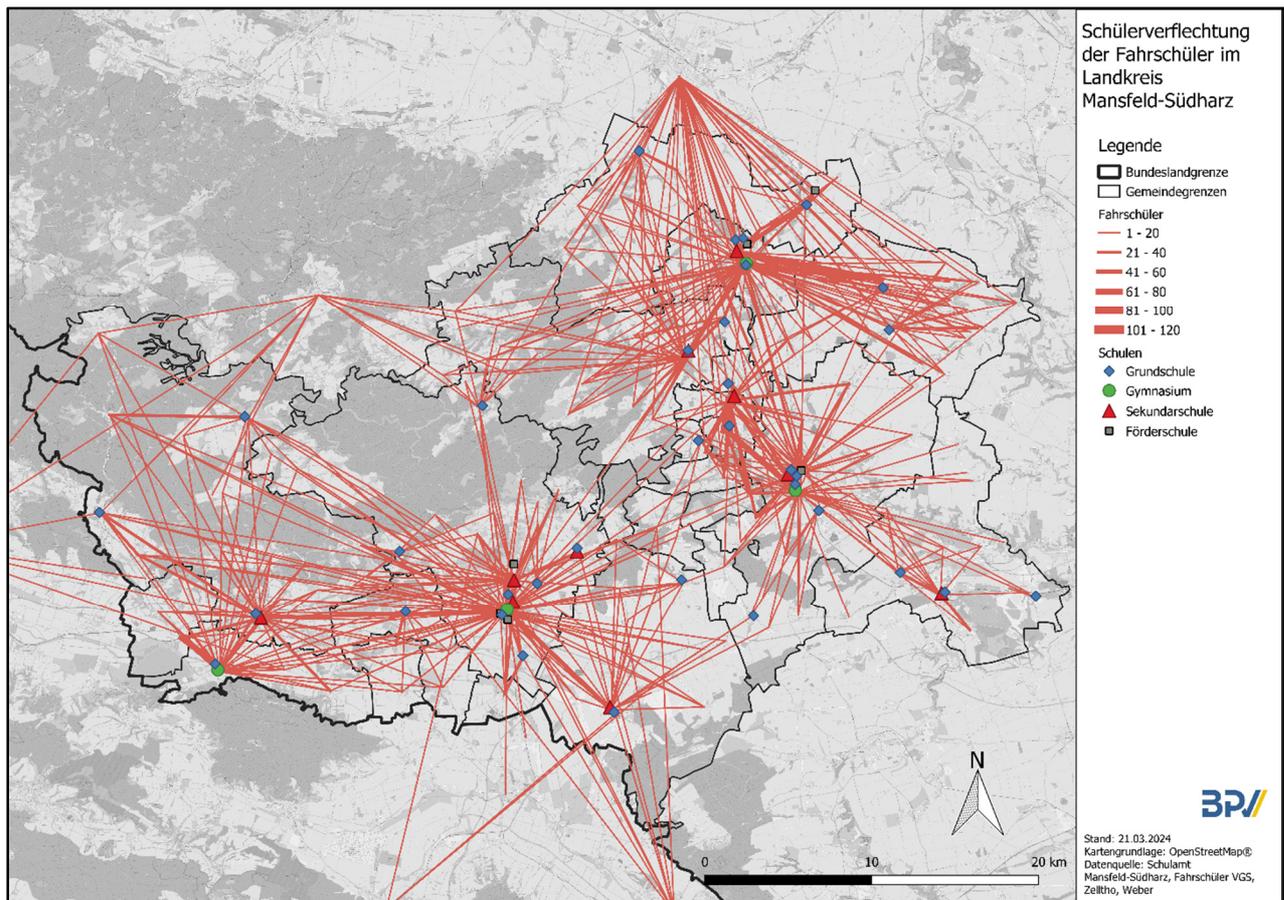


Abbildung 4: Schülerverflechtung im Landkreis Mansfeld-Südharz

Die Konstellation von Schulstandorten und Schuleinzugsbereichen führt im Schülerverkehr zu Abgrenzungen von Teilräumen, zwischen denen wenig bis gar keine Schülerverflechtungen bestehen. Auffällig sind insbesondere folgende Räume:

- Raum zwischen Hettstedt/ Großörner/ Mansfeld und Klostermansfeld/ Benndorf
- Raum entlang der Grenzen der Altkreise Sangerhausen und Mansfelder Land

Ferner ist die starke Ausprägung der Verflechtungen der Fahrschüler in Ost-West-Richtung bzw. West-Ost-Richtung auffällig. Die Schülerströme führen in dieser Ausrichtung sehr weit bis in die Peripherie des Landkreises. Das betrifft insbesondere:

- die Gemeinden Gerbstedt (östliche OT), Mansfeld (westliche OT) ...beide zugeordnet dem Schulstandort Hettstedt
- die Gemeinde Südharz (zugeordnet den Schulstandorten Kelbra, Roßla bzw. Sangerhausen)



## 2.4. Nutzungsdichte

In der Schrift des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) "Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV"<sup>17</sup> wird in Kapitel 2 Räumliche Bezugsbasis ausgeführt:

"Als Bezugsbasis zur Festlegung von Empfehlungen zur ÖPNV-Erschließungsqualität und Angebotsgestaltung in einem Verkehrsraum bietet sich eine Unterteilung der Verkehrsregion nach raumstrukturellen Gesichtspunkten an. Diese bildet die Grundlage für die Definition der Qualitätsmerkmale für die Verkehrsbedienung innerhalb und zwischen den Raumeinheiten."

Zur Einstufung der Orte und Gebiete werden räumliche Dichteniveaus unterschiedlicher Nutzungsdichte zugrunde gelegt. In die Nutzungsdichte (EAA/ km<sup>2</sup>) fließen ein:

- Einwohner
- Beschäftigte (Arbeitsplätze)
- Schüler und Studierende (Ausbildungsplätze)

Diese Dichteniveaus werden in drei Stufen eingeteilt:

- Hohe (bis sehr hohe) Nutzungsdichte: > 300 EAA/km<sup>2</sup>
- Nutzungsdichte: 150 bis 300 EAA/km<sup>2</sup>
- Geringe Nutzungsdichte: < 150 EAA/km<sup>2</sup>

Eine tabellarische Aufschlüsselung befindet sich im Tabellenanhang in der Anlage 1, Tabelle 2. Eine grafische Darstellung befindet sich im Kartenanhang in der Anlage 2, Karte 9.

Acht Orte im Kreisgebiet gehören zur Kategorie mit hoher Nutzungsdichte. Es handelt sich um die Kreishauptorte sowie Gemeinden in Raum Mansfelder Grund-Helbra bzw. Mansfeld:

- Sangerhausen, Eisleben, Hettstedt (Kernstadtbereiche ohne jeweilige Ortsteile)
- Ahlsdorf, Benndorf, Helbra, Klostermansfeld, Mansfeld

---

<sup>17</sup> VDV-Schrift 4, Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, 01/2019.



Elf weitere Orte zählen zur Kategorie der mittleren Nutzungsdichte:

- Gerbstedt, Gonna, Großörner, Hergisdorf, Röblingen am See, Roßla, Rottleberode, Schmalzerode, Siebigerode, Wansleben am See, Wolferode

Von Eisleben über die Gemeinden im Mansfelder Gebiet bis Hettstedt bzw. Gerbstedt erstreckt sich ein Band mit Orten mittlerer bzw. hoher Nutzungsdichte. Darüber hinaus gibt es einzelne Zentren verteilt über das gesamte Landkreisgebiet von Rottleberode im Westen über Sangerhausen bis Wansleben am See im Osten.

Alle anderen Orte im Kreisgebiet fallen in die Kategorie der Gebiete mit geringer Nutzungsdichte.



## 2.5. Einzelhandel

Die Verteilung der Handelseinrichtungen für Waren des täglichen Bedarfs (48 Discounter, 16 Supermärkte) im Gebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz zeigt die nachstehende Tabelle. Im Kartenanlageteil (Anlage 2, Karte 10) befindet sich eine Karte der Versorgungsstrukturen innerhalb des Landkreises.

Tabelle 4: Verteilung der Handelseinrichtungen<sup>18</sup>

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Discounter	Supermärkte	Summe
Ahlsdorf	1.519	1		1
Allstedt, Stadt	7.553	3		3
Arnstein, Stadt	6.339			0
Benndorf	1.954			0
Berga	1.668	2		2
Blankenheim	1.134			0
Bornstedt	790			0
Brücken-Hackpfüffel	973			0
Edersleben	959			0
Eisleben, Lutherstadt	22.639	8	3	11
Gerbstedt, Stadt	6.790	1	1	2
Helbra	3.826	1	1	2
Hergisdorf	1.507			0
Hettstedt, Stadt	13.678	7	3	10
Kelbra (Kyffhäuser), Stadt	3.220	1		1
Klostermansfeld	2.237	2	1	3
Mansfeld, Stadt	8.432	3	1	4
Sangerhausen, Stadt	25.441	11	4	15
Seegebiet Mansfelder Land	8.812	2	1	3
Südharz	9.061	4	1	5
Wallhausen	2.406	1		1
Wimmelburg	1.096	1		1
	<b>132.034</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>64</b>

Etliche Gemeinden haben keine Einrichtung im Lebensmitteleinzelhandel vor Ort, darunter auch größere Gemeinden wie bspw. Arnstein.

<sup>18</sup> Statistisches Landesamt, Bevölkerungszahlen und eigene Erhebungen.



Lücken in der Versorgung gibt es ferner in den Gemeinden Brücken-Hackpfüffel bzw. Edersleben im Süden des Landkreises sowie in den Gemeinden Blankenheim bzw. Bornstedt zwischen Sangerhausen und Eisleben.

Gemeinden im Mansfelder Grund ohne eigene Einzelhandelseinrichtung (Benndorf, Hergisdorf) haben i. d. R. nahegelegene Einkaufsmöglichkeiten in den Nachbarorten.

Es besteht eine Konzentration entlang von Siedlungsbändern (Hettstedt – Mansfelder Grund – Eisleben) sowie Verkehrswegen (Orte in Nähe der A 38, Berga – Roßla – Wallhausen - Sangerhausen – Allstedt – Eisleben/Rothenschirmbach – Röblingen am See). Fernab der Verkehrsachsen sowie der größeren Städte Sangerhausen, Eisleben bzw.. Hettstedt gibt es große Räume ohne jegliche Einkaufsmöglichkeit für Waren des täglichen Bedarfs.

Für den Nahverkehr stellt diese Konstellation eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar. Bewohner in den o. g. abgelegenen Räumen müssen u. U. lange Wege in Kauf nehmen, die sie nicht in allen Fällen mit dem Pkw bewältigen können.



## 2.6 Naherholung, Tourismus und Kultur

Auf den Internetseiten des Landkreises werden unter der Rubrik „Tourismus und Kultur“ vier Themenschwerpunkte ausgewiesen:

- Geschichte & Reformation, darunter:
  - Luthergedenkstätten (Eisleben, Mansfeld)
  - Historische Orte (Mittelalter, Bergbau in der Neuzeit usw.)
  - Gedenkstätten für Thomas Müntzer
- Kunst & Kultur
- Natur & Abenteuer
- Genuss & Wellness

Wichtige örtliche Schwerpunkte sind:

- Berg- und Rosenstadt Sangerhausen (Rosarium, Schachtanlagen u. a.)
- Lutherstädte Eisleben und Mansfeld
- Kupferstadt Hettstedt
- Südharz und Stolberg (Karstlandschaft, Schloss Stolberg, Schauhöhle Heimkehle u. a.)
- Seegebiet Mansfelder Land (Süßer See/ Seeburg u. a.)
- Goldene Aue und Kelbra (Kyffhäuser, Stausee Kelbra, Königspfalz Tilleda u. a.)

Unter den verkehrlichen Schwerpunkten ragen heraus:

- Wipperliese (saisonales Angebot zwischen Ostern und Oktober an ausgewählten Tagen Mi, Sa, So)
- TaktBus-Linie 450 Sangerhausen – Berga-Kelbra – Stolberg – (Güntersberge)
- Kyffhäuser-Rufbus (April bis Oktober) VGS-Linie 494: Berga – Kyffhäuser – Bad Frankenhausen

Bis 2023 verkehrte zudem der Radbus zwischen Hettstedt und dem Seegebiet Mansfelder Land im Sommerhalbjahr an Wochenenden sowie Ferientagen.

Die Entwicklung der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen für den Landkreis<sup>19</sup> sind den nachstehenden Grafiken zu entnehmen:



Abbildung 5: Entwicklung der Gästeankünfte

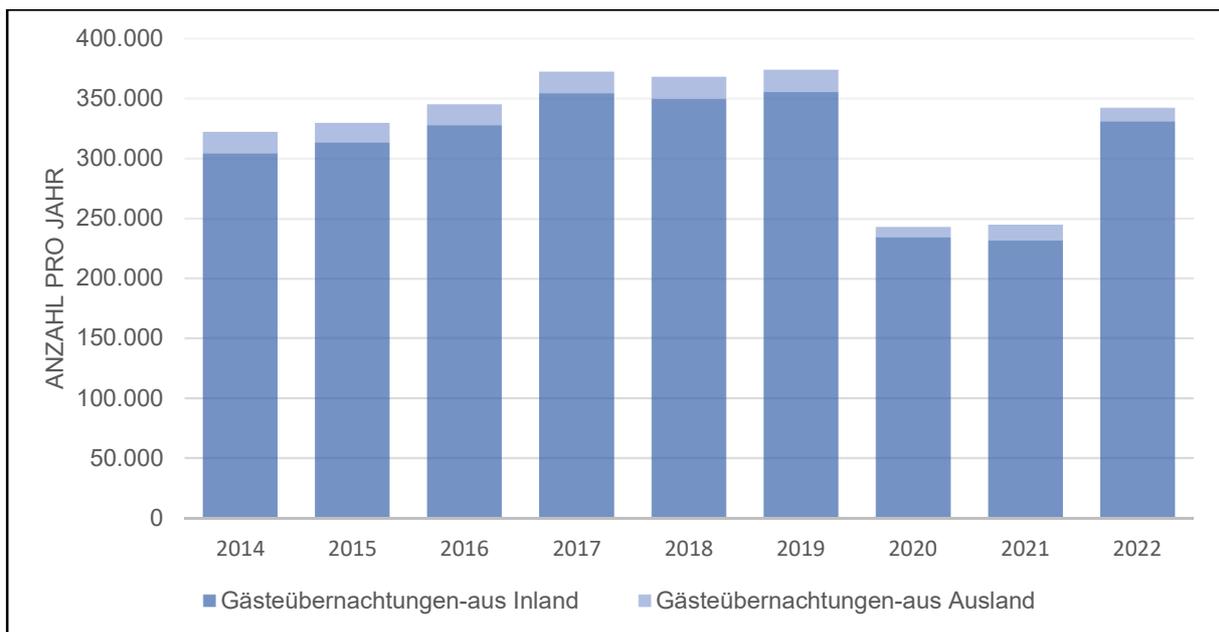


Abbildung 6: Entwicklung der Gästeübernachtungen

Zwischen 2014 und 2019 gab es einen Zuwachs der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen. Pandemiebedingt brachen die Zahlen 2020 und 2021 ein.

<sup>19</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2023 | Stand: 07.09.2023 / 11:29:02.



2022 erreichten die Gästeankünfte wieder das Niveau von 2014/ 2015, die Gästeübernachtungen sogar das Niveau von 2016.

Die Schwerpunkte liegen im westlichen Teil des Landkreises. Die Gemeinden Südharz und Kelbra (Kyffhäuser) weisen die höchsten Werte auf. Fast die Hälfte aller Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis entfallen auf diese beiden Gemeinden.

Die mittlere Übernachtungsdauer liegt hier zwischen zwei und drei Tagen, in den Städten Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt etwas darunter.

Tabelle 5: Auswertungen zum Tourismus<sup>20</sup>

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Geöffnete Beherberg- ungs- betriebe	Angebotene Schlafgelegen- heiten	Gäste- ankünfte	Gäste- Übernach- tungen	mittl. Übernach- tungs- dauer
Ahlsdorf	1.519	2	.	.	.	
Allstedt, Stadt	7.553	2	.	.	.	
Arnstein	6.339	3	191	15.822	33.704	2.1
Benndorf	1.954	-	-	-	-	
Berga	1.668	-	-	-	-	
Blankenheim	1.134	-	-	-	-	
Bornstedt	790	-	-	-	-	
Brücken-Hackpfüffel	973	-	-	-	-	
Edersleben	959	-	-	-	-	
Eisleben, Lutherstadt	22.639	11	341	19.349	36.631	1.9
Gerbstedt, Stadt	6.790	-	-	-	-	
Helbra	3.826	-	-	-	-	
Hergisdorf	1.507	-	-	-	-	
Hettstedt, Stadt	13.678	3	73	5.859	9.683	1.7
Kelbra (Kyffhäuser), Stadt	3.220	6	932	22.135	55.871	2.5
Klostermansfeld	2.237	-	-	-	-	
Mansfeld, Stadt	8.432	4	255	10.321	27.988	2.7
Sangerhausen, Stadt	25.441	11	337	16.722	32.720	2.0
Seegebiet Mansfelder Land	8.812	5	408	11.047	26.894	2.4
Südharz	9.061	14	864	43.157	108.694	2.5
Wallhausen	2.406	2	.	.	.	
Wimmelburg	1.096	-	-	-	-	
<b>Gesamt (2022)</b>	<b>132.034</b>	<b>63</b>	<b>3.401</b>	<b>144.412</b>	<b>332.185</b>	<b>2.3</b>

<sup>20</sup> Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2023 | Stand: 07.09.2023 / 11:29:02.



### **3. Bestandsaufnahme ÖPNV**

#### **3.1. Angebot im Schienenpersonennahverkehr**

##### **3.1.1. Aufgabenträgerschaft**

Aufgabenträger für das SPNV-Angebot im Landkreis Mansfeld-Südharz ist das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Digitales. Die zu 100 % im Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt stehende Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) übernimmt Regie- und Bestelleraufgaben.

Mitte Juli 2021 unterzeichnete der Landkreis Mansfeld-Südharz als Aufgabenträger im Auftrag der NASA einen Vertrag über den Verkehr der Lokalbahn „Wipperliese“, welcher eine Laufzeit bis 2028 hat.

##### **3.1.2. Streckennetz**

Das SPNV-Streckennetz im Landkreis Mansfeld-Südharz umfasst folgende Strecken:

- KBS 330 Halle (Saale) – Aschersleben – Halberstadt – Goslar (Linien RE4, RE24)
- KBS 335 Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt (Linie RE10)
- KBS 337 Klostermansfeld – Wippra (nur saisonal bedient)
- KBS 590 Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel (Linien RE8, RE9, RB 57/S 7)
- KBS 595 Erfurt – Sömmerda – Artern – Sangerhausen (RE10, RB59)

Der Ausbau- sowie Planungsstand der Infrastruktur auf den genannten Strecken ist dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt zu entnehmen (vgl. u.a. Anlage 5).

Auf dem Gebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz werden im Regelbetrieb 16 Bahnstationen bedient. Für Riestedt sieht der ÖPNV-Plan die Prüfung der Schließung vor (vgl. ÖPNV-Plan, Abb. 11). Die Stationen an der Bahnstrecke Klostermansfeld-Wippra werden nur in der Saison zwischen Ostern und Oktober, mittwochs sowie an Wochenenden durch die „Wipperliese“ (siehe Kap. 3.1.1) bedient.



### **3.1.3. Verkehrsangebot**

Für das SPNV-Verkehrsangebot wesentlich ist die Einbindung wichtiger Stationen in das Konzept des Integralen Taktfahrplans (ITF). Im Landkreis Mansfeld-Südharz sind aktuell drei Stationen in das ITF-Konzept eingebunden und zwar:

- Lutherstadt Eisleben (Anschlussknoten zur Minute 30)
- Sangerhausen (Anschlussknoten zur Minute 15 bzw. 45)
- Berga-Kelbra (Anschlussknoten zur Minute 00)

Alle drei Taktknoten liegen an der KBS 590. Sie werden an Werktagen mindestens im Stundentakt bedient (Regelfall: alternierende Bedienung durch RE8/RE9). Im Falle von Lutherstadt Eisleben und Sangerhausen kommen Angebotsverdichtungen durch RB 57 bzw. S7 hinzu.

Auf der KBS 330 (Bahnhof Sandersleben) erfolgt eine Überlagerung der zweistündlich verkehrenden Linien RE4 und RE24 zu einem stündlichen Angebot.

Auf der KBS 595 (Sangerhausen, Oberröblingen) erfolgt eine Überlagerung der zweistündlich verkehrenden Linien RE10 und RB59 zu einem stündlichen Angebot, wobei jedoch Oberröblingen nur zweistündlich bedient wird.

Die Stationen Klostermansfeld und Hettstedt auf der KBS 335 werden durch die RE 10 nur zweistündlich bedient.

## **3.2. Angebot im straßengebundenen ÖPNV**

### **3.2.1. Organisationsstruktur**

Die Zuständigkeit als Aufgabenträger nach dem Personenbeförderungsgesetz und zugleich als zuständige Behörde nach der EU-Verordnung 1370/2007 für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet obliegt dem Landkreis Mansfeld-Südharz. Die Zuständigkeit umfasst die Busverkehre inkl. flexibler Bedienungsangebote innerhalb des Landkreises sowie Busverkehre auf Linien in benachbarte Landkreise mit Leistungsschwerpunkt überwiegend im Landkreis Mansfeld-Südharz. Daneben führen einzelne Linien des straßengebundenen ÖPNV aus Nachbarkreisen in den Landkreis Mansfeld-Südharz, die federführend in der Aufgabenträgerschaft der benachbarten Gebietskörperschaften angesiedelt sind.

Die Leistungen im Busverkehr des Landkreises Mansfeld-Südharz werden hauptsächlich durch die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS) erbracht.

Im Rahmen des § 43 – PBefG Sonderformen des Linienverkehrs betreibt die Firma Weber drei Linien im westlichen Kreisgebiet um Kelbra (Kyffhäuser).

Die Firma Zelltho-Reisen GmbH (Zelltho) erbrachte bis zum 05.07.2023 Leistungen auf der Linie Z1 in eigener Konzession. Seit dem 06.07.2023 werden diese Leistungen im Rahmen einer Notvergabe durch die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS) gefahren. Es handelt sich um die Linie Z1 nach § 42 PBefG sowie ferner um die Linien ZSV1 bis ZSV5 nach § 43 Nr. 2 PBefG.

### 3.2.2. Angebotsleistung

Die Entwicklung der jährlichen Angebotsleistung im Landkreis Mansfeld-Südharz wird in den jährlichen Gesamtberichten entspr. EU-Verordnung 1370/2007 dokumentiert. Die Entwicklung seit 2011 zeigt die nachstehende Grafik.

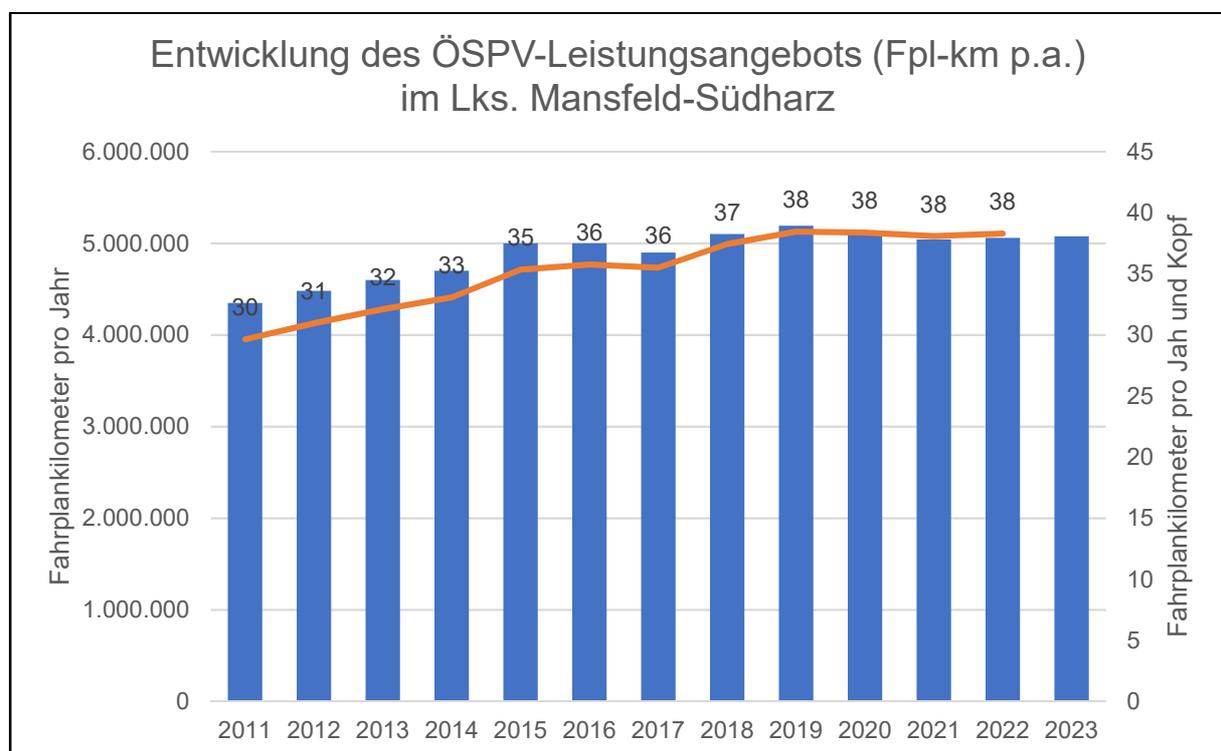


Abbildung 7: Entwicklung des ÖSPV-Leistungsangebots



Die im Landkreis Mansfeld-Südharz erbrachte Angebotsleistung beläuft sich auf etwas mehr als 5,0 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr und ist seit 2015 in etwa konstant. Zuvor gab es einen erheblichen Aufwuchs von 4,3 Mio. auf 5,0 Fahrplankilometer pro Jahr.

Die 3. Fortschreibung des NVP sah basierend auf dem Niveau von 2013 eine jährliche Angebotsleistung von 4,6 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr vor, welche in dieser Höhe etwa bis 2020 annähernd gleichbleiben sollte. Diese Annahme war jedoch bereits 2015, dem Jahr des Inkrafttretens des NVP (3. Fortschreibung) obsolet.

Wesentliche Gründe für den Aufwuchs:

- Einführung der Linien 460 als Ersatz für die „Wipperliese“
- Einführung des Produkts ServiceBus als ergänzende Bedienform im Landkreis Mansfeld-Südharz (Roßla, Hettstedt-West, Mansfeld)
- Erweiterung des Angebots der Stadtverkehre, insbesondere in Eisleben und Hettstedt im Rahmen der „VGS-Angebotsoffensive“ 2012/2013

Wie bereits erwähnt, werden die Leistungen fast in Gänze von der VGS erbracht. Der zugrunde liegende Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) sieht hierbei einen Leistungsumfang von 4,94 Mio. Nutzwagenkilometern vor.

Im Zuge der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung stieg die Leistung pro Kopf von durchschnittlich 30 auf 38 Fahrplankilometer pro Einwohner und Jahr. Das entspricht einem Zuwachs von mehr als 25 Prozent.

Einen ähnlich hohen Wert weist der benachbarte Landkreis Harz auf (rund 8,6 Mio. Fahrplankilometer bei 209.000 Ew. im Jahr 2021).

Der westlich angrenzende Nachbar, der thüringische Landkreis Nordhausen, kommt auf einen Vergleichswert von 34 Fahrplankilometern pro Einwohner und Jahr im ÖSPV.

Die Landkreise Mansfeld-Südharz, Harz sowie Nordhausen umfassen jeweils Teile des Harzes (Bergregion, forstwirtschaftlich geprägt) sowie des Harzvorlandes (flache Regionen, landwirtschaftlich geprägt). In den bergigen Teilen ist eine SPNV-Erschließung nicht oder nur eingeschränkt möglich, auch die Buslinien sind an Täler und oft umwegige Straßenverläufe gebunden. In den Harzvorlandbereichen ist hingegen ein dichteres Netz an Ortschaften und Straßennetzverbindungen vorhanden.

Insofern ist eine Vergleichbarkeit der o. g. Kennwerte gegeben.



Im Landesvergleich (Landkreise, ohne kreisfreie Städte) liegen unter Bezugnahme auf den ÖPNV-Landesplan 2020 – 2030 (Anlage 2) nur ältere Zahlen (Basis 2015) vor. Daraus lässt sich ein Vergleichswert von 37 Fahrplankilometer pro Einwohner und Jahr auf Basis der damaligen Bevölkerungszahlen ableiten.

### **3.2.3. Liniennetz und allgemeiner Überblick**

Eine umfassende Darstellung des Verkehrsangebots enthält die Tabelle 3 des Tabellenanhangs (Anlage 1). Eine grafische Aufbereitung des Liniennetzes enthält Karte 11 (Anlage 2)

Das Verkehrsangebot nach § 42 PBefG im Auftrag des Landkreises umfasst:

- 37 Regionallinien (zuzüglich Linie 700 in Aufgabenträgerschaft vom Saalekreis)
- 8 Stadtverkehrslinien in den Städten Sangerhausen (3), Eisleben (4) und Hettstedt (1)

Im Vergleich zur Bestandaufnahme der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans gab es in der Struktur des Liniennetzes und beim Verkehrsangebot keine größeren Veränderungen. Einzige Ausnahme ist die Linie 450, welche zu einer TaktBus-Linie weiterentwickelt wurde und insbesondere im Abschnitt zwischen Sangerhausen und Berga-Kelbra eine veränderte Linienführung erhielt. In diesem Zuge erfolgten auch Anpassungen nachgeordneter Linien (z. B. Li. 453).



### 3.2.4. Hauptnetz – Landesbedeutsame Linien

Das Hauptnetz im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz wird von Linien gebildet, welche im Bahn-Bus-Landesnetz des Landes Sachsen-Anhalt enthalten sind. Entsprechende Regelungen hierfür enthält der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt.

Diese Linien müssen die vom Land vorgegebenen Qualitätsstandards erfüllen. Gemäß dieser Qualitätsstandards wurden die Linien eingeteilt in:

- PlusBus-Linien (Linien 410, 420, 700)
- TaktBus-Linien (Linien 450, 460)

Für diese Linien gewährt das Land Sachsen-Anhalt eine Förderung und übernimmt zudem Teile der Vermarktung.

Die Linien des Hauptnetzes erfüllen folgende Qualitätsstandards:

- Bedienung an allen Verkehrstagen
- Taktverkehre im Grundtakt (PlusBus-Linien im Stundentakt, TaktBus-Linien im Zweistundentakt), durchgängige Taktverkehre
- Bedienung zu allen Verkehrszeiten, auch in den Schwachverkehrszeiten (früh vor 6 Uhr sowie abends nach 19 Uhr)
- Anbindung an mindestens eines, in vielen Fällen auch an mehrere Mittelzentren
- Anbindung an Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte zur Gewährleistung entsprechender Umsteigebeziehungen

Unter den Hauptnetzlinien im Regionalverkehr haben die Linien 410 Lutherstadt Eisleben – Hettstedt – Aschersleben sowie 420 Lutherstadt Eisleben – Mansfeld – Hettstedt eine herausgehobene Funktion, da sie die Linien mit dem dichtesten Fahrtenangebot sind.

Das Netz der landesbedeutsamen Buslinien deckt das Kreisgebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz großflächig ab. Abgedeckt sind die Mittelzentren Sangerhausen und Eisleben sowie Hettstedt, welches als Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums eingestuft ist. Ferner sind folgende Grundzentren abgedeckt:

- Helbra
- Mansfeld

- Roßla
- Kelbra bzw. Rottleberode

Nicht vom Netz der landesbedeutsamen Buslinien abgedeckt sind die folgende Grundzentren:

- Allstedt
- Gerbstedt
- Röblingen am See

Im Unterschied zu Allstedt und Gerbstedt besitzt Röblingen am See einen Bahnhof an der KBS 590.

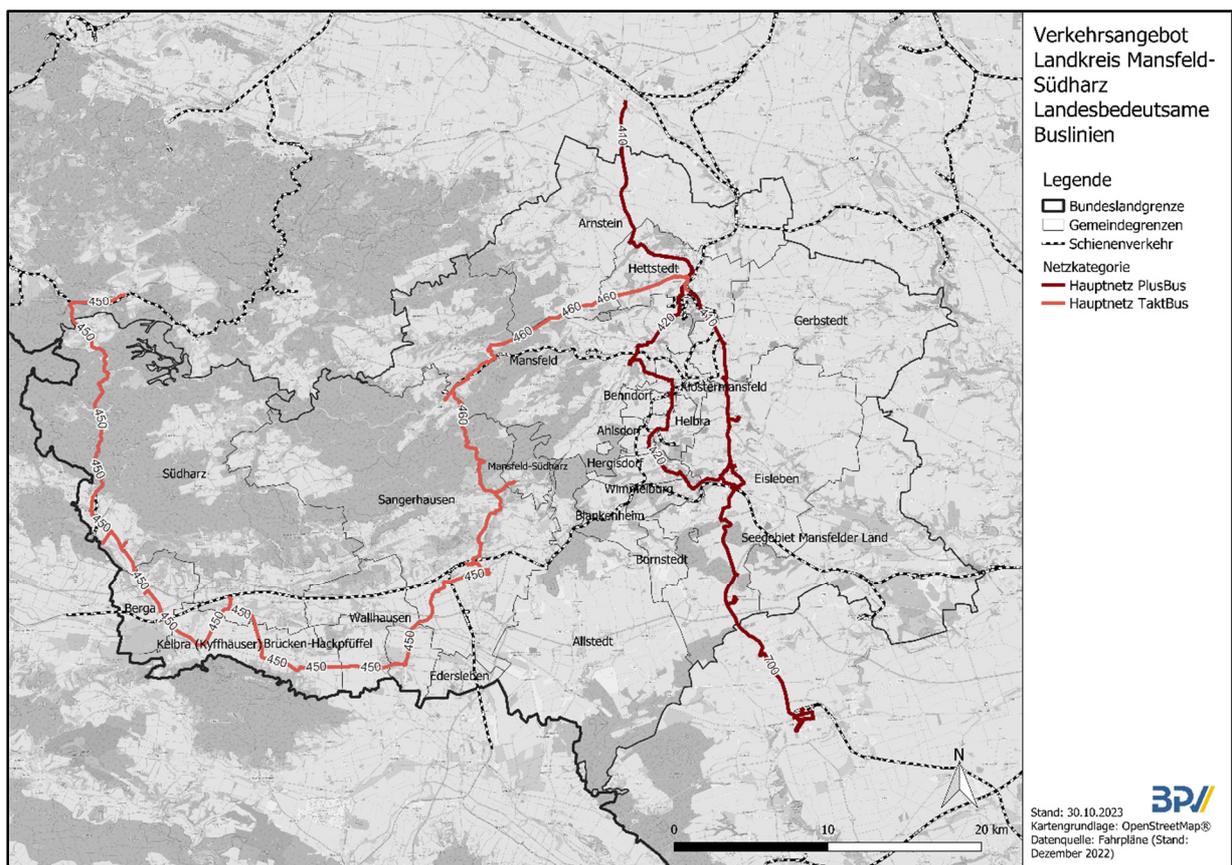


Abbildung 8: Verkehrsangebot Landesbedeutsame Buslinien



### **3.2.5. Linien im Ergänzungsnetz**

Alle weiteren Linien sind nach dem aktuellen Fahrplanangebot (vgl. Tabelle 3, Anlage 1) dem Ergänzungsnetz zuzuordnen, da sie die für Hauptlinien (im Bahn-Bus-Landesnetz) geltenden Kriterien nicht oder nur eingeschränkt erfüllen.

#### **Bedienung an allen Verkehrstagen:**

- Nur wenige Linien verkehren auch an Wochenenden (424, 426, 440, 453-Rufbus, 474)

#### **Taktverkehre im Grundtakt, durchgängige Taktverkehre:**

- In Ansätzen bestehen Taktverkehre im Zweistundentakt, meist in der Normalverkehrszeit (8 bis 12 Uhr). Lediglich Linie 440 zeigt ganztägig ein durchgehendes Taktschema, hat aber über den gesamten Tag hinweg nur vier Fahrtenpaare, die bis/ ab Halle durchgebunden sind.

#### **Bedienung zu allen Verkehrszeiten, auch in den Schwachverkehrszeiten (früh vor 6 Uhr sowie abends nach 19 Uhr):**

- Die meisten dieser Linien haben mindestens 50 % ihrer Fahrplanhalte in den beiden Hauptverkehrszeiten.
- Einige Linien verkehren ausschließlich in den Hauptverkehrszeiten.
- Die Bedienung in der Schwachverkehrszeit II (Abendverkehr nach 19 Uhr) findet meistens gar nicht oder nur anteilig eingeschränkt (Anteil < 10 % am Tagesverkehr) statt.

#### **Anbindung an mindestens eines, in vielen Fällen auch an mehrere Mittelzentren:**

- Obschon einige Linien diesen Standard erfüllen (Linien 426, 440, 470, 471, usw.) handelt es sich jedoch um Linien, die ergänzend zu bestehenden übergeordneten Bahnlinien bzw. Landesbuslinien verkehren, weitere Orte an diese Zentren anbinden sowie darüber hinaus zwischen den Zentren meist langsamer unterwegs sind.



### **Anbindung an Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte zur Gewährleistung entsprechender Umsteigebeziehungen:**

- Taktbasierte und feste Umsteigebeziehungen von Linien des Ergänzungsnetzes mit Linien des SPNV sowie des Hauptnetzes bestehen nicht.

Aufgrund dieses heterogenen Befunds ist es nicht möglich, das Ergänzungsnetz, welches in Eigenregie des Landkreises Mansfeld-Südharz (also ohne Beteiligung des Landes) betrieben wird, tiefergehend zu kategorisieren.

Eine stärkere Strukturierung des Liniennetzes und differenziertere Einstufung in der Netzhierarchie wäre jedoch zielführend und könnte eine verbesserte Linien- und Fahrplangestaltung nachsichziehen.

Aktuell befinden sich im Rahmen eines „Konzepts zur Anpassung des Verkehrsangebots im Landkreis Mansfeld-Südharz“ Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrplanangebots in Vorbereitung, die geeignet sind, eine stärkere Differenzierung des Ergänzungsnetzes herbeizuführen. Darauf wird in Kapitel 6.1 näher eingegangen.

#### **3.2.6. Flexible Bedienungsangebote**

Flexible Bedienungsangebote im Landkreis Mansfeld-Südharz umfassen einige Rufbusangebote. Es besteht nur ein sporadisches Angebot, entweder in der Variante kompletter Fahrten oder aber einzelner Fahrtenabschnitte bzw. auch einzelner Haltestellen.

Einzige Linie mit umfänglichen Rufbusleistungen ist die Linie 453. Das Angebot besteht ergänzend zu den Schultagsfahrten und wird an allen Verkehrstagen vorgehalten.

Im übrigen Liniennetz ist das Rufbusangebot im Landkreis sehr rudimentär ausgeprägt und weist Entwicklungspotenzial auf. Rufbusangebote bestehen neben der Linie 453 u. a. auf den Linien 411, 423, 451, 460, 461, 462, 475.

Das Ziel für den Landkreis Mansfeld-Südharz sollte ein flächiger Einsatz von flexiblen Bedienformen im ganzen Kreisgebiet sein, um Ressourcen zu bündeln und effektiver einzusetzen.

### 3.2.7. Verknüpfungen

Systematische Verknüpfungen bestehen im Regelfall zwischen dem SPNV und PlusBus- bzw. TaktBus-Linien an einigen Bahnhöfen im Kreisgebiet. Im Einzelnen sind folgende Verknüpfungen bedeutsam:

Tabelle 6: Verknüpfungspunkte

Orte/Bahnhof/ Anschluss- knotenpunkt	Bedeutung im ITF-System	Taktknoten Minute	Verknüpfte Linien 1: SPNV	Verknüpfte Linien 2: RufBus oder TaktBus	Verknüpfung
Lutherstadt Eisleben	Anschlussknoten Bahn-Bus- Landesnetz	30	RE8, RE9	PlusBus 410, 420, 700	stündlich
Stadt Sangerhausen	Anschlussknoten Bahn-Bus- Landesnetz	0	RE10 RE8/RE9	TaktBus 450	zweistündlich
Stadt Sangerhausen	Anschlussknoten Bahn-Bus- Landesnetz	30	in/aus Richtung Erfurt und Nordhausen	TaktBus 460	zweistündlich
Berga-Kelbra	Anschlussknoten Bahn-Bus- Landesnetz	0	RE8, RE9	TaktBus 450	zweistündlich
Röblingen am See	Anschlussknoten lokale Bedeutung	00 oder 20/40	RE8, RE9	PNVG 704,705	zweistündlich
Hettstedt	Anschlussknoten Bahn-Bus- Landesnetz	30	RE10,	TaktBus 460	zweistündlich

Hervorzuheben ist, dass Verknüpfungen an verschiedenen Bahnhöfen, verteilt über das gesamte Kreisgebiet bestehen. Im Bahn-Bus-Landesnetz, welches den Landkreis Mansfeld-Südharz berührt, sind die Möglichkeiten im gegenwärtigen ÖPNV-Angebotskonzept damit auch weitgehend ausgeschöpft.

Wichtigster Verknüpfungspunkt im Landkreis Mansfeld-Südharz ist der Bahnhof in Eisleben (Lutherstadt Eisleben) mit zugehöriger gleichnamiger Bushaltestelle. Entscheidend hierfür ist die Verknüpfung zwischen dem SPNV und mehreren landesbedeutsamen Buslinien. Ein stündliches Busangebot auf den Linien 410 und 420 trifft auf ein umfangreiches SPNV-Angebot (30-Minuten-Takt bis/ab Halle). Des Weiteren ergeben sich neben Bahn-Bus- auch Bus-Bus-Verknüpfungen, etwa zwischen den Linien 410, 420 und Linie 700 (von/nach Querfurt). Insofern hat der Verknüpfungspunkt am Bahnhof Eisleben eine Mehrfachfunktion im ÖPNV.



Darüber hinaus bestehen lediglich zweistündlich funktionierende Umsteigebeziehungen, da das ÖSPV-Fahrtenangebot sowie in Hettstedt auch das SPNV-Angebot auf ein zweistündliches Grundangebot ausgerichtet ist.

Die Verknüpfungen in Röblingen am See tangieren den Landkreis nur peripher und sind auf Schraplau/ Querfurt ausgerichtet. Die entsprechende Verbindung zwischen Röblingen und Querfurt (Linie 705) ist inzwischen nicht mehr Bestandteil des Bahn-Bus-Landesnetzes (vgl. ÖPNV-Landesplan 2020-2030, Übersicht 6, S.87).

Über die in Tabelle 6 genannten Verknüpfungen hinaus wäre die Schnittstelle Wippra, Bahnhof zu erwähnen. Allerdings bestehen an Werktagen nur vereinzelte Verknüpfungen der TaktBus-Linie 460 mit der HVB-Linie 242 (in/aus Richtung Quedlinburg). Eine systematische Verknüpfung beider Linien findet dagegen am Wochenende (Sa, So) im Zweistudentakt statt.



### 3.3. Nachfrage im ÖPNV

#### 3.3.1. Nachfrage im SPNV

Im Landkreis Mansfeld-Südharz befinden sich 16 aktiv nutzbare Zugangsstellen. Die Station in Riestedt wird nicht mehr regelmäßig bedient.

Die Nachfrage für das Jahr 2019 ist in der nachstehenden Tabelle 7 dargestellt. In Summe aller Stationen im Landkreis Mansfeld-Südharz ergibt sich an einem Werktag eine Verkehrsnachfrage von im Schnitt rund 4.100 Ein- und Aussteiger pro Tag.

Tabelle 7: Nachfrage an Bahnstationen<sup>21</sup>

<b>Bahnstation</b>	<b>Ein- und Aussteiger Montag - Freitag</b>	<b>Ein- und Aussteiger Samstag und Sonntag</b>
Stadt Sangerhausen	1.600	1.200
Lutherstadt Eisleben	1.000	500
Röblingen am See	400	175
Sandersleben (Anhalt)	250	250
Berga-Kelbra	175	125
Wansleben am See	150	50
Hettstedt	125	100
Klostermansfeld	75	75
Roßla	75	35
Amsdorf	50	10
Wallhausen (Helme)	50	35
Wolferode	35	25
Bennungen	25	25
Blankenheim (Kr Sangerhausen)	25	15
Erdeborn	25	10
Oberröblingen (Helme)	25	25
Riestedt	0	0

Nachfragestärkster Bahnhof im Landkreis Mansfeld-Südharz ist Sangerhausen, gefolgt von Lutherstadt Eisleben. An beiden Bahnhöfen sind an Werktagen jeweils mindestens 1.000 Ein- und Aussteiger zu verzeichnen. Damit besitzt der Landkreis Mansfeld-Südharz zwei Bahnstationen, welche diesen Wert von 1.000 Ein- und Aussteiger erreichen.

<sup>21</sup> Quelle: NASA, Ein- und Aussteiger pro Tag (Jahr 2019).



An der Halle-Kasseler Bahn sind darüber hinaus Röblingen am See, Berga-Kelbra und Wansleben am See von Bedeutung. Hinzu kommt Sandersleben (Anhalt) im Norden des Landkreises. Die Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV belegen, dass an diesen Stationen bei weiterer Verbesserung der Bahn-Bus-Verknüpfungen Potential für eine Nachfragesteigerung grundsätzlich vorhanden ist.

Etliche kleinere Stationen weisen jedoch nur eine geringe Nachfrage von höchstens 50 Ein- und Aussteigern je Werktag auf. Hier besteht noch Potential, zumal an einigen dieser Stationen in den zurückliegenden Jahren Sanierungsmaßnahmen stattgefunden haben.

Die Bahnhöfe Klostermansfeld und Hettstedt haben nur eine geringe Bedeutung. Sie werden in jeder Richtung nur zweistündlich bedient (RE 10). Hettstedt beispielsweise ist lediglich die siebtwichtigste Station im Landkreis. Der Grundtakt von 120 Minuten hemmt die Nachfrage an den Stationen auf dieser Strecke erheblich. Unter diesen Umständen ist es schwierig, weitere Stationen zu reaktivieren (Beispiel Helbra) sowie Schnittstellen mit Verknüpfungsfunktionen einzurichten.

### **3.3.2. Nachfrage im ÖSPV im Überblick**

Für den Zeitraum 16.1. bis 17.2.2023 liegen Verkehrszählungen der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH vor. Dieser Zeitraum ist nach den Corona-bedingten Ausfällen der Jahre 2020 bis 2022 als Übergangszeitraum zu sehen. Seit dem 8. Dezember 2022 gab es keine Maskenpflicht in Bussen und Bahnen des Landes Sachsen-Anhalt mehr. Die letzten rechtlichen Corona-Schutzmaßnahmen der Bundesregierung, wie das Tragen von FFP-2-Masken in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen, liefen zum 7. April 2023 aus.

Nachstehende Tabelle 8 enthält eine Übersicht der nach Verkehrsmitteln zusammengefassten Ergebnisse der Verkehrszählung. Detaillierte, linienbezogene Daten sind der Tabelle 4 (Anlage 1) zu entnehmen.

Tabelle 8: Übersicht der Ergebnisse der Verkehrszählung Januar 2023

Verkehr	Linien/ Verkehrsräume	Fahrgäste Montag- Freitag (Schultage)	Fahrgäste Montag- Freitag (Ferien)	Fahrgäste Samstag	Fahrgäste Sonntag (Ferien)	Jahres- prognose 2023
Bahn-Bus- Landesnetz	Kategorie PlusBus	1.900	1.200	400	300	<b>487.000</b>
Bahn-Bus- Landesnetz	Kategorie TaktBus	500	300	200	100	<b>123.000</b>
Regionalverkehr	Ergänzungsnetz (Kreisgebiet)	6.900	1.100	100	0	<b>1.390.000</b>
Stadtverkehr	Stadt Sangerhausen	1.800	2.300	300	200	<b>522.000</b>
Stadtverkehr	Lutherstadt Eisleben	1.200	700	100	0	<b>271.000</b>
Stadtverkehr	Stadt Hettstedt	400	400	0	0	<b>97.000</b>
<b>Regionalverkehre</b>	<b>Summe</b>	<b>9.300</b>	<b>2.600</b>	<b>700</b>	<b>400</b>	<b>2.000.000</b>
<b>Stadtverkehre</b>	<b>Summe</b>	<b>3.400</b>	<b>3.400</b>	<b>400</b>	<b>200</b>	<b>890.000</b>
<b>ÖSPV</b>	<b>Gesamt</b>	<b>12.700</b>	<b>6.000</b>	<b>1.100</b>	<b>600</b>	<b>2.890.000</b>

Auf den VGS-Linien im Landkreis Mansfeld-Südharz wurden zu Beginn des Jahres 2023 rund 13.000 Fahrgäste pro Tag an Schultagen, rund 6.000 Fahrgäste pro Tag an Ferientagen und 1.000 bzw. 600 Fahrgäste pro Tag an Wochenenden befördert. Hochgerechnet auf das Jahr 2023 lassen diese Tageswerte rund 2,9 Mio. Fahrgäste pro Jahr erwarten.

### 3.3.3. Nachfrage insgesamt

An Schultagen entfällt gut 73 % auf den Regionalverkehr und 27 % auf die Stadtverkehre. An Ferientagen zeigt sich ein umgekehrtes Bild, hier ist die Nachfrage im Stadtverkehr größer als im Regionalverkehr.

An Ferientagen ist das Fahrtenangebot im Regionalverkehr deutlich eingeschränkt, währenddessen die Fahrpläne der Stadtverkehre an Schul- und Ferientagen (von wenigen Ausnahmen abgesehen) fast identisch sind, so dass es in den Städten Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt zu entsprechenden Verlagerungen auf die Stadtverkehrslinien kommt.



### 3.3.4. Nachfrage nach Kategorien

Weitergehende Auswertungen betreffen folgende Kategorien:

- Netz der landesbedeutsamen Buslinien (Kategorien PlusBus bzw. TaktBus)
- Ergänzungsnetz (sonstige Linien im Kreisgebiet)
- Stadtverkehre Sangerhausen, Eisleben, Hettstedt

Im Netz der landesbedeutsamen Buslinien zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen Linien der Kategorien PlusBus und TaktBus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass PlusBus-Linien an Werktagen im 60-Minuten-Takt, TaktBus-Linien hingegen im 120-Minuten-Takt verkehren. An Wochenenden ist das Angebot in beiden Produktgruppen vergleichbar. Hier ist der Zweistundentakt die Regel.

Auf den **PlusBus-Linien** (insbesondere Linien 410 und 420, mit Einschränkung: Linie 700) werden an Schultagen in Summe fast 2.000 Fahrgäste befördert, an Ferientagen sind es immerhin noch rund 1.100 und an Wochenenden rund 300 bis 400 Fahrgäste pro Tag. Der Anteil der PlusBus-Linien an der Gesamtnachfrage im Regionalverkehr fällt für die einzelnen Verkehrstage sehr unterschiedlich aus und beträgt im Einzelnen:

- 21 % an Schultagen (jeder fünfte Fahrgast)
- 47 % an Ferientagen (fast jeder zweite Fahrgast)
- 59 % an Sonnabenden
- 72 % an Sonntagen

Die Nachfrage an Ferientagen wird nachweisbar zur Hälfte und an Wochenenden zu 60 Prozent und mehr durch die PlusBus-Linien getragen.

Die Jahresnachfrage auf den PlusBus-Linien kann auf dieser Basis auf rund 0,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr taxiert werden.

Die **TaktBus-Linien** 450 und 460 verzeichnen dagegen eine deutlich geringere Nachfrage als die PlusBus-Linien (etwa im Verhältnis 1:4). An Wochenenden, insbesondere an Samstagen ist der Unterschied zu den PlusBus-Linien jedoch geringer.



Das **Ergänzungsnetz**, welches alle sonstigen Regionalbuslinien umfasst, dient in erster Linie der Schülerbeförderung, was daran deutlich wird, dass sich die Nachfrage zwischen einem Schultag und einem Ferientag um den Faktor 6 unterscheidet.

Da ein entsprechendes Angebot nicht vorgehalten wird, gibt es an den Wochenenden auch keine nennenswerte Nachfrage.

Unter den **Stadtverkehren** im Landkreis Mansfeld-Südharz weist der **Stadtverkehr Sangerhausen** die größte Nachfrage auf. Werktags werden täglich rund 2.000 Fahrgäste befördert, an Ferientagen sogar etwas mehr als an Schultagen. Am Wochenende ist eine Nachfrage von 200 bis 300 Fahrgästen pro Tag zu verzeichnen. In der Jahreshochrechnung ergeben sich auf dieser Grundlage rund 0,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Maßgeblich für die vergleichsweise gute Nachfrage im Stadtverkehr ist die zentrale Bedienung der Altstadt mit der Rendezvoushaltestelle am Markt.

Im **Stadtverkehr Eisleben** werden an Werktagen rund 1.000 Fahrgäste befördert, 1.200 an Schultagen und 700 an Ferientagen. Sonnabends ist die Nachfrage sehr gering. In der Jahreshochrechnung führt dies zu rund 0,27 Mio. Fahrgästen pro Jahr.

Im **Stadtverkehr Hettstedt** sind an Werktagen rund 400 Fahrgäste zu verzeichnen. Sonnabends liegt die Nachfrage bei lediglich 20 Fahrgästen pro Tag, was allenfalls eine Rufbusbedienung rechtfertigt. In der Jahreshochrechnung werden immerhin rund 100.000 Fahrgästen pro Jahr erreicht, was bezogen auf die Größe der Kleinstadt (Kernstadt: 12.700 Einwohner) einen eigenständigen Stadtverkehr als noch angemessen erscheinen lässt.

### 3.3.5. Linienbezogene Nachfrage im ÖSPV

Die Ergebnisse der Verkehrszählung für alle Buslinien sind in der Tabelle 4 (Anlage 1) zusammengestellt. Hierbei erfolgt auch eine Gegenüberstellung mit den für das Jahr 2023 erfassten Fahrplankilometern (Plankilometern) auf den Linien der



Verkehrsgesellschaft Südharz mbH. Diese Gegenüberstellung dient dazu, das Verhältnis von Angebot und Nachfrage besser einschätzen zu können.

Nach Hochrechnung der Zählergebnisse vom Jahresanfang 2023 auf das gesamte Jahr zeigen sich folgende Bewertungsergebnisse:

Die wichtigsten Linien mit jeweils mehr als 200.000 Fahrgästen pro Jahr sind die **PlusBus-Linien 410 und 420 sowie die Stadtbuslinien 41, 42 (beide Stadtverkehr Sangerhausen) bzw. 46 (Stadtverkehr Eisleben)**. Alle diese Linien haben mindestens einen Grundtakt von (werktags) 60 Minuten sowie Taktverkehre auch an Wochenenden (Ausnahme: Linie 46 nur Sa).

Im Segment 100.000 bis 200.000 Fahrgäste pro Jahr sind nur die Linien 421, 453, 474 zu finden, welche in erster Linie Schülerverkehre binden.

Auch im Bereich 50.000 bis 100.000 Fahrgäste pro Jahr sind nur neun Linien vertreten (Linien 426, 431, 433, 460, 462, 470, 471, 480, 48).

Im untersten Bereich, kleiner 15.000 Fahrgäste pro Jahr, welcher von der Nachfrage her in den Rufbusbereich einzuordnen wäre, befinden sich folgende Regionalverkehrslinien: 412, 422, 427, 435, 452. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere auf den Linien 422, 427, 435 nur einige wenige Fahrten erfolgen, die allesamt dem Schülerverkehr dienen.

### 3.3.6. Angebot und Nachfrage im ÖSPV

Auffällig sind große, zum Teil sehr große Unterschiede im Verhältnis von Angebot (Fahrplankilometer) und Nachfrage (Linienbeförderungsfälle). Über eine Verhältniskennziffer Fahrgäste/ Fahrplankilometer kann die Nachfrageeffizienz der Linien analysiert werden:

Einen Wert von  $> 1,0$  weisen auf:

- Regionalverkehrslinien 413, 421, 434, 454, die speziell (zum Teil ausschließlich) auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind
- Stadtverkehrslinien 41, 42, 43 (Sangerhausen), 46, 47 (Eisleben)



Die in dieser Kategorie vertretenen Linien umfassen in Summe knapp 0,5 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr und generieren eine Nachfrage von knapp 1,0 Mio. Linienbeförderungsfällen pro Jahr.

In die Kategorie 0,5 bis 1,0 fallen:

- PlusBus-Linien 410, 420 aus dem Bahn-Bus-Landesnetz
- außerdem die Linien 414, 433 im Altkreis Mansfelder Land
- Linien 453, 462, 472, 474, 475, 480 im Altkreis Sangerhausen
- Linie 48 (Stadtverkehr Hettstedt)

Es fällt auf, dass die Linien im Altkreis Sangerhausen im Vergleich mit dem Altkreis Mansfelder Land in dieser höheren Kategorie zahlenmäßig stärker vertreten sind.

Diese Linien umfassen in Summe knapp 1,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr und führen zu einer Nachfrage von knapp 1,2 Mio. Linienbeförderungsfällen pro Jahr.

In die Kategorie 0,3 bis 0,4 fallen die meisten Linien im Landkreis Mansfeld-Südharz:

- TaktBus-Linie 460 im Bahn-Bus-Landesnetz
- außerdem Linien 411, 412, 423, 424, 425, 426, 430, 431, 432, 441 im Altkreis Mansfelder Land
- Linien 451, 461, 470, 471, im Altkreis Sangerhausen
- Linien 44, 45 (Stadtverkehr Eisleben)

Im Vergleich mit dem Altkreis Sangerhausen entfallen die meisten Linien auf den Altkreis Mansfelder Land. Hier besteht das größere strukturelle Problem, insbesondere im Ergänzungsnetz.

Die aufgeführten Linien umfassen in Summe rund 2,0 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr und führen zu einer Nachfrage von lediglich 0,66 Mio. Linienbeförderungsfällen pro Jahr.

Zum Abschluss soll die unterste Kategorie (0,1 bzw. 0,2) analysiert werden. Hierzu gehören:

- Linie 450, TaktBus-Linie im Bahn-Bus-Landesnetz (!)



- Linien 422, 427, 435, 440 im Altkreis Mansfelder Land
- Linien 452, 473, im Altkreis Sangerhausen

Neben den Linien 422, 435, 427 gehört die Linie 440 Eisleben – Halle sowie die ServiceBus-Linie 452 Roßla zu den Linien mit dem ungünstigsten Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage. In diesen Fällen ist zu empfehlen, Linienkonzept und Fahrpläne zu überprüfen.

Gleiches gilt für die TaktBus-Linie 450. Aufgrund der vergleichsweise geringen Nachfrage, sollten Ansatzpunkte im Hinblick auf eine etwaige spätere Evaluierung geprüft werden:

- Linienumweg und Zeitverlust zwischen Tilleda, Roßla und Kelbra
- Linienwegalternative über Wallhausen/ Brücken anstatt Martinsrieth/Riethnordhausen
- Parallelfahrten Linien 450/ 453, z. T. auch 452



### **3.4. Fahrzeuge**

In den aktuellen Fahrzeuglisten im VGS-Verkehrsgebiet (Betriebsstandorte Sangerhausen und Hettstedt) sind gegenwärtig 107 Fahrzeuge aufgelistet, darunter 11 Kleinbusse.

Alle Fahrzeuge wurden inzwischen mit neuen Fahrscheindruckern, Entwertern und automatischen Haltestellenansagen ausgerüstet.

Fast alle Busse sind Niederflurfahrzeuge, so dass sich deren Anteil auf ca. 97 % beläuft. Der Vergleichswert der Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt lag 2022 bei 95%.<sup>22</sup>

Sowohl die Niederflurbusse, als auch die für den ServiceBus eingesetzten Kleinbusse, verfügen serienmäßig über eine Rampe.

Das Durchschnittsalter der VGS-Fahrzeuge beträgt ca. 6,1 Jahre und liegt damit gut 1 Jahr unter dem Durchschnittsalter der Busse in den Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt (7,1 Jahre zum Zeitpunkt Sommer 2022).

Diese Auswertungen belegen, dass die VGS-Fahrzeugflotte im landesweiten Vergleich des Landes Sachsen-Anhalt überdurchschnittlich gut abschneidet.

### **3.5. Tarif, Vertrieb und Marketing**

#### **3.5.1. Verkaufs- und Servicestellen**

Eine Liste von Verkaufs- und Servicestellen enthält Anlage 1, Tabelle 5.

Die Möglichkeiten, in Agenturen bzw. Servicestellen Fahrscheine kaufen zu können, sind regional sehr unterschiedlich zu bewerten. Während in den Städten Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt mehrere Verkaufsstellen existieren, gibt es in anderen Gemeinden keine entsprechenden Verkaufsstellen. Das betrifft u. a. die Grundzentren Allstedt, Gerbstedt, Roßla, Rottleberode und Röblingen am See.

---

<sup>22</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV Ost): Entwicklung der Fahrzeugflotten der ÖPNV-Unternehmen im Land Sachsen-Anhalt – eine Untersuchung im Auftrag des VDV Ost im Sommer 2022“



### 3.5.2. Fahrgastinformation an Haltestellen (DFI-Systeme)

Neben der Information über Haltestellenaushänge verfügen einige Haltestellen über dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI). Meist liegen sie im Bediengebiet von Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes. Die Datenversorgung erfolgt über die INSA-Auskunftssysteme des Landes Sachsen-Anhalt. Eine Liste der Regio-DFI-Standorte befindet sich im Tabellenanhang (Anlage 1, Tabelle 6).

Tabelle 9: Haltestellen mit DFI-System<sup>23</sup>

Stationsname	Ortschaft/Ortsteil	Gemeinde	DFI - Fahrtzielanzeiger	DFI - Sprachausgabe
Benndorf (Mansfelder Land), Bahnhof Klostermansfeld (Bus)	Benndorf	Benndorf	x	x
Berga-Kelbra (Kyff.), Bahnhof (Bus)	Berga	Berga	x	x
Großörner, Mansfelder Str.	Großörner	Mansfeld	x	x
Harkerode	Harkerode	Arnstein	x	x
Hergisdorf	Hergisdorf	Hergisdorf	x	
Hettstedt, Bahnhof (Bus)	Hettstedt	Hettstedt	x	x
Leimbach (Mansfeld), Sonne	Mansfeld	Mansfeld	x	x
Lu. Eisleben, Bahnhof (Bus)	Lutherstadt Eisleben	Lutherstadt Eisleben	x	x
Mansfeld (Südharz), Oberstadt	Mansfeld	Mansfeld	x	x
Rottleberode, Chausseehaus	Rottleberode	Südharz	x	x
Sandersleben (Anhalt), Bahnhof (Bus)	Sandersleben	Arnstein	x	x
Stolberg (Harz), Bahnhof (Bus)	Stolberg (Harz)	Südharz	x	x
Volkstedt				
Wippra, Bahnhof (Bus)	Wippra	Sangerhausen	x	x

<sup>23</sup> VGS, Haltestellenausstattung



### **3.6. Barrierefreiheit im ÖPNV**

#### **3.6.1. Barrierefreiheit SPNV**

Wesentliche Aussagen zur Barrierefreiheit enthält der ÖPNV-Landesplan 2020-2030 u. a. in Kapitel 6.2.3 Barrierefreie Nutzung des ÖPNV mit der Leitlinie 8 „ÖPNV für alle Fahrgastgruppen“.

Auf dem Gebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz an der Bahnstrecke Halle – Sangerhausen – Kassel wurden innerhalb des Landesprojekts „Bahnhofsprogramm Sachsen-Anhalt“ folgende Investitionen getätigt:

- Wansleben am See: Erneuerung Außenbahnsteige, Ausstattung und Zugänge (2014)
- Amsdorf: Erneuerung der beiden Außenbahnsteige und der Ausstattung (2013/14)
- Erdeborn: Erneuerung der Bahnsteige, Ausstattung und Zugänge (bis 2023)
- Wolferode: Erneuerung der Bahnsteige im Einfachausbau (2015)
- Sangerhausen: Erneuerung Hausbahnsteig und Mittelbahnsteige, Neubau Aufzüge (2015/2016)
- Wallhausen: Erneuerung der beiden Außenbahnsteige inklusive Ausstattung (2009-2012)
- Bennungen: Erneuerung der Bahnsteige im Einfachausbau, Verlängerung der Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 155m (2015 – 2018)
- Roßla: Bahnsteig 1: Verlängerung auf 155m und Erneuerung der Bahnsteigoberfläche (2015)

Weitere Maßnahmen sind in Lutherstadt Eisleben und Berga-Kelbra geplant.

#### **3.6.2. Barrierefreiheit ÖSPV-Haltestellen – aktueller Sachstand**

Eine Liste mit barrierefrei bzw. teilbarrierefrei ausgebauten Haltestellen enthält Anlage 1, Tabelle 7.

Die Verantwortung für die Zugänglichkeit der Haltestellen aus dem umgebenden Gebiet heraus sowie den Übergang der Haltestellen zum Bus obliegt den Gemeinden bzw. Kommunen. Die Verantwortung für die Bereitstellung von barrierearmen Fahrzeugen hingegen liegt beim Verkehrsunternehmen.



Aufgeführt sind Bushaltestellen, die mit Sonderbord (mit und ohne Spurführung) ausgestattet sind, welche eine Mindesthöhe von 16 cm aufweisen.

Unter diesen Kriterien sind aktuell 129 Haltestellen im Kreisgebiet aufgelistet. 64% dieser Haltestellen sind mit Sonderbordsteinen mit Spurführung ausgestattet, welche den Bussen die An- und Abfahrt der Haltestelle erleichtern.

Darüber hinaus enthält die Haltestellenliste Angaben zur Ausstattung mit taktilen/visuellen Leitsystemen im Haltestellenbereich. Zu unterscheiden sind taktile/visuelle Bodenindikatoren im Einstiegsbereich sowie als Leitstreifen.

Zwei Drittel der aufgelisteten Haltestellen sind mit taktilen/visuellen Bodenindikatoren im Einstiegsbereich versehen, ca. 17% der Haltestellen enthalten darüber hinaus taktile/visuelle Bodenindikatoren als Leitstreifen.

Die komfortabelste Stufe der barrierefreien Ausstattung (Hochborde mit Spurführung i. V. m. taktilen/visuellen Bodenindikatoren im Einstiegsbereich sowie versehen mit Leitstreifen längs zum Hochbord) ist nur an 22 der 129 aufgelisteten Haltestellen realisiert worden. Hervorzuheben ist, dass sich 8 der 22 Haltestellen im Gemeindegebiet Arnstein befinden. 5 weitere Haltestellen liegen im Stadtgebiet von Sangerhausen (inkl. Wippra, Bahnhof, Umbau 2012). Unter den großen Haltestellen befinden sich die Busbahnhöfe in Eisleben und Hettstedt.



## **4. Zustandsbewertung Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität**

### **4.1. Qualität der Verkehrserschließung**

#### **4.1.1. Erschließungsqualität - Haltestellendichte**

Auswertungen zur Erschließungsqualität enthält die Karte 12 im Kartenteil (Anlage 2) sowie Tabelle 8 im Tabellenanhang (Anlage 1). Hier erfolgte eine Auswertung nach:

- ÖV-Haltestellen je km<sup>2</sup>
- ÖV-Haltestellen je 1.000 Ew.

Deutschlandweite Durchschnittswerte für die Erschließungsqualität enthält die Analyse „Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr“ des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung für Bauwesen und Raumordnung (BBSR)<sup>24</sup>. Die Haltestellendichte in kleineren Städten und Gemeinden beträgt im Deutschlandschnitt 0,6 Haltestellen je km<sup>2</sup>. Für kleinere Mittelstädte liegt der Wert bei ca. 1,0 Haltestellen je km<sup>2</sup>. Landgemeinden haben im Schnitt deutlich unter 0,5 Haltestellen je km<sup>2</sup>.

Die Bewertung der Erschließungsqualität ergibt auf Basis dieser Auswertungen folgendes Bild:

#### **Kernstädte Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt**

- Hettstedt (größere Kleinstadt): > 2,0
- Sangerhausen, Eisleben (beides Mittelstädte): > 1,5 und < 2,0

In Hettstedt besteht ein vergleichsweise dichtes Haltestellennetz in Bezug auf die Fläche der Gemarkung Hettstedt. Dieser Befund gilt insbesondere im Vergleich mit den größeren Städten Sangerhausen und Eisleben.

#### **Orte mit weniger als 200 Einwohnern**

Nach den Regelwerken der Nahverkehrsplanung müssen Orte/Siedlungen kleiner 200 Einwohner nicht unbedingt erschlossen werden. Alle ausgewiesenen Orte mit bis zu 200 Einwohnern im Landkreis Mansfeld-Südharz sind jedoch an das Busnetz angeschlossen. Mit mindestens einer Haltestelle je Ort ist die Daseinsvorsorge bis in

---

<sup>24</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung für Bauwesen und Raumordnung (BBSR): Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr, 08/2018.



die kleinsten Dörfer hinein gewährleistet. Dies kann als Qualitätsmerkmal des ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz gewertet werden.

Unter Beachtung der Gegebenheiten (langgezogene Orte, Feinerschließung, Stichfahrten, Schülerbeförderung usw.) wäre in folgenden Orten zu prüfen, inwieweit vorhandene Haltestellen reduziert werden können (in Klammer: Gemeinde):

- Dietersdorf (Südharz) 5 Haltestellen!
- Drebsdorf (Südharz)
- Friedeburgerhütte (Gerbstedt)
- Ritzgerode (Mansfeld)
- Ulzigerode (Arnstein)
- Wolfsberg (Sangerhausen)

### **Orte mit 200 bis 500 Einwohnern**

Im Regelfall reicht auch in Orten dieser Größe eine Haltestelle je Ort. Unter Beachtung der Gegebenheiten (langgezogene Orte, extern gelegene Siedlungen, Feinerschließung, Stichfahrten, Schülerbeförderung usw.) kann es aber auch das Erfordernis geben, mehr als eine Haltestelle vorzuhalten.

Prüfbedarf besteht u. a. in folgenden Orten (in Klammer: Gemeinde):

- Alterode (Arnstein)
- Bräunrode (Arnstein)
- Braunschwende (Mansfeld)
- Freist (Gerbstedt)
- Friedeburg (Gerbstedt)
- Friesdorf (Mansfeld)
- Grillenberg (Sangerhausen)
- Großleinungen (Sangerhausen)
- Hainrode (Südharz)
- Ihlewitz (Gerbstedt)
- Möllendorf (Mansfeld)
- Questenberg (Südharz)
- Wickerode (Südharz)



Aus der Auflistung von Orten < 500 Einwohner geht hervor, dass es sich schwerpunktmäßig um Ortsteile der Gemeinden Arnstein, Gerbstedt, Mansfeld, Sangerhausen, Südharz handelt.

### **Orte mit mehr als 500 Einwohnern**

Einige Orte (Orte > 500 Einwohner) weisen eine geringere Anzahl an Haltestellen auf als es zunächst empfehlenswert erscheint. Unter Anwendung beider raumstruktureller Bewertungskriterien (Anzahl Haltestellen je km<sup>2</sup> sowie Anzahl Haltestellen je 1.000 Einwohner) sowie zuzüglich der Luftlinienentfernung der entsprechenden Haltestelleneinzugsbereiche ergibt sich jedoch eine differenzierte Einschätzung:

- **Helbra** (1,3 Haltestellen je 1.000 Einwohner, jedoch 0,54 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit in Bezug auf die Ortsfläche **ausreichend erschlossen**
- **Klostermansfeld** (1,3 Haltestellen je 1.000 Einwohner, 0,34 Haltestellen je km<sup>2</sup>) Unter Beachtung der Tatsache, dass sich der Bahnhof Klostermansfeld auf der Fläche der Gemarkung Benndorf befindet kann der Ort als **ausreichend erschlossen** angesehen werden.
- **Benndorf** (1,5 Haltestellen je 1.000 Einwohner, jedoch 0,52 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit in Bezug auf die Ortsfläche **ausreichend erschlossen**
- **Edersleben** (1,0 Haltestellen je 1.000 Einwohner, 0,11 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit sowohl in Bezug auf die Einwohnerzahl als auch auf Ortsfläche nicht ausreichend erschlossen. Der Haltestelleneinzugsbereich mit einem Radius von 600 m überstreicht jedoch den gesamten Ort, so dass eine **ausreichende Erschließung** gewährleistet ist.
- **Walbeck** (1,2 Haltestellen je 1.000 Einwohner, 0,11 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit sowohl in Bezug auf die Einwohnerzahl als auch auf Ortsfläche nicht ausreichend erschlossen. Der Haltestelleneinzugsbereich mit einem Radius von 600 m überstreicht jedoch den gesamten Ort, so dass eine **ausreichende Erschließung** gewährleistet ist.
- **Brücken (Helme)** (1,3 Haltestellen je 1.000 Einwohner, 0,09 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit sowohl in Bezug auf die Einwohnerzahl als auch auf Ortsfläche nicht ausreichend erschlossen. Der



Haltestelleneinzugsbereich mit einem Radius von 600 m überstreicht jedoch den gesamten Ort, so dass eine **ausreichende Erschließung** gewährleistet ist.

- **Allstedt** (1,4 Haltestellen je 1.000 Einwohner, 0,11 Haltestellen je km<sup>2</sup>) und damit sowohl in Bezug auf die Einwohnerzahl als auch auf Ortsfläche **nicht ausreichend erschlossen**. Für Allstedt wäre u. U. eine weitere Haltestelle in Erwägung zu ziehen (**Prüfauftrag**).

Edersleben, Walbeck und Brücken (Helme) sind die größten Orte im Landkreis, welche jeweils nur eine Haltestelle aufweisen. Der geforderte Haltestelleneinzugsbereich von jeweils 600 m Radius überstreicht jedoch in allen Fällen die Siedlungsbereiche dieser Orte. Ähnliches trifft auch auf Wolferstedt und Bischofrode zu.

#### **4.1.2. Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche**

Eine grafische Darstellung der Haltestellen und Haltestelleneinzugsbereiche auf der Kartenbasis der Nutzungsdichte (vgl. Kapitel 4.2.1) enthält die Anlage 2, Karte 12.

Dabei sind - je nach Nutzungsdichte - Einzugsbereiche von Haltestellen mit unterschiedlichen Radien berücksichtigt worden. Diese basieren auf den Empfehlungen der VDV-Vorschrift "Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV" <sup>25</sup>.

Erkenntnisse zu nicht oder nur schwach abgedeckten Siedlungsbereichen (unter Berücksichtigung von Schwierigkeiten der Erschließung im Einzelfall) ergeben sich für folgende Orte:

- Allstedt (Gebiet westlich/ unterhalb des Schlosses)
- Benndorf/ Helbra (Siedlungsbereiche im Westen, bahnseitig gelegen, im Bereich des ehemaligen Haltepunkts)
- Bischofrode (westl. Ortsbereiche)
- Wippra (westliche Ortsbereiche, Problem: Erreichbarkeit/ Wendemöglichkeit)

---

<sup>25</sup> VDV-Schrift 4, 01/2019: „Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV (Kap.3.1 Abb. 5)



Umgekehrt lassen sich Bereiche identifizieren, welche in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte und geringer Einwohnerdichte ein sehr dichtes Haltestellennetz erkennen lassen. Die Erkenntnisse decken sich im Wesentlichen mit den im vorigen Kapitel getroffenen Einschätzungen. Betroffen sind u. a.:

- Gerbstedt, östliche, südöstliche, südliche Gemeindebereiche ...bis einschl. Polleben
- Mansfeld, westliche Gemeindebereiche (nördlich Wippra)
- Südharz/Sangerhausen (um Dietersdorf, Wolfsberg)
- Teile der Gemeinde Arnstein (westl. Dörfer, Quenstedt, Sandersleben)

## **4.2. Qualität des Verkehrsangebots**

### **4.2.1. Angebotsdichte – Abfahrten je 1.000 Einwohner**

Ein weiteres Kriterium zur Bewertung des Verkehrsangebots ist die Angebotsdichte – Abfahrten je 1.000 Einwohner. Dazu gibt es eine Karte im Kartenteil. (Karte 13, Anlage 2). Nach diesem Kriterium können Orte mit einem hohen, überdurchschnittlichen sowie einem unterdurchschnittlichen Fahrplanangebot gemessen an der jeweiligen Ortsgröße identifiziert werden. Dies kann als Indikator für Einsparungspotentiale einerseits sowie zusätzliche Bedarfe andererseits gewertet werden.

Grundsätzlich kann unterschieden werden in:

- Orte mit einem hohen, überdurchschnittlichen Fahrplanangebot
- Orte mit einem unterdurchschnittlichen Fahrplanangebot

#### **Orte mit einem hohen, überdurchschnittlichen Fahrplanangebot:**

Insgesamt 17 Orte, welche allesamt jeweils weniger als 500 Einwohner haben (Ausnahme von Quenstedt), weisen ein sehr hohes, überdurchschnittliches Bedienungsangebot im Verhältnis zu ihrer jeweiligen Ortsgröße auf.

Dazu gehören:

- Drebsdorf, Dietersdorf, Wolfsberg, Questenberg, Hainrode (Raum Südharz/Sangerhausen)
- Ihlewitz, Friedeburgerhütte, Zabenstedt in der Gemeinde Gerbstedt
- Alterode, Bräunrode, Greifenhagen, Harkerode, Quenstedt, Ulzigerode in der Gemeinde Arnstein



- Friesdorf (Mansfeld)
- Ritterode (Hettstedt)
- Katharinenrieth (Gemeinde Allstedt)

Zu den größeren Orten (> 2.000 Einwohner), welche mehr als 150 Abfahrten je 1.000 Einwohner aufweisen und damit ein überdurchschnittliches ÖV-Angebot, gehören

- Mansfeld (inkl. Leimbach)
- Roßla

### **Orte mit einem unterdurchschnittlichen Fahrplanangebot**

Im umgekehrten Fall gibt es auch Orte mit einer unterdurchschnittlichen bzw. auch defizitären Angebotsdichte (< 50 Abfahrten je 1.000 Einwohner). Dazu gehören unter den größeren Orten (> 2.000 Einwohner):

- Allstedt

In der Kategorie Orte > 500 bis 2.000 Einwohner ist eine unterdurchschnittliche Angebotsdichte für folgende Orte nachweisbar:

- Brücken (Helme)
- Edersleben
- Stedten, Wansleben am See im Seegebiet Mansfelder Land

### **4.2.2. Bedienungs- und Verbindungsqualität**

Die Verbindungs- und Bedienungsqualität der einzelnen Ortschaften im Landkreis Mansfeld-Südharz lässt sich anhand der Erreichbarkeit zentraler Orte einschätzen. Historisch bedingt sind alle Linien auf die heutigen bzw. ehemaligen Kreisstädte Eisleben (Mittelzentrum), Hettstedt (Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums), Sangerhausen (Mittelzentrum) ausgerichtet. Diese drei Städte werden im Folgenden Kreishauptorte genannt.

Hinzu kommt Aschersleben (Mittelzentrum), zwar außerhalb des Landkreises gelegen, jedoch Start- und Zielpunkt einiger Linien im Landkreis (VGS-410, KVG-147).



Die Erreichbarkeits- und Bedienungsqualität lassen sich anhand folgender Kriterien recht einfach evaluieren:

- Erreichbarkeit direkt oder mit (einmaligem) Umsteigen
- Bedienungsumfang (Anzahl der Fahrten pro Schultag)

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in Tabelle 9 im Tabellenanhang (Anlage 1) ausgewiesen.

Die Analyse zeigt folgende Befunde:

- Großrörner und Mansfeld haben aufgrund ihrer zentralen Lage Direktverbindungen in alle drei Kreishauptorte und damit im Vergleich mit allen anderen Orten im Landkreis ein quantitativ weit überdurchschnittliches Angebot. Infolge der Erschließung durch die Landesbuslinie VGS-420 besteht zudem auch ein qualitativ hochwertiges Angebot.
- Gemeinden im Raum Mansfelder Grund (Ahlsdorf, Benndorf, Helbra, Hergisdorf, Klostermansfeld, Wimmelburg) besitzen aufgrund der Direktverbindungen nach Hettstedt und Eisleben ein umfangreiches Verkehrsangebot mit mehr als 40 Fahrten pro Schultag in diese Orte. Die genannten Orte vereinen etwa 10 % der Bevölkerung des Landkreises auf sich.
- Orte in Stadtrandlage zu den Kreishauptorten verfügen aufgrund ihrer günstigen Lage über eine Vielzahl von Verbindungen. Dazu gehören, Riestedt (bei Sangerhausen), Siersleben und Volkstedt (zwischen Hettstedt und Eisleben), Walbeck (bei Hettstedt). Planerisch betrachtet können in diesen Fällen auch Einschränkungen vorgenommen werden. Nicht jede Linie bzw. nicht jede Fahrt muss zwangsläufig über die genannten Orte geführt werden. Dieser Sachverhalt wäre über einen Prüfauftrag näher zu beleuchten.

Im umgekehrten Fall gibt es auch Orte mit einem unterdurchschnittlichen bzw. auch defizitären Verkehrsangebot:

- Brücken (Helme) ist in der Kategorie > 500 Einwohner der größte Ort, welcher ein unterdurchschnittliches Verkehrsangebot in das zugehörige Mittelzentrum



Sangerhausen aufweist. Hinzu kommt, dass Brücken auch Gemeindehauptort der Gemeinde Brücken-Hackpfüffel ist. Ursächlich dafür ist die Festlegung, die TaktBus-Linie 450 nicht über Brücken, sondern über Martinsrieth zu führen. Allerdings gibt es einen Rufbus (Pendelbus), welcher Brücken (und weitere Orte) mit Sangerhausen verbindet.

- Acht weitere Orte in der Kategorie 200 bis 500 Einwohner sind mit weniger als 5 Direktverbindungen pro Tag auffällig. Für alle diese Orte könnte eine verstärkte Rufbuserschließung zielführend sein. Dazu gehören:
  - Augsdorf, Hübitz (Anbindung über VGS 433, 435 unstrukturiert)
  - Abberode, Braunschwende, Molmerswende (Lage im westl. Gemeindegebiet von Mansfeld, weitab von Zentren, ggf. bessere Anbindung über VGS-460 Richtung Wippra/Sangerhausen)
  - Möllendorf, Piskaborn (wenige Fahrten, ggf. stärkere Rufbuserschließung sinnvoll)
  - Ihlewitz (östlich Gerbstedt)

In einigen Ortschaften des Landkreises Mansfeld-Südharz ist für das Erreichen eines Kreishauptortes immer ein Umsteigen erforderlich. Einmaliges Umsteigen (unter der Voraussetzung abgestimmter Anschlüsse) ist kein Manko, sondern für peripher gelegene Orte oftmals eine Notwendigkeit, um die Erschließung überhaupt sicherstellen zu können.

Dazu gehören u. a.:

- Gemeinde Südharz (Breitungen, Questenberg, Wickerode) ...Umstieg in Roßla
- Gemeinde Mansfeld (Hermerode, Ritzgerode)
- Seengebiet Mansfelder Land (Hornburg)

Insgesamt ist zu konstatieren, dass von den o. g. wenigen Ausnahmen abgesehen fast alle Orte im Landkreis Mansfeld-Südharz Direktverbindungen in mindestens einen der drei Kreishauptorte Sangerhausen, Lutherstadt Eisleben bzw. Hettstedt besitzen. Der Grad der Abdeckungen über Direktverbindungen ist als sehr hoch einzuschätzen, was als Qualitätsmerkmal des Verkehrsangebots im Landkreis Mansfeld-Südharz gewertet werden kann.



### 4.3. Netzqualität

#### 4.3.1. Verbindungsqualität – Mittel und Oberzentren

Die Analyse der Verbindungsqualität stellt zunächst auf die Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte ab, nämlich:

- Oberzentrum Halle (Saale), ausgehend von den Mittel- und Grundzentren des Landkreises Mansfeld-Südharz
- Mittelzentren Eisleben und Sangerhausen, ausgehend von den Grundzentren des Landkreises Mansfeld-Südharz

Zur Bewertung der Netzqualität wird das Reisezeitverhältnis zwischen öffentlichem Verkehr (Bahn, Bus) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) herangezogen. Hierzu enthält die VDV-Vorschrift "Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV"<sup>26</sup> entsprechende Bewertungsempfehlungen. Dort werden Qualitätsstufen in Abhängigkeit des Reisezeitverhältnisses definiert. Die Auswertungen sind in der Abbildung 10 grafisch aufbereitet.

**Attraktive Reisezeiten** im Verhältnis zum MIV (gemäß Qualitätsstufe A) bietet der ÖPNV auf folgenden Relationen (mind. stündlich, wenn nicht anders vermerkt):

- Von/nach Halle (Saale) Hbf: Röblingen a. S., Eisleben, Sangerhausen
- Von/nach Eisleben: Röblingen a. S., Sangerhausen
- Von/nach Sangerhausen: Roßla, Hettstedt (RE 10 zweistündlich)

**Gute Reisezeiten** im Verhältnis zum MIV (gemäß Qualitätsstufe B) bietet der ÖPNV auf folgenden Relationen:

- Von/nach Halle (Saale) Hbf: Roßla
- Von/nach Eisleben: Roßla, Rottleberode
- Von/nach Sangerhausen: Helbra, Rottleberode

Es ist festzustellen, dass die West-Ost-Achse Rottleberode – Roßla – Sangerhausen – Eisleben – Röblingen am See – Halle (Saale) insgesamt gute/ sehr gute

---

<sup>26</sup> VDV-Schrift 4, 01/2019: „Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität“, Kap.5.1 Abb.17).



Reisezeitverhältnisse bietet. Das liegt auch daran, dass die parallel führende Autobahn A 38 etwas weiter von den Ortsschwerpunkten entfernt ist, was insbesondere für Eisleben und Röblingen am See sowie für Halle gilt.

Gute und sehr gute Reisezeitverhältnisse kommen ausnahmslos über den SPNV bzw. über die Kombination SPNV/Bus zustande.

**Ungünstige Reisezeitverhältnisse** nach Qualitätsstufe D, wo der ÖPNV im Vergleich zum MIV unattraktiv ist, sind auf folgenden Relationen zu konstatieren:

- Von/nach Halle (Saale) Hbf: Allstedt
- Von/nach Eisleben: Kelbra
- Von/nach Sangerhausen: Gerbstedt, Kelbra

**Das schlechteste Reisezeitverhältnis (Qualitätsstufe E) besteht zwischen Eisleben und Allstedt.** Dies ist dem Umstand geschuldet, dass Öffentliche Verkehrsverbindung zwischen Allstedt und Eisleben (wie auch von/nach Halle) über Sangerhausen führt und damit sehr umwegig und zeitintensiv ist.

Orte mit allgemeinen **Defiziten in den Reisezeitverhältnissen** bezüglich Halle, Eisleben und Sangerhausen sind **Allstedt**, gefolgt von **Kelbra und Gerbstedt**. Diese Grundzentren liegen eher an der Peripherie des Landkreises, etwas weiter entfernt von nächstgelegenen Bahnhöfen.

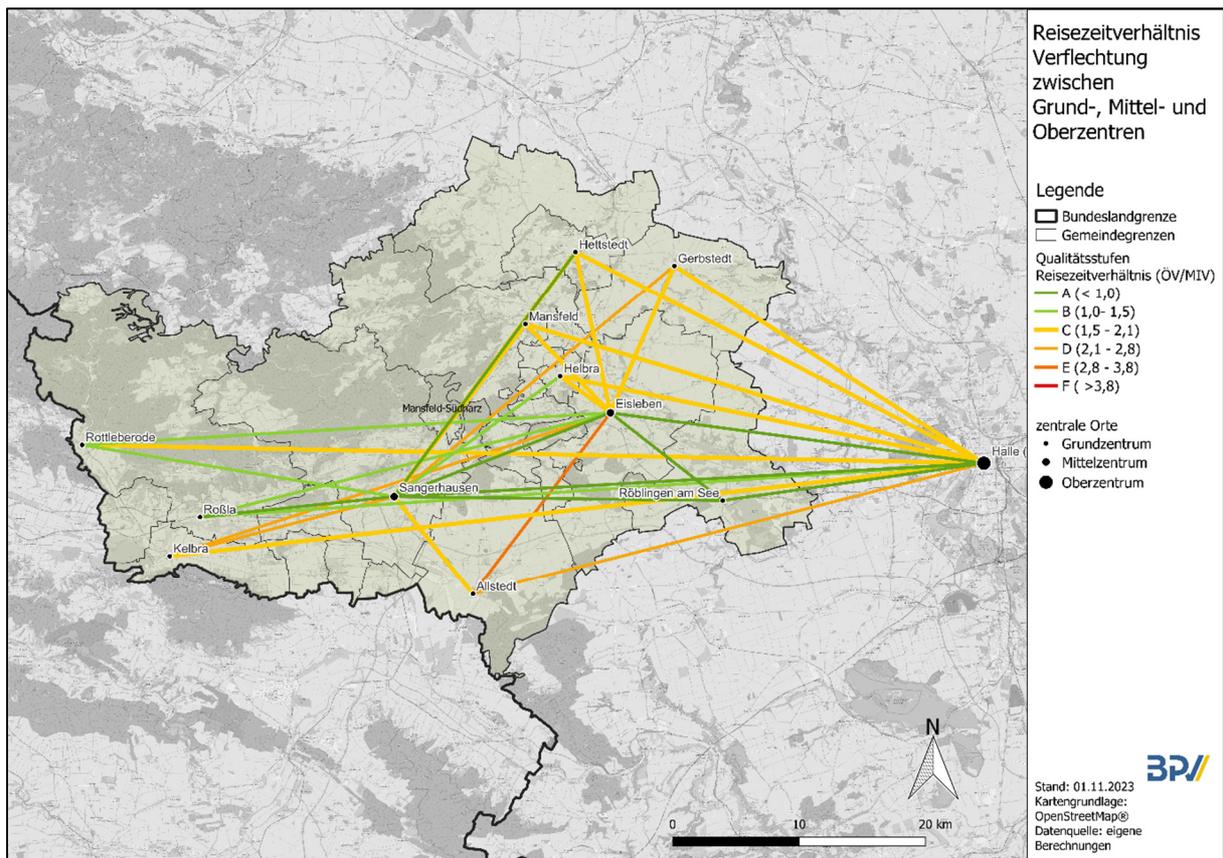


Abbildung 9: Reisezeitverhältnis, Verflechtung zwischen Grund-, Mittel-, und Oberzentren

#### 4.3.2. Verbindungsqualität – Hettstedt

Eine gesonderte Auswertung bezieht sich auf Hettstedt. Hettstedt ist zwar nicht als Mittelzentrum ausgewiesen, besitzt jedoch als Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums einen Sonderstatus. Zu berücksichtigen ist, dass Hettstedt in der Zeit zwischen 1952 und 1994 Kreissitz des gleichnamigen Landkreises war. Neben Eisleben und Sangerhausen ist Hettstedt einer der drei Hauptorte des Landkreises Mansfeld-Südharz.

Attraktive Reisezeiten im Verhältnis zum MIV (gemäß Qualitätsstufe A) bietet der ÖPNV auf der Relation von/nach Sangerhausen (RE10 zweistündlich). Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch die zwischen beiden Städten direkt verkehrende Linie VGS-426. Die Fahrtzeit dort beträgt zwischen Sangerhausen, Bahnhof und Hettstedt, Busbahnhof ca. 55 min. Damit liegt ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von ca. 2,4 vor. Ursächlich sind Umwegfahrten in Sangerhausen und Riestedt.



Ein gutes Reisezeitverhältnis von  $< 1,5$  besteht zwischen Hettstedt und Gerbstedt (Linie VGS-431). Umso wichtiger sind regelmäßige Verbindungen zwischen Gerbstedt und Hettstedt.

Die Reisezeit zwischen Hettstedt und Eisleben liegt in einem mittleren Qualitätsbereich von 1,75. Für eine reine Busverbindung (VGS-Linie 410) ist das ein sehr akzeptabler Wert. Bei einer reinen Bahnverbindung müsste man strengere Bewertungsmaßstäbe anlegen.

Ebenfalls in einem mittleren Qualitätsbereich liegen die Reisezeiten zwischen Hettstedt und den Grundzentren Roßla, Kelbra bzw. Rottleberode im westlichen Teil des Landkreises Mansfeld-Südharz. Meist muss in Eisleben oder Sangerhausen umgestiegen werden, so dass ein Teil der Reiseroute per SPNV (RE8/ RE9) erfolgt. Im Falle von Rottleberode kommt ein zusätzlicher Umstieg in Berga-Kelbra hinzu (VGS-Linie 450).

Die Reisezeiten zwischen Hettstedt auf der einen Seite und Helbra, Mansfeld, Röblingen auf der anderen Seite entsprechen einem mittlerem Qualitätsniveau und sind damit qualitativ ähnlich einzuschätzen, wie die Reisezeiten im Falle Hettstedts mit den Grundzentren im westlichen Teil des Landkreises.

Defizite bestehen in der Verbindung zwischen Hettstedt und Allstedt...Im Mittel verschiedener, unregelmäßig verkehrender ÖPNV-Verbindungen ergeben sich durchschnittliche Fahrtzeiten von rund 105 Minuten.

Als Fazit für Hettstedt bleibt festzuhalten, dass die meisten Verbindungen, welche Hettstedt betreffen, in einem mittleren Bereich liegen, was insbesondere den vielen, jedoch meist guten Busverbindungen geschuldet ist. Zweistündlich ergeben sich sehr gute Reisezeiten im öffentlichen Verkehr (ÖV-Reisezeiten) von und nach Sangerhausen (RE 10). Verbesserungsbedürftig sind dagegen die Reisezeiten zwischen Hettstedt und Sangerhausen (Bus) sowie Allstedt (mit Umstieg in Sangerhausen).



#### **4.4. Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen**

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Zustandsbewertung des ÖPNV in den wichtigsten Punkten zusammengefasst. Prüfaufträge, welche auf dieser Basis abzuleiten sind, werden in Kapitel 6 formuliert.

##### **4.4.1. Verkehrserschließung**

- 1) Bedingt durch den demografischen Wandel und den Bevölkerungsrückgang gibt es einige Gebiete im ländlichen Raum, die bereits heute eine hohe Haltestellendichte (sowohl in Bezug auf die Fläche als auch auf die Einwohnerzahl) aufweisen. In diesen Räumen reicht in der Regel eine Haltestelle je Ort, insbesondere in Orten, welche weniger als 200 Einwohner aber auch in Orten, welche 200 bis 500 Einwohner haben. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten (langgezogene Orte, Feinerschließung, Stichfahrten, Schülerbeförderung usw.) wäre in einigen Orten (wie z. B. Dietersdorf) zu prüfen, inwieweit eine Haltestelle ausreichend sein könnte.
  
- 2) Bei der Bewertung der Haltestelleneinzugsbereiche sind keine gravierenden, sondern allenfalls kleinere Defizite festzustellen. Zwar haben einige Orte wie Helbra, Klostermansfeld, Benndorf sowie Edersleben, Brücken (Helme) relativ wenig Haltestellen (in Bezug auf Fläche bzw. Einwohnerzahl), jedoch sind die Haltestelleneinzugsbereiche nach VDV-Vorschrift 01/2019<sup>27</sup> als ausreichend einzuschätzen. Eine Ausnahme bildet Allstedt, wo nicht alle Siedlungsbereiche in der Kernstadt ausreichend erschlossen sind.

##### **4.4.2. Qualität des Verkehrsangebots**

- 3) Zu den Orten mit einer hohen Angebotsdichte an Fahrten je 1.000 Einwohner zählen u. a. die Grundzentren:
  - Mansfeld (inkl. Leimbach)
  - RoßlaMöglichkeiten für Einsparungspotentiale des Verkehrsangebots ohne Einbußen der Qualität der Verkehrserschließung sind zu eruieren.

---

<sup>27</sup> VDV-Schrift 4, 01/2019: „Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität“, Abb.5).



- 4) Bei kleineren Orten (i. d. R. < 500 Einwohner) kommt es im Zuge des demografischen Wandels dazu, dass einem gleichbleibenden Fahrplanangebot ein stetiger Rückgang der Bevölkerung gegenübersteht. Einige Orte, welche allesamt jeweils weniger als 500 Einwohner haben (Ausnahme Quenstedt), weisen ein sehr hohes, überdurchschnittliches Bedienungsangebot im Verhältnis zu ihrer jeweiligen Ortsgröße auf. Die betroffenen Orte sind in Kap. 4.2.1 genannt. Die lokalen Schwerpunkte liegen in den Gemeinden Arnstein, Gerbstedt sowie Sangerhausen/ Südharz.
- 5) Für einige Orte über 500 Einwohner sollte eine Verbesserung des Fahrtenangebots in Erwägung gezogen werden:
- Allstedt
  - Brücken (Helme) und Edersleben im Bereich Goldene Aue
  - Stedten, Wansleben am See im Seegebiet Mansfelder Land (ggf. über Verdichtung des SPNV-Angebots)
- 6) Von wenigen Ausnahmen abgesehen, weisen fast alle Orte im Landkreis Mansfeld-Südharz Direktverbindungen zu mindestens einem der drei Kreishauptorte Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt auf. Der Grad der Abdeckungen über Direktverbindungen ist als sehr hoch einzuschätzen, was als Qualitätsmerkmal des Verkehrsangebots im Landkreis Mansfeld-Südharz gewertet werden kann. Defizite bestehen bezüglich Brücken (Helme) hinsichtlich der Zahl der Direktverbindungen mit Sangerhausen. Acht weitere Orte (Augsdorf/ Hübitz, Abberode/ Braunschwende/ Molmerswende, Möllendorf/ Piskaborn sowie Ihlewitz) haben wenige Direktverbindungen, was ggf. über (zusätzliche) Rufbusverbindungen oder anderweitige kleinere Korrekturen bei Linien bzw. Fahrplänen geregelt werden könnte.
- 7) Es gibt auch Orte mit einem weit überdurchschnittlichen Angebot an Direktverbindungen zu Kreishauptorten. Damit verbunden sind oftmals Parallelfahrten auf mehreren Linien. Dazu gehören:



- Mansfeld (inkl. Leimbach)
- Großörner

#### **4.4.3. Netzqualität**

- 8) Die Analyse der Reisezeitverhältnisse (Bezugspunkte Halle als Oberzentrum sowie Eisleben und Sangerhausen als Mittelzentren) offenbart gute bzw. sehr gute Reisezeitverhältnisse entlang der bestehenden SPNV-Achsen. Entweder handelt es sich um reine SPNV-Verbindungen oder im Falle von Rottleberode Bahn/Bus-Verbindungen (Umstieg in Berga-Kelbra mit passgenauen Anschlüssen von bzw. zur VGS-Linie 450).
- 9) Defizite betreffen die abseits der Bahn gelegenen Grundzentren und deren Verbindungen:
  - Allstedt (bezüglich der Verbindungen von/nach Halle (Saale), umwegig über Sangerhausen statt über Eisleben)
  - Kelbra (generell bezüglich der Verbindungen zu den relevanten Mittelzentren/ Oberzentren)

## 5. Leitbild und Anforderungsprofil

### 5.1. Leitlinien und Grundsätze

#### 5.1.1. ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt

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

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

In Tabelle 10 sind die Themen und Inhalte der Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung gemäß ÖPNV-Plan kurz zusammengefasst.

Tabelle 10: Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (Zusammenfassung)<sup>28</sup>

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
1	Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung Erreichbarkeit der zentralen Orte</li> <li>• Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote als elementare Bestandteile des Gesamtsystems</li> </ul>
2	Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung Teilsysteme SPNV und ÖSPV inkl. flexibler Bedienformen</li> <li>• Einsatz nach spezifischen Stärken mit Blick auf Wirtschaftlichkeit, Umwelt- und Klimaschutz</li> <li>• Vernetzung mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV)</li> </ul>
3	Aufgabenträgerschaften im ÖPNV-Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahn-Bus-Landesnetz (überregional bedeutsam) und kommunale ÖPNV-Netze (lokal bedeutsam)</li> <li>• Trennung der Zuständigkeiten Land und kommunale Aufgabenträger nach Verkehrsarten</li> </ul>
4	Festlegung des Bahn-Bus-Landesnetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse</li> </ul>

<sup>28</sup> Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 38ff.

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte im Grundsatz nicht berührt</li> </ul>
5	Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus: Verbindungen der zentralen Orte gemäß LEP</li> <li>• Dimensionierung des Angebots nach Hierarchie der zentralen Orte und potenzieller Nachfrage</li> <li>• Qualität von Angebot und Kommunikation zur Gewinnung möglichst hohen Anteils am Verkehrsaufkommen für ÖPNV</li> </ul>
6	Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung kommunaler Netze aus ÖSPV-Angeboten inkl. flexiblen Bedienformen</li> <li>• Verantwortung bei kommunalen Aufgabenträgern auf Grundlage der Nahverkehrspläne</li> <li>• Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz und Berücksichtigung intermodaler Reiseketten</li> </ul>
7	Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung anhand erreichbarer Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit</li> <li>• Aufgabenteilung und Durchlässigkeit zwischen Verkehrsträgern</li> </ul>
8	ÖPNV für alle Fahrgastgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung spezifischer Ansprüche der Fahrgastgruppen</li> <li>• Ziel der barrierefreien Zugänglichkeit zum ÖPNV-Gesamtsystem</li> </ul>
9	Integraler Taktfahrplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prinzip für Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz</li> <li>• Vernetzung untereinander, mit Fernverkehr und kommunalem ÖPNV</li> </ul>
10	Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel: hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und aktuellen Fahrgastinformationen</li> <li>• Leichte Begreifbarkeit des Fahrpreis- und Vertriebssystems</li> </ul>
11	Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation integrierter Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus</li> <li>• Verknüpfung der Teilsysteme zeitlich, tariflich, räumlich optimiert</li> <li>• Koordination und Kooperation von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen</li> </ul>
12	Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz und kommunale Netze als Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger</li> <li>• Weiterentwicklung intermodaler Vernetzung</li> <li>• Vernetzung mit Fuß und Rad als Teilsysteme des Umweltverbundes</li> </ul>
13	Freizeit- und Tourismusverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des ÖPNV als Alternative zum MIV</li> <li>• Förderung des Zusammenwirkens der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter</li> <li>• Unterstützung touristischer SPNV-Angebote durch das Land</li> </ul>
14	Schülerverkehr und Schulzeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung des Schülerverkehrs möglichst im bestehenden Angebot mit kurzen Reisezeiten</li> <li>• Orientierung der Schulzeiten nach Möglichkeit an den Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs</li> </ul>

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
15	Vergaben im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlage: EU-Verordnung 1370/2007</li> <li>• Berücksichtigung Interessen der Fahrgäste, Aufgabenträger, Arbeitnehmer und Verkehrsunternehmen, betriebliche Initiativen und mittelständische Strukturen</li> </ul>
16	Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung von Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft</li> <li>• Einsatz emissionsärmerer und emissionsfreier Antriebskonzepte</li> <li>• Angebotsverbesserungen zur Verlagerung möglichst großer Kfz-Anteile auf den ÖPNV</li> </ul>
17	Innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung von Innovationspotenzialen bei Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Information und Service für das Verkehrssystem</li> <li>• Verbesserung der intermodalen Verknüpfung durch Informations-, Planungs- und Buchungssysteme</li> <li>• Ziele: Erhöhung Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Beitrag zu nationalen und internationalen Klimaschutzzielen</li> </ul>
18	Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offenheit entsprechender Vorhaben für Weiterentwicklung und Verknüpfungen als Maßstab für Förderungen</li> <li>• Mindeststandards hinsichtlich Kompatibilität, Schnittstellengestaltung und geeignetem Zugang</li> </ul>
19	Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau erforderlicher Infrastruktur</li> <li>• Vernetzung und Möglichkeit für Datenaustausch der Systeme</li> </ul>

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt kommunale Aufgabenträger bei der Gestaltung des ÖSPV-Angebots in den Landkreisen konkret auf Basis der folgenden **Handlungsgrundsätze**<sup>29</sup>:

- Hilfe bei der Ausgestaltung des ÖSPV in den Landkreisen im Hinblick auf Verwirklichung gleichstellungspolitischer Ziele
- Unterstützung von Planungsvorhaben kommunaler Aufgabenträger mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung des Angebots in Verantwortung des Landkreises auf Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege, die Nahmobilität und die Einführung von Taktverkehren bzw. systematisch verknüpften Verkehrsangeboten
- Unterstützung bei der Durchführung von Kommunikationskampagnen für neu ausgerichtete ÖSPV-Systeme

<sup>29</sup> Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 92ff.



- Bereitstellung von Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems INSA für Verkehrsunternehmen als Bestellmöglichkeit in Zusammenhang mit der Einführung flexibler Bedienformen
- Unterstützung von Gemeinden und bürgerschaftlichen Initiativen bei der Neueinrichtung eigenständiger Orts- und Nachbarortsverkehre zur sinnvollen Ergänzung des vorhandenen ÖSPV-Angebots und bei Finanzierung dieser Verkehre überwiegend aus lokalen und kommunalen Quellen.

### **5.1.2 Leitlinien und Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Mansfeld-Südharz**

In Übereinstimmung mit den Leitlinien des ÖPNV-Plans Sachsen-Anhalt 2020-2030 (s. o.) können diese Leitlinien für den Landkreis untersetzt, spezifiziert und ergänzt werden:

#### **Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems:**

- Absicherung der Erreichbarkeit der zentralen Orte, Verbesserung der Erreichbarkeit der Grundzentren mit nachgewiesenen Defiziten wie Allstedt, Gerbstedt, Kelbra
- Stärkung der Verknüpfungsfunktionen über Bus/Bus und Bus/Bahn sowie P+R, B+R und Carsharing.
- Ausbau der flexiblen Bedienformen (On-Demand-Verkehr) und weiterer bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (ServiceBus)

#### **Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz:**

- Evaluierung der Linienverläufe und Fahrpläne im Bahn-Bus-Landesnetz betreffend die Linien 420, 450 und 460 mit dem Ziel das Angebotsprofil zu schärfen und die Nachfrage auf diesen Linien zu erhöhen

#### **Angebotsgestaltung im nachgeordneten Netz – Erweiterung des Hauptnetzes (Ebene 1):**



- Verbesserung der Linienverläufe und Fahrpläne soweit es Synergien und Effizienzen unter Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit zulassen, mit dem Ziel das Angebotsprofil zu schärfen, Angebotsstandards wie im Bahn-Bus-Landesnetz üblich zu übernehmen und die Nachfrage auf diesen Linien gezielt zu erhöhen.

### **Angebotsgestaltung im nachgeordneten Netz – Ergänzungsnetz (Ebene 2):**

- Verbesserung der Linienverläufe und Fahrpläne auf weiteren Linien des Ergänzungsnetzes soweit es Synergien und Effizienzen unter Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit zulassen, mit dem Ziel das Angebotsprofil (s. o.) zu schärfen, und die Nachfrage auf diesen Linien gezielt zu erhöhen,
- Hierarchisierung des Ergänzungsnetzes in zwei Ebenen und Differenzierung im Verkehrsangebot mit folgenden Schwerpunkten:
  - **Ergänzungsnetz 1. Ordnung – Linien mit regionaler Funktion (Ebene 2a):** Linien, mit Fahrtenangebot an allen Verkehrstagen, auch am Wochenende, die Mo-Fr außerhalb der für die Schülerbeförderung relevanten Hauptverkehrszeit (HVZ) nicht dichter als im Zweistundentakt verkehren sowie an Wochenenden ca. 3 bis 4 Fahrtenpaare (ggf. Rufbusverkehr) aufweisen.
  - **Ergänzungsnetz 2. Ordnung – Linien mit lokaler Funktion (Ebene 2b):** Linien, mit nachfrageorientierter Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Schülerverkehrs und ggf. Rufbusbedienung oder On-Demand-Verkehr außerhalb der Zeiten des Schülerverkehrs

### **Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz:**

- Fixierung der Leistungsangebots im ÖSPV im Landkreis Mansfeld-Südharz auf einen Gesamtleistungsumfang in einer Größenordnung von 4,6-5,0 **Mio.** Fahrplankilometer pro Jahr, um dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen.

### **ÖPNV für alle Fahrgastgruppen:**



- Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Bedürfnisse aller Fahrgastgruppen insbesondere mobilitätseingeschränkter Personen
- Erhöhung der Anzahl barrierefrei bzw. barrierearm gestalteter Haltestellen
- Konsolidierung des bereits erreichten, hohen Abdeckungsgrads beim Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Landkreis Mansfeld-Südharz

### **Integraler Taktfahrplan und Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes:**

- Der integrale Taktfahrplan gilt landesweit für alle Linien im Bahn-Bus-Landesnetz. Es soll geprüft werden, inwieweit es darüber hinaus möglich ist, diesen im Landkreis Mansfeld-Südharz auch auf weitere Linien auszuweiten. Diese Linien müssen in einem solchen Falle den im Bahn-Bus-Landesnetz üblichen und definierten Angebotsstandards genügen, um in das Hauptnetz des Landkreises eingestuft zu werden.
- Die Anzahl der bestehenden Schnittstellen im Landkreis Mansfeld-Südharz muss nicht unbedingt erweitert werden. Jedoch sind an einigen bestehenden Schnittstellen die Anzahl und Qualität der Verknüpfungen Bahn-Bus zu erhöhen. Wirksame Bus-Bus-Verknüpfungen außerhalb von Bahnstationen sind zu entwickeln.

### **Kooperation der Akteure:**

- Hinsichtlich der Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV besteht Verbesserungspotential in der Verzahnung der ÖPNV-Netze mit benachbarten Landkreisen, namentlich Landkreis Harz, Salzlandkreis, Saalekreis sowie Lks. Nordhausen und Kyffhäuserkreis in Thüringen,
- Integrierte Beförderungsketten zwischen Bus und Bahn müssen hergestellt bzw. gewährleistet werden.
- Umfassende Kooperationen mit ortsansässigen Anbietern von Personenverkehrsdienstleistungen sind zu gewährleisten.



### **Freizeit- und Tourismusverkehr:**

- Ergänzende Angebote im Freizeit- und Tourismusverkehr sind zu prüfen und bestehende Angebote wie z.B. saisonale Verkehre der Wipperliese sind anzupassen und weiterzuentwickeln.
- Die Einbindung und Nutzung des ÖPNV bei regional bedeutsamen Festen und Events ist weiter auszubauen.

### **Schülerverkehr und Schulzeiten:**

- Handlungsmöglichkeiten bestehen in der besseren Einbindung der Schülerverkehre in die Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs, namentlich der Linien im Bahn-Bus-Landesnetz.
- Ferner bestehen Handlungsoptionen im Einsatz von Kleinbussen bei der Schülerbeförderung in sehr kleinen bzw. sehr weit abgelegenen Ortschaften.
- Vor etwaigen Veränderungen der Schulzeiten (im Rahmen von Schulzeitstafelungen) können zunächst Verbesserungsmöglichkeiten in den Linienverläufen und Fahrplänen ausgelotet werden.

### **Vergaben im ÖPNV:**

- Im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes kommt es zum Auslaufen bestehender Linienkonzessionen (31.12.2025). Mit Beschluss (Beschluss-Nr.:KT 291-31/2023) des Kreistages am 20.09.2023 hat sich der Landkreis als zuständige Behörde erneut dazu bekannt, diese Verkehrsleistungen nach Direktvergabe gemäß Artikel 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH als internen Betreiber vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2035 durchführen zu lassen. Die Vergabe erfolgt als Gesamtleistung in einem Linienbündel. Grundlage sind die zurzeit bestehenden Linien in Anpassung an die neu definierten Erfordernisse im Rahmen dieser Fortschreibung. (vgl. auch Pkt. 7.2)



### **Barrierefreiheit:**

- Beachtung der Anforderungen zur Barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen
- Erhöhung der Anzahl barrierefrei bzw. barrierearm gestalteter Haltestellen in Abhängigkeit der baulichen, wirtschaftlichen und finanziellen Randbedingungen und Möglichkeiten

### **Umwelt/ Klimaschutz:**

- Umsetzung Clean-Vehicle-Directive (CVD), (sog. „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“), Erreichung von Mindestzielen für emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge zur Verringerung von CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen

### **Digitalisierung:**

- Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme unter Beachtung der wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen (Fahrgastinformationen an Haltestellen und Fahrzeugen, E-Tickets, gesamte Vertriebswege)

### **Pilotprojekte:**

- Identifizierung bzw. Einrichtung geeigneter Rufbusgebiete (ggf. auch On-Demand-Verkehre) zur Erschließung peripher gelegener Ortschaften, unter Aufrechterhaltung der Schülerbeförderung (weitgehend über Linienverkehre) und Abwicklung weiterer Fahrtwünsche über flexibel planbare und einsetzbare RufBus-Konzepte (Anmeldung: online/ App/ telefonisch usw.) im Landkreis Mansfeld Südharz
- Umsetzung des Pilotprojektes 1 (Gerbstedter Landbus) aus dem Mobilitätskonzept zur zukunftsorientierten Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz, beschlossen am 23.06.2021, KT 159/2021



### 5.1.3 Organisatorische und finanzielle Leitlinien und Grundsätze für die Gewährleistung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Mansfeld-Südharz

Folgende Leitlinien und Grundsätze sind für die Gewährleistung des ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz wichtig:

1. Der Landkreis fungiert als **Aufgabenträger** für den straßengebundenen ÖPNV i. S. d. VO (EG) Nr. 1370/2007 gemäß §4 Abs.1 ÖPNVG LSA
2. Der Landkreis gewährleistet den ÖPNV als Teil der **Daseinsvorsorge** (§1 ÖPNVG LSA)
3. Der Landkreis als Aufgabenträger (siehe Pkt.1) sichert die im allgemeinen Interesse stehenden Verkehrsleistungen im ÖPNV über die **Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** unter Gewährung der ÖPNV-Ausgleichsfinanzierung.
4. Der Landkreis Mansfeld-Südharz gewährleistet den Schienenpersonen-nahverkehr für die Strecke Klostermansfeld – Wippra aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit dem Land Sachsen-Anhalt, wonach dieser die Kosten übernimmt, die sich am Ergebnis eines wettbewerblichen Vergabeverfahren bemessen.



## 5.2. Gliederung des ÖSPV-Netzes

### 5.2.1. Netzgliederung allgemein

Das Teilsystem des straßengebundenen ÖPNV umfasst die entsprechenden Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie das kommunale ÖSPV-Netz. Neben dieser übergeordneten Unterscheidung ist es zweckmäßig, das Angebot im kommunalen ÖSPV-Netz je nach Funktion und Bedeutung einzelner Linien für das Gesamtnetz weiter zu gliedern. Es bildet sich somit eine Netzhierarchie heraus, die mittels einer Kategorisierung beschrieben werden kann. Diese Kategorisierung dient wiederum als Grundlage, bestimmte Angebots- und Qualitätsstandards differenziert definieren und zuordnen zu können.

Als Grundlage für die Akzeptanz attraktiver ÖSPV-Angebote – auch unter den Bedingungen des Bevölkerungsrückgangs – empfiehlt der ÖPNV-Plan 2020-2030 den Aufgabenträgern, das verantwortete Liniennetz zu hierarchisieren und zu differenzieren. Mit dieser Netzgliederung wird den unterschiedlichen Funktionen, Bedeutungen und Angebotsqualitäten der einzelnen Linien Rechnung getragen.<sup>30</sup>

Wichtig ist es, dass die Linien in Gänze ein und derselben Kategorie zugeordnet werden. In Teilabschnitte zerlegte Linien unter Einstufung in verschiedene Kategorien sind nicht vermittelbar. Fahrpläne müssen von Anfangs- bis Endhaltestelle Konsistenz aufweisen.

Die Kategorisierung umfasst:

- Ebene 1: Linien des Hauptnetzes (inkl. Linien im Bahn-Bus-Landesnetz)
- Ebene 2: Linien des Ergänzungsnetzes

### 5.2.2. Grundsätze für die Netzgliederung des regionalen Hauptnetzes nach den Vorgaben des ÖPNV-Landesplans 2020-2030

Der ÖPNV-Landesplan 2020-2030 (Abb. 6 Bahn-Bus-Landesnetz mit zentralen Orten) enthält folgende **Verbindungsachsen zwischen zentralen Orten**:

---

<sup>30</sup> Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 45 und 92f.



- SPNV-Verbindung Halle (OZ) – Eisleben (MZ) – Sangerhausen (MZ) – ... Nordhausen (MZ) – Kassel (OZ) unter Einbeziehung der Grundzentren Röblingen am See, Roßla
- SPNV-Verbindung Erfurt (OZ) – Sangerhausen (MZ) – Hettstedt (GMZ) ... Schönebeck (MZ) – Magdeburg (OZ)
- ÖSPV-Verbindung Eisleben (MZ) – Hettstedt (GMZ) – Aschersleben (MZ)
- ÖSPV-Verbindung Hettstedt (GMZ) – Mansfeld (GZ) – Helbra (GZ) – Eisleben (MZ) sowie
- ÖSPV-Verbindung Eisleben (MZ) – Querfurt (GMZ)

Damit sind alle Verbindungen definiert, welche durch den SPNV sowie die PlusBus-Linien 410, 420, 700 abgedeckt werden. Enthalten sind ferner alle Dreiecksbeziehungen im Städtedreieck der Städte Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt.

Des Weiteren sind **Verbindungen zur Anbindung landesbedeutsamer touristischer Ziele** wie folgt enthalten:

- ÖSPV-Verbindungen Sangerhausen (MZ) - Kelbra-Stolberg-Breitenstein (- Güntersberge)
- ÖSPV-Verbindung Sangerhausen (MZ) – Wippra – Hettstedt (GMZ)

Damit sind alle Verbindungen festgelegt, welche durch die TaktBus-Linien 450, 460 abgedeckt werden.

Der Landkreis Mansfeld-Südharz ist in der komfortablen Lage, dass über das Bahn-Bus-Landesnetz nicht nur die Mittelzentren, sondern auch der Großteil der Grundzentren an das landesbedeutsame ÖPNV-Netz angebunden ist. Lediglich die Grundzentren Allstedt und Gerbstedt sind in diesem Netz nicht angebunden.

### **5.2.3. Bahn-Bus-Landesnetz, Evaluierung im ÖPNV-Landesplan**

In Abstimmung mit den ÖSPV-Aufgabenträgern führt das Land turnusmäßig Evaluierungen zur Weiterentwicklung und Optimierung des Bahn-Bus-Landesnetzes durch. Für den Landkreis Mansfeld-Südharz enthält der ÖPNV-Landesplan 2020 – 2030 (Abbildung 5) folgende Evaluierungsergebnisse:

- Linie 420: Aufstockung auf 30-min.-Takt (Prüfauftrag)



- Linie 450: Systematisierung/Vertaktung des Angebots (Evaluierung umgesetzt)
- Linie 700: Ausdünnung des Angebots (Evaluierung umgesetzt)

#### **5.2.4. Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz**

Das Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz ist im ÖPNV-Landesplan 2020-2030 im Kapitel 6.2.3 definiert. **Quantitative Vorgaben für Mindeststandard der Bedienung** enthalten folgende Festlegungen:

- Erreichbarkeit der angebotenen zentralen Orte
  - montags bis freitags vor 6 Uhr – nach 20 Uhr (SPNV 23 Uhr)
  - samstags/sonntags vor 8 Uhr – nach 20 Uhr (SPNV 23 Uhr)
- Zeiträume Anbindung Integraler Taktfahrplan (ITF): 8 Uhr – 20 Uhr

Neben den quantitativen Bedienungsstandards sind **weitere Handlungsgrundsätze** von entscheidender Bedeutung:

- Umsteigefreie Direktverkehre auf nachfragestarken Relationen
- Einbindung in den Integralen Taktfahrplan und Gewährleistung der entsprechenden Anschlussbeziehungen unter der Voraussetzung, dass die dafür notwendigen Kantenzeiten zwischen benachbarten ITF-Knoten in den Fahrplänen sichergestellt werden können.

Die Vorgaben des Leistungsangebots im Bahn-Bus-Landesnetz im ÖPNV-Landesplan 2020-2030 entsprechen zugleich auch den Vorgaben der quantitativen Bedienung im regionalen Hauptnetz des Landkreises Mansfeld-Südharz (Mindeststandards). Dies ist allein schon aus Gründen der Kompatibilität zwischen dem ÖPNV-Landesplan 2020-2030 und dem Nahverkehrsplan des Landkreises Mansfeld-Südharz geboten.

#### **5.2.5. Erweiterung des regionalen Hauptnetzes - Allstedt**

Um alle zentralen Orte des Landkreises in das regionale Hauptnetz einzubeziehen und dieses somit zu vervollständigen, sind Festlegungen für Allstedt und Gerbstedt zu treffen. Für Allstedt sind folgende Aussagen von zentraler Bedeutung:

- Zugehöriges Mittelzentrum für Allstedt ist Sangerhausen. Diese Verbindung hat Priorität.



- Zwischen Allstedt und dem zugehörigen Oberzentrum Halle sind erhebliche Reisezeitdefizite analysiert worden. Eine spürbare Beschleunigung der Verbindung kann nur über Eisleben erfolgen. Im Nebeneffekt verbessert sich die Verbindung zwischen Allstedt und Eisleben (MZ) grundlegend.
- Für eine denkbare Verbindung zwischen Allstedt und Querfurt (GMZ) wird kein erkennbares Potential gesehen.
- Um den o. g. Anforderungen gerecht zu werden, sind insbesondere die Linien 474 und 472 (Durchbindung bis/ab Allstedt) weiterzuentwickeln.

#### **5.2.6. Erweiterung des regionalen Hauptnetzes – Gerbstedt**

Für Gerbstedt sind folgende Aussagen von zentraler Bedeutung:

- Zugehöriges Mittelzentrum für Gerbstedt ist Eisleben. Diese Verbindung hat Priorität.
- Zwischen Gerbstedt und Hettstedt (GMZ) bestehen intensive Verflechtungen insbesondere im Schülerverkehr. Diese Verbindung ist ebenfalls zu berücksichtigen.
- Zwischen Gerbstedt und dem zugehörigen Oberzentrum Halle sind Reisezeitdefizite analysiert worden. Eine spürbare Beschleunigung der Verbindung über Eisleben bzw. Hettstedt ist anzustreben.
- Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist die Linie 430 entsprechend weiterzuentwickeln. Dabei sind die Aussagen zur Linie 430 im Beschluss KT 159/2021 vom 24.06.2021 zu berücksichtigen.

#### **5.2.7. Stadtbussysteme im regionalen Hauptnetz – Sangerhausen**

Hinsichtlich der Einordnung der Stadtverkehre werden die Aussagen aus der 3. Fortschreibung des NVP bestätigt und besitzen für die 4. Fortschreibung weiterhin Gültigkeit. Demzufolge wird das Stadtbussystem Sangerhausen wegen seiner hochwertigen Qualität der höherrangigen Hauptnetzebene zugeordnet. Untermuert wird diese Feststellung durch die Ergebnisse der Verkehrszählungen (vgl. Kap. 3.3.2 ff).



### 5.2.8. Linien des Ergänzungsnetzes

Das Ergänzungsnetz umfasst alle Regionalverkehrslinien außerhalb des PlusBus- bzw. TaktBus-Netzes. Ferner sind diejenigen Linien aus dem Erschließungsnetz herauszulösen und in das Hauptnetz zu integrieren, welche die Haupteerschließung von Allstedt und Gerbstedt gewährleisten.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen der zeitlichen und räumlichen Erschließung läßt sich eine weitergehende Differenzierung und Hierarchisierung des Ergänzungsnetzes im Landkreis Mansfeld-Südharz nicht vornehmen. Unter den Aspekt der Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Finanzierbarkeit des ÖSPV soll dies nach einer geplanten kreisweiten Überplanung des Angebotssystems erfolgen.

Erst mit bzw. nach einer kreisweiten Überplanung des Angebotssystems läßt sich eine solche Differenzierung vornehmen (vgl. auch Kap. 6.5). Dabei ist das Ergänzungsnetz unter folgenden Gesichtspunkten weiterzuentwickeln:

- Linien, die zu einem Ergänzungsnetz 1.Ordnung zusammengefasst werden, können und eine **regionale Erschließungsfunktion** erfüllen. Hauptaufgabe dieser Linien ist die Erschließung von Orten in der Gebietskategorie 500 bis 1.000 Einwohner und Gewährleistung von Verbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum. Es handelt sich um Linien, die Mo-Fr i.d.R. im Zweistundentakt verkehren sollten.
- Linien, die zu einem Ergänzungsnetz 2.Ordnung zusammengefasst werden, können und eine **lokale Erschließungsfunktion** erfüllen. Hauptaufgabe dieser Linien ist die Erschließung von Orten in der Gebietskategorie < 500 Einwohner und Gewährleistung von Verbindungen zum nächstgelegenen Grundzentrum bzw. auch zu(m) nächstgelegenen Schulstandort(en). Es handelt sich um Linien mit nachfrageorientierter Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Schülerverkehrs. Darüber hinaus fallen Linien mit flexiblen Bedienformen (RufBus-Angebote, On-demand-Angebote) unter diese Kategorie.

In das **Ergänzungsnetz mit regionaler Erschließungsfunktion** (Ebene 2a) sind Orte in der Gebietskategorie > 500 bis 1.000 Einwohner einzubinden, welche nicht bereits über den SPNV bzw. Hauptnetzlinien (landesbedeutsame Buslinien) erschlossen werden. Das betrifft in den genannten Gemeinden folgende Ortschaften:



- Allstedt: Beyernaumburg, Holdenstedt, Wolferstedt
- Gemeinde Arnstein: Welbsleben, Wiederstedt,
- Bornstedt: Bornstedt
- Brücken-Hackpfüffel: Brücken (Helme),
- Edersleben: Edersleben
- Gerbstedt: Heiligenthal
- Lutherstadt Eisleben: Hedersleben, Osterhausen, Polleben,
- Mansfeld: Vatterode
- Sangerhausen: Lengefeld, Riestedt, Wettelrode
- Seegebiet Mansfelder Land: Lüttchendorf, Seeburg, Stedten

Zu berücksichtigen ist, dass einige der genannten Orte im Zuge der Einbindung von Allstedt und Gerbstedt in das Hauptnetz (Kap. 5.2.5, 5.2.6) ebenfalls in das Hauptnetz kämen. Das dürfte sich auf die Qualität des ÖSPV-Hauptnetzes positiv auswirken.

Dem **Ergänzungsnetz** zuzuordnen sind ferner die **Stadtbussysteme von Eisleben und Hettstedt**. Damit werden die Aussagen aus der 3. Fortschreibung des NVP bestätigt und besitzen für die 4. Fortschreibung weiterhin Gültigkeit. Untermauert wird diese Feststellung durch die Ergebnisse der Verkehrszählungen (vgl. Kap. 3.3.2 ff). Im Falle des Stadtverkehrs Eisleben erfüllt lediglich die Linie 46 übliche Qualitätsanforderungen an eine Stadtverkehrslinie.

### 5.3. Erschließungsvorgaben für das ÖSPV-Netz

#### 5.3.1. Vorgaben zur Mindestbedienung – regionales Hauptnetz

Ausgehend von den Darlegungen zum regionalen Hauptnetz in Kap. 5.2 ergeben sich folgende Vorgaben zur Mindestbedienung.

Tabelle 11: Mindestbedienung Bahn- Bus-Landesnetz

Relation	Produkt	Mindestbedienung Montag-Freitag	Mindestbedienung Samstag+Sonntag
<b>1. Bahn-Bus-Landesnetz</b>			
Eisleben (MZ) – Hettstedt (GMZ) – Aschersleben (MZ)	PlusBus	15	7
Hettstedt (GMZ) – Mansfeld (GZ) – Helbra (GZ) – Eisleben (MZ)	PlusBus	15	7
Eisleben (MZ) – Querfurt (GMZ)	PlusBus	14	7
Sangerhausen (MZ) - Kelbra - Stolberg/Harz - Breitenstein (-Güntersberge)	TaktBus	8	7
Sangerhausen (MZ) – Wippra – Hettstedt (GMZ)/Harzgerode	TaktBus	8	7
<b>2. weitere Relationen</b>			
Sangerhausen (MZ) – Allstedt (GZ)		12	3
Eisleben (MZ) – Allstedt (GZ)		8	3
Eisleben (MZ) – Gerbstedt (GZ)		8	3
Hettstedt (GMZ) – Gerbstedt (GZ)		8	3

Für die Linien im Bahn-Bus-Netz (Produktkategorie PlusBus, TaktBus) leiten sich die Mindeststandards aus den im ÖPNV-Landesplan 2020 – 2030 festgelegten Bedienzeiträumen (vgl. Kap. 5.2.4) in Verbindung mit dem üblichen Taktschema ab:

- PlusBus: Mo-Fr: 60min.-Takt, Sa/So: 120min.-Takt
- TaktBus: Mo-Fr: 120min.-Takt, Sa/So: 120min.-Takt

Für die ÖSPV-Verbindung zwischen Sangerhausen und Allstedt sollte werktags der Stundentakt weiter aufrechterhalten werden.

Für die in Kap. 5.2.5 bzw. 5.2.6 aufgeführten Verbindungen Eisleben – Allstedt, Eisleben – Gerbstedt bzw. Gerbstedt – Hettstedt ist als Mindeststandard werktags ein Zweistundentakt vorzusehen. Unter den Randbedingungen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit, Effizienz sollte ein Stundentakt (werktags an Schultagen) geprüft werden.



Da das regionale Hauptnetz alle Zentralen Orte im Landkreis Mansfeld-Südharz anbindet, sind mit den o. g. Mindeststandards alle Zentralen Orte (Mittel- und Grundzentren) abgedeckt.

### 5.3.2. Ableitung von Erschließungsvorgaben aus Gebietskategorien

Vorgaben zu Bedienungsstandards auf ÖSPV-Verbindungen zwischen zentralen Orten bzw. ÖSPV-Verbindungen zur Anbindung landesbedeutsamer touristischer Ziele wie sie im ÖPNV-Landesplan enthalten sind, können im Allgemeinen auf das gesamte regionale Hauptnetz übertragen werden.

Insbesondere für das nachgeordnete Ergänzungsnetz sind jedoch weitergehende Mindesterschließungsstandards zu definieren.

Hauptkriterium für Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr sind Einwohnerzahlen der einzelnen Ortschaften und Siedlungsbereiche, die zu Gebietskategorien zusammengefasst werden.

Tabelle 12: Mindestbedienungsstandards nach Gebietskategorien (Fahrtenpaare pro Tag, Mo-Fr)

Gebietskategorie	Zugehöriges Grundzentrum (GZ)	Zugehöriges Mittelzentrum (MZ)
Orte, Ortsteile > 2.000 Ew.	selbst GZ	8
Orte, Ortsteile 500 bis 2.000 Ew.	3	6
Orte, Ortsteile 200 bis 500 Ew.	2	2
Orte, Ortsteile < 200 Ew.	keine Vorgabe	keine Vorgabe

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Mansfeld-Südharz in der 3. Fortschreibung enthält dazu in den Tabellen 7 bzw. 8 entsprechende Vorgaben, gestaffelt nach Verkehrszeiten. Wegen der eng bemessenen Verkehrszeiten, die auf langen Linien zu entsprechenden Verzerrungen führen würden, wird als Mindeststandard jedoch ein Tageswert (Fahrtenpaare pro Tag) definiert. Die in der 3. Fortschreibung definierten Gebietskategorien werden dagegen übernommen und haben weiterhin Gültigkeit.

Des Weiteren gelten die Werte nur für Werktage (Schul- und Ferientage). Für den ÖPNV an Wochenenden werden keine Anforderungen erhoben, da die Verkehrsbedienung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Ermessensfrage darstellt.



Bei Orten im Altkreis Mansfelder Land ist zu berücksichtigen, dass das zugehörige Mittelzentrum oftmals Eisleben, die Kreisstadt aber Sangerhausen ist. Aufgrund des dichten Fahrtenangebots zwischen Eisleben und Sangerhausen, kann die für Eisleben (Mittelzentrum) geltende Mindestvorgabe im Regelfall auch für Sangerhausen (Kreisstadt) unterstellt werden. Aus dieser Überlegung heraus ist eine Extravorgabe für die Kreisstadt Sangerhausen entbehrlich.

Einzigster Ort im Landkreis Mansfeld-Südharz, der mehr als 2.000 Einwohner und nicht den Status eines zentralen Ortes (GZ, MZ) hat, ist Klostermansfeld. Für Klostermansfeld mit seiner verkehrsgünstigen Lage (Anbindung sowohl an den SPNV als auch an die Linie VGS-420) können die Standards wie in Kap, 5.3.1 dargelegt, problemlos erfüllt werden.

### **5.3.3. Schülerbeförderung**

Die Vorgaben für die Schülerbeförderung orientieren sich an den Festlegungen der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Mansfeld-Südharz (Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Mansfeld-Südharz (2019)). Die wichtigsten Regelungen sind nachfolgend aufgeführt:

#### **Anspruchsberechtigung, zumutbare Mindestentfernungen, Anspruchsvoraussetzungen (§1):**

“Der Landkreis Mansfeld-Südharz ist der Träger der Schülerbeförderung.

Er befördert die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler i.S. von § 71 Abs. 2 Schulgesetz des Landes Sachsen – Anhalt (SchulG LSA) vom gewöhnlichen Aufenthaltsort zur nächstgelegenen Schule der von ihnen gewählten Schulform oder erstattet ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen, wenn der Schulweg (einfache Wegstrecke):

- für Schüler der Primarstufe (1. – 4. Klasse) mehr als 2,0 km
- für Schüler der Sekundarstufe I (5. – 10. Klasse) mehr als 3,0 km
- für Schüler des Berufsvorbereitungsjahres und des ersten Schuljahrganges derjenigen Berufsfachschulen, zu deren Zugangsvoraussetzungen kein mittlerer Schulabschluss (Realschulabschluss) gehört, mehr als 4,5 km beträgt.”



Hinweis: Bei Grundschulen gibt es im Vergleich zur Fassung von 2014 eine Änderung bezüglich der zumutbaren Mindestentfernung von 2,5 km auf nunmehr 2,0 km. Bei den Sekundarschulen wurde die Mindestentfernung von 3,5 km auf 3,0 km reduziert.

## **Schulwegzeiten, Wartezeiten, Anzahl der Hin- und Rückfahrten (§6):**

### **Schulwegzeit:**

“Die maximale Schulwegzeit soll in der Regel in eine Richtung

1. bei Schülern nach § 1 Pkt. 2.1: 60 Minuten
2. bei Schülern nach § 1 Pkt. 2.2 bis 2.3: 90 Minuten

nicht überschreiten.

Unter Schulwegzeit versteht sich der Weg von der Wohnung bis zur Haltestelle, die Wartezeit an der Bushaltestelle, die Fahrzeit mit dem Bus zur Schule und evtl. Umstiegszeiten.

### **Anzahl der Hin- und Rückfahrten:**

Der Landkreis hält zur Realisierung der Schülerbeförderung für die einzelnen Schulformen eine Hinfahrt vor.

Für die Grundschule erfolgt eine Rückfahrt. Für die anderen Schulformen werden 2 Rückfahrten vorgehalten.

### **Wartezeiten:**

“Die Wartezeiten beim Umsteigen (Umstiegszeiten) sollen nicht mehr als 15 Minuten betragen.”

### **Weitere Regelungen:**

“Für Schüler an Schulen lt. § 5a (Gesamtschule), § 5b (Gemeinschaftsschule) und § 8 Abs. 3 (Förderschulen) SchulG LSA gelten die Schulwegzeiten und die Wartezeiten nach § 6 Pkt. 1 dieser Satzung nicht. Besuchen Schüler diese Schulen nach Satz 1 innerhalb des Landkreises Mansfeld -Südharz sind Schulwegzeiten von bis zu 90 Minuten zumutbar, besuchen sie Schulen außerhalb des Landkreises Mansfeld-Südharz sind Schulwegzeiten bis zu 120 Minuten zumutbar.”



Über die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung hinaus sind weitere Aspekte der Schülerbeförderung zu beachten. Dazu zählt, Schüler von Grundschulen möglichst separat und ohne zusätzliches Umsteigen zu befördern.

#### **5.3.4. Vorgaben Mindestbedienung Stadtverkehre**

Bestehende Bedienungszeiträume und Bedienungsstandards in den Stadtverkehren können in wesentlichen Eckpunkten fortgeschrieben werden.

##### **Bedienung an Werktagen (Mo-Fr)**

In den Stadtverkehren Sangerhausen, Eisleben und Hettstedt werden auf den wichtigsten Linien montags bis freitags 30 bzw. 60-min.-Takte gefahren. Der Takt von 60 Minuten stellt dabei die Mindestvorgabe dar. Darüber hinaus bieten einzelne Linien bedarfsgerechte Angebot für den Schülerverkehr.

Die Bedienungszeiträume umfassen werktags für Kleinstädte übliche Zeitspannen von 10 bis 15 Stunden. Der Zeitbereich 8 bis 18 Uhr (10 Stunden) ist sowohl an Schul- als auch an Ferientagen mindestens zu gewährleisten, mit Ausnahme der o.g. einzelnen Linien, welche zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr abdecken.

##### **Bedienung an Samstagen:**

An Samstagen werden Verkehrsangebote in allen drei Stadtverkehren, mindestens im 60-Minuten-Takt im Zeitbereich von mindestens 8 bis 16 Uhr gewährleistet.

Rufbusangebote sind auf nachfrageschwächeren Linien zulässig und im Einzelfall zu prüfen, um diese Standards wirtschaftlich einhalten zu können.

##### **Bedienung sonn- und feiertags:**

Sonn- und feiertags erfolgen in Eisleben und Hettstedt keine Stadtverkehrsfahrten.

Im Stadtverkehr Sangerhausen erfolgt auf den Hauptnetzlinien 41 und 42 ein Verkehrsangebot. Dabei orientieren sich Bedienungszeiträume und Bedienungsumfänge an den Samstagen (Mindestvorgaben s. o.).



### **Sonstige Aspekte/ Überplanungsbedarfe:**

Für die Stadtverkehre Eisleben und Hettstedt besteht Überplanungsbedarf, im Falle von Hettstedt soll darüber hinaus an Samstagen die Umstellung auf Rufbusverkehre geprüft werden (vgl. Kap 6.3.2, 6.3.3). Im Falle von Eisleben sind Linien mit bedarfsgerechten Angeboten auf den Prüfstand zu stellen. 30- bzw. 60-min.-Takte sollten durchweg Standard sein.

### **5.3.5. Festlegungen Verknüpfungspunkte**

Der Kreistag des Landkreises Mansfeld-Südharz hat in seiner Sitzung am 06.12.2023, KT 304-33/2023, einen Beschluss gefasst zur flächendeckenden Errichtung von multimedialen Mobilitätsstationen (MOVE MSH). Die Ergebnisse und die Umsetzung des Vorhabens sind in die zukünftige Planungen des Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens hinsichtlich der Verknüpfungspunkte einzubeziehen.

### **Die Verknüpfungssystematik im ÖPNV erfolgt nach zwei Kategorien:**

- Verknüpfungen SPNV/ Bus
- Verknüpfungen Bus/ Bus

Nach der verkehrlichen Bedeutung, untermauert durch die Fahrgastzahlen (vgl. Kap. 3.3) kann man die Verknüpfungspunkte SPNV/Bus im Landkreis Mansfeld-Südharz in zwei Unterkategorien einteilen:

### **Verknüpfungspunkte SPNV/Bus, Hauptverknüpfungspunkte:**

- Sangerhausen
- Lutherstadt Eisleben

### **Verknüpfungspunkte SPNV/Bus, Weitere Verknüpfungspunkte:**

- Berga-Kelbra
- Hettstedt
- Klostermansfeld (Bf.)
- Röblingen am See



- Sandersleben
- Wippra (saisonal)

Berga-Kelbra und Röblingen am See fungieren bereits als Verknüpfungspunkte, Hettstedt und Sandersleben müssen gezielt entwickelt werden.

#### **Verknüpfungspunkte Bus/Bus, Hauptverknüpfungspunkte:**

- Sangerhausen, Busbahnhof
- Sangerhausen, Markt (Rendevouzhaltestelle im Stadtverkehr)
- Lutherstadt Eisleben, Bahnhof sowie Busbahnhof
- Hettstedt, Busbahnhof

#### **Verknüpfungspunkte Bus/Bus, Weitere Verknüpfungspunkte:**

- Allstedt, Markt bzw. Schule (Wendestelle)
- Friedeburg
- Gerbstedt (im Hinblick auf Gerbstedter Landbus)
- Harkerode
- Rothenschirmbach
- Rottleberode (Chausseestraße), Verknüpfung mit ÖPNV-Netz Nordhausen
- Stolberg, Bahnhof
- Wippra

#### **Bestehende Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises:**

- Aschersleben Bahnhof/ Busbahnhof
- Halle (Saale) Hbf/ ZOB
- Querfurt Busbahnhof, bzw. Bahnhof
- Artern Busbahnhof bzw. Bahnhof im Kyffhäuserkreis
- Güntersberge (G.-Freitag-Str.)

Die **Anzahl der Verknüpfungen/ Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises** wäre zu **erweitern** / zu prüfen, und zwar um folgende:

- Belleben (SPNV)
- Harzgerode, Bf.
- Ggf. Bad Frankenhausen, ZOB (Kyffhäuserkreis)



### 5.3.6. Vorgaben und Festlegungen für den Linienbedarfsverkehr im Landkreis Mansfeld-Südharz

Allen Einwohnern soll unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein ÖPNV-Mindestangebot zur Verfügung stehen (bei Ortschaften ab 200 EW). Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot kann deshalb ein Linienbedarfsverkehr im Landkreis Mansfeld-Südharz gemäß § 44 PBefG eingerichtet werden, welcher die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen ermöglicht (Daseinsvorsorge).

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

- Der Linienbedarfsverkehr ist zu festgelegten **Bedienzeiten** möglich und kann werktags zwischen 4:00 Uhr und 23:00 Uhr verkehren. Ausnahme hiervon sind Bedienzeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen 09:00 Uhr und 23:00 Uhr.
- Das **Bediengebiet** für den Linienbedarfsverkehr ist die Fläche des Linienbündels im Landkreis Mansfeld-Südharz. Der Linienbedarfsverkehr kann im Linienbündel für bestimmte, vom ÖPNV (einschließlich Taxi und Mietwagen) nicht ausreichend erschlossene Gebiete eingerichtet werden.
- Die **Durchführung landkreisübergreifender Linienbedarfsfahrten** ist zulässig, soweit die jeweiligen Einstiegspunkte in der Fläche des Linienbündels des Landkreises Mansfeld-Südharzes liegen und Einvernehmen mit den Nachbarlandkreisen hinsichtlich derartiger Fahrten hergestellt wurde.
- **Parallelverkehre** zu anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV sind zu vermeiden.
- Der **Ein- und Ausstieg der Fahrgäste** soll in der Regel an bestehenden Haltestellen erfolgen. Zu den bestehenden Haltestellen können virtuelle Haltepunkte festgelegt werden. Eine Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung ist nicht erforderlich. Die Festlegung der Haltepunkte bedarf der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Im Antrag sind Angaben zu Anzahl, Lage und Erreichbarkeit der Haltepunkte für Fahrgäste zu machen. Ausnahmen, wie Haustürbedienung sind unter folgenden Voraussetzungen möglich:
  - Verkehre in Abend- und Nachtstunden



- Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen

(Diese Aufzählung ist nicht abschließend.)

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde können weitere Ausnahmen zugelassen werden.

- Für den Linienbedarfsverkehr hat das Verkehrsunternehmen werktags eine telefonische **Anmeldung** in der Zeit von mindestens 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr sicherzustellen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet in der vorgenannten Zeit, Fahrtwünsche entgegenzunehmen, deren Vorlaufzeit 1 Stunde nicht unterschreitet. Für die Beförderung von Personengruppen ab 5 Personen sind gesonderte Anmeldefristen möglich. Diese Fristen sind im Vorfeld mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung abzufragen, bei Bedarf ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen. Um eine bessere Zugänglichkeit zum Linienbedarfsverkehr zu erhalten ist eine Internet- und Software-Lösung anzustreben. Diese ist als App-Lösung für verschiedene mobile Betriebssysteme bereitzustellen.
- Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, für den Linienbedarfsverkehr **Zuschläge** zu erheben.
- Die im Linienbedarfsverkehr eingesetzten **Fahrzeuge** des Verkehrsunternehmens und von diesem eingesetzter Nachunternehmer sollen unter der spezifischen Bezeichnung des Angebotes als Verkehrsmittel des ÖSPV gekennzeichnet sein.
- Bei Einführung des Bedarfslinienverkehrs soll ein gemeinsames **Marketing** zwischen Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger erarbeitet werden. Dabei soll die Kampagne einfach, niederschwellig und verständlich für den Fahrgast sein.



## **5.4. Anforderungsprofil Bushaltestellen und Infrastruktur**

### **5.4.1. Grundsätze**

Die Ausstattung der Haltestellen hat zunächst alle grundlegenden Anforderungen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen<sup>31</sup>

Unter Berücksichtigung des Ziels eines vollständig barrierefreien ÖPNV zum 01.01.2022<sup>32</sup> und ausgehend vom Sachstand der Umsetzung barrierefreier Haltestellen im Kreisgebiet (siehe Kapitel 3.6.2) legt der Landkreis Mansfeld-Südharz Regelanforderungen für den weiteren Haltestellenausbau im Sinne der Daseinsvorsorge fest. Weiterhin wird eine Priorisierung auszubauender Haltestellen vorgenommen, und es werden Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau definiert (siehe Kapitel 5.4.4).

Ausnahmeregelungen betreffen neben städtebaulich oder topographisch bedingten Einschränkungen insbesondere Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften, die wenig frequentiert werden. Oftmals bestehen hier auch keine geeigneten Zuwegungen, so dass ein barrierefreier Ausbau nicht sinnvoll ist.

Die Verantwortung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger<sup>33</sup>.

Die Verantwortung für die Zugänglichkeit der Haltestellen aus dem umgebenden Gebiet heraus sowie den Übergang der Haltestellen zum Bus innerhalb geschlossener Ortschaften obliegt den Gemeinden bzw. Kommunen. Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen sind deswegen ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte und Gemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestelleninfrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Der Landkreis versteht sich dabei als Koordinator für den Haltestellenausbau im Kreisgebiet und nimmt damit seine Rolle entsprechend der Vorgaben des § 8, Absatz 3 PBefG ein.

Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellenelemente in ihrer Reisekette

---

<sup>31</sup> Vgl. § 32 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bzw. § 31 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab) und § 40 (4) PBefG.

<sup>32</sup> Vgl. § 8 Abs. 3 PBefG.

<sup>33</sup> Gemäß § 42 StrG LSA vom 06.07.1993, zuletzt geändert am 26.06.2018.

von hoher Bedeutung. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen kann im Einzelfall im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung stehen. Vor dem Hintergrund dieser möglichen Zielkonflikte sollen frühzeitig verbindliche Abstimmungen zwischen den Maßnahmenträgern, den Fördermittelgebern und den Behindertenvertretern durchgeführt werden<sup>34</sup>.

#### **5.4.2. Haltestellenkategorien**

Die Bushaltestellen im Landkreisgebiet werden in vier Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden. Die Haltestellenkategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen).

Es werden folgende Kategorien definiert:

- Kategorie A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung<sup>35</sup>
- Kategorie B: Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
  - Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 2. Ordnung<sup>36</sup>
  - Bushaltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag<sup>37</sup>
  - zentrale Bushaltestellen in den Stadt- und Ortszentren der zentralen Orte
  - Bushaltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte
- Kategorie C: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung - Bushaltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)

---

<sup>34</sup> Hingewiesen wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Rechte der Behindertenverbände hinsichtlich der Einreichung von Verbandsklagen bei der Nichtbeachtung der Belange der Barrierefreiheit bei Vorhaben.

<sup>35</sup> Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Busverknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 200 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand Sangerhausen ZOB, Lutherstadt Eisleben ZOB, Lutherstadt Eisleben Bahnhof, Hettstedt ZOB).

<sup>36</sup> Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte mit regelmäßiger Verknüpfung SPNV mit Busverkehr bzw. Bus-/ Busverknüpfungen mit mindestens drei Buslinien.

<sup>37</sup> Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestelle zu ermitteln.



- Kategorie D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)

### 5.4.3. Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neubau und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Tabelle 13: Ausstattung nach Haltestellenkategorien

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kostenverhältnisses)				
<b>1. Barrierefreiheit</b>				
Stufenfreier Zugang zum Bussteig/zur Fahrbahnkante	■	■	■	
spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	
Hochbord als Formstein; Buskapstein oder „Kassler Bord“ als Regelanwendung <sup>38</sup> (Bordhöhen: mindestens 18cm) <sup>39</sup>	■	■	■	
Befestigte Oberflächen im Bereich der Türen	■	■	■	■

<sup>38</sup> Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt (max. 5 cm) zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

<sup>39</sup> Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.



Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kostenverhältnisses)				
3,00 m Mindestdtiefe der Aufstellfläche	■	■		
2,50 m Mindestdtiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkungen) <sup>40</sup>			■	
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) <sup>41</sup>	■	■	□	
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld) <sup>42</sup>	■	■	■	
durchgängiges taktilen Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■	■	□	
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			■	
<b>2. Service und Komfort</b>				

<sup>40</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

<sup>41</sup> Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl. Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

<sup>42</sup> Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.



Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kostenverhältnisses)				
Witterungsschutz/ Fahrgastunter-stand für alle Fahrrichtungen (Mindestgröße 4,0 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Haltepositionen <sup>43</sup>	■			
Witterungsschutz/ Fahrgastunter-stand in der Hauptlastrichtung der Einsteiger (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen“ benötigen keinen Witterungsschutz) <sup>44</sup>		■	□	
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	
Sitzgelegenheit (wenn kein Fahrgast-unterstand vorgesehen wird) <sup>45</sup>			■	
Beleuchtung	■	□	□	

<sup>43</sup> Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

<sup>44</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßen-raumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

<sup>45</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßen-raumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.



Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kostenverhältnisses)				
Abfallbehälter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Fahrgastinformationen				
Haltestellenschild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrplan, Tarifinformationen und Übersichtsplan des Liniennetzplans (auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar); freie Erreichbarkeit für alle Fahrgäste; ausreichende Beleuchtung (wenn Straßenbeleuchtung nicht ausreichend ist, ist direkte Beleuchtung des Fahrplanaushanges vorzusehen)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Fahrplanaushang, Tarifinformationen, Telefonnummer für Rückfragen			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bussteigkennzeichnung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	<input type="checkbox"/>			
Dynamische Fahrgastinformation (Übersichtstafeln/ Standard-DFI, ggf. zusätzliche Anzeiger an Bussteigen)	<input type="checkbox"/>			



In Anlehnung an:

- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): *Barrierefreier ÖPNV in Deutschland*, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (*Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen*).
- Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.): *Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)*
- *Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum)*; homepage: [www. barrierefrei-mobilitaet.de](http://www.barrierefrei-mobilitaet.de)

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen der Kategorie A bis C sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege erreichbar sind.
- Richtungshaltestellen sollen sich nah gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungsanlagen angelegt sein.
- Potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr in Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, z. B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen, durch Umwandlung der Radwege im unmittelbaren Haltestellenbereich in „Gehweg, Radfahrer frei“ oder im Innerortsbereich auch durch Führung auf der Fahrbahn (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen).
- In Zusammenhang mit der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen, sollte auch die Zuwegung zu den Haltestellen berücksichtigt werden, selbst wenn diese nicht unmittelbar zu den Ausstattungsmerkmalen einer Haltestelle gehört.

Bei den hier getroffenen Aussagen sollten unbedingt die Städte und Gemeinden einbezogen werden, da diese die Zuständigkeit für Bau und Unterhaltung der Haltestellen haben.



#### **5.4.4. Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen**

Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>46</sup> sollen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises Mansfeld-Südharz im Einzelfall und nach Abstimmung mit den örtlichen Behindertenvertretern und den Seniorenbeiräten verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle entsprechend der Haltestellenkategorien in Kapitel 5.4.2 sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht (z. B. reine Schulverkehrshaltestellen),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. ein zu schmaler Bordstein für die Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung) oder
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen),
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden,

---

<sup>46</sup> zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert.



- an Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 m aufweisen und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist, sollten Haltestellen ohne Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist),
- auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen.

#### **5.4.5. Förderung des Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur**

Für den barrierefreien Neubau und Ausbau von Haltestellen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs bestehen verschiedene Fördermöglichkeiten. So erhält der Landkreis als Aufgabenträger gemäß § 8 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt jährlich zweckgebundene Zuweisungen aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes unter anderem für Investitionen in den Straßenpersonennahverkehr. Mit einem Anteil dieser Zuweisungen unterstützt der Landkreis auf Antrag die Kommunen bzw. den jeweiligen Straßenbaulastträger bei der Herrichtung barrierefreier Haltestellen.

Darüber hinaus gewährt das Land Sachsen-Anhalt zusätzlich Zuwendungen für den barrierefreien Neu- und Ausbau oder die Nutzbarkeit von Haltestellen sowie für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an Haltestellen.

Zuwendungsempfänger sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie beantragen die Zuwendungen für ihren Zuständigkeitsbereich und können diese für den Bau und Ausbau von Haltestellen an die zuständigen Baulastträger oder für die Informationsausstattung an Haltestellen an Verkehrsunternehmen weiterleiten.

Die Förderquote beträgt je nach Fördergegenstand maximal 50 bzw. 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Je nach Fördergegenstand gelten unterschiedliche Höchstbeträge.<sup>47</sup>

Kommunen und Verkehrsunternehmen, die Interesse an einer Förderung haben, können sich an den Landkreis als zuständigen Aufgabenträger wenden.

---

<sup>47</sup> <https://www.nasa.de/foerderung/foerderprogramme/haltestellenprogramm/>



## 5.5. Anforderungsprofil Fahrzeuge im ÖSPV

### 5.5.1. Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

Alle im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge erfüllen neben den gesetzlichen Anforderungen auch erforderliche und zeitgemäße Standards im Hinblick auf Fahrzeuggröße, Barrierefreiheit, technische Ausstattung und Schadstoffemissionen. Auf den Buslinien des Landesnetzes kommen Fahrzeuge mit besonders hoher Ausstattungsqualität zum Einsatz, auch als Maßstab für die Weiterentwicklung der gesamten Fahrzeugflotte.

Die Größe der im ÖPNV vorzuhaltenden und einzusetzenden Fahrzeuge bemisst sich grundsätzlich am tatsächlichen Bedarf während der Verkehrsspitzenzeiten. Dabei sind sowohl tageszeitliche Nachfrageschwankungen als auch die langfristige, demographische Entwicklung im Hinblick auf künftige Fahrzeugbeschaffungen zu beachten. Zu berücksichtigen sind auch die besonderen Anforderungen im Bereich der flexiblen Bedienformen, wo je nach Anzahl der vorbestellten und in einer Fahrt gebündelten Fahrtwünsche sowohl ÖPNV-Fahrzeuge als auch Fahrzeuge des Taxi- und Mietwagengewerbes zum Einsatz kommen können.

Maßgeblich für den Fahrzeugeinsatz sind darüber hinaus die Beschaffenheit der ausgewiesenen Linienwege und evtl. Höhen-, Breiten- und/oder Gewichtsbeschränkungen.

Zum Einsatz kommen können generell die folgenden **Fahrzeugtypen** (jeweils mit Mindestanforderungen bzgl. Platzangebot):

- Niederflur-Gelenkbus mit mind. 45 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur-15m-Busse, Länge 14,5 bis 15 m, mit mind. 45 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur- bzw. Low-Entry-Solobus („Standardbus“) mit mind. 28 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur- bzw. Low-Entry-Midibus, max. Länge 10,5 m, mit mind. 19 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur-Minibus, max. Länge 8,5 m, max. Breite 2,35 m, mit mind. 12 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)



- Kleinbus (auch Großraum-Pkw) im RufBus-/AnrufsammelTaxi (AST)-Einsatz mit mind. 7 Sitzplätzen und Mitnahmemöglichkeit für einen Kinderwagen und einen Rollator.

In Übereinstimmung mit den rechtlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und dem Ziel eines vollständig barrierefreien ÖPNV ab 01.01.2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz sind im Regelfall Niederflurbusse – auch in der Low-Entry-Variante – einzusetzen, die mit (mechanischer) Klapprampe zur Rollstuhlmitnahme ausgerüstet sind.

Die zu erfüllende Mindestquote für den planmäßigen Einsatz niederfluriger Busse in der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH beträgt aktuell 97 Prozent. In der Kategorie I (Regelfahrzeuge) wird eine Quote von 100% **bis zum 31.12.2023** angestrebt.

Die im Landkreis Mansfeld-Südharz verkehrenden Linienbusse verfügen über eine zeitgemäße Antriebstechnik und erfüllen bei Neubeschaffungen die aktuell gültigen EU-Abgasnormen.

Die in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans definierte Einteilung der Fahrzeuge in zwei Kategorien besitzt auch in der 4. Fortschreibung des NVP weiterhin Gültigkeit:

- Kategorie I: Regelfahrzeug
- Kategorie II: Fahrzeuge für Linien mit sehr unregelmäßiger Bedienung sowie Verstärkerfahrten an Schultagen, Einsatzreserve usw., Fahrzeugtyp „Kleinbus“

Im Einzelnen werden folgende Ausstattungsstandards für Fahrzeuge im Linienverkehr des Landkreises Mansfeld-Südharz mit dem Zieldatum 1.1.2026 definiert:

#### **Fahrzeugalter in der Kategorie I:**

- Max. 6 Jahre zum Einsatzzeitpunkt (mind. 30% der Fahrzeuge)
- Max. 12 Jahre zum Einsatzzeitpunkt (übrige)

#### **Fahrzeugalter in der Kategorie II:**

- Max. 16 Jahre zum Einsatzzeitpunkt (in Ausnahmefällen bei Ersatzfahrzeugen max. 20 Jahre)

Hinweis: Bei der VGS existieren keine Einsatzfahrzeuge in diesem Alter (Kategorie II)



### **Abgasnorm in der Kategorie I:**

- Euro-6-Norm (mind. **70 %** der Fahrzeuge)
- Euro-IV-Norm (mind. **30 %** der Fahrzeuge)

### **Anforderungen Barrierefreiheit in der Kategorie I:**

- Niederflurtechnik/ Low-Entry: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Kneeling: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Sondernutzungsflächen: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür (zweiflügelig, Türbreite 120 cm im Durchgangsmaß: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Haltegriffe und -stangen, gut erreichbare Haltewunschtaster, kontrastreiche Gestaltung und Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 ohne Außenwerbung an den Scheiben (inkl. Tür 2 und Sondernutzungsfläche): mind. 50% der Fahrzeuge

### **Anforderungen Barrierefreiheit in der Kategorie II:**

- Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür: mind. 50% der Fahrzeuge
- Sondernutzungsflächen: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür (zweiflügelig, Türbreite 120 cm im Durchgangsmaß: vollständig (100 % der Fahrzeuge)

### **Anforderungen Fahrgastinformation in der Kategorie I:**

- Digitale Fahrgastinformation außen: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation innen: (mind. 100% der Fahrzeuge)
- TFT-Multifunktionsinnenanzeigen (Anzeige der nächsten Haltestellen und Anzeige „Wagen hält“, ggf. weitere Infos): (mind. 100 % der Fahrzeuge)



### **Anforderungen Fahrgastinformation in der Kategorie II:**

- Digitale Fahrgastinformation außen: vollständig (100 % der Fahrzeuge)

### **Anforderungen sonstige technische Ausstattung in der Kategorie I:**

- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL): vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Videoschutz (mind 10% der Fahrzeuge)
- Notruffunktion: vollständig (100 % der Fahrzeuge)
- Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung: vollständig (100 % der Fahrzeuge)

### **Anforderungen sonstige technische Ausstattung in der Kategorie II:**

- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL): vollständig (100 % der Fahrzeuge)

## **5.5.2. Umwelt- und Klimaschutz fördernde Gestaltung des ÖSPV**

Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG<sup>48</sup> über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD)<sup>49</sup> wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Der Landkreis Mansfeld-Südharz unterstützt die zukünftige Bestrebung zur Umsetzung der CVD und einer Verbesserung von CO<sub>2</sub> neutralen Fahrzeugen.

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand

---

<sup>48</sup> Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN> (Stand: 03/2021).

<sup>49</sup> Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)



dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm bzw. emissionsfrei sein muss.

Folgende Quoten werden vorgegeben:

- Bis Ende 2025 dürfen bundesweit nur noch 55 Prozent der neubeschafften Fahrzeuge im ÖPNV Dieselbusse sein. Mindestens 45 Prozent der Busse müssen als „sauber“ definiert werden können, davon die Hälfte (22,5 Prozent aller Busse) als „emissionsfrei“ definiert werden können.<sup>50</sup>
- Bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 Prozent saubere Fahrzeuge bzw. 32,5 Prozent emissionsfreie Fahrzeuge.

Die genannten Quoten gelten grundsätzlich seit 02.08.2021 bei Fahrzeugbeschaffungen öffentlicher Auftraggeber, bei der Beschaffung von Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringen. Aber auch private oder öffentliche Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen im ÖPNV werden dazu gezählt. Die Quoten gelten für die verwendeten Fahrzeuge im Rahmen einer „Beschaffung“ von Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger (in Verkehrsverträgen, Betrauungen, Dienstleistungsaufträgen nach EU-Verordnung 1370/2007 sowie nach allgemeinem Vergaberecht), außerdem durch Sektorenauftraggeber, sofern zur Anwendung des Vergaberechts verpflichtet. Die CVD gilt aber nur bei Vergaben oberhalb der EU-Schwellenwerte; die Quotenregelung gilt im Busbereich für Fahrzeuge (üblicherweise des ÖPNV) mit Stehplätzen und häufigem Passagierwechsel (Klasse M3, Klasse I), nicht aber für Überland- und Reisebusse (M3, Klassen II und III) .

### 5.5.3. Leitprojekt Elektromobilität im ÖSPV

Zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) (siehe Kap. 5.5.2) sind weitergehende Strategien notwendig.

---

<sup>50</sup> Saubere Fahrzeuge gemäß EU-Kommission: Betrieb mit „alternativen Kraftstoffen“, d. h. Energiequellen als (teilweiser) Ersatz für Erdöl im Verkehrssektor und somit Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion: Elektrizität, Wasserstoff, 100% Biokraftstoffe ohne konventionelle Beimischungen (synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas einschl. Biomethan als komprimiertes Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG) sowie Flüssiggas (LPG). Ebenfalls als „sauber“ gelten Plug-in-Hybridbusse mit konventionellem Dieselmotortreibstoff. Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)



Im ÖPNV-Plan 2020 bis 2030 ist das „Leitprojekt Elektromobilität im ÖSPV“ verankert: „Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bei der Einführung von ÖSPV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.“

Mittels eine Förderrichtlinie<sup>51</sup> unterstützte das Land Sachsen-Anhalt im Rahmen der Teilaktion „Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ umweltfreundliche Verkehrsträger. Die Richtlinie tritt am 31.12.2023 außer Kraft. Die Frist zur Antragstellung ist inzwischen abgelaufen.

## **5.6. Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice**

### **5.6.1. Tarifier Anwendung**

Im ÖSPV des Landkreises Mansfeld-Südharz gilt der VGS-Tarif bzw. gelten die VGS-Tarifbestimmungen. Es sind im Regelfall Tarife, welche auf allen Linien der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH Anwendung finden.

Bestehende Tarife, welche als **Tarif-Gemeinschaftsprojekte** mit Verkehrsunternehmen benachbarter Landkreise Anwendung finden, gelten auch weiterhin:

- WiSel-Card, ein Gemeinschaftsprojekt mit der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH und der Harzer Schmalspurbahn GmbH, ein Tarifangebot für das Wipper- und Selketal.
- Sondertarif auf Linie 700 (Eisleben – Querfurt)

**Tarifkooperationen** und Tarifier Anerkennungen von Tarifen anderer Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger betreffen folgende Tarife und sind weiterhin anzuwenden:

- Schülerferienticket (SFT) – SFT Sachsen-Anhalt und SFT Thüringen
- Tarifprodukte des Magdeburger Regionalverkehrsverbands (marego) auf gemeinsam mit der Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH bedienten Linienabschnitten Welbsleben – Harkerode – Ulzigerode sowie auf den Streckenabschnitten in Aschersleben (Klinikum – Bahnhof)

---

<sup>51</sup> „RdErl. Des MLV vom 01.06.2017- 31.21/30117/3, veröffentlicht im MBl. LSA Nr. 23/2017 vom 19.06.2017, in Kraft getreten am 20.06.2017“.



- Anerkennung von ausgewählten überregionalen Tarifangeboten der DB AG auf den landesbedeutsamen Linien VGS-410, VGS-420, VGS-450, VGS-460 und Linie 700, welche zur Mitnahme bzw. zum Erwerb eines ermäßigten Einzelfahrscheins berechtigen
- Kooperationsvereinbarung zwischen der Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH und der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH über Tarifierkennungen auf folgenden Linien:
  - VGS-480 (Allstedt-Artern-Sangerhausen)
  - VGS-481 (Artern-Roßleben-Ziegelroda)
  - VGS-483 (Roßleben-Schönwerda-Mönchpiffel-Nikolausrieth-Allstedt)
  - VGS-494 (Bad Frankenhausen-Kyffhäuser-Berga)
  - Linie 131 (Mühlhausen-Schlotheim-Ebeleben-Sondershausen)
  - Linien 530 (Artern – Bad Frankenhausen – Sondershausen)
- Kooperationsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von Zeitfahrtausweisen auf gemeinsam befahrenen Strecken mit folgenden benachbarten Verkehrsunternehmen:
  - Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
  - Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH
  - Harzer Verkehrsbetriebe GmbH
  - Frank Weber, Busbetrieb Kelbra

Darüber hinaus werden folgende **Sondertickets** anerkannt:

- Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX) auf folgenden Linien:
  - VGS-450 Sangerhausen-Kelbra-Stolberg-Breitenstein (-Güntersberge)
  - VGS-453 Breitenstein-Berga-Sangerhausen
  - VGS-460 auf der Relation Sangerhausen-Wippra
  - VGS-423 auf der Relation Wippra-Harzgerode
- Kombitickets, die auf Basis von Verkehrsverträgen zwischen der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH und Unternehmen, Organisationen, Institutionen oder Veranstaltern entwickelt worden sind
- Mieterticket auf Basis gültiger Mieterticketvereinbarungen



## Deutschlandticket

Das **Deutschlandticket** ist seit 01.05.2023 bundesweit gültig und ermöglicht deutschlandweite Fahrten im ÖPNV und SPNV aller teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Landestarife und Verkehrsverbünde sowie im verbundfreien Raum. Reisende können also alle Busse und Bahnen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs in ganz Deutschland nutzen. Ausgenommen sind der Fernverkehr (zum Beispiel IC, EC, ICE sowie RE-Linien der DB Fernverkehr AG), private Anbieter wie FlixTrain oder FlixBus sowie Fahrten in der ersten Klasse. Das Deutschlandticket ist bei Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden erhältlich, so auch bei der VGS.

Seit dem Schuljahr 2023/ 2024 ist das Deutschlandticket im Landkreis Mansfeld-Südharz im Schülerverkehr unter der Maßgabe der kostengünstigsten Variante der Schülerbeförderung nutzbar. Davon betroffen sind im Schuljahr 2023/2024 rund 2.300 Schülerinnen und Schüler im Kreisgebiet.

### 5.6.2. Ticketvertrieb

Der Ticketvertrieb ist weiterhin über verschiedene Kanäle sicherzustellen, insbesondere:

- Fahrscheinverkauf in Bussen (Fahrscheindrucker)
- Zeitkartenabonnements über Verkehrsunternehmen (Formulare digital über Internetseite bzw. analog Serviceagenturen/ per Zusendung u. ä.)
- Berechtigungsnachweise für die Inanspruchnahme bestimmter Zeitkarten (z. B. für Auszubildende) über Verkehrsunternehmen (Formulare digital über Internetseite bzw. analog Serviceagenturen/ per Zusendung u. ä.)
- Vertrieb Deutschlandticket über die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH wie auch über andere Verkehrsunternehmen in der Region, welche zum Vertrieb des Deutschlandticket verpflichtet sind (Formulare digital über Internetseite bzw. analog per Zusendung u. ä.)
- Der Ticketvertrieb soll weitestmöglich digitalisiert werden.



### **5.6.3. Fahrplaninformation**

Zu den wichtigsten Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen gehört eine einheitliche, rechtzeitige und vollständige Informationsbereitstellung von Fahrplandaten. Im Einzelnen:

- Bereitstellung erforderlicher Grunddaten zur Datenversorgung von Auskunftssystemen (insbesondere INSA-Fahrplanauskunftssystem des Landes Sachsen-Anhalt)
- Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten sowie als Fahrplanhefte
- Veröffentlichung aktueller Fahrplaninformationen zu jedem Fahrplanwechsel sowie ergänzend zu Beginn eines neuen Schuljahrs (Sommer)
- Aktuelle Fahrplanaushänge an den Haltestellen
- Bereitstellung zentraler telefonischer/ elektronischer Auskunftsmöglichkeiten zu Fragen des Fahrplans sowie Fahrgastinformation/ Kundenservice (Hotline, Call-center u. ä.), Sicherstellung von kompetenten, auskunftsfähigem Personal in der Kommunikationssprache Deutsch
- Aktuelle Fahrplaninformationen bei besonderen Ereignissen wie z. B. Baustellen, Streckensperrungen, Umleitungen etc. sowie kurzfristige Veröffentlichung im Internet und an Haltestellen, bei vorher länger absehbaren Ereignissen (s.o.) auch in Fahrplanheften sowie anderen Printmedien (Lokalzeitungen etc.).

### **5.6.4. Dynamische Fahrgastinformation**

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind an Haltestellen zur Verfügung zu stellen, welche mit entsprechenden DFI-Anlagen ausgerüstet sind (vgl. Kap. 3.5.2). Darüber hinaus wird angestrebt, die Zahl der Haltestellen, welche über solche DFI-Anlagen verfügen, auszuweiten.

### **5.6.5. Barrierefreie Fahrgastinformation**

Serviceleistungen zur Information und Inanspruchnahme für die Nutzung des ÖPNV sowie wesentliche Fahrgastinformationen und Fahrplanauskünfte sind hinsichtlich Zugänglichkeit und Verständlichkeit barrierefrei zu gestalten.



Für sehbehinderte Menschen müssen wesentliche Fahrgastinformationen vor und während der Fahrt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip vorgehalten und vermittelt werden können. Hierzu sind die entsprechenden Ausführungsnormen (DIN)<sup>52</sup> zu beachten und in die Konzeption für Fahrgastinformationen mit einzubeziehen.

## **5.7. Betrieb, Organisation und Beteiligung**

### **5.7.1. Verkehrsstörungen**

Bei vorübergehenden **Verkehrsstörungen**, Umleitungen und sonstigen Beeinträchtigungen des ÖPNV-Betriebs sind Auswirkungen auf die Fahrgäste soweit wie möglich zu minimieren. Das Verkehrsunternehmen hat zudem für eine rechtzeitige und umfassende Fahrgastinformation über Angebotsabweichungen über geeignete Kommunikationskanäle zu sorgen (siehe. Kap. 5.6.3).

Je nach Ausprägung und Vorlaufzeit der Verkehrsstörung sind Informationen über örtliche Bekanntmachungen in den Medien, über Aushänge an betroffenen Haltestellen und – vor allem bei kurzfristigen Ereignissen – in elektronischer Form zu kommunizieren, z. B. via Webseite des Verkehrsunternehmens, „Störungs-Ticker“ auf der Homepage oder unaufgefordert auf Anzeigetafeln zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) und als „Push-Mitteilung“ im Rahmen einer Smartphone-App.

### **5.7.2. Längerfristige Voll- oder Teilsperren infolge von Baumaßnahmen**

Anstehende, **längerfristige** mit **Voll- oder Teilsperren** von Linienwegen des ÖSPV verbundenen Baumaßnahmen werden mindestens drei Monate vor Baubeginn zwischen Baulast- und Aufgabenträger(n) unter Einbeziehung der betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt. Ziel ist die Sicherstellung eines verlässlichen und möglichst wirtschaftlichen ÖSPV-Betriebs und Weitergabe der entsprechenden Informationen an Presse und Fahrgäste.

---

<sup>52</sup> Vgl. DIN 18040-1 bzw. 18040-3 i. V. m. DIN 32984, DIN 32986 und DIN 18041.



### 5.7.3. Fahrplanwechsel

Der reguläre Fahrplanwechsel des ÖSPV im Landkreis Mansfeld Südharz findet zeitgleich mit dem international vereinbarten Fahrplanwechsel der Eisenbahn einmal jährlich am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr (Tageswechsel Samstag auf Sonntag) statt.

Um die Konsistenz Verkehrsträger übergreifender Reiseketten im öffentlichen Verkehr in möglichst hohem Maß zu gewährleisten und die Zuverlässigkeit von Systemanschlüssen Bus/Schiene zu erhöhen, kommt der international vereinbarte Fahrplanwechsel im Landkreis Mansfeld-Südharz auch im Busbereich zur Anwendung.

Ein zweiter Fahrplanwechsel erfolgt anlässlich des Schuljahreswechsels in den Sommerferien, Dieser dient vorwiegend der Fahrplananpassung im Rahmen der Schülerbeförderung oder unterjährig notwendigen Fahrplanänderungen.

### 5.7.4. Beteiligungsgremien

Der Landkreis Mansfeld-Südharz lässt sich bei der Wahrnehmung der ÖSPV-Aufgabenträgerschaft und zur Wahrung von Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen ÖSPV-Beirat gemäß § 5 ÖPNVG LSA unterstützen.

Der **Beirat für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV-Beirat)** ist aufgrund des § 5 ÖPNVG LSA durch den jeweiligen Aufgabenträger zu installieren.

Der Landkreis Mansfeld-Südharz hat am 26.10.2021 folgende Mitglieder in den **ÖSPV-Beirat** berufen:

- VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Gleichstellungsbeauftragte,
- Kreis- Kinder- und Jugendring Mansfeld-Südharz e.V.,
- Kreiselternrat Mansfeld-Südharz,
- Kreissenioresenrat Mansfeld-Südharz,
- Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau, Geschäftsstelle Sangerhausen,
- Kreishandwerkerschaft Mansfeld-Südharz
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bezirk Sachsen-Anhalt Süd,
- Harzklub e.V., Clausthal-Zellerfeld,



- Kreisverband Mansfeld-Südharz des Städte- und Gemeindebundes des Landes Sachsen-Anhalt.



## **6. Linien- und Maßnahmenkonzept**

### **6.1. Anpassung an betriebliche Erfordernisse - Konzept zur Anpassung des Verkehrsangebotes im Landkreis Mansfeld-Südharz**

Im Vorgriff auf die Ableitung und Festsetzung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte auf gemeinsame Initiative des Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens hin im August 2023 ein Vorschlag für ein Konzept zur Anpassung des Verkehrsangebotes im Landkreis Mansfeld-Südharz. Dieses Konzept sieht kurzfristig umsetzbare Maßnahmen der Anpassung des Verkehrsangebots vor. Betroffen ist schwerpunktmäßig der Regionalverkehr, weniger der Stadtverkehr.

Hintergrund ist eine Überprüfung des Fahrtenangebots auf den VGS-Linien auf Basis von Verkehrszählungen, welche zu Jahresbeginn 2023 stattfanden.

#### **Zielstellung und methodische Vorgehensweise:**

- Effizienzsteigerung beim Einsatz verfügbarer Kapazitäten der Verkehrs- und Personalplanung
- Wegfall von Fahrten im Ergänzungsnetz (berührt keine Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes), betrifft i.d.R. Fahrten unter 3 Fahrgästen je Fahrt (schultags) und außerhalb des Schülerverkehrs
- Substitution einiger Fahrten durch bedarfsgesteuerte Angebote, schwerpunktmäßig zur Schließung von Lücken im Vormittagszeitraum sowie Ergänzung als letzte Fahrt im Fahrplan am späten Nachmittag bzw. frühen Abend
- Entzerrung überfrachteter und schwer verständlicher Fahrpläne durch Entfall nicht mehr oder nur sehr schwach nachgefragter Angebote.

Dieses Konzept ist ein Zwischenschritt und wichtiges Bindeglied zwischen dem heutigen Fahrplanangebot und dem zukünftigen Netz im Zuge der Weiterentwicklung des ÖSPV-Angebots. Es erlaubt künftig eine Differenzierung des Ergänzungsnetzes in zwei Kategorien:

- Linien 1. Ordnung (Ergänzungslinien mit regionaler Funktion, Nachfrage im Schülerverkehr und Jedermannverkehr)
- Linien 2. Ordnung (Ergänzungslinien mit lokaler Funktion und hauptsächliche Bedeutung im Schülerverkehr)



### **Prüfauftrag:**

- Detaillierung des Konzepts (unter Beachtung der o.g. Zielstellungen)
- Weiterentwicklung des VGS-Konzeptes von August 2023
- Entwicklung einer klaren Liniennetzhierarchie unter Einbindung flexibler Bedienformen.

## **6.2. Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs**

### **6.2.1. Entwicklung der Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz**

Im ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt wird die weitere Ausgestaltung des Bahn-Bus-Landesnetz durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizonts bis 2030 angekündigt. Die Weiterentwicklung soll mit der nächsten Fortschreibung des ÖPNV-Plans erfolgen, „sofern dies nicht zwingende Gründe vorher erfordern“<sup>53</sup>.

Im Landkreis Mansfeld-Südharz ist eine Evaluierung der Linien 420, 450, 460 aus unterschiedlichen Gründen und Zielstellungen heraus vorgesehen.

### **Prüfauftrag:**

- **Unterstützung und Begleitung des Landkreises Mansfeld-Südharz bei der Evaluierung auf den Linien 420, 450, 460**

### **Linie 420:**

Der ÖPNV-Landesplan 2020 bis 2030 trifft in Übersicht 6 „Maßnahmenkonzept bis 2030 für alle ÖSPV-Verbindungen des Bahn-Bus-Landesnetzes“ hierzu folgende Aussage:

„Für die Verbindung Hettstedt – Lutherstadt Eisleben über die „Grunddörfer“ ist aufgrund des Nachfragepotenzials langfristig die Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt zu prüfen.“<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 54.

<sup>54</sup> ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 81.



Mit der Zielstellung einer Begrenzung des bestellten und finanzierbaren ÖSPV-Leistungsumfangs im Landkreis Mansfeld-Südharz lässt sich eine etwaige Angebotsausweitung auf der Linie 420 nicht unbedingt vereinbaren. Vor diesem Hintergrund müssen die Evaluierungsergebnisse auf der Linie 420 sorgfältig abgewogen werden.

### **Linie 450:**

Ausgangssituation:

- Geringe Nachfrage (vgl. Kap. 3.3.6)
- Fahrtzeit zwischen Berga-Kelbra und Sangerhausen (Busbahnhof): ca. 60 Minuten (Vgl. RE8: 15 Minuten!)
- Umwegige Linienführung über Roßla und Kelbra (Fahrtzeitverlust ca. 10 min.)
- Umwegige Linienführung in Sangerhausen (über Bonifatiusplatz)
- Linienführung über Martinsrieth statt über Brücken (Helme)
- Positiv: zahlreiche, optimierte Verknüpfungen mit dem SPNV in Berga-Kelbra, insbesondere den Linienast Berga-Kelbra – Rottleberode – Stolberg – (Güntersberge) betreffend

Zielstellung:

- Optimierung des Linienwegs zw. Sangerhausen und Berga-Kelbra mit deutlich kürzerer Fahrtzeit, insbesondere zwischen Sangerhausen und dem Grundzentrum Kelbra
- Beibehaltung der sehr guten und abgestimmten Verknüpfungen, insbesondere zwischen dem Linienast Berga-Kelbra – Rottleberode – Stolberg und dem SPNV (in/aus Richtung Sangerhausen/Halle sowie in/aus Richtung Nordhausen/Kassel)

### **Linie 460:**

Ausgangssituation:

- Geringe Nachfrage (insbesondere auf Abschnitt Wippra – Hettstedt)



- Kein echtes Angebot zwischen Sangerhausen und Hettstedt (Alternativen auch mit Umsteigen in Eisleben kürzer, außerdem Direktverbindung Sangerhausen – Hettstedt über Li. 426/ RE10)
- Fahrtzeit zwischen Sangerhausen und Hettstedt > 60 Minuten

Zielstellung:

- Veränderte Ausrichtung als im Unterharz verlaufende Harzquerverbindung Sangerhausen – Wippra – Harzgerode (Rückkehr zum früheren Linienkonzept vor 2015)
- In Harzgerode: Anschluss zur HVB-Linie 242 von/nach Quedlinburg sowie zur Harzquerbahn
- In Wippra: Verknüpfung mit einer Linie Richtung Hettstedt/ Mansfeld (Linie 422 bzw. 423) sowie zur Wipperliese (Verkehrstage Mi, Sa, So in der Saison zwischen Ostern und Oktober)
- In Sangerhausen: Verknüpfung mit Regionalexpressen in/aus Richtung Nordhausen/Kassel sowie darüber hinaus Prüfung einer zweistündlichen Weiterführung/ Durchbindung bis/ab Allstedt über Sangerhausen Süd und Oberröblingen im Rahmen der Linie VGS-474.
- Übernahme von noch notwendigen bzw. verbleibenden Fahrten im Abschnitt zwischen Wippra und Hettstedt durch die Linie 422 bzw. 423

### **6.2.2. Neuordnung ÖSPV im Raum zwischen Wippra und Mansfeld/ Hettstedt**

Für die Notwendigkeit einer Neuordnung des ÖSPV im Raum zwischen Wippra im Westen und Mansfeld/ Hettstedt im Osten sowie begrenzt durch die Kreisgrenze im Norden und B 86 im Süden gibt es eine Reihe von Gründen, Erfordernissen und Zielen:

- Demografischer Wandel: in diesem Raum gibt es keinen Ort größer 500 Ew., des Weiteren keine Schule, keinen Einzelhandelsversorger (vgl. Kap. 2.1 ff.) usw.
- Linie 460: Fahrtenast Wippra – Hettstedt entfällt
- Linie 422: Teilübernahme von Fahrten zwischen Wippra und Hettstedt, Fahrplan in Planung



- Umgestaltung des Angebotes unter stärkerer Einbeziehung alternativer Bedienformen auf den Linien 411, 412, 423, 424, 425

Der betroffene Raum umfasst rund 195 Quadratkilometer (13 % der Landkreisfläche) bei einer Bevölkerung von 6.600 Einwohner (5% der Landkreisbevölkerung). Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von lediglich 34 Einwohnern pro km<sup>2</sup>.

**Prüfauftrag: Neuordnung ÖSPV im Raum zwischen Wippra und Mansfeld/Hettstedt unter den o. g. Randbedingungen und Zielstellungen.**

### **6.2.3. Neuordnung ÖSPV im Raum Gerbstedt im Rahmen des Projekts “Gerbstedter Landbus”**

Basis ist der Grundsatzbeschluss “Zukunftsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots – Unterstützung bei der Erstellung eines Multimodalen Mobilitätskonzepts” (Beschluss KT 159/2021 vom 24.06.2021). Es wurden zwei Pilotprojekte für die Umsetzungsphase ausgewählt, eines davon ist das Pilotprojekt 1 “Multimodale Alltagsmobilität mit On-demand-Verkehren im Raum Gerbstedt.

Aus finanziellen und organisatorischen Gründen (detaillierte Planung) musste dieses Projekt zwischenzeitlich zurückgestellt werden.

Da das potentielle Bediengebiet sehr weiträumig gefasst wurde und weit über den Raum Gerbstedt hinaus geht, ist es empfehlenswert, in einer ersten Phase das Untersuchungsgebiet kleiner zu fassen und einen Vorlaufbetrieb / eine Vorlaufphase / einen Testbetrieb zu konzipieren.

Kernpunkte eines Konzepts für den “Gerbstedter Landbus” sind:

- Einkürzung der Linie 430 Eisleben - Polleben - Gerbstedt zu Gunsten Belleben (SPNV)
- Entwicklung eines Rufbus-Bediengebiets (unter Nutzung bestehender Haltestellen) als Vorstufe für einen späteren On-demand-Verkehr (...dann unter Einbeziehung virtueller Haltestellen) mit einem dichten Straßennetz, welches individuelle, ortsbezogene Alternativrouten zulässt.



- Anbindung der Ortsteile von Gerbstedt (östlich der Linie Polleben – Helmsdorf - Gerbstedt) bzw. auch Eisleben (z. B. Burgsdorf) an das Grundzentrum Gerbstedt sowie folgende Linien:
  - Linie VGS-430 in Gerbstedt (evtl. zusätzlich auch Polleben) an einer geeigneten (noch auszubauenden) Mobilitätsstation
  - Linie OBS-306 in Friedeburg (Anschluss Saalekreis bzw. Halle)
  - SPNV in Belleben bzw. Sandersleben (RE4/RE24)

Das ÖPNV-Konzept „Gerbstedter Landbus“ (Vorlaufphase) bietet ein flächendeckendes Rufbus-Angebot ohne festen Fahrplan. Vorzugsweise kommen Kleinbusse (bis max. 8 Fahrgäste) zum Einsatz.

### **Linie 430: Eisleben – Polleben – Gerbstedt**

Die Linie 430 ist im o. g. Kreistagsbeschluss zwischen Eisleben und Gerbstedt definiert. Gerbstedt ist jedoch in betrieblicher und fahrplantechnischer Hinsicht kein geeigneter Anfangs- bzw. Endpunkt einer Linie (aktuell keine Buswendeschleife). Es gibt zwei denkbare Linienvarianten eines Anfangs- bzw. Endpunkts im nördlichen Kreisgebiet, welche dort jeweils Anschlüsse an das SPNV-Netz bzw. Bahn-Bus-Netz ermöglichen und damit einen ITF-tauglichen Standard erfüllen würden, wie ihn der ÖPNV-Landesplan 2020-2030 vorsieht (vgl. Kap: 5.1.1):

- Linie 430: Eisleben – Polleben – Gerbstedt – Sandersleben (dort Anschluss SPNV RE4/RE24)
- Linie 430: Eisleben – Polleben – Gerbstedt – Hettstedt (dort Anschluss SPNV RE10/VGS-410, VGS-420)

In beiden Linienvarianten könnten Fahrten im heutigen Linienabschnitt der VGS-430 zwischen Sandersleben und Hettstedt entweder entfallen bzw. in die bestehende Linie VGS-414 integriert werden.

**Prüfauftrag: Neuordnung ÖSPV im Raum Gerbstedt (östl. Ortsteile) im Rahmen des Pilotprojekts „Gerbstedter Landbus“, Neugestaltung der Linie 430 als Hupterschließungslinie für den Raum Gerbstedt unter den o. g. Randbedingungen.**



#### **6.2.4. Neuordnung ÖSPV im Raum Südharz Nordost/Sangerhausen (westl. Ortsteile)**

Für die Notwendigkeit einer Neuordnung des ÖSPV im Raum Südharz Nordost/Sangerhausen (westl. Ortsteile) begrenzt durch die Autobahn A 38 im Süden sowie die Landkreisgrenze im Norden gibt es eine Reihe von Gründen, Erfordernissen und Zielen:

- Demografischer Wandel: in diesem Raum gibt es keinen Ort größer 500 Ew., eine Grundschule (GS Hayn), keinen Einzelhandelsversorger (vgl. Kap. 2.1 ff.)
- Mit rund 24 Einwohner pro Quadratkilometer ist der benannte Raum noch dünner besiedelt als die in Kapitel 6.2.2 sowie 6.2.3. erläuterten Räume
- Linie 451/452: Neuordnung des Fahrtenangebots, stärkere Einbeziehung alternativer Bedienformen (Rufbusse etc.)
- Linie 461/462: Neuordnung des Fahrtenangebots, stärkere Einbeziehung alternativer Bedienformen (Rufbusse etc.)

**Prüfauftrag: Neuordnung ÖSPV im Raum Südharz Nordost/Sangerhausen (westl. Ortsteile) unter den Bedingungen des demografischen Wandels.**

#### **6.2.5. ÖSPV im Raum der Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land**

Mit der Übernahme der Linie Z1 in das Netz der VGS besteht die Notwendigkeit, dass ÖSPV-Netz im Gemeindegebiet Seegebiet Mansfelder Land neu zu ordnen und weiterzuentwickeln.

Die Schülerverkehre in etlichen Ortsteilen im Gemeindegebiet werden im Rahmen von Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG erbracht. Eine Integration in allgemeine und vertaktete Linienverkehre ist zu prüfen.

Zielstellungen:

- Aufwertung Verknüpfungspunkt Röblingen am See durch getaktete Anschlüsse zum SPNV (RE8/RE9) am Bahnhof Röblingen am See (Nullknoten!)
- Konzeption neuer bzw. Verbesserung bestehender Verbindungen zwischen den Ortsteilen der Gemeinde und dem Gemeindehauptort Röblingen am See (Grundzentrum)



- Überprüfung Linie VGS-440 auf Anschlussmöglichkeiten zum Bahn-Bus-Landesnetz (SPNV bzw. o. g. PlusBus-Linien) und ggf. Einkürzungsmöglichkeiten außerhalb des Kreisgebiets des Landkreises Mansfeld-Südharz.
- Überprüfung Linie VGS-441 auf die Möglichkeit der verstärkten Rufbusbedienung bzw. Anschluss Neehausen (Landkreis Mansfeld-Südharz) – Hohnstedt (Saalekreis)
- Integration von Schülerverkehren in vertaktete Linienverkehre

**Prüfauftrag: Neuordnung ÖSPV im Gemeindegebiet Seegebiet Mansfelder Land unter den o. g. Zielstellungen.**

#### **6.2.6. ÖSPV im Raum Sangerhausen – Allstedt – Eisleben**

Ausgangssituation:

Die Anbindung von Allstedt (Grundzentrum) nach Eisleben (Mittelzentrum) bzw. Halle (Oberzentrum) ist im ÖPNV de facto nicht gegeben. Mögliche Verbindungen laufen über Sangerhausen. Die VGS-Linien 470 und 472 haben jeweils einen Zweistudentakt mit Fahrtenverdichtung zu Schulzeiten.

Zielstellung:

- Direktanbindung Allstedt an Eisleben, Umsteigen entfällt
- Beschleunigung und Vertaktung der Verbindung zwischen Allstedt und Eisleben
- Vertaktung der Linien 470 und 472 so, dass in der Überlagerung zwischen Bornstedt und Eisleben ein Studentakt zustande kommt
- Ggf. Fahrplan der Kombilinie 470/472 in eine Linie 470: Eisleben – Bornstedt – Allstedt/Sangerhausen zusammenführen
- Übernahme dieser Verbindung in das Hauptnetz mit Qualitätsmerkmalen ähnlich PlusBus/ TaktBus
- Umsteigemöglichkeiten zur Knotenzeit Minute 30 in Lutherstadt Eisleben (Bahnhof), betreffend die Linien RE8 bzw. RE9 sowie weitere PlusBus-Linien (410, 420 usw.).



- Zwischen Sangerhausen und Allstedt: werktags 60-min.-Takt und klareres Fahrplankonzept (Entflechtung Schülerverkehre/ Jedermannverkehre), ggf. Verknüpfung mit Linie 460 in Sangerhausen (Busbahnhof) sondieren.

**Prüfauftrag: Neuordnung ÖSPV im Raum Sangerhausen – Allstedt – Eisleben unter den o. g. Zielstellungen.**

### **6.3. Weiterentwicklung der Stadtbusverkehre**

#### **6.3.1. Stadtverkehr Sangerhausen**

Im Stadtverkehr Sangerhausen sollten linienstrukturelle Maßnahmen zur besseren Verständlichkeit/ Kommunikation geprüft werden:

##### **Linie 41 und Linie 42 (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Bündelung der Linienäste im 30 min.-Takt auf der Linie 41 (Stadtgebiet Süd und Ost)
- Bündelung der Linienäste im 60-min.-Takt auf der Linie 42 (Stadtgebiet West/Helmepark und Stadtgebiet Nordwest)

#### **6.3.2. Stadtverkehr Eisleben**

Für den Stadtverkehr Eisleben, welcher immer wieder auch von Baustellen bzw. Umleitungen betroffen ist, wird Bedarf für eine Überplanung bzw. Weiterentwicklung gesehen. Zudem konnte in Kapitel 3.3.2 nachgewiesen werden, dass die Nachfrage im Stadtverkehr Eisleben etwa nur halb so hoch ist wie im Stadtverkehr Sangerhausen bei einem vergleichbaren Leistungsangebot an Fahrplankilometern.

Insbesondere geht es darum, nur Linien im Stadtverkehr Eisleben aufzunehmen und auszuweisen, welche einen stadtkverkehrstauglichen Standard erfüllen (vgl. Kap. 5.3.4). Diesen Anspruch erfüllt derzeit nur die Linie 46.

##### **Linie 44 (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Überprüfung der Sinnfälligkeit einer Kleinbusbedienung, da nur eine begrenzte Nachfragewirkung erzielt werden kann
- Überprüfung von Linienabschnitten, welche im 120-min.-Takt bedient werden (kein stadtkverkehrstauglicher Standard)



#### **Linie 45 (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Nur 3 Fahrtenpaare werktags in Tagesrandlage, damit keine eigenständig auszuweisende Linie im Stadtverkehr
- Überprüfung Wochenendbedienung (Kleinbus, Rufbus)

#### **Linie 47 (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Nur 1 Fahrt, keine eigenständige Linie

Mit der finalen Neuausrichtung der Verkehrsführung in der Lutherstadt Eisleben, sollen diese Maßnahmen geprüft werden.

### **6.3.3. Stadtverkehr Hettstedt**

Ähnlich wie im Stadtverkehr Eisleben besteht auch im Stadtverkehr Hettstedt ein Überplanungsbedarf.:

#### **Linie 48 - Nordabschnitt (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Untersuchung eines stärker vereinheitlichten Linienwegs bei denen die Mehrzahl der Haltestellen im 30-min.-Takt bedient wird und Aufteilungen der Linienäste nur im Bedarfsfall erfolgen
- Sondierung der Anzahl der zu bedienenden Haltestellen und Eingrenzung auf ein erforderliches Maß

#### **Linie 48 - Südabschnitt (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Prüfung ob dieser Linienabschnitt ggf. als eigenständige Linie ausgewiesen werden kann (z. B. als Linie 49), da sich Linienweg und Fahrzeugbedienung (Kleinbus) völlig vom Nordabschnitt unterscheiden.
- Prüfung der Relevanz des Linienteilstückes Busbahnhof – Mansfelder Str. – Klubhaustreppe – MKM da dieser Linienweg im Regionalbusverkehr intensiv und dicht befahren wird (u. a. VGS-420, VGS-426, weitere VGS-Linien).

#### **Linie 48 - Bedienung an Samstagen (Vermerk: => Prüfauftrag):**

- Prüfung der Umstellung der Bedienung auf Rufbusverkehr



## **6.4. Abstimmung und Einbindung der Schülerverkehre im ÖPNV-Gesamtsystem**

Für die Gewährleistung und möglichst effiziente Abwicklung des Schülerverkehrs, welche eine Hauptaufgabe innerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Mansfeld-Südharz darstellt, bestehen eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen.

### **6.4.1. Orte/ Ortsteile mit wenigen Fahrschülern**

In Kapitel 2.3.2 wurde herausgearbeitet, dass es etliche Ortschaften im Landkreis Mansfeld-Südharz gibt, in denen pro Ort im Höchstfall weniger als 9 Fahrschüler zusammenkommen, die in die nächstgelegene Grundschule bzw. nächstgelegene weiterführende Schule befördert werden müssen. Hier kann die Schülerbeförderung u. U. mit Kleinbussen erfolgen. Schüler an weiterführenden Schulen, die aus verstreut bzw. abseits gelegenen Orten kommen, können u. U. per Kleinbus zu einer geeigneten Sammelstelle befördert werden und dort ggf. in einen größeren Bus umsteigen.

### **6.4.2. Künftige Veränderungen der Schullandschaft**

Bei künftigen, etwaigen Neustrukturierungen innerhalb der Schullandschaft des Landkreises Mansfeld-Südharz, etwa bei Verlegungen oder Zusammenlegung von Schulstandorten, erwartet das Land Sachsen-Anhalt eine Beachtung der zeitlichen Abstimmung an den Taktknoten bei den Schulplanungen. Der landesweite integrale Taktfahrplan als ein Teil des sogenannten „Deutschland-Takts“, stellt eine langfristig stabile und verlässliche Planungsgrundlage, auch für die Schulen vor Ort, dar.

### **6.4.3. Ständige Schülerverkehrsoptimierung**

Da Schülerströme und Kapazitäten von Schuljahr zu Schuljahr laufenden Veränderungen unterworfen sind, muss die Qualität der Schülerbeförderung fortlaufend kontrolliert und bei Bedarf optimiert werden.

## **6.5. Gesamtüberplanung des Angebots**

Auf Initiative des Landkreises Mansfeld-Südharz als Aufgabenträger sowie des Verkehrsunternehmens VGS soll eine kreisweite Überplanung des Angebotssystems



durchgeführt werden. Aus den vorherigen Kapiteln (Kap. 6.1 bis 6.4) wird deutlich, dass dies alle Regionen des Landkreises, insbesondere aber die dünn besiedelten Regionen (vgl. Kap. 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4) betreffen sollte.

Die Überplanung ist für das Jahr 2025 vorgesehen, sodass mit einer Umsetzung 2027 zu rechnen ist.

Unter Berücksichtigung anhaltend geringer Nachfrage können nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger Bedarfslinienfahrten (RufBus/AnrufsammelTaxi) durchgeführt werden.

Auf regionalen Nebenlinien und lokalen Ergänzungslinien, kann auf flexible, bedarfsgesteuerte Bedienformen (wie RufBus oder AnrufsammelTaxi) umgestellt werden.

Um eine angemessene Grundversorgung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge und als sinnvolle zeitliche und/oder räumliche Ergänzung zur Linienbusbedienung weiterzuentwickeln, können auch neuartige Systeme im Rahmen des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PbefG (z. B. sog. On-Demand- oder Ridepooling-Verkehre im ÖPNV) erprobt und eingeführt werden (vgl. Kap. 5.3.6).

## **6.6. Zusätzliche Haltestellen im ÖSPV**

Im Zuge der Verbesserung der Anbindung und Erschließung von Einkaufs-, Versorgungseinrichtungen sowie Einrichtungen der Daseinsvorsorge besteht Prüfbedarf der zusätzlichen Einrichtung und Verlegung von Haltestellen, soweit baulich, betrieblich und verkehrlich möglich. Folgende Beispiele sind hier zu nennen:

- Lutherstadt Eisleben: Mit der Neuausrichtung der Verkehrsführung in der Lutherstadt Eisleben ergibt sich unter Umständen die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Stadtverkehr.
- Allstedt OT Einzingen: Verlegung der bisherigen Haltestelle in Einzingen

## **6.7. Sonstige Aspekte der Weiterentwicklung**

### **6.7.1. Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice**

In Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt, aber auch mit den Kommunen des Kreises, benachbarter Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und touristischen



Organisationen sind die Kommunikationsmaßnahmen zur Information und Werbung für den ÖPNV zu stärken und die Kommunikationsstrategie unter Nutzung digitaler und App-basierter Angebote zielgruppenspezifisch weiterzuentwickeln.

### **6.7.2. Betriebsstandort Eisleben**

Betriebshöfe der VGS im Landkreisgebiet Mansfeld-Südharz befinden sich an den Standorten Hettstedt und Sangerhausen. Zur Verbesserung der Betriebsabläufe, insbesondere zur Vermeidung von Leerfahrten wäre ein zusätzlicher Standort in Eisleben (bzw. in der näheren Umgebung) für eine geschützte Außenstationierung von Fahrzeugen zu untersuchen.

### **6.7.3. Verknüpfungsstelle Hettstedt, Bahnhof**

Der Bau einer Bahn-Bus-Schnittstelle am Bahnhof Hettstedt war bereits in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthalten (Maßnahme I.3). Da noch nicht realisiert, wird diese Maßnahme in der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterverfolgt.



## **7. Organisation, Leistungserbringung, Finanzierung**

### **7.1. Organisation**

Im Rahmen der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Mansfeld-Südharz ist die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH und der Busbetrieb Frank Weber Kelbra tätig.

Die VGS hält 37 Liniengenehmigungen im Regionalverkehr, 8 Linien im Stadtverkehr und Linie 700 aus der Aufgabenträgerschaft Saalekreis nach § 42 PBefG auf dem Gebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz. Die Liniengenehmigungen laufen zum 31.12.2025 aus.

Die Firma Zelltho-Reisen GmbH (Zelltho) erbrachte bis zum 05.07.2023 Leistungen nach § 42 PBefG auf der Linie Z1 in eigener Konzession. Seit dem 06.07.2023 werden diese Leistungen im Rahmen einer Notvergabe durch die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS) gefahren. Neben der Linie Z 1 nach § 42 PBefG wurden durch die VGS auch Leistungen nach § 43 Nr. 2 PBefG übernommen. Es handelt sich dabei um die Linien ZSV 1 bis ZSV 5, die vorrangig Schülerverkehre bedienen. Das Verkehrsunternehmen Busbetrieb Weber betreibt 3 Linien (WSV1, WSV2, WSV3) nach § 43 Nr. 2 PBefG. Die Dienstleistungskonzession endeten zum 31.12.2023 und wurden durch eine Direktvergabe ab 01.01.2024 erneut an das Verkehrsunternehmen Weber in Kelbra mit einer Laufzeit von 4 Jahren vergeben.

### **7.2. Linienbündelung**

Unter dem Begriff der Linienbündelung wird genehmigungsrechtlich die zusammenfassende Erteilung einer Genehmigung für mehrere Linien verstanden.

Die Verkehre, die im Rahmen einer Linienbündelung zusammengefasst werden, müssen verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sein.

Die in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans getroffenen Aussagen und Festlegungen zur Linienbündelung werden auch in der 4. Fortschreibung uneingeschränkt übernommen.

### **Teilnetz Leistungsumfang**

Vor dem Hintergrund der vom Landkreis Mansfeld-Südharz beabsichtigten Vergabe an einen internen Betreiber werden die relevanten Linien als ein Linienbündel, d. h. als zu vergebende Gesamtleistung festgelegt.



## **Integrierte Linien**

Folgende Linien sind integriert:

### **Regionalverkehrslinien**

- 410, 411, 412, 413, 414, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 430, 432, 432, 433, 434, 435, 440, 441, 450, 451, 452, 453, 454, 460, 461, 462, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 480, 700 außerdem Z1

### **Stadtverkehrslinien Sangerhausen**

- 41, 42, 43

### **Stadtverkehrslinien Lutherstadt Eisleben**

- 44, 45, 46, 47

### **Stadtverkehrslinien Hettstedt**

- 48

## **Begründung**

Die Zusammenfassung der Verkehrsleistungen als Gesamtleistung in einem Linienbündel erfolgt unter der Begründung der betrieblichen und verkehrlichen Synergieeffekte im gesamten Kreisgebiet:

- Flexibler Einsatz des Fahrpersonals im gesamten Kreisgebiet
- Synergieeffekte beim technischen Instandhaltungspersonal, Betriebsstandorte im gesamten Kreisgebiet (jeweils Standorte in beiden Altkreisen)
- Betriebsleitstelle für den gesamten Betrieb im Kreisgebiet
- Begrenzung des administrativen Aufwands beim Aufgabenträger in Fragen der Durchführung der Direktvergabe und des Vertragscontrollings
- Geschlossenes Regionalverkehrsnetz im Gebiet des Landkreises Mansfeld-Südharz mit Systemanschlüssen und Umlaufverknüpfungen
- Integration nachfragestarker und nachfrageschwächerer Linien in einem ausgewogenen Gesamtpaket (Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien)

## **7.3. Finanzierung**

### **7.3.1. Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebots**

Das betriebliche Leistungsangebot ist in Kapitel 3.2.1. dargestellt und erläutert.

Ziel ist die Fixierung der Leistungsangebots im ÖSPV im Landkreis Mansfeld-Südharz auf einen Gesamtleistungsumfang von 4,6-5,0 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr, um dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen (vgl. Kap. 5.1.2).

Im Rahmen der Prüfaufträge, die in Kapitel 6.1 ff. dargestellt und erläutert sind, soll diese Zielstellung erreicht werden. Dazu ist eine detaillierte Angebotsplanung (Feinplanung) vorzunehmen (vgl. Kap. 6.5).

Um den ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz weiterhin auskömmlich finanzieren zu können, ist die Reduzierung und Fixierung des Leistungsangebots auf ein erforderliches Maß (s. o.) unumgänglich.

### **7.3.2. Finanzierungsgrundlagen**

Der Finanzierungsrahmen für den ÖPNV ist im ÖPNV-Plan 2020 bis 2030 (Kap. 2.3) wie folgt abgesteckt.

Der ÖPNV ist gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG LSA grundsätzlich durch Fahrgelderlöse zu finanzieren.

Soweit diese Einnahmen zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht ausreichen, sind Zuwendungen der Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 Sätze 2 und 3 ÖPNVG LSA zulässig.

Dem Gesamtsystem ÖPNV mit dem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht demnach eine Vielzahl öffentlicher Finanzierungsquellen zur Verfügung:

- Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, ausgereicht nach den §§ 8 Abs. 3 und 8b (u. a. Busverkehr im Bahn-Bus-Landesnetz) ÖPNVG LSA,
- Landesmittel für den Ausbildungsverkehr nach § 9 ÖPNVG LSA (festgelegter Anteil des Landkreises Mansfeld-Südharz: 4,42 v. H. an Zuweisungsmitteln in Höhe von 31 Mio. Euro pro Jahr)

- Eigenmittel der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger, ergänzt um Zuweisungen nach § 10 Finanzausgleichsgesetz,
- Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX,
- Mittel nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (bis 2019) bzw. Landesmittel aus der Nachfolgeregelung (ab 2020),
- Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz,
- Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (SPNV-Anteil).

Mit Ausbruch von COVID-19 konnten Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen erstmals Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr geltend machen. Im Sinne von § 53 LHO sind Billigkeitsleistungen finanzielle Leistungen, die aus Gründen der Fürsorge zum Ausgleich oder Milderung von Schäden und Nachteilen gewährt werden.

Über eine „Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖSPV LSA 2021“<sup>55</sup> konnten Billigkeitsleistungen im Zeitraum zwischen dem 10.8.2021 (Datum des Inkrafttretens der Richtlinie) und dem 30.6.2023 (Datum des Außerkrafttretens der Richtlinie) in Anspruch genommen werden.

Die nachfolgende „Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2023“ stellt die Rechtsgrundlage für die Inanspruchnahme von Billigkeitsleistungen im Jahr 2023 infolge von Einnahmeausfällen i. Z. m. der Einführung des Deutschlandtickets 2023 dar.<sup>56</sup>

### **7.3.3 Einnahmen aus Fahrgelderlösen**

Die Einnahmesituation der VGS in den Jahren 2020, 2021 und 2022 war geprägt durch die Corona-Pandemie und 2022 zusätzlich durch das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket für 3 Monate. Zum Ausgleich der hier entstandenen Schäden durch

---

<sup>55</sup> Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in Sachsen-Anhalt für das Jahr 2021 (Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖSPV LSA 2021)

<sup>56</sup> „Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Sachsen-Anhalt (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2023)“



Fahrgeldrückgänge konnte der Landkreis Billigkeitsleistungen beantragen, welche den Einnahmen indirekt zuzuordnen sind. Das Einnahmerisiko trägt hier der Landkreis, so dass die Ausgleichsleistungen beim Landkreis größtenteils verblieben sind und nur anteilig weitergereicht wurden. Die Größenordnung der Einnahmen aus Fahrgelderlösen und Billigkeitsleistungen belief sich für 2022 auf ca. 5,2 Mio. Euro.

#### **7.3.4 Einnahmen im ÖSPV aus Zuschüssen**

Die Höhe der Zuschüsse an den Landkreis für das Jahr 2022 betrug ca. 5,7 Mio. Euro pro Jahr. Zwei Drittel davon sind feststehende Landesmittel (gem. §§ 8,9 ÖPNVG LSA) in Höhe von jährlich 3,87 Mio. Euro. Ca. 30 % der Zuschüsse betreffen Landesmittel der NASA GmbH Sachsen-Anhalt, darunter Landesmittel i. Z. m. dem ÖPNV-Landesnetz (Landesbedeutsame Buslinien), welche am Gesamtumfang der Zuschüsse ca. 20 % ausmachen.

Ein kleiner Anteil von 3% betrifft Zuschüsse des Saalekreises i. Z. m. der PlusBus-Landeslinie 700.

Diese Aufteilung der Zuschüsse ist in Abbildung 10 ersichtlich.

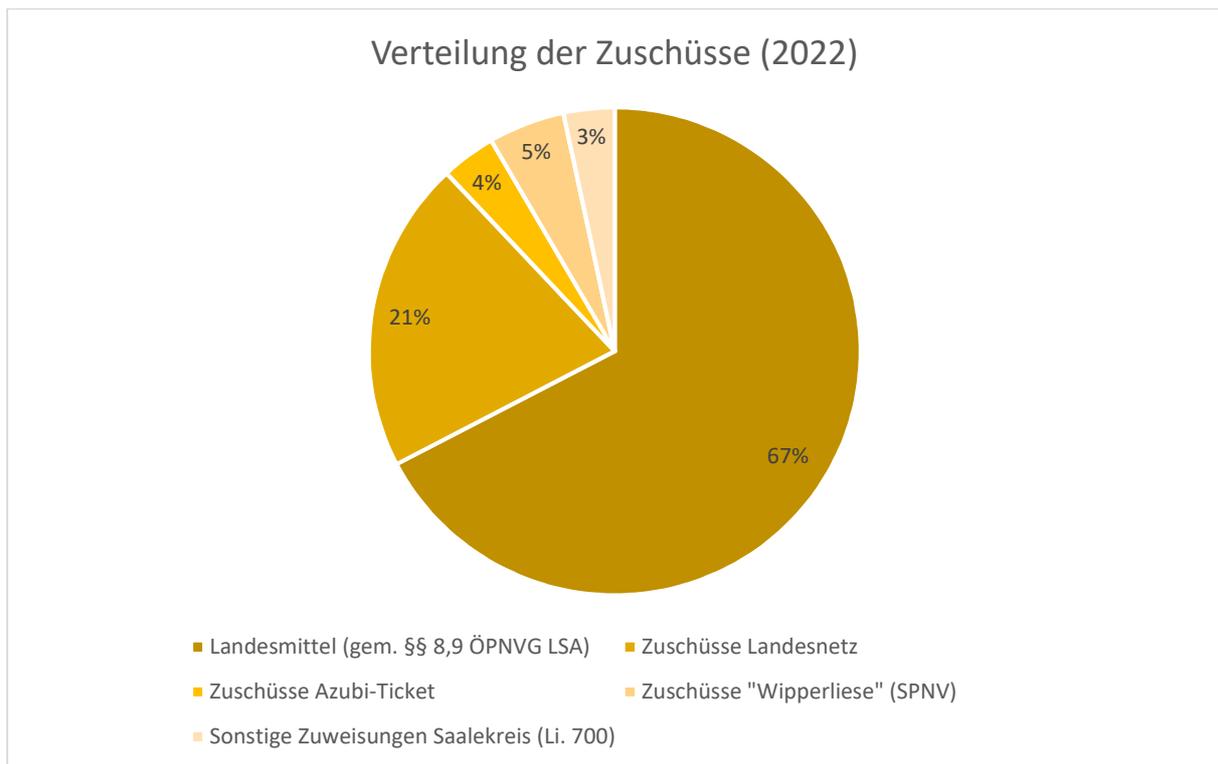


Abbildung 10: Verteilung der Zuschüsse (2022)<sup>57</sup>

### 7.3.5 Ausgleichsleistungen

Der Landkreis Mansfeld-Südharz als Aufgabenträger gewährt den im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen jährlich Ausgleichsleistungen für die Sicherstellung und Versorgung der Bevölkerung mit den Leistungen des Straßenpersonennahverkehrs. Diese werden auf der Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an die Busunternehmen offen, transparent und diskriminierungsfrei ausgereicht.

In den Zahlungen sind neben landkreiseigenen Mitteln auch die ÖPNV-Mittel des Landes Sachsen-Anhalt gemäß § 8 ÖPNVG LSA für den Straßenpersonennahverkehr und gemäß § 9 für die Finanzierung von Rabatten auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs enthalten.

Eine Übersicht für den Zeitraum 2019 bis 2022 enthält die nachfolgende Tabelle.

<sup>57</sup> Haushaltsplan des Landkreises Mansfeld-Südharz 2022/2023.



Tabelle 14: Übersicht Ausgleichsleistungen 2019-2022

<b>Verkehrs- unternehmen (VU)</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Verkehrsgesellschaft Südharz mbH Hettstedt (VGS)*	7.208.322 €	7.190.225 €	8.408.132 €	10.089.484 €
Zelltho-Reisen GmbH Lutherstadt Eisleben	105.000 €	105.000 €	105.000 €	105.000 €
Busbetrieb Frank Weber Kelbra	25.000 €	26.037 €	30.000 €	30.000 €
<b>SUMME</b>	<b>7.338.322 €</b>	<b>7.321.262 €</b>	<b>8.543.132 €</b>	<b>10.224.484 €</b>

\*... Inklusive des vom Gesetzgeber vorgesehenen Mindestanteils für Investitionen (§ 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA)<sup>58</sup>

Wie aus Tabelle 14 hervorgeht, ist der Umfang der Ausgleichsleistungen seit 2019 stark angestiegen. Diese lagen für das Jahr 2022 rund 39 % höher als im Jahr 2019. Begründet ist dies in den Aus- und Nachwirkungen der weltweiten Corona-Pandemie, welche hohe Einnahmeverluste verursachten sowie durch die Energiekrise in Folge des Ukrainekrieges, welche zu einer enormen Kostensteigerung bei den Energie- und Kraftstoffpreisen geführt hat.

Um die Mehrbelastungen abzufedern, wurde erstmals Anfang 2023 eine Sonderzahlung aus erhöhten Regionalisierungsmitteln an die Landkreise weitergereicht. Bis dahin waren die ÖSPV-Mittel des Landes Sachsen-Anhalt gemäß §§ 8, 9 ÖPNVG LSA mit etwa 3,87 Mio. Euro konstant geblieben. Wie in Pkt. 7.3.3 beschrieben, sind die Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden durch den Ausbruch von COVID19 und ab 2022 zusätzlich durch das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket zu berücksichtigen. Die Billigkeitsleistungen betragen 2020 rund 554.000 Euro, 2021 rund 883.000 Euro und 2022 rund 1,27 Mio. Euro.

---

<sup>58</sup> Gesamtbericht gem. Art. 7 (1) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Landkreises Mansfeld-Südharz als Aufgabenträgers des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, Berichtsjahre 2019 bis 2022