

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Beschlussvorlage

Mai 2026



Auftraggeber
Landkreis Anhalt-Bitterfeld
Fachbereich 32 Ausländerangelegenheiten, Ordnung und Verkehr
Am Flugplatz 1
06366 Köthen (Anhalt)
www.anhalt-bitterfeld.de

Auftragnehmer
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**
Könneritzstraße 31
01067 Dresden
Tel. 0351 4823 100
Fax 0351 4823 109
dresden@vcdb.de
www.vcdb.de

Standorte
**Dresden
Berlin
Magdeburg
Leipzig**

Ansprechpartner
Felix Friedrich
f.friedrich@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsgrundlagen und Zielsetzungen.....	12
1.1	Ausgangssituation.....	12
1.2	Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.....	12
1.3	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans.....	13
1.4	Grundlagen des Nahverkehrsplans.....	13
1.4.1	Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	13
1.4.2	Weitere Planungsgrundlagen.....	14
1.5	Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze.....	15
1.6	Beteiligung.....	16
2	Analyse und Prognose der Raumstruktur.....	17
2.1	Evaluierung zur Durchführung des NVP 2017-2026.....	17
2.2	Raumstruktur und soziografische Daten.....	20
2.2.1	Einteilung des Nahverkehrsraums.....	20
2.2.2	Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung.....	21
2.2.3	Bevölkerung.....	23
2.2.4	Pkw-Verfügbarkeit.....	25
2.2.5	Erwerbstätige und Arbeitsplätze.....	25
2.2.6	Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen.....	29
2.2.7	Tourismus, Freizeit und Erholung.....	31
2.2.8	Bestehende Infrastruktur-Planungen.....	34
2.3	ÖPNV-Angebotsstruktur.....	34
2.3.1	Schnittstellen zum Fernverkehr.....	35
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr.....	35
2.3.3	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr.....	36
2.4	Verkehrsnachfrage im ÖPNV.....	40
2.4.1	Verkehrszählungen in Linienfahrten ausgewählter Linien.....	40
2.4.2	Nachfrage im Schülerverkehr.....	45

2.4.3	Zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage	48
3	Schwachstellenanalyse	53
3.1	Verkehrsangebot	53
3.1.1	Verkehrsachsen und Netzebenen	53
3.1.2	Räumliche Erschließung.....	55
3.1.3	Bedienzeitraum.....	56
3.1.4	Bedienungshäufigkeit	57
3.1.5	Erreichbarkeit	58
3.2	Verknüpfungsstellen und Anschlussicherheit.....	60
3.3	Verknüpfungsstellen	60
3.3.1	Verknüpfungsstellen im ÖSPV.....	60
3.3.2	Intermodale Verknüpfungen	61
3.4	Anschlussicherung.....	63
3.5	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	64
3.5.1	Haltestellen und Infrastruktur	64
3.5.2	Fahrzeugpark	64
3.6	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb	65
3.6.1	Information und Marketing	65
3.6.2	Tarif und Vertrieb	66
3.7	Organisation	67
4	Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV.....	69
4.1	Netzkonzeption.....	69
4.1.1	Regionalverkehr	70
4.1.2	Stadtverkehre	74
4.1.3	Integration von Regional- und Stadtverkehren.....	80
4.2	Angebotsstandards	80
4.2.1	Räumliche Erschließung.....	80
4.2.2	Bedienzeiträume.....	81
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	83
4.2.4	Es wird nicht zwischen Ferien- und Schultagen unterschieden. In den Stadtverkehren ist der exakte Takt einzuhalten. Abweichungen sind in den Fällen, wie bei den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes beschrieben (vgl. Abschnitt Regionalverkehr), möglich. Erreichbarkeit	86

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Inhaltsverzeichnis

4.2.5	Verknüpfung	87
4.3	Schülerbeförderung	90
4.4	Flexible Verkehrsangebote	91
4.5	Qualitative Standards.....	92
4.5.1	Barrierefreiheit – „Design für alle“	92
4.5.2	Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte.....	94
4.5.3	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort	100
4.5.4	Service und Fahrgastinformation.....	103
4.5.5	Pünktlichkeit und Anschlussicherung	105
4.5.6	Tarif.....	106
4.5.7	Vertrieb.....	106
4.5.8	Anforderung an das Fahr- und Servicepersonal.....	107
4.5.9	Störungs- und Beschwerdemanagement.....	108
4.5.10	Datenbereitstellung	108
5	Maßnahmenpaket	110
5.1	ÖPNV-Leistungsangebot (LA)	110
5.1.1	Stadtverkehre	110
5.1.2	Regionalverkehre	111
5.1	Infrastruktur (IF)	114
5.2	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (IM).....	115
5.3	Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung	116
6	Organisation und Genehmigung	118
6.1	Gesetzliche Grundlagen	118
6.2	Vorgaben des Landkreises Anhalt-Bitterfeld.....	122
6.2.1	Linienbündelung	122
6.2.2	Verfahren zur Erteilung der Liniengenehmigungen	122
6.2.3	Flexible Verkehrsangebote – Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG ...	123
6.3	Aufsicht.....	126
7	Finanzierungsgrundsätze.....	127

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ausbauzustand der Barrierefreiheit im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	19
Abbildung 2:	Städte und Gemeinden sowie Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet.....	20
Abbildung 3:	Raumstruktur [12] und [11]	22
Abbildung 4:	Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum 2023 [27]	24
Abbildung 5:	Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit und des Motorisierungsgrades von 2015 bis 2024.....	25
Abbildung 6:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Gemeinde [30]	27
Abbildung 7:	Wichtigste Pendlerverflechtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld [32]	29
Abbildung 8:	Schulstandorte und -größen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld [33]	31
Abbildung 9:	Übersicht zum Tourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.....	32
Abbildung 10:	Gäste und Übernachtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (2024).....	33
Abbildung 11:	Ein- und Aussteiger an den Haltestellen in der Fahrgastzählung	42
Abbildung 12:	Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Regionalverkehr (Besatz)	43
Abbildung 13:	Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen	43
Abbildung 14:	Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	44
Abbildung 15:	Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	44
Abbildung 16:	Schülerverkehrsströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Basis: Besitzer Schüler-RegioCard).....	47
Abbildung 17:	Ortsinterne Schulpendler (Basis: Besitzer Schüler-RegioCard)	48
Abbildung 18:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	50
Abbildung 19:	Beispiele zur Auswertung der Erreichbarkeit.....	59
Abbildung 20:	Eingesetzte Fahrzeuge im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	65
Abbildung 21:	Netzkonzeption im Regionalverkehr	73
Abbildung 22:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen	75
Abbildung 23:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	77
Abbildung 24:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	79

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 25:	Musterhaltestelle am Fahrbahnrand	99
Abbildung 26:	Linienführung der Linien 480 und 410 mit Verknüpfungspunkten	111
Abbildung 27:	Linienführung der Linie 436 in Brehna.....	112
Abbildung 28:	Linienführung einer touristischen Linie im Bereich der Goitzsche Seeregion und der Stadt Bitterfeld	113
Abbildung 29:	Prüfaufträge zum Ausbau Kreisgrenzen überschreitender Verkehre	114

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wichtigste ÖPNV-Angebotsänderungen im Landkreis Anhalt- Bitterfeld seit 2017	18
Tabelle 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Anhalt- Bitterfeld.....	26
Tabelle 3:	Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler/innen, Auszubildende und Studierende im Schuljahr 2024/2025	30
Tabelle 4:	Regelmäßige Fernverkehrsverbindungen im Landkreis Anhalt- Bitterfeld.....	35
Tabelle 5:	Linien des SPNV im Nahverkehrsraum.....	36
Tabelle 6:	Linien im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt	37
Tabelle 7:	Regional-Linien mit Taktverkehr	38
Tabelle 8:	Stadtverkehrslinien in Bitterfeld-Wolfen	38
Tabelle 9:	Stadtverkehrslinien in Köthen (Anhalt).....	39
Tabelle 10:	Stadtverkehrslinien in Zerbst/Anhalt	39
Tabelle 11:	Stark nachgefragte Haltestellen im ländlichen Raum	41
Tabelle 12:	Top-10-Relationen im regionalen Schülerverkehr	46
Tabelle 13:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinde bis 2036	49
Tabelle 14:	Nachfragebeeinflussende Faktoren	52
Tabelle 15:	Verkehrsachsen im Bestand.....	54
Tabelle 16:	Erschließungsstandards im Bestand	55
Tabelle 17:	Anforderungen an Bedienzeiträume im Bestand.....	56
Tabelle 18:	Anforderungen an Bedienungshäufigkeiten im Bestand	58
Tabelle 19:	Anforderungen an Reisezeiten im Bestand.....	59
Tabelle 20:	Verknüpfungspunkte des ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.....	61
Tabelle 21:	Intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten an den SPNV- Zugangsstellen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	63
Tabelle 22:	Netzkonzeption im Regionalverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	71
Tabelle 23:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen	74

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Tabelle 24:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	76
Tabelle 25:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	78
Tabelle 26:	Kombination von Stadt- und Regionalverkehrsachsen	80
Tabelle 27:	Haltestelleneinzugsbereiche zur räumlichen Erschließung.....	81
Tabelle 28:	Bedienzeiträume im Regionalverkehr	82
Tabelle 29:	Bedienzeiträume in den Stadtverkehren	83
Tabelle 30:	Bedienungshäufigkeiten im vertakteten Regionalverkehr	84
Tabelle 31:	Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz	85
Tabelle 32:	Bedienungshäufigkeiten in den Stadtverkehren	86
Tabelle 33:	Maximale Reisezeiten zu übergeordneten Orten	87
Tabelle 34:	Verknüpfungspunkte	87
Tabelle 35:	Anschlussgestaltung	89
Tabelle 36:	Festlegungen zum Linienbedarfsverkehr	92
Tabelle 37:	Haltestellenkategorisierung im ÖSPV	94
Tabelle 38:	Mindestausstattung von Haltestellen bei Modernisierung und Neuerrichtung.....	95
Tabelle 39:	Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus.....	96
Tabelle 40:	Bauliche Anforderungen an barrierefreie Haltestellen	99
Tabelle 41:	Anforderungen an die Barrierefreiheit für Fahrzeuge	102
Tabelle 42:	Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrzeugen und Infrastruktur	115
Tabelle 43:	Beurteilungsmatrix	117
Tabelle 44:	Anforderungen an den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG.....	126

Anhangsverzeichnis

Anhang 1:	Strukturdaten
Anhang 2:	Linienübersicht (Stand Frühjahr 2025)
Anhang 3:	Musterhaltestelle
Anhang 4:	Maßnahmenliste

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Raumstruktur
Karte 2:	Einwohnerstruktur 2023
Karte 3:	Beschäftigte am Arbeitsort
Karte 4:	Beschäftigte am Wohnort
Karte 5:	Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises
Karte 6:	Auspendler aus dem Landkreis
Karte 7:	Einpendler in den Landkreis
Karte 8:	Schulstandorte und -größen
Karte 9:	Tourismus
Karte 10:	Gäste und Übernachtungen
Karte 11:	Verkehrsnachfrage im wochentäglichen Linienverkehr
Karte 12:	Schülerverkehrsströme
Karte 13:	Ortsinterne Schulpendinger
Karte 14:	Netzkonzeption im Regionalverkehr
Karte 15:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen
Karte 16:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)
Karte 17:	Netzkonzeption im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	...	Amtsblatt
aV	...	Allgemeine Vorschrift
BGG	...	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	...	Bike and Ride
CVD	...	Clean Vehicles Directive
DB	...	Deutsche Bahn
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	...	Deutsche Industrienorm
EAÖ	...	Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV
E Klima	...	Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele
FAG	...	Finanzausgleichsgesetz
H BVA	...	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Hp	...	Haltepunkt
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
ITCS	...	Intermodal Transport Control System
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NASA	...	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	...	Nahverkehrsplan
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
LSA		
öDA	...	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖSPV	...	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBeFG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RASt	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
SaubFahr- zeugeBe- schG	...	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SchulG LSA...		Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
SPFV	...	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
TEN	...	Transeuropäische Netze

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Abkürzungsverzeichnis

VCDB ... VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

1 Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) sind die Aufgabenträger für den Straßenpersonenverkehr verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Der aktuell gültige NVP wurde am 11. Februar 2016 vom Kreistag des Landkreises Anhalt-Bitterfeld beschlossen und ist bis Ende 2026 gültig. Ab dem Jahr 2026 ist ein neuer NVP notwendig, der erstellt werden muss. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr zuständig.

Mit dem Nahverkehrsplan steuert der Aufgabenträger die Entwicklung der Verkehre im ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich und sichert eine angemessene Verkehrsbedienung gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ab. Zudem gilt der Nahverkehrsplan als Grundlage für das Genehmigungsverfahren zur Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen.

Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben und dabei sind folgende Änderungen zu berücksichtigen:

- Änderungen der gesetzlichen Grundlagen, insbesondere im PBefG
- raumstrukturelle und soziodemografische Änderungen im Kreisgebiet
- Änderungen der Verkehrsbeziehungen
- vergangene Änderungen im Verkehrsangebot
- Änderungen in der Schullandschaft des Landkreises Anhalt-Bitterfeld

Der Ablauf des aktuell gültigen Nahverkehrsplanes wird zum Anlass genommen, den Nahverkehrsplan für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld neu aufzustellen.

1.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der fachliche Geltungsbereich erstreckt sich nach Maßnahme des Gesetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt [1] für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld auf den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV).

Der Geltungsbereich des NVP erstreckt sich über das Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld mit seinen Städten Aken (Elbe), Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt), Raguhn-Jeßnitz,

Sandersdorf-Brehna, Südliches Anhalt, Zerbst/Anhalt und Zörbig sowie den Einheitsgemeinden Muldestausee und Osternienburger Land. Der Kreissitz befindet sich in Köthen (Anhalt).

Der Nahverkehrsraum liegt im Land Sachsen-Anhalt und ist der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit dem Oberzentrum Dessau-Roßlau zugeordnet.

An den Nahverkehrsraum grenzen im Norden der Landkreis Jerichower Land und der zu Brandenburg gehörende Landkreis Potsdam-Mittelmark. Östlich vom Landkreis Anhalt-Bitterfeld befinden sich die Landkreise Wittenberg sowie die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau. Im Süden liegt der zum Freistaat Sachsen gehörende Landkreis Nordsachsen. Im Westen des Nahverkehrsraums sind die Landkreise Saalekreis und Salzlandkreis gelegen.

Damit wird das gesamte Kreisgebiet als Nahverkehrsraum definiert, der seine Schnittstellen zu den umgebenden Kreisen bzw. kreisfreien Städten hat.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Anhalt-Bitterfeld. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Der im NVP definierte Rahmen bindet zum einen den Landkreis Anhalt-Bitterfeld als Aufgabenträger selbst in seinem Handeln zur Weiterentwicklung des ÖPNV als Aufgabe gemäß ÖPNVG LSA. Zum anderen sind bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem NVP zu beachten und entsprechend seinen Vorgaben eine Abwägung zwischen konkurrierenden Anträgen auf Liniengenehmigungen vorzunehmen.

1.4 Grundlagen des Nahverkehrsplans

Im Folgenden werden die diesem NVP zugrunde liegenden gesetzlichen und planerischen Grundlagen vorgestellt.

1.4.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der NVP für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld setzt den Rahmen für die künftige Gestaltung des ÖPNV. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Gebietskörperschaften wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf Europa-, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen des NVP sind:

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

- Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007) [2]
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) [1]
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- UN-Behindertengleichstellungsgesetz [4]
- Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) [5]
- Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (BGG LSA) [6]
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [7]
- Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (FAG LSA) [8]
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) [9]
- Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA) [10]

1.4.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale sowie lokale Planungen. Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den NVP sind:

- Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt [11]
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg [12]
- Strategiepapier Strukturstärkung in Anhalt-Bitterfeld [13]
- ÖPNV-Plan 2020-20230 des Landes Sachsen-Anhalt [14]
- IVS-Rahmenplan Sachsen- Anhalt [15]
- Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland [16]
- Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger
 - Nahverkehrsplan Landkreis Wittenberg (2023-2033) [17]
 - Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau (2016-2026) [18]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Jerichower Land (2019-2029) [19]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Potsdam-Mittelmark (2025-2029) [20]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Salzlandkreis (2020-2030) [21]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Saalekreis (2023) [22]
 - Nahverkehrsplan Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (2017-2022) [23]
 - Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig (2019) [24]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Nordsachsen (2019-2024) [25]
- jeweilige beschlossene und genehmigte SEPL für die allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen (Schulentwicklungsplan)

1.5 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Es werden folgende Zielvorgaben und Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld festgelegt:

- **Daseinsvorsorge:** Der ÖPNV übernimmt in der Summe aus ÖSPV und SPNV die Aufgabe der Daseinsvorsorge, um jedem Bürger unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein Mindestangebot der Mobilität zu bieten. Dabei sind die raumstrukturellen und nachfrageseitigen örtlichen Rahmenbedingungen zu beachten.
- **Zugänglichkeit:** Der ÖPNV soll für die Gesamtheit seiner Nutzer ohne Barrieren zugänglich und nutzbar sein. Dazu ist schrittweise die Barrierefreiheit nach den Maßgaben von Kapitel 4.5 weiter auszubauen.
- **Ausbildungsverkehr:** Der Ausbildungsverkehr in der Primar- und Sekundarstufe¹ ist Pflichtaufgabe des Landkreises Anhalt-Bitterfeld. Daher sollen alle Schüler ihre Bildungsstätte günstig und sicher erreichen können.
- **Vertaktung und Abstimmung:** Zur Gewährleistung durchgehender Reiseketten und möglichst günstiger Reisezeiten sind die Verkehre insbesondere auf den Hauptachsen aufeinander abzustimmen und zu vertakten. Davon kann im Schülerverkehr abgewichen werden.
- **Vergleichbares Angebot für vergleichbare Räume:** Die raumstrukturellen Eigenschaften der Teilräume im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sollen bei der Gestaltung der Verkehrsangebote berücksichtigt werden.
- **Freie Verkehrsmittelwahl:** Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV steigt kontinuierlich an, was für eine steigende Akzeptanz des ÖPNV als Alternative zum Pkw spricht. Daher sind die Angebote des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln bestmöglich zu verknüpfen.
- **Wirtschaftlichkeit:** Grundsatz der Verkehrsgestaltung im ÖPNV ist die Wirtschaftlichkeit. Nutzer der bisherigen Angebote sollen weiterhin als Fahrgäste gehalten werden und neue Angebote sind auf Erfolg versprechende Kundenpotenziale auszurichten.
- **Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit gemäß PBefG:** Durch die Nutzung des ÖPNV werden Fahrten im Pkw vermieden und gebündelt in einem Verkehrsmittel durchgeführt. Dies führt zur Verringerung der Umweltbelastungen (Lärm, Unfälle, Abgase, Flächenbedarf), aber auch zur Schonung natürlicher Ressourcen.

Durch die Festlegungen des Nahverkehrsplanes wird eine Erreichung der genannten Ziele und Grundsätze gewährleistet.

¹ zzgl. Förderschule, Berufsvorbereitendes Jahr und der erste SJG der Berufsfachschulen

1.6 Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des NVP wurde eine umfangreiche Beteiligung vorgenommen. Das eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen und auch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) waren kontinuierlich an der Bearbeitung beteiligt.

Die Gemeinden und Städte, benachbarte und integrierte Aufgabenträger sowie Unternehmen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wurden bereits frühzeitig zu Beginn der Erarbeitung des NVP hinsichtlich der erkannten Bedarfe und Defizite mittels Fragebogen befragt.

Im Juli 2025 fanden Bürgerbeteiligungen in den drei Städten Köthen (Anhalt), Zerbst/Anhalt und Bitterfeld statt. An diesen nahmen interessierte Bürgerinnen und Bürger teil, welche ihre Bedarfe und Wünsche aber auch Defizite in diesem Rahmen hervorbrachten.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Versand des Beteiligungsentwurfes am 31.03.2026. Die Möglichkeit der Beteiligung bestand bis zum 01.05.2026. Insgesamt gaben elf Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen zum Entwurf ab. Die Ergebnisse der Abwägung zu den einzelnen Stellungnahmen sind in Anhang 5 dokumentiert.

Die politische Befassung mit dem Entwurf des Nahverkehrsplanes erfolgte durch die Gremien des Kreistages des Landkreises Anhalt-Bitterfeld. Die Beschlussfassung erfolgte am **XX.XX.2026**

2 Analyse und Prognose der Raumstruktur

2.1 Evaluierung zur Durchführung des NVP 2017-2026

Entwicklungen und Änderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV im Gültigkeitszeitraum des NVP 2017-2026

Die allgemeinen und rechtlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV haben sich seit der Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld für den Zeitraum 2017-2026 maßgeblich weiterentwickelt.

Die **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** im Jahr 2021 passt die gesetzlichen Rahmenbedingungen an die fortschreitende Digitalisierung und den Wunsch nach mehr Flexibilität im ÖPNV-System an. Folgenden Anpassungen wurden u. a. eingeführt:

- Einführung der neuen Verkehrsformen „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44 PBefG) und „gebündelter Bedarfsverkehr“ (§ 50 PBefG)
- Anerkennung von Vermittlungsdiensten als Beförderer im Sinne des PBefG und Erfassung von Vermittlungsdiensten im PBefG
- Verankerung des Ziels der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes
- Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten
- Verlängerung der „Experimentierklausel“ nach § 2 auf fünf Jahre

Die **COVID-19-Pandemie** stellte den ÖPNV ab 2020 vor weitreichende Herausforderungen. Mit den zur Bekämpfung der Pandemie getroffenen Maßnahmen kam es zu Einnahmeverlusten aufgrund der gesunkenen Nutzung des ÖPNV. Mit fortschreitender Zeit und einer sinkenden Bedeutung der pandemischen Auswirkungen erholt sich dieser Rückgang seit 2022.

Im Zuge einer fortschreitenden Inflation infolge der COVID-19-Pandemie und der gestiegenen Energiekosten infolge des Ukraine-Konflikts wurden auf politischer Seite diverse Maßnahmen zur preislichen Attraktivierung des ÖPNV ergriffen. Im Jahr 2021 gab es mit Hilfe staatlicher Unterstützungsleistungen für drei Monate das sogenannte 9-Euro-Ticket. Seit Mai 2023 wird das Deutschlandticket zur stark rabattierten Nutzung des ÖPNV in ganz Deutschland angeboten.

Entwicklung der Angebotsstruktur des ÖPNV seit 2017

Folgende Tabelle stellt die wichtigsten Angebotsänderungen des ÖPNV seit 2017 dar. Keine Berücksichtigung finden die Anpassungen des Schülerverkehrs, da dieser eine Pflichtaufgabe des Landkreises darstellt und jährlich aufgrund sich ändernder Schülerströme

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

angepasst werden muss. Der Fokus der Betrachtungen des Nahverkehrsplans liegt auf dem Jedermannverkehr.

Jahr	Neue Angebote	Angebotsreduzierungen
2017	<ul style="list-style-type: none"> Integration aller Schülerlinien in den regulären Linienfahrplan (übersichtlicherer Fahrplan) 	<ul style="list-style-type: none"> Linie 440: Umwandlung aller Sonntagsfahrten in Rufbusfahrten
2022	<ul style="list-style-type: none"> Linie 405 (alle Fahrten Richtung Bitterfeld): Anpassung der Linieneinführung (stadteinwärts über Bobbau, Friedensstraße und Gemeinde) 	<ul style="list-style-type: none"> Linie 423: Umwandlung von vier Fahrten in Rufbusfahrten
2023	<ul style="list-style-type: none"> Rufbusse: Änderung der Annahmezeiten (Montag bis Freitag 7 bis 16 Uhr), zusätzliches Angebot über App „mo.pla“ (24 Stunden-Annahme) Einführung AnrufbusFlex: Ersatz aller Rufbusfahrten (außer bei den Linien 442, 452, 471, 481) Linie 470: neue Linieneinführung in Aken (Elbe), Anpassung an Fahrplan der Linie 471 Linie 471: neue Linieneinführung in Aken (Elbe), Angebotsausweitung (PlusBus) und Aufnahme ins Landesnetz 	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von Fahrten auf den Linien 422, 423, 450, 490 Linie 452 (alle Rufbusfahrten): Umstellung auf 2 Stunden-Takt (Anschluss von/an Linie 450), Bedienzeitraum nur noch Montag bis Freitag 5 bis 18 Uhr, Ein- und Ausstiegsverbot im Stadtgebiet Zerbst hinzugefügt

Tabelle 1: Wichtigste ÖPNV-Angebotsänderungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld seit 2017

Das Fahrplanvolumen des Linienverkehrs im Landkreis lag über einen längeren Zeitraum auf einem Niveau von knapp über vier Million Fahrplankilometern. Lediglich die COVID-19-Pandemie führte 2020 zu temporären Angebotsreduzierungen.

Im Jahr 2023 wurde ein neues Fahrplankonzept implementiert, welches ein Absinken der Fahrplanmasse im Linienverkehr um ca. 9 % zur Folge hatte. Während das Angebot auf der Linie 471 (Aken (Elbe) – Dessau) als neue PlusBus-Linie verstärkt wurde, erfolgten auf den Linien 450 (Zerbst – Lindau – Nedlitz), 423 (Bitterfeld – Muldenstein – Krina) und 422 (Bitterfeld – Pouch – Schwemsal) die stärksten Einsparungen.

Um die Angebotsreduzierungen im Linienverkehr zu kompensieren, wurde der kreisweite On-Demand-Verkehr AnrufbusFlex eingeführt. Damit konnte im überwiegend ländlich

geprägten Landkreis ein Verkehrssystem etabliert werden, das das bestehende Liniennetz bedarfsorientiert ergänzt und durch eine höhere Flexibilität und flächendeckende Verfügbarkeit gekennzeichnet ist.

Bewertung des aktuellen Ausbauszustandes barrierefreier Haltepunkte im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Der NVP 2017-2026 hat Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltepunkten im ÖPNV, wie z. B. ausreichende Breiten an ÖSPV-Haltestellen, Erreichbarkeit über barrierefreie Zuwegung oder Aufmerksamkeitsfeld/Bodenindikatoren festgelegt. Eine Definition der Einstiegshöhe erfolgte jedoch nicht, weshalb für die Bewertung des aktuellen Ausbauszustandes der Haltepunkte eine Einstiegshöhe von 16 bis 24 cm gemäß den aktuellen Richtlinien und Regelwerken für die Barrierefreiheit angesetzt wurde.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es insgesamt 1.251 Haltepunkte, von denen 880 Haltepunkte² hinsichtlich der Barrierefreiheit ausgewertet wurden [26]. Davon sind 73 % weder als „barrierearm“³ noch als barrierefrei einzuordnen, so dass der Landkreis im Oktober 2025 lediglich über 113 barrierefreie und 123 „barrierearme“ Haltepunkte verfügte.

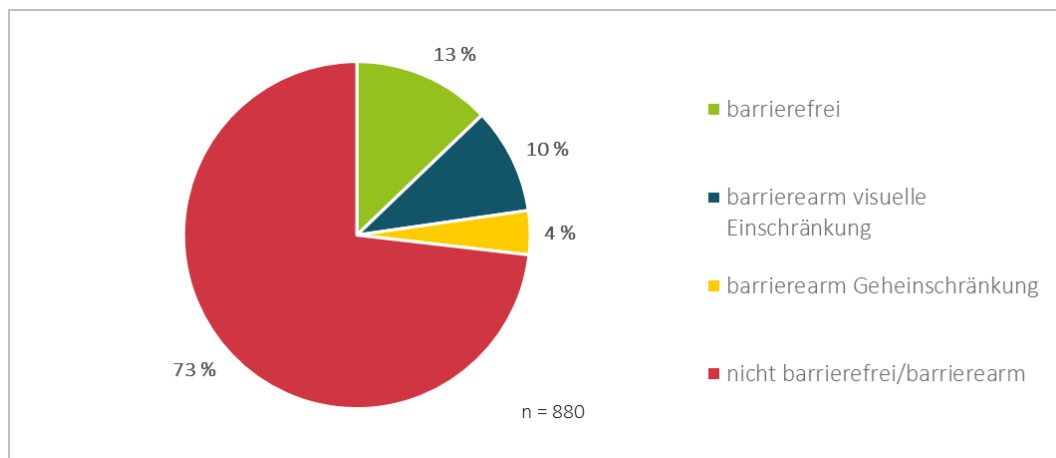


Abbildung 1: Ausbauszustand der Barrierefreiheit im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Mit 18 barrierefreien Haltepunkten ist die Stadt Köthen (Anhalt) die Region mit den meisten barrierefreien Haltepunkten. Die fehlende Barrierefreiheit begründet sich vor allem durch zu niedrige Bordsteinhöhen oder fehlende Bodenindikatoren. Die Zuwegung der Haltepunkte war hingegen bereits überwiegend stufenfrei.

² 880 Haltepunkte sind aktiviert und verfügen über Koordinaten sowie alle Daten, welche für die Bewertung der Barrierefreiheit erforderlich sind (Stand Oktober 2025).

³ Barrierearm bedeutet, dass die Haltestelle nur teilweise barrierefrei ist, da entweder einer visuellen Einschränkung oder einer Geheinschränkung nicht entsprochen werden kann; der jeweils anderen aber schon.

2.2 Raumstruktur und soziografische Daten

2.2.1 Einteilung des Nahverkehrsraums

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist in acht Städte und zwei Gemeinden gegliedert. Diese wiederum untergliedern sich in 136 Ortsteile, welche als Verkehrszellen für den Landkreis definiert werden.

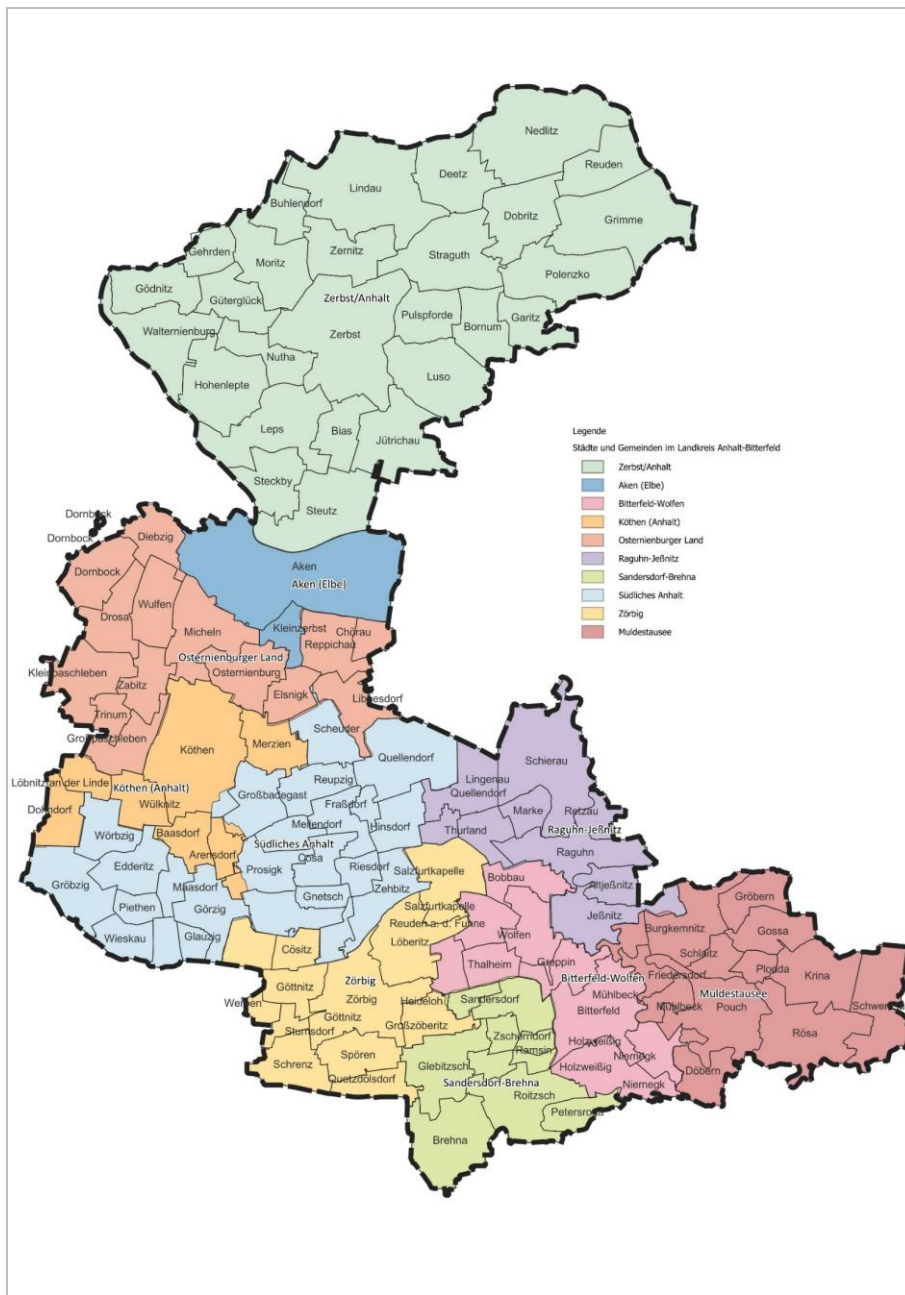


Abbildung 2: Städte und Gemeinden sowie Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird als Gesamtgebiet mit den jeweils gleichen geltenden flächenmäßigen Vorgaben im Regionalverkehr definiert.

In den Städten Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt werden Kerngebiete für verdichtete Stadtverkehre definiert:

- Bitterfeld-Wolfen: bebaute und besiedelte Bereiche der Gemarkungen Bitterfeld, Holzweißig, Thalheim, Greppin, Wolfen, Bobbau
- Köthen (Anhalt): bebaute und besiedelte Bereiche der Gemarkung Köthen ohne die Siedlungen Porst, Elsdorf
- Zerbst/Anhalt: bebaute und besiedelte Bereiche der Gemarkung Zerbst/Anhalt ohne die Wohnplätze Buschmühle und Vogelherd

2.2.2 Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung

Der Nahverkehrsraum Anhalt-Bitterfeld liegt mit einer Fläche von ca. 1.453 km² im Südosten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und gehört zur Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. An den Landkreis grenzen der sachsen-anhaltische Landkreis Jerichower Land und der brandenburgische Landkreis Potsdam-Mittelmark im Norden, der sachsen-anhaltische Landkreis Wittenberg sowie die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau im Osten, der sächsische Landkreis Nordsachsen im Süden sowie die beiden sachsen-anhaltische Landkreise Saalekreis und Salzlandkreis im Westen. Der Hauptsitz der Landkreisverwaltung befindet sich in der Kreisstadt Köthen (Anhalt). Zudem gibt es Verwaltungsstandorte in Bitterfeld-Wolfen und Zerbst/Anhalt.

Durch die Elbe, welche den Landkreis im Bereich der Stadt Aken (Elbe) in einen nördlichen und südlichen Bereich teilt, besteht eine Raumbarriere. Diese sorgt dafür, dass der Bereich Zerbst/Anhalt räumlich vom Rest des Landkreises getrennt ist.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

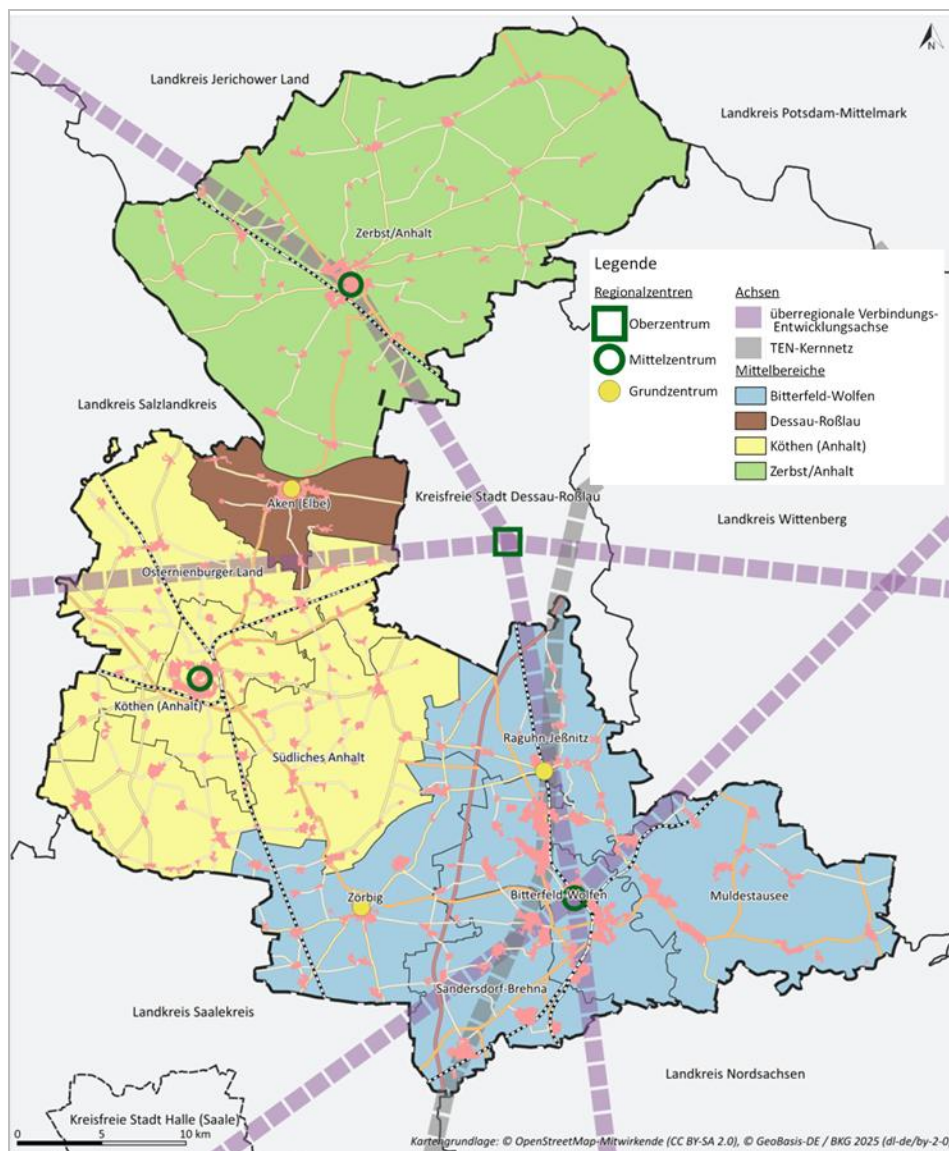


Abbildung 3: Raumstruktur [12] und [11]

Die Raumstruktur (Abbildung 3 und Karte 1) weist die Städte Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt als Mittelzentren aus, welche die Versorgung der Einzugsbereiche mit Gütern des gehobenen Bedarfs sicherstellen. Weiterhin stellen die Städte Aken (Elbe), Raguhn-Jeßnitz und Zörbig Grundzentren dar. Sie gewährleisten den Grundbedarf für die Versorgung der Bevölkerung. Der Landkreis verfügt über kein Oberzentrum. Die nächst gelegenen Oberzentren sind Dessau-Roßlau, Halle (Saale) und Magdeburg. Der Landkreis gehört zum Oberbereich Dessau-Roßlau und setzt sich aus den drei Mittelbereichen Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt sowie einem Teil des Mittelbereichs Dessau-Roßlau zusammen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Durch den Landkreis verlaufen die drei überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen:

- Magdeburg – Zerbst/Anhalt – Dessau-Roßlau – Bitterfeld-Wolfen
- Bernburg (Saale) – Dessau-Roßlau – Jessen (Elster)
- Halle (Saale) – Bitterfeld-Wolfen – Lutherstadt Wittenberg

Diese dienen zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen und zur Gewährleistung des Leistungsaustausches zwischen den Zentren. Des Weiteren verläuft eine Achse des transeuropäischen Netzes (TEN) durch den Landkreis Anhalt-Bitterfeld.

Des Weiteren verfügt der Landkreis Anhalt-Bitterfeld über folgende Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen:

- Bitterfeld-Wolfen („ChemiePark Bitterfeld-Wolfen“ und „TechnologiePark Mitteldeutschland“)
- Köthen (Anhalt) an der Bundesfernstraße 6n
- Sandersdorf-Brehna Ortsteil Brehna und „TechnologiePark Mitteldeutschland“
- Zörbig Ortsteil Großzöberitz und Ortsteil Zörbig

Diese Standorte weisen qualitativ hochwertige Flächenangebote auf, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Landes im nationalen und internationalen Investitionswettbewerb sichern und für arbeitsplatzintensive Unternehmen mit einer hohen Wertschöpfung vorzuhalten sind. [11]⁴

2.2.3 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zum 31.12.2023 wird vom statistischen Landesamt Sachsen-Anhalt mit 153.801 angegeben [27]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 1.460 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von ca. 105 Einwohner je km². Damit gehört der Landkreis Anhalt-Bitterfeld zum oberen Mittelfeld bei den Landkreisen im Land Sachsen-Anhalt.

In Abbildung 4 und Karte 2 sind die Verteilung der Einwohner auf den Gemeinden des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten grafisch dargestellt.

⁴ Hinweis: der Landentwicklungsplan Sachsen-Anhalt befindet sich aktuell in der Entwurfsfassung.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

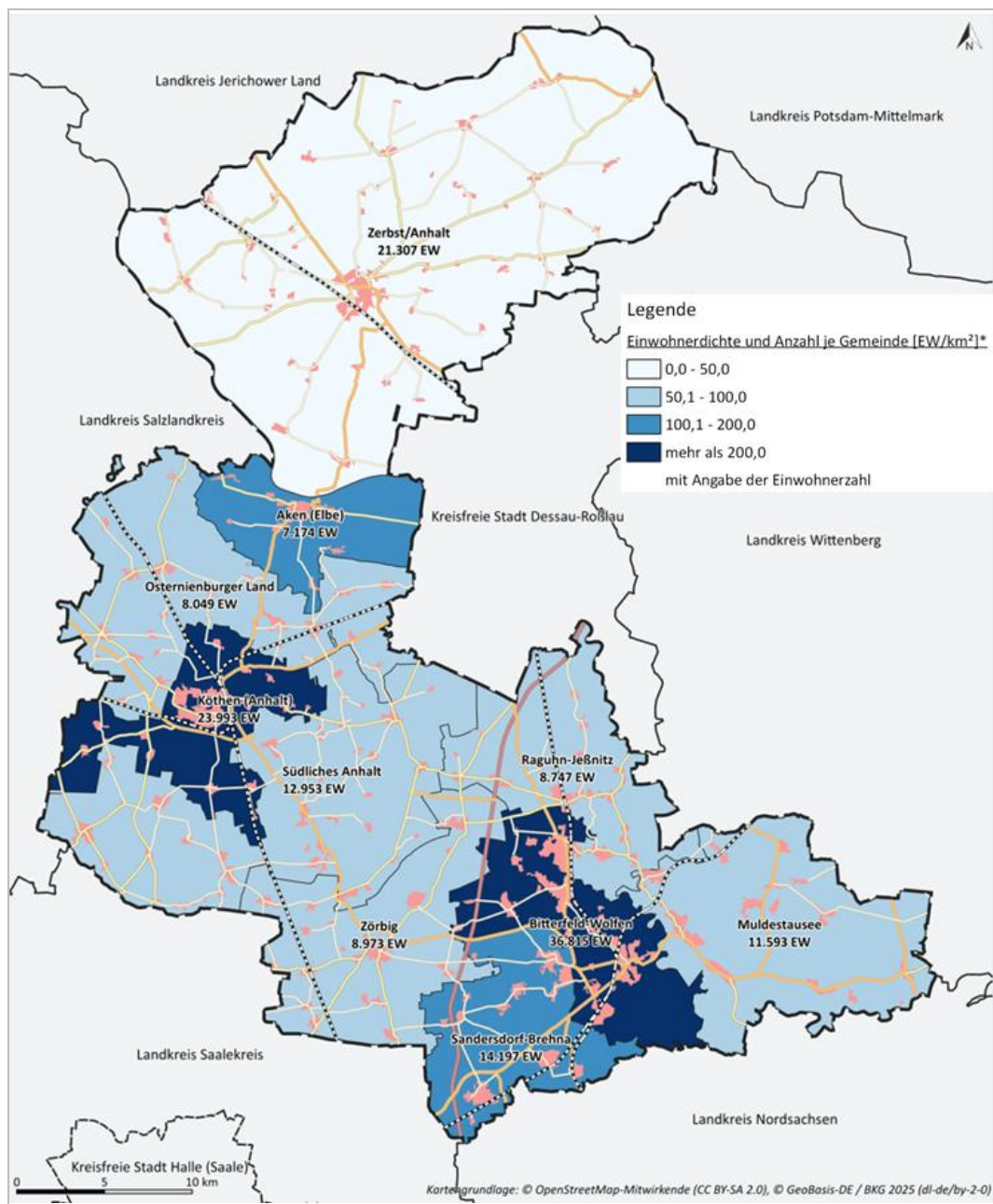


Abbildung 4: Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum 2023 [27]

Nach Bitterfeld-Wolfen sind Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt die bevölkerungsreichsten Gemeinden. Sie haben mit Ausnahme von Zerbst/Anhalt, welche mit lediglich 45 Einwohnern pro km² die am dünnsten besiedelte Gemeinde ist, auch die größten Einwohnerdichten.

Anhang 1 zeigt die Strukturdaten für die Gemeinden im Nahverkehrsraum.

2.2.4 Pkw-Verfügbarkeit

Die Anzahl der Pkw im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen (von ca. 92.000 Pkw im Jahr 2015 auf ca. 93.300 Pkw im Jahr 2024) [28]. Parallel dazu ist die Anzahl der Einwohner gesunken, so dass der Motorisierungsgrad von 2015 mit 559 Pkw/1.000 Einwohner auf 610 Pkw/1.000 Einwohner im Jahr 2024 angestiegen ist (vgl. auch Abbildung 5). Damit ist ein Trend zum Zweitfahrzeug erkennbar.

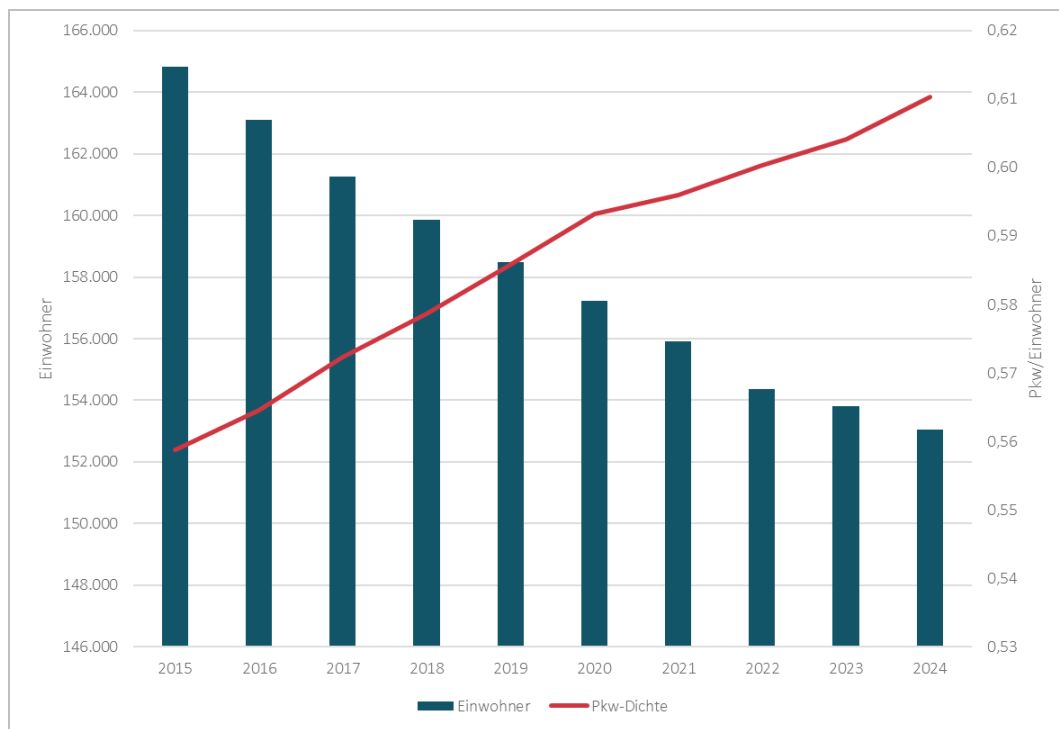


Abbildung 5: Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit und des Motorisierungsgrades von 2015 bis 2024

2.2.5 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es ca. 80.772 Erwerbstätige⁵ [29]. Für das Jahr 2024 wurden von der Bundesagentur für Arbeit folgende Kennwerte für sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁶ (Stand: 30.06.2024) veröffentlicht [30]:

⁵ Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

⁶ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge aller Erwerbstätigen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Merkmale	Anzahl
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	56.176
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	64.102
Einpendler	17.290 (41 %)
Auspendler	25.230 (59 %)
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)	-7.940
Arbeitslosenquote ⁷	6,8 %

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Die 56.176 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Stand 2024) machen einen Anteil von 70 % aller Erwerbstätigen aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann dem Anhang 1 sowie der Karte 3 die Verteilung auf die Arbeitsorte (vgl. Abbildung 6) entnommen werden. Bitterfeld-Wolfen weist die meisten Arbeitsplätze auf, gefolgt von Köthen (Anhalt).

⁷ Presseinfo Nr. 97 der Bundesagentur für Arbeit, Stand Juni 2024

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

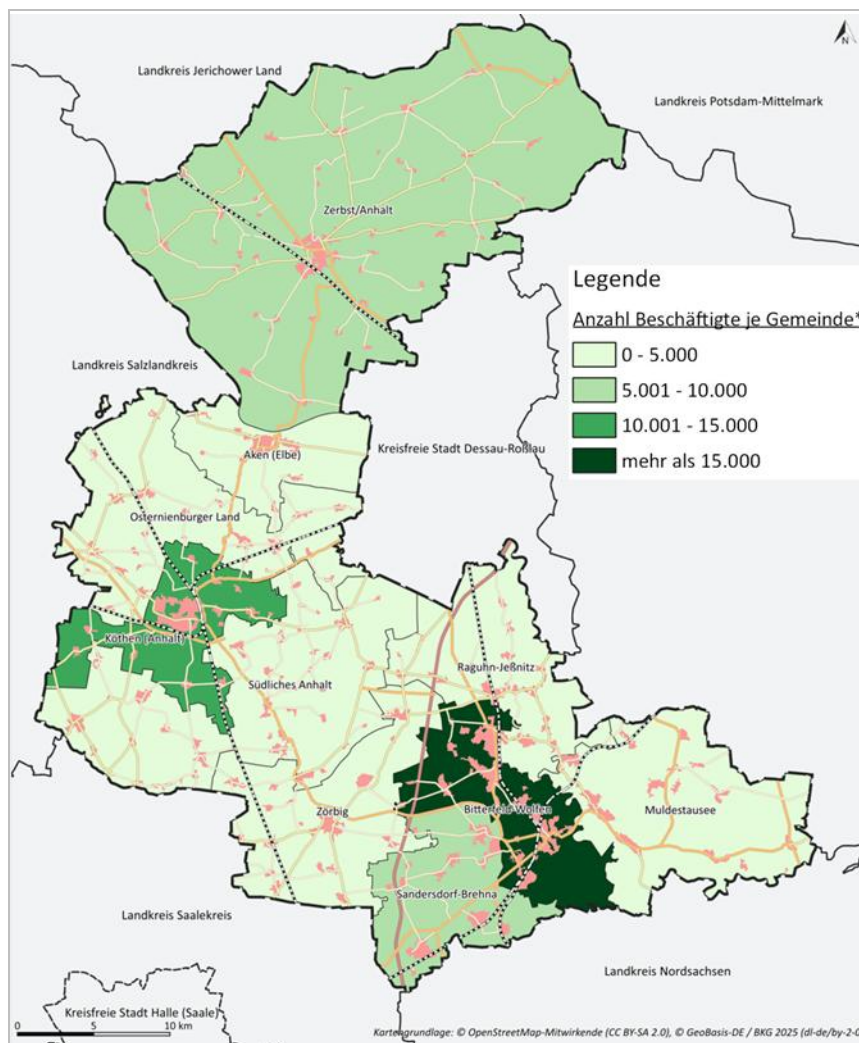


Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Gemeinde [30]

Eine Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ist Karte 4 zu entnehmen.

Im Landkreis sind die Arbeitsplätze vor allem in den Bereichen Chemie und Pharmazie (Chemiepark Bitterfeld-Wolfen), Metallverarbeitung und Maschinenbau angesiedelt. Die größten Arbeitgeber mit über 500 Beschäftigten im Jahr 2024 sind Verbio SE in Zörbig, POLIFILM GmbH in Weißandt-Gölzau und mibe GmbH Arzneimittel in Sandersdorf-Brehna [31].

Mit 7.950 Pendlern ist für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld insgesamt ein starker Auspendlerüberschuss zu verzeichnen.

Die wichtigsten Quellen der Einpendler sind das Oberzentrum Dessau-Roßlau sowie die Städte Halle (Saale) und Leipzig. Das wichtigste Ziel der Einpendler ist das Mittelzentrum

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Bitterfeld-Wolfen (ca. 12.300 Einpendler), welches über die größte Industrie- und Gewerbefläche im Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügt.

Die stärksten landkreisinternen Pendelbeziehungen sind auf den nachfolgend aufgeführten Achsen erkennbar, wobei zwischen Bitterfeld-Wolfen und Sandersdorf-Brehna die meisten täglichen Pendlerbewegungen stattfinden. Grund hierfür ist das Industriegebiet Brehna u. a. mit dem Gewerbegebiet Brehna.

- Bitterfeld-Wolfen – Sandersdorf-Brehna (insgesamt 2.890 Pendler)
- Bitterfeld-Wolfen – Muldestausee (insgesamt 1.750 Pendler)
- Köthen (Anhalt) – Südliches Anhalt (insgesamt 1.680 Pendler)
- Bitterfeld-Wolfen – Raguhn-Jeßnitz (insgesamt 1.660 Pendler)

Auffallend ist zudem, dass geringe Pendlerströme zum/vom Mittelzentrum Zerbst/Anhalt landkreisintern bestehen.

Über die regionalen Grenzen hinaus besteht mit Abstand der größte Pendlerstrom zum Oberzentrum Dessau-Roßlau (ca. 11.200 Auspendler). Weitere Ziele der Auspendler sind zudem Halle (Saale) (ca. 5.440 Auspendler) und Leipzig (ca. 2.480 Auspendler). Während die Auspendler, welche nach Dessau-Roßlau pendeln, vor allem aus Zerbst/Anhalt, Köthen (Anhalt) und Aken (Elbe) kommen, sind die Auspendler nach Halle (Saale) und Leipzig aus dem südlichen Landkreis.

In Abbildung 7 sind die wichtigsten Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises sowie in bzw. aus den Städten/Gemeinden außerhalb des Landkreises dargestellt.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

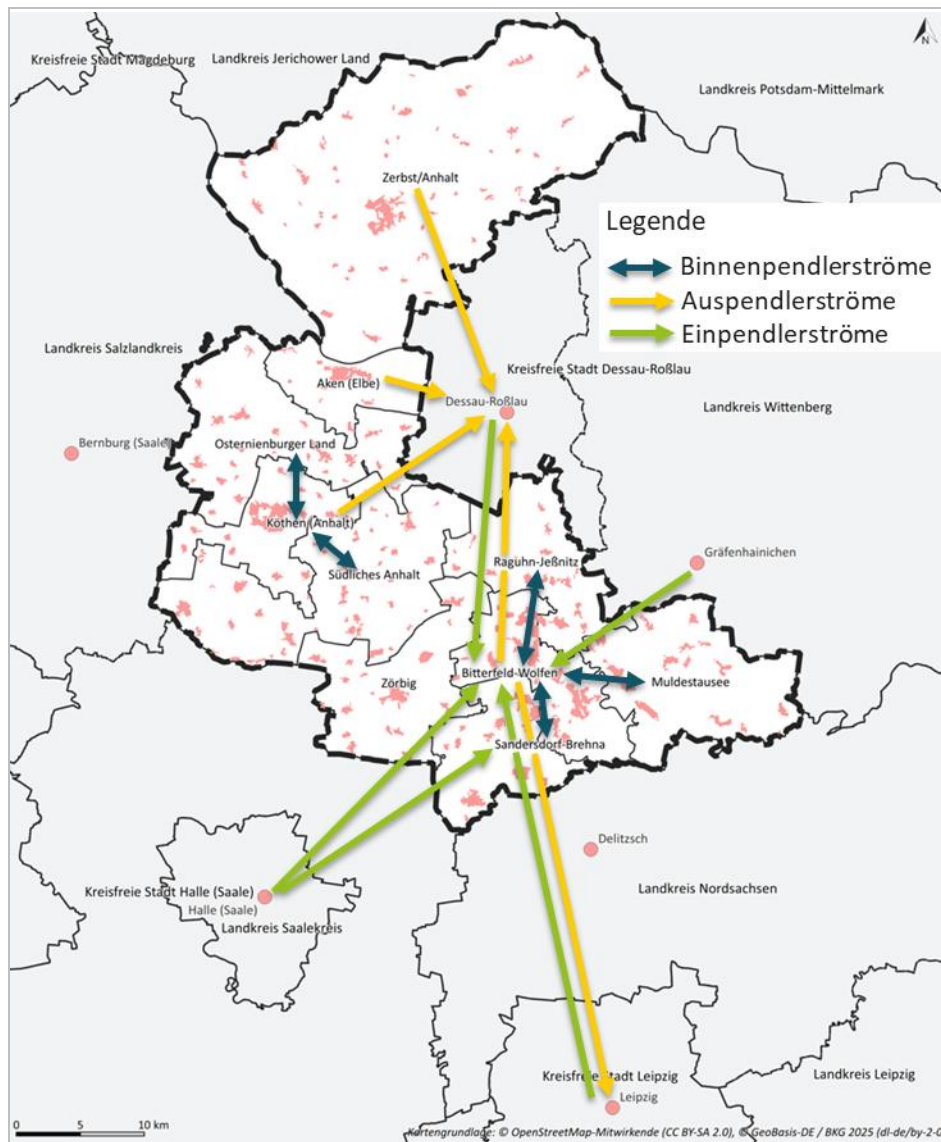


Abbildung 7: Wichtigste Pendlerverflechtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld [32]

Detaillierten Darstellungen zu den Pendlerverflechtungen sind den Karten 5, 6 und 7 zu entnehmen.

2.2.6 Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wurden im Schuljahr 2024/2025 ca. 16.900 Schüler, Schülerinnen und Auszubildende an 60 öffentlichen Schulen unterrichtet. Ungefähr 3.300 Studierende besuchten einen der beiden Hochschulstandorte im Landkreis. [33]

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Bildungseinrichtung	Anzahl Einrichtungen	Anzahl Schüler/innen, Auszubildende, Studierende
Grundschule	35	5.558
Sekundarschule	9	3.591
Gemeinschaftsschule	3	792
Gymnasium	4	3.086
Integrierte Gesamtschule	1	403
Förderschule (LB)	3	562
Förderschule (GB)	4	384
Berufsbildende Schule	1	2.512
Hochschule	2 ⁸	3.930

Tabelle 3: Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler/innen, Auszubildende und Studierende im Schuljahr 2024/2025

Die wichtigste weiterführende Bildungseinrichtung, mit Bedeutung über die Landkreisgrenzen hinaus, ist die Hochschule Anhalt am Standort Köthen mit ca. 3.500 Studierenden.

Die Verteilung der Bildungseinrichtungen auf die Städte und Gemeinden ist in Abbildung 8 und Karte 8 dargestellt. Es ist zu erkennen, dass die wesentlichen Zentren schulischer Bildung in Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt zu finden sind. Hier konzentrieren sich besonders viele Schulplätze und auch höherwertige Schularten. Grundschulen sind hingegen über den Landkreis verteilt.

⁸ Hochschule Anhalt mit zwei Standorten in Köthen (Anhalt)

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

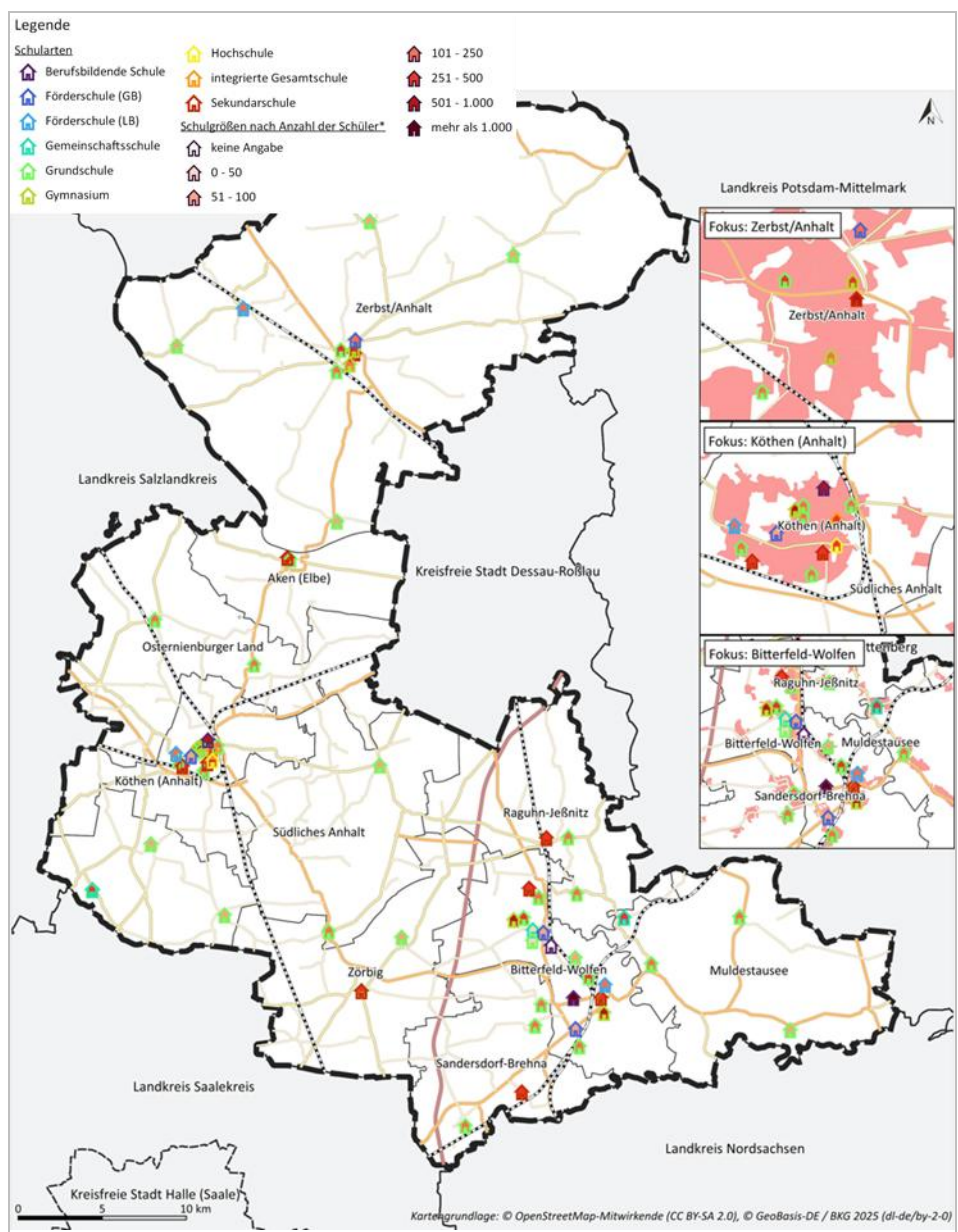


Abbildung 8: Schulstandorte und -größen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld [33]

2.2.7 Tourismus, Freizeit und Erholung

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist geprägt durch ein vielfältiges touristisches Angebot, das Zeichen einer lebendigen Kultur- und Naturlandschaft ist. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld kann in die drei Tourismusregionen Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerst/Anhalt unterteilt werden.

In Abbildung 9 und Karte 9 ist eine Übersicht der touristischen Regionen und Einrichtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu sehen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

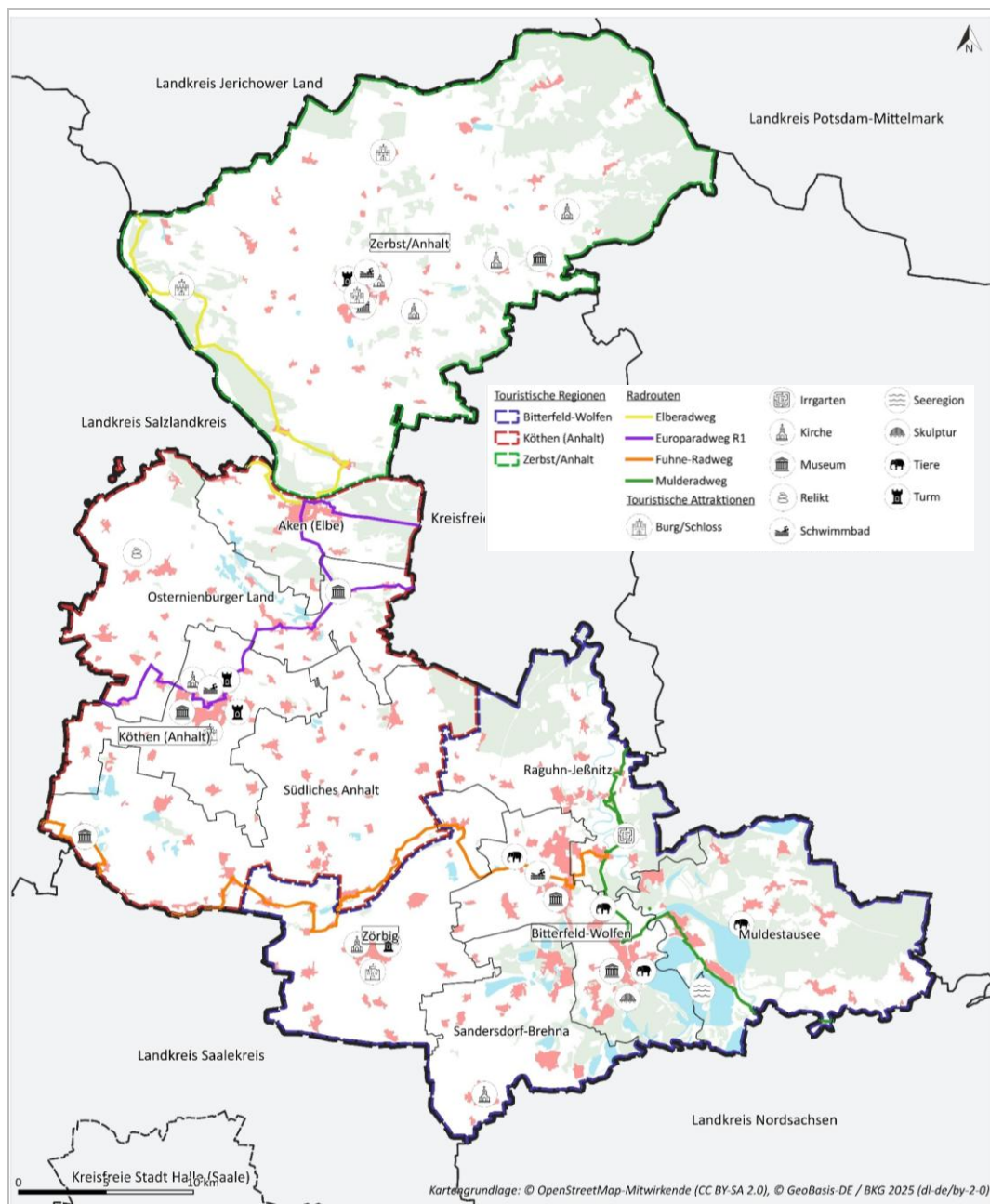


Abbildung 9: Übersicht zum Tourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Zu den touristischen Schwerpunkten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zählen beispielsweise die Goitzsche Seeregion (Aktiv- und Erlebnistourismus, Baden, Naherholung in einer revitalisierten Bergbau-Folgelandschaft), das historische Zentrum von Köthen (Anhalt) mit den Themenfeldern Bach, Homöopathie und Barockschloss oder die alte Residenzstadt Zerbst/Anhalt. Daneben gibt es mit dem UNESCO Biosphärenreservat Mittelelbe auch einen Schwerpunkt im Öko-Tourismus. Neben den großen Anziehungspunkten runden eine Vielzahl kleinerer und einzigartiger Angebote das Angebot ab. Dazu zählen beispielsweise

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

das Spinnmühlenmuseum und die Synagoge in Gröbzig, die historische Schiffertradition in Aken (Elbe), der Irrgarten Altjeßnitz oder das Industrie- und Filmmuseum in Wolfen.

Im Bereich des Radtourismus spielen die Radwanderwege entlang der Flüsse Elbe, Mulde und Fuhne sowie der Europaradweg R1 eine Rolle.

In Abbildung 10 und Karte 10 ist die Anzahl der Gäste und Übernachtungen im Jahr 2024 je Gemeinde dargestellt.

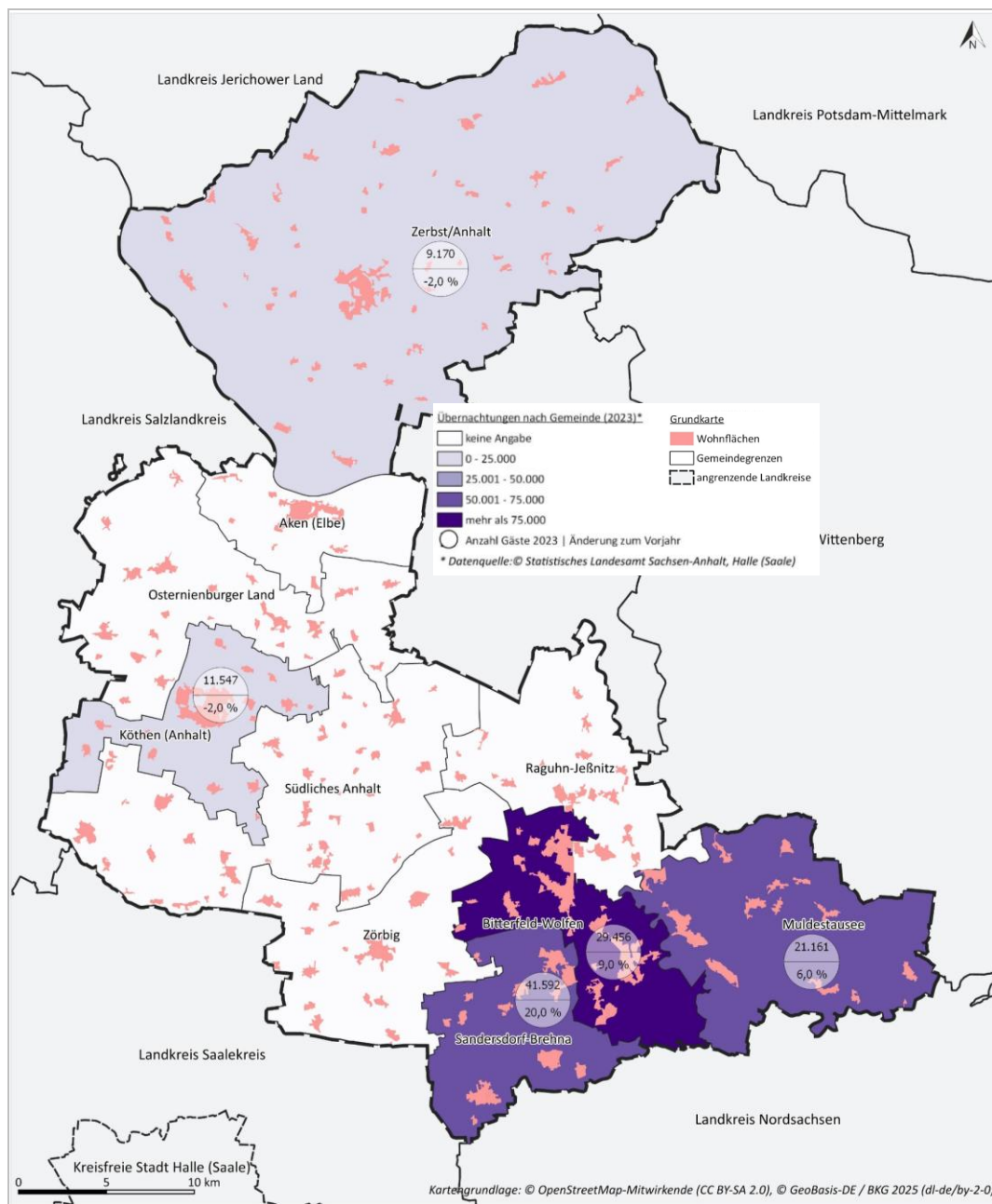


Abbildung 10: Gäste und Übernachtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (2024)

Die mit Abstand meisten Übernachtungen finden in der Stadt Bitterfeld-Wolfen statt, gefolgt von der Stadt Sandersdorf-Brehna und der Gemeinde Muldestausee. Die Dominanz dieser Region lässt sich zum einen mit der ausgeprägten Wirtschaftsstruktur erklären. Auf der anderen Seite gibt es hier mit der Goitzsche Seeregion einen wesentlichen touristischen Hotspot im Landkreis. In den Städten Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt gibt es wesentlich weniger Gästeankünfte und Übernachtungen. Für anderen Städte und Gemeinden des Landkreises liegen keine Daten vor.

2.2.8 Bestehende Infrastruktur-Planungen

Zum Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur im Nahverkehrsraum sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 folgende Maßnahmen aufgeführt [34]:

- Ortsumfahrung Zerbst im Zuge der B 184
- Ortsumfahrung Aken (Elbe) mit Elbquerung im Zuge der B 187a
- Ortsumfahrung Mosigkau im Zuge der B 185
- Ortsumfahrung Köthen im Zuge der B 185
- Ortsumfahrung Prosigk im Zuge der B 183
- Ortsumfahrung Gnetsch im Zuge der B 183
- Ortsumfahrung Bitterfeld im Zuge der B 183
- Neubau B 6 n zwischen Ortsumfahrung Köthen und A 9
- Neubau der B 6 n zwischen Ausfahrt B 6 N (A 9) und B 184

Zusätzlich zu den Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sind im Landkreis:

- der Um- und Ausbau von Bundesstraßen, z. B. in Bitterfeld und Köthen
- der Um- und Ausbau von Landesstraßen, z. B. in Schora, Köthen, Zörbig, Piethen und Diebzig
- der Abbruch eines Brückenbauwerkes in Bitterfeld
- der Ersatzneubau von Brückenbauwerken in Zörbig und Diebzig
- der Ausbau der Busbahnhöfe in Bitterfeld und Köthen
- der Neubau einer Haltestelle an der Schwimmhalle in Bitterfeld

geplant.

2.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

Der ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gliedert sich in die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV). Diese wirken gemeinsam, allerdings erstreckt sich die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Anhalt-Bitterfeld nur auf den ÖSPV. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in Sachsen-Anhalt durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) organisiert, die die Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt für den SPNV auf Grundlage des ÖPNV-

Plans des Landes Sachsen-Anhalt wahrnimmt. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld befindet sich mit der NASA im kontinuierlichen Austausch. Für übergeordnete öffentliche Verkehre ist der Landkreis Anhalt-Bitterfeld an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) angebunden.

2.3.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Nahverkehrsraum ist im Fahrplanjahr 2026 über die Bahnhöfe Bitterfeld und Köthen an den SPFV der DB Fernverkehr AG angebunden. In Tabelle 4 sind die regelmäßig verkehrenden Fernverkehrslinien an beiden Bahnhöfen aufgeführt.

Bahnhof	Linie und Relation	Takt ⁹
Bitterfeld	ICE 18: Berlin – Bitterfeld – Leipzig – Erfurt – [...] München	120 min
Köthen	IC 55: Dresden – Leipzig – Halle (Saale) – Köthen – Magdeburg – Hannover – [...] Köln (– Stuttgart)	120 min
	IC 56: Leipzig – Halle (Saale) – Köthen – Magdeburg – Hannover – Bremen – Emden (– Norddeich Mole)	120 min

Tabelle 4: Regelmäßige Fernverkehrsverbindungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Weitere einzelne Fernverkehrsrelationen verkehren mit einzelnen Zügen.

Die nächsten relevanten Knoten des SPFV, die mit dem Regionalverkehr erreichbar sind, sind die Bahnhöfe in Leipzig und Halle (Saale).

Fernbusse haben im Nahverkehrsraum keinen Halt. Die nächsten relevanten Halte befinden sich in Dessau-Roßlau, Halle (Saale) und Leipzig.

Die für den Nahverkehrsraum lagebezogen relevanten internationalen Flughäfen sind der Flughafen Leipzig-Halle und der Flughafen Berlin-Brandenburg.

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Nahverkehrsraum ist durch ein dichtes Netz des Schienenpersonennahverkehrs erschlossen. Neben den klassischen Zuggattungen Regionalbahn und Regionalexpress ist der Landkreis Anhalt-Bitterfeld in das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland integriert. In Tabelle 5 sind die im Fahrplanjahr 2026 verkehrenden Linien des SPNV mit den **wesentlichen Halten** im Landkreis Anhalt-Bitterfeld aufgeführt.

⁹ Regeltakt an Wochentagen

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Linie	Relation	Takt ¹⁰
Regionalexpress (RE)		
RE13	Magdeburg – Zerbst – Roßlau – Dessau – Wolfen – Bitterfeld – Delitzsch – Leipzig	60 min
RE14	Magdeburg – Zerbst – Roßlau – Dessau – Lu. Wittenberg – Falkenberg	EF ¹¹
RE30	Magdeburg – Wulfen – Köthen – Stumsdorf – Halle (Saale)	60 min
Regionalbahn (RB)		
RB50	Dessau – Elsnigk – Köthen – Frenz – Bernburg - Aschersleben	60 min
S-Bahn Mitteldeutschland (S)		
S2	Leipzig – Delitzsch – Petersroda – Bitterfeld	30 min
	– Greppin – Wolfen – Jeßnitz – Raguhn – Marke – Dessau	60 min
	– Muldenstein – Burgkernitz – Lu. Wittenberg	120 min
S8	Halle (Saale) – Brehna – Roitzsch – Bitterfeld	30 min
	– Greppin – Wolfen – Jeßnitz – Raguhn – Marke – Dessau	120 min
	– Muldenstein – Burgkernitz – Lu. Wittenberg	120 min

Tabelle 5: Linien des SPNV im Nahverkehrsraum

2.3.3 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Sämtliche nachfolgend aufgeführten Analysen und Auswertungen zum ÖSPV beziehen sich auf den Fahrplanstand Frühjahr 2025. Eine Übersicht über Verlauf, Anzahl der Fahrten und Bedienzeiträume ist in Anhang 2 ersichtlich.

Linienbündel und Verkehrsunternehmen

Die Liniengenehmigungen des ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind in einem Gesamt-bündel zusammengefasst. Genehmigungsinhaber ist die Unternehmensgruppe Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb gemeinsam mit der RVB GmbH und der Anhalt-Bus GmbH. Die Genehmigungen sind derzeit erteilt für den Zeitraum vom 01.07.2017 bis zum 30.06.2027.

¹⁰ Regeltakt an Wochentagen

¹¹ Einzelfahrten

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Linienverkehr im Regionalverkehr

Der Regionalverkehr im Landkreis Anhalt Bitterfeld wird von insgesamt 58 Linien in eigener Aufgabenträgerschaft übernommen. Dazu kommt die Linie 350, die als Linie in Aufgabenträgerschaft des Saalekreises die Stadt Zörbig mit dem Oberzentrum Halle (Saale) verbindet. Der Regionalbus übernimmt dabei vor allem die Erschließung der Fläche im Landkreis. Neben dem SPNV hat er zudem eine Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten des Landkreises und zum Oberzentrum Dessau-Roßlau.

Der hochwertige Regionalverkehr wird im Landkreis Anhalt-Bitterfeld durch zwei Linien, die Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes Sachsen-Anhalt sind, übernommen:

Linie	Produkt	Verlauf	Takt [min]		
			Mo.-Fr.	Sa.	So./Fei.
350 ¹²	PlusBus	Halle (Saale) – Zörbig	60	120	120
471	PlusBus	Aken (Elbe) – Dessau	60	60	120

Tabelle 6: Linien im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt

Weitere Linien im Taktverkehr sind in Tabelle 7 aufgeführt:

Linie	Verlauf	Takt [min]		
		Mo.-Fr.	Sa.	So./Fei.
400	Großpaschleben – Köthen – Wolfen – Bitterfeld	60 ¹³	-	-
420	Bitterfeld – Pouch – Krina (– Gräfenhainichen)	60	-	-
440	Bitterfeld – Sandersdorf – Zörbig (– Stumsdorf)	60/120 ¹⁴	120	-
442 ¹⁵	Zörbig – Salzfurkapelle (– Dessau)	60 ¹⁶	60 ¹⁶	60 ¹⁶
450	Zerbst/Anhalt – Lindau – Nedlitz	120	-	-
470	Aken (Elbe) – Köthen – Gröbzig	60	-	-

¹² verkehrt in Aufgabenträgerschaft des Saalekreises

¹³ im Regionalverkehr

¹⁴ 60-Minuten-Takt im Abschnitt Bitterfeld – Zörbig, 120-Minuten-Takt darüber hinaus

¹⁵ reine Rufbuslinie

¹⁶ im Abschnitt Tornau v. d. Heide – Dessau

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Linie	Verlauf	Takt [min]		
		Mo.-Fr.	Sa.	So./Fei.
481 ¹⁷	Köthen – Quellendorf – Scheuder – Dessau	60 ¹⁸	-	-

Tabelle 7: Regional-Linien mit Taktverkehr

Die darüber hinaus verkehrenden Linien im Regionalverkehr bedienen in der Feinerschließung in der Regel die Ortsteile im Schülerverkehr sowie mit nachfragegerechten Fahrtenangeboten. Diese Verkehre entfallen in der Regel in den Ferien und am Wochenende. Aufgrund der Funktion zur Feinerschließung und im Schülerverkehr sind die Linien außerhalb des Taktverkehrs in der Regel stark verzweigt.

Linien und Angebot im Stadtverkehr

In den Städten Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt gibt es Stadtverkehre, die die städtische Feinerschließung und Verdichtung des Verkehrsangebotes übernehmen.

Die in **Bitterfeld-Wolfen** verkehrenden Stadtverkehrslinien 405, 406, 407 und 408 sind in der nachfolgenden Tabelle 8 dargestellt. Darüber hinaus übernimmt die Regionalverkehrslinie 400 Köthen – Wolfen – Bitterfeld montags bis samstags im 60'-Takt Aufgaben des Stadtverkehrs

Linie	Verlauf	Takt [min]		
		Mo.-Fr.	Sa.	So./Fei.
405	Bitterfeld – Wolfen – Bobbau	60	-	-
406	Bitterfeld – Wolfen – Wolfen-Nord	60	60	60
407	Bitterfeld – Chemiepark – Wolfen-Nord	60	-	-
408	Bitterfeld – Holzweißig – Sandersdorf – Wolfen	60	-	-

Tabelle 8: Stadtverkehrslinien in Bitterfeld-Wolfen

In Köthen (Anhalt) wird der Stadtverkehr durch die Verdichtung von Regionalverkehrslinien auf den städtischen Abschnitten realisiert, was in Tabelle 9 dargestellt ist.

¹⁷ reine Rufbuslinie

¹⁸ im Abschnitt Quellendorf – Dessau

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Linie	Verlauf	Takt [min]		
		Mo.-Fr.	Sa. ¹⁹	So./Fei.
400	(Bitterfeld –) Bahnhof – Bärteichpromenade – Anhaltische Straße – Plötzkauer Ring (– Großspaschleben)	30	60	-
470	(Aken (Elbe) –) Bahnhof – Bärteichpromenade – Anhaltische Straße (– Gröbzig)	60	-	-
490	Gütersee – Hochschule Anhalt – Bahnhof – Landkreisverwaltung (– Görzig)	60	60	-

Tabelle 9: Stadtverkehrslinien in Köthen (Anhalt)

In Zerbst/Anhalt gibt es folgende Linien im Stadtverkehr, die nach einer Liniennetzreform im Dezember 2025 eingeführt wurden:

Linie	Verlauf	Takt [min]		
		Mo.-Fr.	Sa.	So./Fei.
460	Bahnhof – Zentrum – Bahnhof	60	-	-
461	Bahnhof – Zerbst Süd – Bahnhof	60	-	-
462	Bahnhof – Zerbst Nord – Bahnhof	60	-	-

Tabelle 10: Stadtverkehrslinien in Zerbst/Anhalt

Flexible Bedienung

Die flexible Bedienung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld findet mit zwei grundsätzlichen Bedienformen statt:

Der zuschlagsfreie **Rufbus** verkehrt liniengebunden auf Relationen, die Landkreisgrenzen überschreiten. Er muss mindestens eine Stunde im Voraus telefonisch oder per App gebucht werden. Er kommt zudem auf Relationen im Schülerverkehr mit sehr geringer und nicht täglicher Nachfrage zum Einsatz.

Die grundständige Bedienung im ländlichen Raum übernimmt der AnrufBusFlex, der als vollflexibler Rufbus (On-Demand-Verkehr) mit einem Sondertarif (Grundpreis in

¹⁹ nur als Rufbus durchgeführt

Kombination mit einem Luftlinientarif) verkehrt. Er ermöglicht zeitlich flexible Fahrten zwischen Wunschhaltestellen und entspricht damit betrieblich einem Linienbedarfsverkehr. Er verkehrt mit einer Vorbestellung mindestens 60 min vor der gewünschten Abfahrt täglich von 04:00 bis 23:00 Uhr.

2.4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird im Wesentlichen durch die folgenden Rahmenbedingungen bestimmt:

- Verteilung der Quellen und Ziele im Raum, insbesondere in Bezug auf die Zentren
- Anzahl der Schülerinnen und Schüler in Verbindung mit der gewählten Schule
- vorhandenes Verkehrsangebot und Impulse durch Angebotsöffensiven

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld liegt keine durchgehende und einheitliche Erhebung der Ein- und Aussteiger, des Besatzes oder genutzter Relationen vor. Dennoch können aus den vorhandenen Daten Ableitungen zur Nutzung des ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gemacht werden. Folgende Datenquellen lassen sich nutzen und werden nachfolgend näher betrachtet:

- Verkehrszählungen in Linienfahrten ausgewählter Linien
- Abrufzahlen des Rufbusses und des AnrufbusFlex
- Schülerverkehrsmatrix

2.4.1 Verkehrszählungen in Linienfahrten ausgewählter Linien

Auf den Linien 400, 405, 406, 407, 408, 411, 420, 423, 432, 440, 442, 444, 450, 452, 460, 470, 481 und 491 wurden Fahrgastzählungen im Frühjahr und Sommer 2025 durchgeführt. Diese Linien verkehren in der Regel vertaktet und stellen so wichtige Stadt- und Regionallinien dar. Einzelne der gezählten Linien verkehren nachfragegerecht, haben aber auch trotz des fehlenden Taktes eine hohe Nachfrage. Weiterhin liegen für das Jahr 2024 Zählungen der Ein- und Aussteiger auf den Landesnetz-Linien 350 (PlusBus Zörbig – Halle (Saale)) und 471 (PlusBus Aken (Elbe) – Dessau) vor.

Die erhobenen Ein- und Aussteigerzahlen an einem Schultag sind in Abbildung 11 und Karte 11 dargestellt. Es zeigt sich, dass der Großteil der Haltestellen, insbesondere im ländlichen Raum nicht mehr als 25 Ein- und Aussteiger am Tag haben. Dabei ist zu beachten, dass explizite Schülerfahrten durch die Fahrgastzählung nicht erfasst wurden. Daher kann die tatsächliche Nutzung durch Schüler die gezählte Nutzung übersteigen. Zusammenfassend lässt sich aber feststellen, dass dieses Nachfrageniveau für den ländlichen Raum typisch ist.

Besonders nutzungsintensiv sind zentrale Verknüpfungshaltestellen, an denen zum einen viele der gezählten Linien gemeinsam verkehren und zum anderen Umsteigevorgänge,

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

insbesondere zum SPNV, stattfinden. Dazu zählen unter anderem die Haltestellen Bitterfeld, Bahnhof, Köthen, Bahnhof/Busbahnhof und Bitterfeld, Markt.

Entlang der beiden Landesnetz-Linien 350 und 471 zeigen sich an den Haltestellen besonders hohe Ein- und Aussteigerzahlen, was für die hohe Attraktivität der betreffenden Linien spricht.

In der nachfolgenden Tabelle 11 sind die zehn am stärksten nachgefragten Haltestellen des Jedermannverkehrs im ländlichen Raum dargestellt. Diese zeichnen sich durch eine vom Durchschnitt abweichend hohe Nachfrage aus.

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Fahrgäste gesamt
Aken (Elbe), Neu-Tornau	44	62	106
Gröbzig, Mühlbreite	54	14	68
Holzweißig, Schule	39	27	66
Aken (Elbe), Grundschule	19	38	57
Lindau (Anhalt), Schule	27	29	56
Sandersdorf, Platz des Friedens	23	32	55
Greppin, Kino	33	20	53
Sandersdorf, Rathaus	21	29	50
Görzig (Anhalt), Schule	30	19	49
Thalheim, Wolfener Straße	33	15	48

Tabelle 11: Stark nachgefragte Haltestellen im ländlichen Raum

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

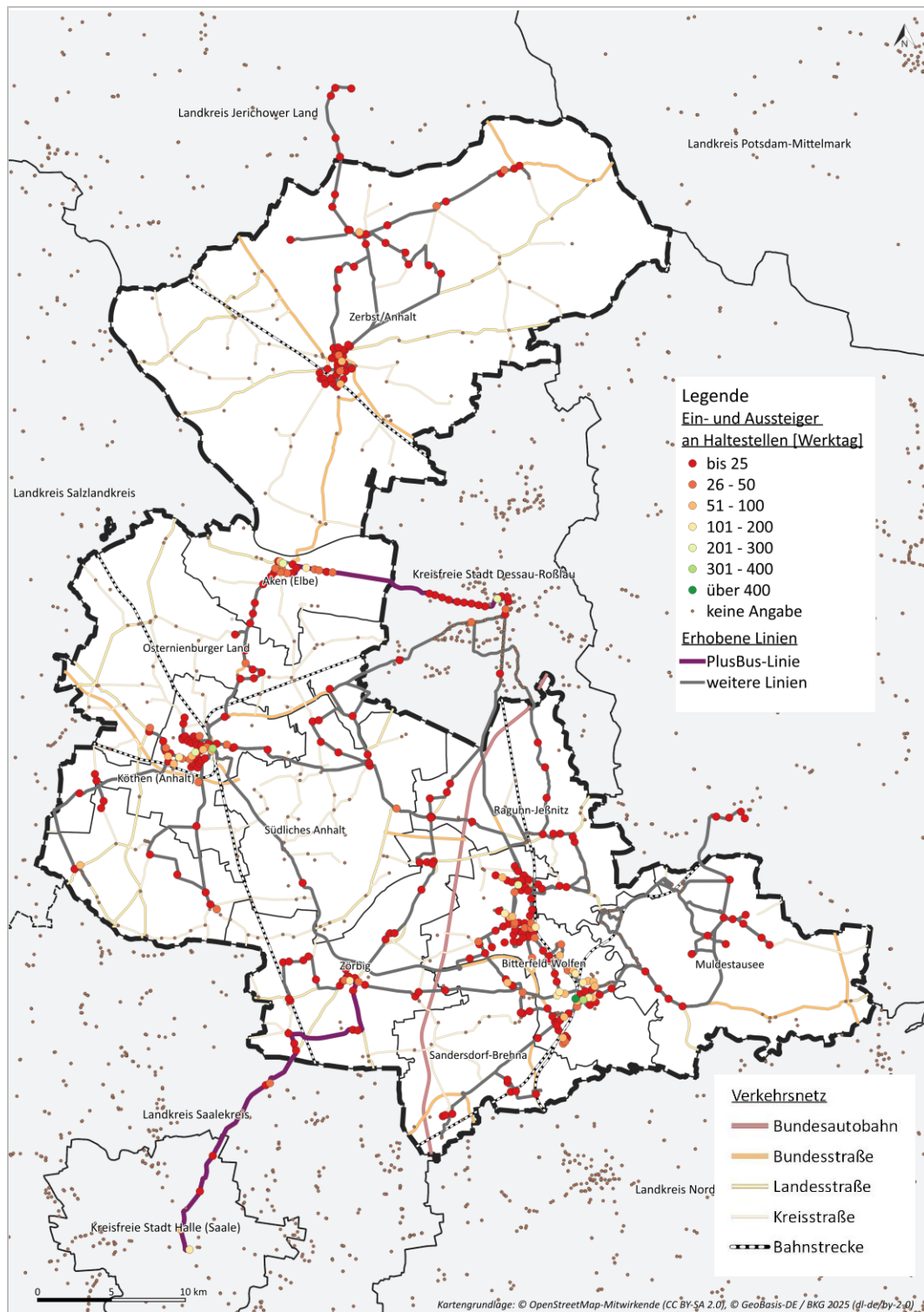


Abbildung 11: Ein- und Aussteiger an den Haltestellen in der Fahrgastzählung

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

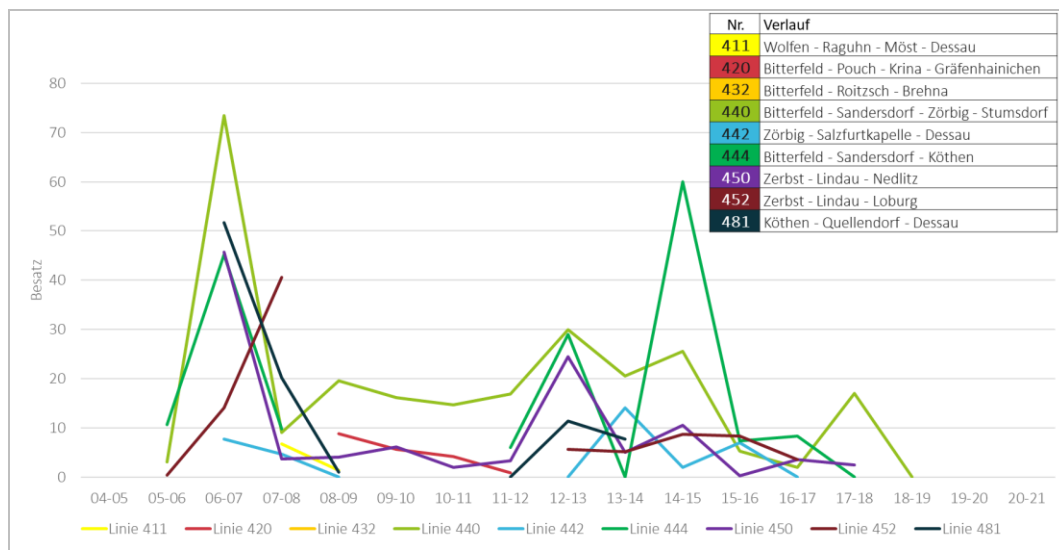


Abbildung 12: Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Regionalverkehr (Besatz)

In Abbildung 12 ist die Nachfrageganglinie der gezählten Fahrten zu erkennen. Im Regionalverkehr typisch ist die stark ausgeprägte Nachfragespitze am Morgen und eine leicht abgeflachte, aber dennoch deutlich zu erkennende Spitze am Nachmittag, die sich über einen längeren Zeitbereich zieht. In den Zwischenzeiten sinkt die Nachfrage stark ab, ist aber auf den Linien, die weiterhin Verkehrsangebote außerhalb des Schülerverkehrs leisten, deutlich zu erkennen.

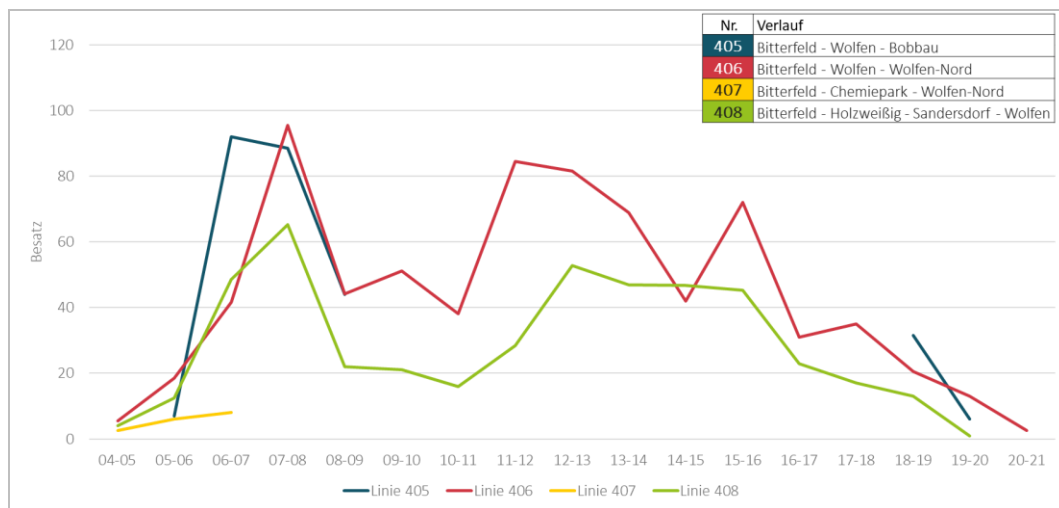


Abbildung 13: Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen

In Abbildung 13 ist der Nachfragegang des Besatzes im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen zu erkennen. Im Gegensatz zur regionalen Nachfragestruktur lässt sich eine durchgehende Nachfrage erkennen, die außerhalb der weiterhin vorhandenen Verkehrsspitzen aber nicht

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

so stark abfällt. Dies spricht für die allgemein durchgehend vorhandene Verkehrsnachfrage im Stadtverkehr.

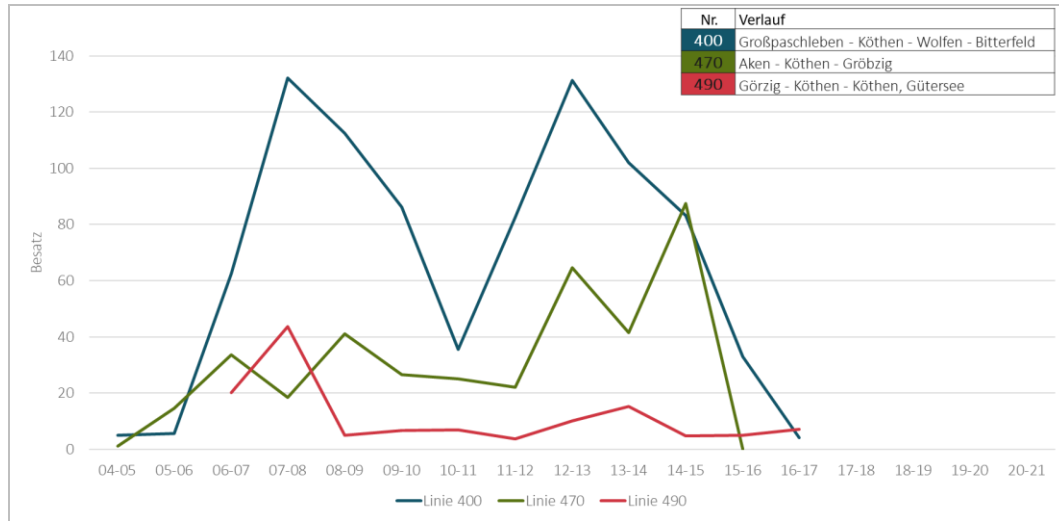


Abbildung 14: Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)

Ein ähnliches Bild ergibt sich im Stadtverkehr Köthen (Anhalt) (vgl. Abbildung 14). Hier ist bei den Linien 400 und 470 auf den regionalen Bezug zu achten, sodass hier weiterhin starke Spitzen in der Verkehrsnachfrage in den Schulverkehrszeiten zu erkennen sind. Dennoch kann eine gute Nachfragesituation in den Zwischen- und Randzeiten konstatiert werden. Auf der Linie 490 ist das Nachfrageniveau insgesamt geringer als auf den anderen Linien, aber durchgehend vorhanden.

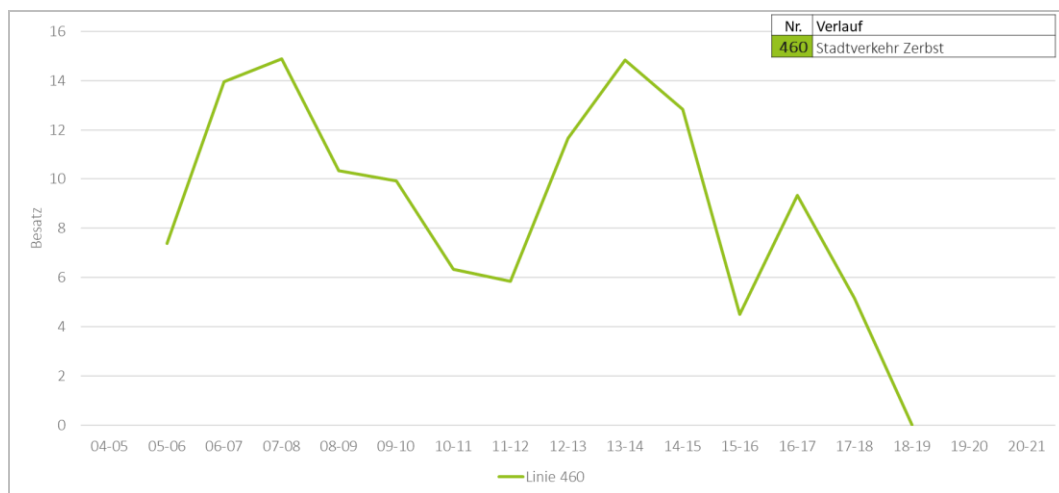


Abbildung 15: Nachfrageganglinie (wochentags, Besatz) der gezählten Linien im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt

Abbildung 15 zeigt die Nachfragesituation im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt²⁰. Diese ist bezogen auf das Nachfrageniveau vergleichbar mit der Linie 490 in Köthen (Anhalt). Es gibt Nachfragespitzen zu den Schulverkehrszeiten, die sich außerhalb dieser abflachen.

2.4.2 Nachfrage im Schülerverkehr

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es im Schuljahr 2025 / 2026 ca. 14.400 Schüler, von denen ein großer Anteil am ÖPNV teilnimmt. Der Schülerverkehr ist grundsätzlich in den ÖPNV integriert. Das wichtigste tarifliche Instrument zur Abwicklung des Schülerverkehrs ist die befristete SchülerRegio-Card, die alle Schüler der 1. bis 10. Klasse kostenlos erhalten können. Dieses Ticket hat auf die Verkehrsnachfrage insofern den großen Vorteil, als dass es nicht nur für Fahrten von und zur Schule, sondern auch vollumfänglich in der Freizeit im gesamten Kreisgebiet genutzt werden kann.

In den Städten Bitterfeld-Wolfen und Köthen (Anhalt) gibt es große Schülerverkehrsströme mit in der Regel zwischen 100 und 300 Schülern.

In Abbildung 16 sind die Schülerverkehrsströme zwischen den Ortsteilen und den Schulorten auf Basis der Besitzer einer Schüler-RegioCard aufgezeigt. Es zeigt sich eine starke Orientierung auf die regionalen Zentren Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt. Hier befinden sich die großen weiterführenden Schulen und die Berufsschulen. In Zörbig und Raguhn sind ebenso Ströme zu verzeichnen. Ein weiteres wichtiges schulisches Zentrum mit Bedeutung für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist die Stadt Dessau-Roßlau.

Außerhalb dieser Orte gibt es weitere Schülerverkehrsströme von besonderer Bedeutung, die in Tabelle 12 dargestellt sind.

Schule	OT Schule	OT Schüler	Schüler
GS Sandersdorf	Sandersdorf	Sandersdorf	132
GS Holzweißig	Holzweißig	Holzweißig	103
Sekundarschule A. Diesterweg	Roitzsch	Brehna	99
GS Am Markt	Raguhn	Raguhn	98
Sek. Raguhn	Raguhn	Raguhn	98
Sekundarschule A. Diesterweg	Roitzsch	Sandersdorf	95

²⁰ Der Stadtverkehr in Zerbst/Anhalt wurde bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nur durch die Linie 460 bedient.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Schule	OT Schule	OT Schüler	Schüler
GS Pestalozzi	Brehna	Brehna	91
Sek. Raguhn	Raguhn	Jeßnitz	90
GS Jeßnitz	Jeßnitz	Jeßnitz	79
Europagymnasium Walther Rathenau	Bitterfeld	Sandersdorf	74

Tabelle 12: Top-10-Relationen im regionalen Schülerverkehr

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

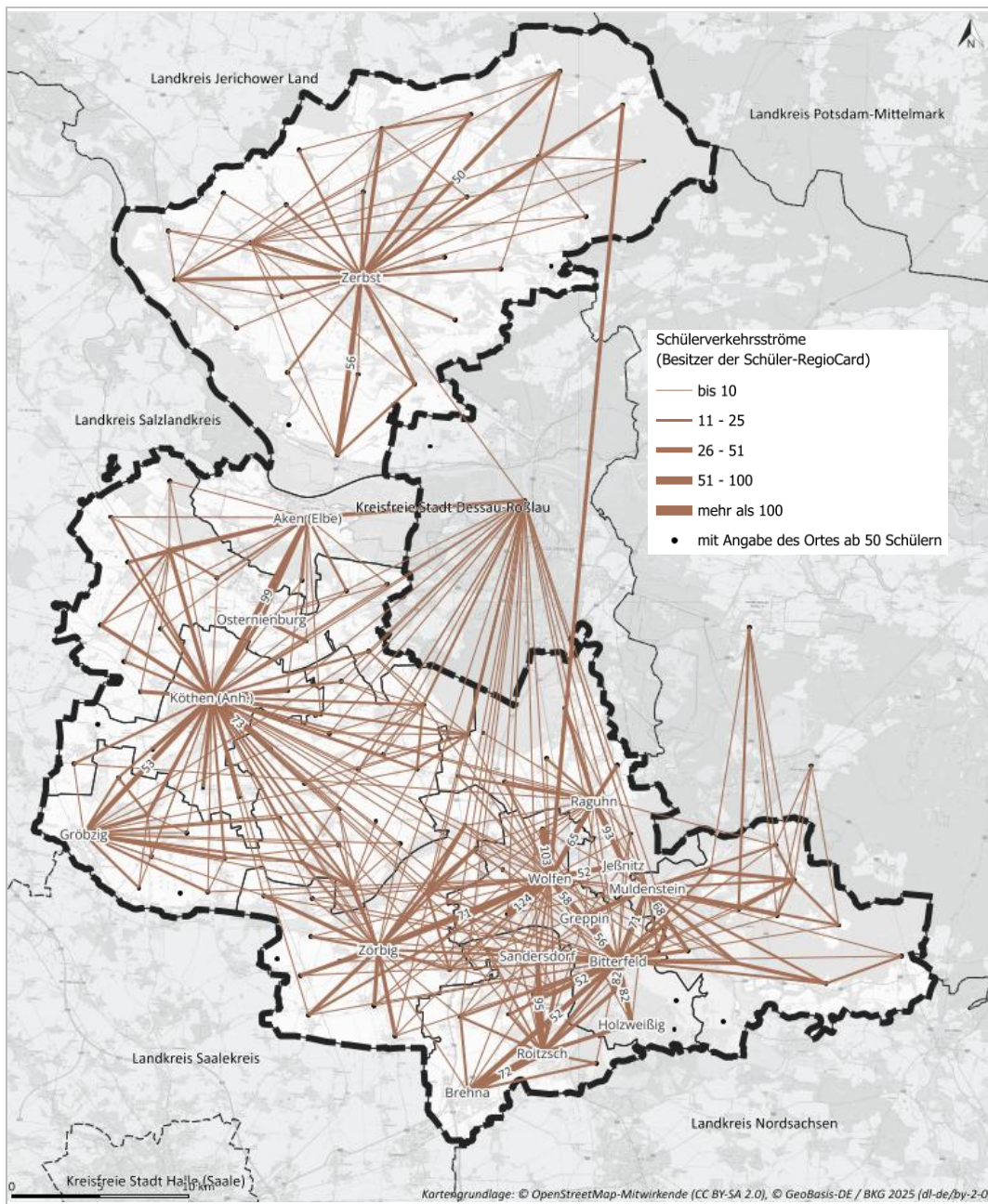


Abbildung 16: Schülerverkehrsströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Basis: Besitzer Schüler-RegioCard)

Abbildung 17 zeigt die Stärke der Verkehrsströme von Schülern innerhalb von Ortsteilen auf Basis der Besitzer einer Schüler-RegioCard, d. h. der Schul- und Wohnstandort sind gleich. Diese sind in den Mittelzentren Köthen (Anhalt), Bitterfeld, Zerbst/Anhalt und Wolfen am größten. Weitere Orte, die dies im stärkeren Maße betrifft sind Aken (Elbe), Raguhn, Zöbzig, Sandersdorf, Gröbzig und Holzweißig.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

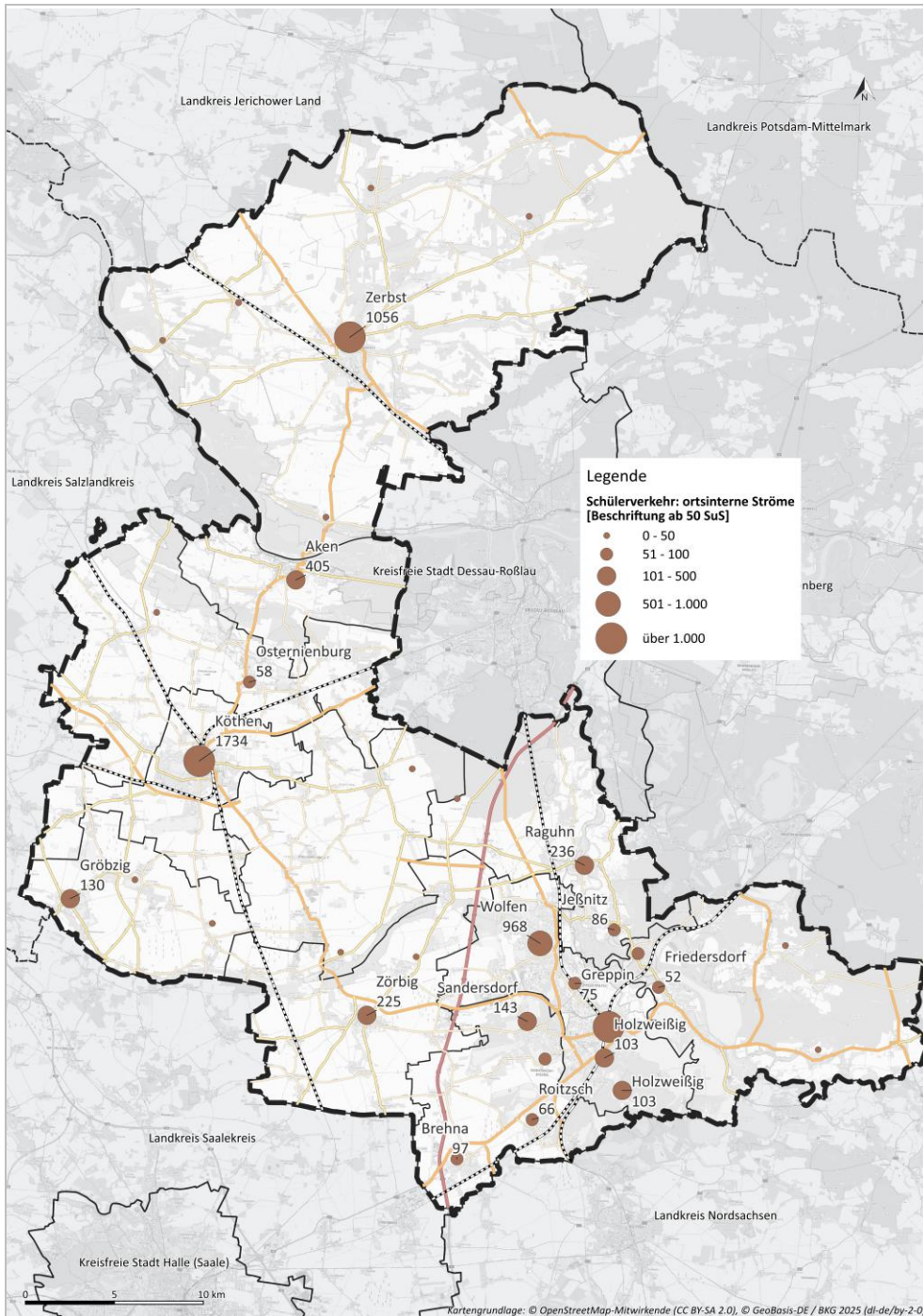


Abbildung 17: Ortsinterne Schulpendler (Basis: Besitzer Schüler-RegioCard)

2.4.3 Zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Zu den die

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Verkehrsnachfrage bestimmenden Strukturgrößen zählen im Prognosezeitraum des NVP bis 2036:

- Einwohnerzahl
- Schülerzahlen
- Arbeitsplätze

Die Einwohnerzahlen lassen sich aus der 8. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Sachsen-Anhalt bis 2040 [35] ableiten. Diese Entwicklung ist gemeindefein in Tabelle 13 aufgezeigt:

Gemeinde	Einwohner 2024	Einwohner 2030	Einwohner 2036	Veränderung 2024-2036
<i>Landkreis Anhalt-Bitterfeld</i>	<i>152.005</i>	<i>142.442</i>	<i>134.595</i>	<i>-11,5 %</i>
Aken (Elbe)	7.103	6.707	6.334	-10,8 %
Bitterfeld-Wolfen	36.441	34.302	32.663	-10,4 %
Köthen (Anhalt)	23.842	22.425	21.376	-10,3 %
Muldestausee	11.389	10.639	10.019	-12,0 %
Osternienburger Land	7.946	7.406	6.896	-13,2 %
Raguhn-Jeßnitz	8.618	8.081	7.573	-12,1 %
Sandersdorf-Brehna	13.908	12.991	12.266	-11,8 %
Südliches Anhalt	12.803	11.965	11.169	-12,8 %
Zerbst/Anhalt	21.108	19.666	18.580	-12,0 %
Zörbig	8.846	8.259	7.720	-12,7 %

Tabelle 13: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinde bis 2036

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2036 zeigt, dass die Einwohnerzahl im Nahverkehrsraum sich insgesamt negativ entwickelt. Im Landkreis allgemein ist mit einem Rückgang um die 11,5 Prozent zu rechnen. Die geringste prozentuale Abnahme der Bevölkerung ist in den Städten Bitterfeld-Wolfen und Köthen (Anhalt) mit 10,4 und 10,3 Prozent zu erwarten. Diese Entwicklung legt nahe, dass sich die Anzahl an Fahrgästen im ÖPNV in Zukunft

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

etwas verringern wird, wenn nicht ggf. Angebotsverbesserungen neue potenzielle Fahrgäste generieren.

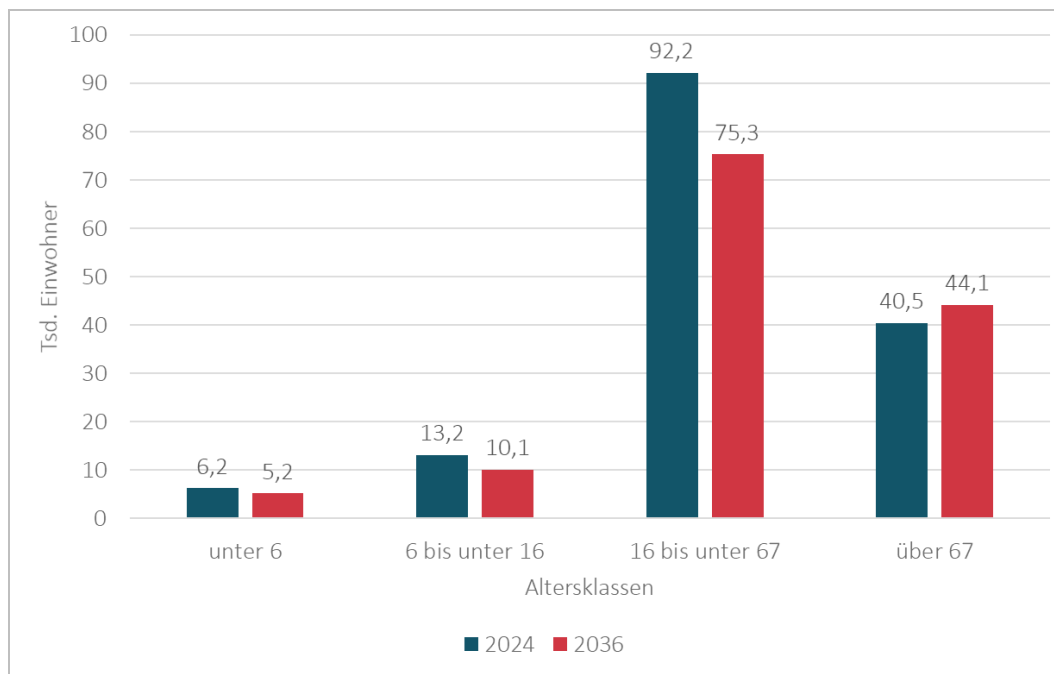


Abbildung 18: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Die Abbildung 18 zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld. In den Altersklassen der unter 6-jährigen (Kleinkinder), der 6 bis unter 16-jährigen (Schüler) und der 16 bis unter 67-jährigen (Arbeitnehmer) sinkt die Einwohnerzahl. Dabei sinkt die Anzahl der Schüler mit 23 Prozent stärker als die Anzahl der Kleinkinder mit 17 Prozent und der Arbeitnehmer mit 18 Prozent. Lediglich in der Gruppe der über 67-jährigen ist ein Anstieg der Einwohnerzahl um neun Prozent zu erwarten.

Aus der Entwicklung der Einwohnerzahlen und Einwohnerstruktur nach Alter lassen sich folgende Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV im Nahverkehrsraum ableiten:

- Das Fahrgastpotenzial wird insgesamt geringer werden.
- Die Schüler werden als Nachfragegruppe stark abnehmen.
- Pendlermobilität bleibt ein wichtiges Themenfeld, welches jedoch abnehmen wird.
- Durch das Anwachsen der Altersgruppe der über 67-jährigen ist von einer steigenden Mobilität im Alter auszugehen, die durch zeitlich über den Tag verteilte Nachfrage, aber auch den Wunsch nach mehr Mobilität gekennzeichnet ist.

Die Entwicklung der Strukturdaten und der Verkehrsnachfrage korreliert nicht zwangsläufig. Vielmehr haben noch eine Reihe weiterer Faktoren Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt der Umfang des ÖPNV-

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Angebots dar. Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird in der Regel eine Nachfragesteigerung erreicht. Leistungsreduktionen können hingegen den Umstieg auf andere Verkehrsmittel befördern und somit Nachfragesenkungen zur Folge haben. Dies betrifft vor allem wahlfreie Nutzer des ÖPNV (z. B. Pendler, Touristen). Bei Nutzergruppen, die auf die Angebote des ÖPNV angewiesen sind, bspw. Schülerinnen und Schüler, ist dieser Effekt nicht zu erwarten.

Die Entwicklung des Tarifniveaus wirkt sich wesentlich auf die Nachfrage im ÖPNV aus. Werden die Fahrpreise stark rabattiert, wie gegenwärtig beim Deutschlandticket, werden maßgebliche Impulse zur verstärkten ÖPNV-Nutzung gegeben. Touristisch angelegte Angebote wie Gästekarten mit ÖPNV-Nutzung schaffen Impulse zur Nutzung des ÖPNV im Freizeitbereich und stärken zudem durch die anteilige Nutzerfinanzierung (Gästeabgabe) die Finanzierungsbasis des ÖPNV. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über der mittleren Teuerungsrate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Auf der Gegenseite können auch steigende Kraftstoffpreise (im Sinne der Pkw-Nutzung) einen günstigen Einfluss auf die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel haben.

Im Folgenden wird die Wirkungsweise verschiedener Einflussgrößen auf die Nachfrage dargestellt. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

Nachfrage erhöhend	Nachfrage reduzierend / mindernd
Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch: <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsverbesserungen / -erweiterungen zum Heben weiterer Potenziale im Jedermannverkehr • Ausbau der Barrierefreiheit 	Motorisierungsgrad und Fahrzeugverfügbarkeit auf gleichbleibend hohem Niveau
Verdichtung der Haltestellen im Sinne der Befriedigung der Barrierefreiheit	Beschäftigtenentwicklung rückläufig
Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise, Kaufpreise Automobile) / Entfall von Förderprogrammen für den MIV	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Kostenvorteile konkurrierender Verkehrssysteme
Digitalisierung des ÖPNV	Erhöhtes Bedürfnis nach Flexibilität ohne Reaktion im Verkehrsangebot

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Analyse und Prognose der Raumstruktur

Nachfrage erhöhend	Nachfrage reduzierend / mindernd
Verbesserung der Zugänglichkeit der Information	Senken der Qualitäts- und Bedienstandards
Verbesserung des Beförderungskomforts	
Planerische und tarifliche Verknüpfung aller Verkehrsangebote des ÖPNV	
Verbesserung der Integration des ÖPNV in den Verkehrssektor	
Aktives Mobilitätsmanagement auf verschiedenen Ebenen (betrieblich, landkreisweit, privat)	
Stärkung touristischer Verkehre	
Ausbau der Verbindungen zu Potenzialorten, auch Landkreisgrenzen überschreitend	

Tabelle 14: Nachfragebeeinflussende Faktoren

Wenn die Attraktivität des ÖPNV erhöht wird und sich die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten des Fahrgastes vorteilhaft für den ÖPNV entwickeln, kann zumindest eine stabile Verkehrsnachfragesituation erzielt werden. Potenziale liegen dabei insbesondere im Ausbau der Verbindungen über Landkreisgrenzen hinaus und im touristischen Verkehr.

Der ÖPNV-Plan 2020 – 2030 für das Land Sachsen-Anhalt [14] postuliert, dass die Nachfrage bis 2030 gegenüber 2016 trotz eines Bevölkerungsrückgangs auf einem großen Teil der Strecken des Landesnetzes mindestens das aktuelle Niveau hält bzw. auf einigen Strecken steigt (wie z. B. zwischen Köthen (Anhalt) und Dessau sowie Zerbst/Anhalt und Roßlau). Dies soll durch Angebotsverbesserungen erzielt werden.

3 Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse dient der Identifikation von Schwachstellen im Verkehrsangebot und bei den qualitativen Standards des ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld. Zur Bewertung der Ist-Situation werden die festgelegten Standards des Nahverkehrsplans für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2017-2026 als Bewertungsgrundlage herangezogen. Diese werden zum Teil zusätzlich untersetzt mit Festlegungen aus technischen Standards, gesetzlichen Regelungen und übergeordneten Rahmenvorgaben.

3.1 Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot definiert sich über seine hierarchische Gliederung sowie die Eigenschaften hinsichtlich räumlicher Erschließung, Bedienzeiträumen, Bedienungshäufigkeiten und der Erreichbarkeit von verkehrlich relevanten Einrichtungen.

3.1.1 Verkehrsachsen und Netzebenen

Im Nahverkehrsplan für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2017-2026 sind folgende Verkehrsachsen definiert, die hinsichtlich einer hierarchischen Unterscheidung lediglich zwischen dem Regional- und den Stadtverkehren unterscheiden.

Art	Achse	Verlauf
regionale ÖSPV-Achse	A1	Stumsdorf – Zörbig – Bitterfeld
	A2	Köthen (Anhalt) – Quellendorf – Wolfen
	A3	Bitterfeld – Pouch – Gröbern – Gräfenhainichen
	A4	Köthen (Anhalt) – Wörbzig – Gröbzig
	A5	Köthen (Anhalt) – Aken (Elbe) – Dessau
	A6	Aken (Elbe) – Zerbst/Anhalt – Lindau – Nedlitz
	A7	Köthen (Anhalt) – Baasdorf – Görzig
	A8	Wolfen-Nord – Raguhn – Möst – Dessau
	A9	(Bitterfeld –) Sandersdorf – Brehna

Art	Achse	Verlauf
Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	K1	Plötzkauer Ring – Bahnhof – Klepzig (Ergänzung A2)
	K2	Landkreisverwaltung – Bahnhof (Ergänzung A7)
	K3	Anhaltische Straße – Bahnhof (Ergänzung A4)
	K4	Bahnhof – Schlossplatz – Friedhof – Güterseeweg
Stadtverkehr Bitterfeld- Wolfen	B1	Wolfen – Chemiepark – Bitterfeld
	B2	Wolfen – Sandersdorf – Zscherndorf – Bitterfeld
	B3	Wolfen – Greppin – Bitterfeld
Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	Z1	Bahnhof – Markt
	Z2	Bahnhof – Amtsmühlenweg

Tabelle 15: Verkehrsachsen im Bestand

Schwachstellen und Defizite

Das bisherige System der Verkehrsachsen differenziert lediglich nach den Stadt- und Regionalverkehren. Innerhalb der einzelnen Verkehrsachsen wird dann aber sehr stark hinsichtlich der Angebotsstandards pro Achse variiert. Dies widerspricht der Logik der Definition von Verkehrsachsen, auf denen einheitliche Standards vorliegen sollen. Es wird daher empfohlen, eine stärker funktionsbezogene Hierarchisierung des Verkehrsnetzes vorzunehmen.

Flexible Flächenverkehre sind aus regulatorischen Gründen nicht erfasst, decken aber in der Realität den gesamten Landkreis Anhalt-Bitterfeld ab.

Einige Verkehrsachsen entsprechen nicht den tatsächlichen Verkehrsangeboten:

- Achse A6: Die Achse wird faktisch nur zwischen Zerbst/Anhalt, Lindau und Nedlitz betrieben. Eine Fortführung nach Aken (Elbe) unter Nutzung der Fähre existiert nicht mehr.
- Achse A5: Die Achse ist in zwei Linien aufgeteilt mit stark abweichenden Qualitätsstandards.
- Achse A8: Die Achse verkehrt nur sehr selten durchgehend und erfüllt nicht mehr den Charakter einer Verkehrsachse, zumal ein paralleles Angebot im SPNV besteht.

- Achse A9: Die Achse verkehrt nur sehr selten durchgehend und erfüllt nicht mehr den Charakter einer Verkehrsachse, zumal ein paralleles Angebot im SPNV auf einem Teil besteht.
- Achsen A4 und A5 (West): Die Achsen sind heute linienseitig kombiniert und stellen ein Angebot im Stadtverkehr Köthen (Anhalt) dar.
- In Zerbst/Anhalt fand eine kommunal finanzierte Erweiterung des Stadtverkehrs nach Zerbst-Nord statt.

Bei diesen Achsen wird empfohlen, eine grundsätzliche Bewertung in Bezug auf die Notwendigkeit und Führung vorzunehmen.

3.1.2 Räumliche Erschließung

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung (Haltestelleneinzugsbereich im ÖSPV) wurden Vorgaben für alle Wohnplätze mit mehr als 50 Einwohnern sowie Orten mit Quell- und Zielpotenzial angesetzt, die für mindestens 80 % der Einwohner fußläufig eingehalten werden müssen:

Gebietskategorie	Haltestelleneinzugsbereiche
ÖSPV-Kerngebiet	300 – 500 m
restliche Gebiete	500 – 700 m

Tabelle 16: Erschließungsstandards im Bestand

Perspektivisch soll analog zu angrenzenden Landkreisen auch auf Verkehrsachsen der Haltestelleneinzugsbereich auf 300 m festgesetzt werden, um einen einfacheren Zugang zum ÖSPV zu gewährleisten.

Schwachstellen und Defizite

Grundsätzlich sind nahezu alle Orte – und alle maßgebenden Orte – durch ein dichtes Haltestellennetz erschlossen. Insbesondere im südlichen Landkreis und in den Mittelzentren liegt eine erhöhte Haltestellendichte vor.

Folgende Gebiete sind qua Definition nicht durch den ÖPNV erschlossen:

- Bobbau (Bereich Alte Straße)
- Brehna (Gewerbstandorte Brehna-Carlsfeld und Brehna-Center, Bereich Glebitzcher Straße)
- Großzöberitz (Gewerbstandort Heideloh)
- Mühlbeck und Friedersdorf (östliche Randbereiche)
- Plodda (nördlicher Bereich)

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schwachstellenanalyse

- Roitzsch (östlich der Südstraße im Bereich Paul-Schiebel-Straße)
- Sandersdorf (Bereich Ramsiner Straße)
- Trebbichau (Bereiche westlich der Bahnstrecke)
- Wolfen (Gewerbestandort Am Klärwerk)
- Zerbst (Am Feuerberg, Kirschallee)

Weitere Defizite treten beim Ansatz des kleineren Haltestelleneinzugsbereiches auf den Verkehrsachsen auf.

Der SPNV wird in die Betrachtungen nicht mit einbezogen, obwohl er im Sinne eines integrierten ÖPNV wesentliche Erschließungsfunktionen übernimmt.

Grundsätzlich ist durch die flexible Ort-zu-Ort-Bedienung mit dem AnrufbusFlex jeder Ort im Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit dem ÖSPV erschlossen.

3.1.3 Bedienzeitraum

Folgende Bewertungsgrundlage gilt hinsichtlich der Bedienzeiträume auf den Verkehrsachsen:

Verkehrsachse	Montag-Freitag (Schultag)	Montag-Freitag (Ferientag)	Samstag	Sonntag
ÖSPV-Verbindungsachsen	05:00-18:00 Uhr	05:00-18:00 Uhr	08:00-16:00 Uhr ²¹	flexibel
Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	05:00-19:00 Uhr	05:00-19:00 Uhr	08:00-16:00 Uhr	flexibel
Stadtverkehr Bit- terfeld-Wolfen	05:00-19:00 Uhr ²²	05:00-19:00 Uhr	08:00-16:00 Uhr	08:00-16:00 Uhr ²³
Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	05:00-19:00 Uhr	05:00-19:00 Uhr	flexibel	flexibel

Tabelle 17: Anforderungen an Bedienzeiträume im Bestand

Die weiteren Verkehre verkehren hinsichtlich der Bedienzeiträume bedarfsgesteuert.

Es gilt ein Kernbedienzeitraum für alle Angebote des fahrplangebundenen Linienverkehrs und der flexiblen Verkehre zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr.

²¹ nur Achse A1, ansonsten flexibel

²² Achse B2 nur bis 18 Uhr

²³ nur Achse B3

Schwachstellen und Defizite

Folgende Defizite und Schwachstellen lassen sich hinsichtlich der Bedienzeiträume feststellen:

- Achse A3: Betrieb endet bereits ca. 17 Uhr (Schul- und Ferientage)
- Achse A6: nur auf dem Abschnitt Zerbst/Anhalt – Nedlitz eingehalten
- Achse A7: Betriebsbeginn erst nach 06:00 Uhr (Schul- und Ferientage)
- Achse A8: Betrieb beginnt zu spät und endet zu früh (Schul- und Ferientage)
- Achse A9: Betriebsende zu früh ca. 16:30 Uhr (Schul- und Ferientage)
- Achse K1: Betriebsbeginn erst nach 08:00 Uhr (Samstag)
- Achse K2: Betriebsbeginn erst nach 06:00 Uhr (Schul- und Ferientage), Betriebsbeginn erst nach 08:00 Uhr (Samstag)
- Achse K4: Betriebsbeginn erst nach 06:00 Uhr (Schul- und Ferientage), Betriebsbeginn erst nach 08:00 Uhr (Samstag)

Der Kernbedienzeitraum wird an allen Verkehrstagen eingehalten. Darüber hinaus kann der täglich von 04:00-23:00 Uhr verkehrende AnrufbusFlex hilfsweise auch die achsenorientierten Nachfragen abdecken.

3.1.4 Bedienungshäufigkeit

Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit werden die nachfolgenden Vorgaben zur Bewertung festgelegt. Die Verkehre auf den Achsen sollen vertaktet fahren und damit eine verbesserte Attraktivität des Verkehrsangebotes gewährleisten.

Es werden Vorgaben für minimale Bedienungshäufigkeiten nur für die Achsen und abgestuft nach Achse vorgegeben:

Verkehrsachse / Takt [min]	Montag-Freitag (Schultag)	Montag-Freitag (Ferientag)	Samstag	Sonntag
ÖSPV-Verbindungsachsen	60 ²⁴	60 ²⁵	120 ²⁶	flexibel
Stadtverkehr Köthen (Anhalt)	60	60	60 ²⁷	flexibel

²⁴ A7, A8, A9, A3.2, A5.2, A6.2 mind. 2 feste Fahrtenpaare außer SV; A1 ohne Landesfinanzierung: 120

²⁵ A7, A8, A9, A3.2, A5.2, A6.2 mind. 2 feste Fahrtenpaare außer SV; A1 ohne Landesfinanzierung: 120

²⁶ nur A1

²⁷ K3 flexibel

Verkehrsachse / Takt [min]	Montag-Freitag (Schultag)	Montag-Freitag (Ferientag)	Samstag	Sonntag
Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen	60	60	60 ²⁸	60 ²⁹
Stadtverkehr Zerbst/Anhalt	60	60	flexibel	flexibel

Tabelle 18: Anforderungen an Bedienungshäufigkeiten im Bestand

Schwachstellen und Defizite

Folgende Defizite und Schwachstellen lassen sich hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit feststellen:

- Achse A6: nur auf dem Abschnitt Zerbst/Anhalt – Nedlitz eingehalten
- Achse A8: verkehrt nur in Zeiten des Schülerverkehrs (Schultage), nur ein Fahrtenpaar vorhanden (Ferientage)
- Achse A9: verkehrt nur in Zeiten des Schülerverkehrs (Schultage), nur zwei Fahrten in Richtung Dessau (Ferientage)

Am Wochenende gibt es keine Defizite. Das Verkehrsgebiet wird durch den AnrufbusFlex nachfragegesteuert abgedeckt.

3.1.5 Erreichbarkeit

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden die nachfolgenden Vorgaben zur Bewertung festgelegt. Diese gelten für alle Orte mit mehr als 50 Einwohnern bzw. mit erkennbarem Nachfragepotenzial. Dazu wird jeder Ortsteil einem verkehrlich sinnvoll erreichbaren Grund-, Mittel- und Oberzentrum zugewiesen. Dieses muss mit maximal zwei Umstiegen im ÖSPV und SPNV erreichbar sein. Dazu gelten folgende Reisezeitvorgaben:

Reisezeit [min]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	45	60	-
Grundzentrum	60	45	30-45

²⁸ nur B3

²⁹ nur B3

Reisezeit [min]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Gemeinde	ca. 90	60	30

Tabelle 19: Anforderungen an Reisezeiten im Bestand

Schwachstellen und Defizite

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurde eine ortsteilbasierte Auswertung der o. g. Erreichbarkeitsstandards durchgeführt. Beispielhafte Darstellungen der Erreichbarkeitsanalyse sind in Abbildung 19 zu sehen.

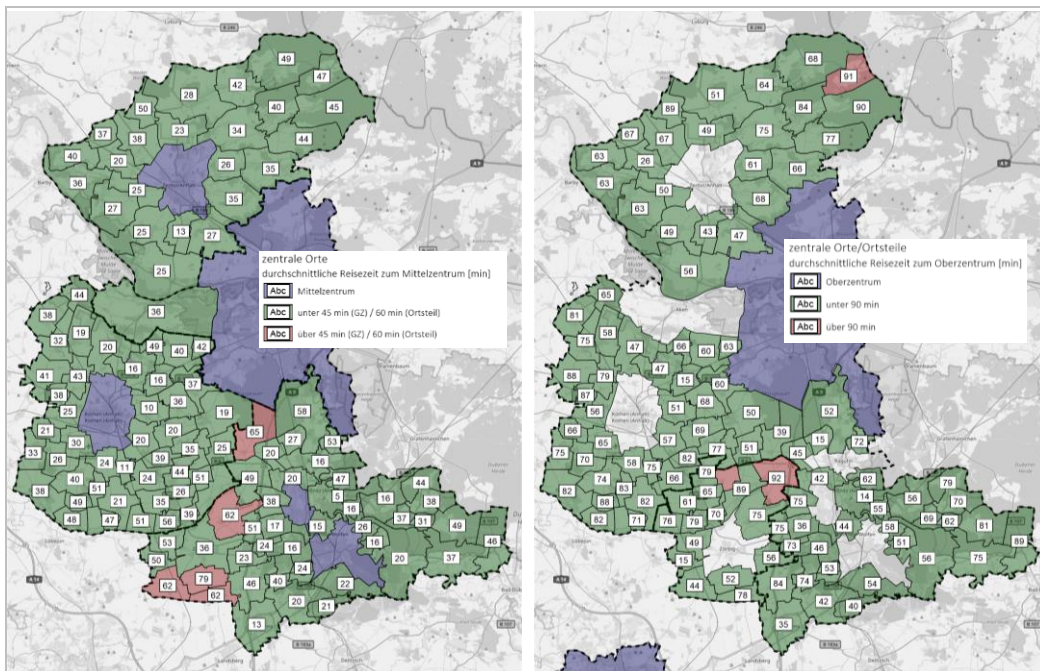


Abbildung 19: Beispiele zur Auswertung der Erreichbarkeit

Folgende Defizite und Schwachstellen lassen sich hinsichtlich der Erreichbarkeit feststellen:

- Erreichbarkeit des Grundzentrums
 - Für einen Großteil der Ortsteile werden die Anforderungen an die Erreichbarkeit des Grundzentrums im klassischen Linienverkehr nicht erfüllt. Dies trifft insbesondere auf Ortsteile der Städte Zerbst/Anhalt und Südliches Anhalt sowie die Gemeinde Muldestausee zu.
 - Unter Berücksichtigung des Angebotes des AnrufbusFlex sind aber alle Ortsteile vorgabekonform erreichbar (bis zu 45 min Reisezeit akzeptiert).
- Erreichbarkeit des Mittelzentrums
 - Die Mittelzentren werden in der Regel vorgabekonform erreicht.

- Nur für wenige Ortsteile im Bereich der Städte Zörbig und Südliches Anhalt werden die Vorgaben nicht erfüllt. Auch hier sind aber alle Ortsteile unter Berücksichtigung des Angebotes des AnrufbusFlex vorgabekonform erreichbar (bis zu 60 min Reisezeit akzeptiert).
- Erreichbarkeit des Oberzentrums
 - Es werden die nicht im Landkreis Anhalt-Bitterfeld liegenden Oberzentren Dessau-Roßlau und Halle (Saale) berücksichtigt.
 - Lediglich in den Ortsteilen Reuden (Zerbst/Anhalt), Riesdorf (Südliches Anhalt) und Salzfurkapelle (Zörbig) kommt es zu leichten Überschreitungen der Reisezeitvorgaben. Auch hier sind aber alle Ortsteile unter Berücksichtigung des Angebotes des AnrufbusFlex vorgabekonform erreichbar (bis zu 90 min Reisezeit akzeptiert).

Faktisch lassen sich somit keine Schwachstellen bei der Erreichbarkeit von zentralen Orten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld feststellen.

3.2 Verknüpfungsstellen und Anschlussicherheit

3.3 Verknüpfungsstellen

Im Nahverkehrsraum Anhalt-Bitterfeld gibt es verschiedene Verknüpfungspunkte innerhalb sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Bahnhöfe Bitterfeld und Köthen (Anhalt) stellen Verknüpfungspunkte zum Schienenpersonenfernverkehr dar. Für alle anderen Zugangsstellen zum SPNV übernehmen der RE, die RB sowie die S-Bahn eine Zu- / Abbringerfunktion. Zentrale Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und dem ÖSPV übernehmen die Bahnhöfe in Bitterfeld, Köthen (Anhalt), Stumsdorf, Wolfen und Zerbst/Anhalt (vgl. Tabelle 20).

3.3.1 Verknüpfungsstellen im ÖSPV

Folgende Tabelle stellt die wichtigsten Verknüpfungsstellen innerhalb des ÖSPV dar:

Haltestelle	Linien des SPNV & ÖSPV	Barrierefreiheit (Bus)
Aken (Elbe), Markt	<u>ÖSPV</u> : 470, 471, 472, 474	nein
Bitterfeld, Bahnhof (Bus)	<u>ÖSPV</u> : 400, 404, 405, 406, 407, 408, 420, 422, 423, 432, 433, 438, 440, 444 <u>SPNV</u> : S2, S8, RE13	barrierearm (Geheinschränkung)

Haltestelle	Linien des SPNV & ÖSPV	Barrierefreiheit (Bus)
Köthen (Anhalt), Bahnhof und Busbahnhof	<u>ÖSPV:</u> 400, 444, 470, 473, 474, 476, 477, 478, 481, 484, 485, 486, 487, 490, 492 <u>SPNV:</u> RB50, RE30	nein
Stumsdorf, Bahnhof (Bus)	<u>ÖSPV:</u> 439, 440 <u>SPNV:</u> RE30	nein
Wolfen, Bahnhof (Bus)	<u>ÖSPV:</u> 400, 401, 405, 406, 408 <u>SPNV:</u> S2, S8, RE13	ja
Wolfen-Nord, Dessauer Allee	<u>ÖSPV:</u> 400, 401, 405, 406, 407, 411, 412, 413, 441	nein
Zerbst/Anhalt, Bahnhof (Bus)	<u>ÖSPV:</u> 450, 451, 452, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462 <u>SPNV:</u> RE13, RE14	ja
Zörbig, Markt	<u>ÖSPV:</u> 350, 431, 438, 439, 440, 441, 442, 491	nein

Tabelle 20: Verknüpfungspunkte des ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Der Großteil der Verknüpfungsstellen im ÖSPV konzentriert sich an den Bahnhöfen, wo neben dem Umstieg innerhalb des ÖSPV auch der Übergang zum SPNV möglich ist. Aktuelle Defizite in der räumlichen Anbindung bestehen am Bahnhof Köthen (Anhalt). Obwohl sich der Busbahnhof in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet, erschweren die suboptimalen Übergangsdistanzen eine effiziente Realisierung von Anschlüssen.

Bezüglich der Barrierefreiheit an den Verknüpfungsstellen ist festzustellen, dass die Mehrheit der Verknüpfungsanlagen nicht barrierefrei ausgebaut ist. Zudem gibt es lediglich an der Haltestelle Wolfen, Bahnhof (Bus) ein dynamisches Fahrgastinformationssystem, welche für eine schnelle und zuverlässige Fahrgastinformation sorgt.

3.3.2 Intermodale Verknüpfungen

Intermodale Verknüpfungen sind als Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Individualverkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes. Besonders an kleineren Haltepunkten oder Bahnhöfen dominiert hierbei das „wilde Parken“ am Fahrbahnrand. Um dem willkürlichen Abstellen von Kfz und Fahrrad

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schwachstellenanalyse

entgegenzuwirken, können sogenannte Park and Ride- bzw. Bike and Ride-Anlagen³⁰ eingerichtet werden.

Durch die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln können durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme geschaffen werden.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind folgende SPNV-Zugangsstellen mit Pkw- bzw. Fahrradabstellanlagen und einem Taxistand versehen:

SPNV-Zugangsstelle	Pkw- Abstellmöglichkeiten ³¹	Fahrrad- Abstellmöglichkeiten ³²	Taxistand
Arensdorf	-	-	-
Bitterfeld	P+R	B+R	X
Brehna	X	X	-
Burgkernitz	X	B+R	-
Elsnigk	-	-	-
Frenz	-	-	-
Greppin	X	X	-
Güterglück	X	-	-
Jeßnitz	X	X	-
Köthen (Anhalt)	P+R	B+R	X
Marke	-	-	-
Muldenstein	X	-	-
Osternienburg	-	-	-
Petersroda	X	-	-

³⁰ B+R-Anlagen sind bauliche Einrichtungen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern (z. B. durch Anlehnbügel), welche in der Regel überdacht sind.

³¹ Wenn keine P+R-Anlage angegeben ist, handelt es sich hierbei meist um Parken am Fahrbahnrand oder auf unbefestigten Flächen bzw. um eine nicht als P+R-Anlage ausgewiesene Parkfläche.

³² Wenn keine B+R-Anlage angegeben ist, handelt es sich um Fahrradständer.

SPNV-Zugangsstelle	Pkw- Abstellmöglichkeiten ³¹	Fahrrad- Abstellmöglichkeiten ³²	Taxistand
Raguhn	X	-	-
Roitzsch	X	X	-
Stumsdorf	X	-	-
Weißandt-Gölzau	X	-	-
Wolfen	P+R	B+R	X
Zerbst/Anhalt	P+R	B+R	X

Tabelle 21: Intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten an den SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Da eine kombinierte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Fuß, Pkw) den Einzugsbereich und damit die Erreichbarkeit von Haltestellen vergrößert, sind funktionale Abstellanlagen für Fahrräder bzw. Pkw von großer Bedeutung für die Stärkung des Umweltverbundes.

Gegenwärtig verfügen nicht alle SPNV-Zugangsstellen über Fahrrad- bzw. Pkw-Abstellflächen. Einrichtungsbedarf von Fahrradabstellanlagen besteht überwiegend an kleineren Bahnhöfen. Diese verfügen entweder über keine oder nur als weniger sicher einzustufende Anlagen. Ausgewiesene Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen gibt es vor allem an größeren Bahnhöfen.

3.4 Anschlusssicherung

Zur Gewährleistung von durchgängigen Wegekettens sind Anschlüsse zwischen Fahrzeugen und Verkehrsmitteln von besonderer Bedeutung. Um Anschlüsse zu sichern ist ein elektronisches Anschlusssicherungssystem von Nutzen, welches im Landkreis Anhalt-Bitterfeld durch das Verkehrsunternehmen jedoch nicht zur Verfügung gestellt wird.

3.5 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.5.1 Haltestellen und Infrastruktur

Wie bereits in Abschnitt 2.1 beschrieben, umfasst das Haltestellennetz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ca. 1.250 Haltepunkte bzw. Masten³³. Etwa 40 % der Haltepunkte verfügen über eine Wartegelegenheit mit Sitzplatz. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Landkreis in den nächsten Jahren Ausbaubedarf, da nur 113 Haltepunkte barrierefrei ausgebaut sind, und weitere 123 Haltepunkte als „barrierearm“ einzuordnen sind. Des Weiteren gibt es kaum Haltestellen, außer im Bahnhofsgelände des Bitterfelder Bahnhofs oder im Haltestellenbereich in Wolfen am Bahnhof (Bus), welche über eine DFI verfügen. Diese gewinnen mit der fortschreitenden Digitalisierung des ÖPNV jedoch immer mehr an Bedeutung und sollten vor allem im Bereich von Verknüpfungspunkten und hoch frequentierten Haltestellen zum Einsatz kommen.

Da es bisher keine Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV im Landkreis gibt, ist der ÖPNV, soweit möglich, durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen) zu unterstützen.

3.5.2 Fahrzeugpark

Die Unternehmensgruppe Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb hat im Landkreis Anhalt-Bitterfeld 97 Fahrzeuge im Einsatz³⁴, wovon 97 % der Busse barrierefrei sind. Nicht barrierefrei ausgestattete Fahrzeuge kommen vor allem im Gelegenheitsverkehr zum Einsatz.

³³ Stand Oktober 2025

³⁴ Stand Februar 2025

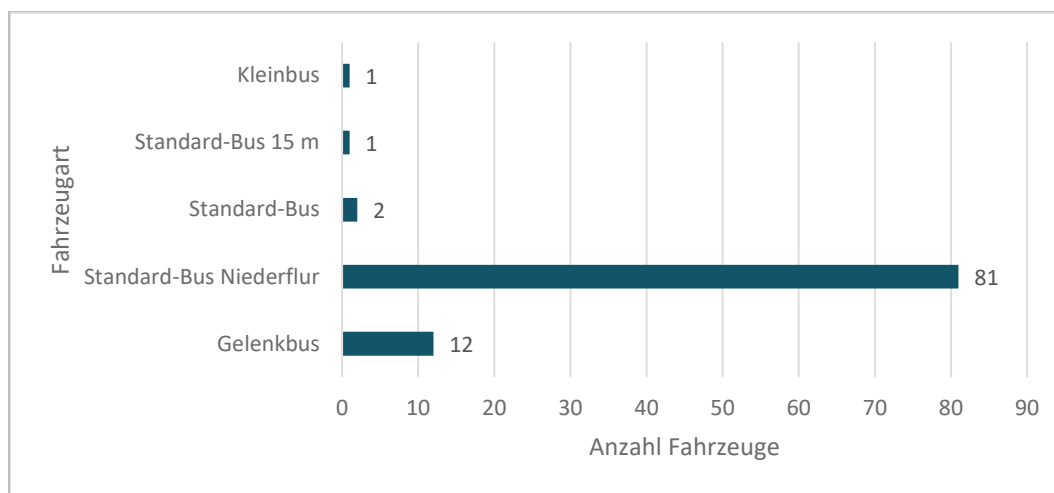


Abbildung 20: Eingesetzte Fahrzeuge im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge verfügt über eine Klimaanlage. Mit den geplanten Neuanschaffungen von Fahrzeugen bis Ende des Jahres 2026 wird ein Anteil von 80 % klimatisierter Fahrzeuge im Bereich der Standardbusse erreicht.

Ein Defizit bei der Ausstattung der Fahrzeuge besteht jedoch hinsichtlich der Haltewunschtaster, deren Verfügbarkeit zu gering ist.

Es sind derzeit ausschließlich mit konventionellen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge im Einsatz, so dass weder saubere noch emissionsfreie Fahrzeuge im Landkreis verkehren.

3.6 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

3.6.1 Information und Marketing

Fahrplaninformationen sind im Landkreis in Form von Printmedien, via Internet und App als auch über eine telefonische Service-Hotline sowie personalbediente Informationsbüros des Verkehrsunternehmens verfügbar.

Als Printmedien stehen für die ÖPNV-Nutzer jedoch nur Flyer und kleine Fahrplanhefte für die Hauptlinien zur Verfügung. Informationen über den AnrufbusFlex sind in Form von Printmedien nicht verfügbar.

Informationsbüros des Verkehrsunternehmens werden in Bitterfeld am Bahnhof sowie in den Städten Wolfen-Nord, Köthen (Anhalt), Aken (Elbe) und Zörbig betrieben. Derzeit ist in Zerbst/Anhalt keine persönliche Auskunft vor Ort möglich, da das dortige Informationsbüro geschlossen wurde. Eine neue Einrichtung bzw. Etablierung einer vergleichbaren Servicestruktur sollte angestrebt werden, um die regionale Erreichbarkeit sicherzustellen.

Informationen im Internet stehen den ÖPNV-Nutzern über die Portale „Mein Bus“, welches durch das Verkehrsunternehmen Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb betrieben wird, und über „INSA“, welches durch die NASA betrieben wird, zur Verfügung. Zusätzlich gibt es die zwei Mobilitäts-Apps „INSA“ (der NASA) und „mo.pla“ (des Verkehrsunternehmens). Während in der „INSA-App“ eine Echtzeit-Fahrplan-Auskunft für alle Fahrten des ÖPNV im Landkreis (außer AnrufbusFlex-Angebote) erfolgt, können sich Nutzer in der „mo.pla-App“ über alle Fahrten des ÖPNV im Landkreis, welche von dem Verkehrsunternehmen Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb angeboten werden (außer SPNV-Angebote) informieren. Um die Nutzungsfreundlichkeit zu verbessern, sollte möglichst eine Schnittstelle zwischen beiden Apps hergestellt werden, sodass auch eine Darstellung der Angebote des AnrufbusFlex in der „INSA-App“ und eine Darstellung der Angebote des SPNV sowie eine Echtzeitdatenauskunft in der „mo.pla-App“ erfolgt. Zudem sollten Störungsmeldungen in der „mo.pla-App“ integriert werden.

Die Kerninformationen zum Busverkehr werden durch die aufgeführten Informationsmöglichkeiten gut abgedeckt. Liniennetzpläne sind ausschließlich für die Stadtverkehre in Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt sowie für den SPNV und die PlusBus-Linie 350 vorhanden (Mein-Takt-Liniennetzplan für das Land Sachsen-Anhalt und MDV-Liniennetzplan PlusBusse und S-Bahnen im MDV-Gebiet) vorhanden. Um das bestehende landkreisweite Liniennetz jedoch deutlich verständlicher und nutzerfreundlicher zugänglich zu machen, sollte ein Liniennetzplan für den gesamten Landkreis erstellt werden.

3.6.2 Tarif und Vertrieb

Tarife

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gilt für die Nutzung des SPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes und für die Nutzung des Busverkehrs der Tarif des Verkehrsunternehmens Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb. Dies stellt insbesondere für den Umstieg zwischen dem ÖSPV und dem SPNV ein Hemmnis zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs dar. Ein ganzheitlicher Verkehrsverbund mit Integration aller Verkehrsmittel des ÖSPV und SPNV existiert dementsprechend nicht.

Neben den Tarifen für den regulären Linienverkehr, welche auf Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Mobilitätsansprüche und Nutzergruppen ausgerichtet sind, existiert ein separater Sondertarif für das On-Demand-Angebot des AnrufbusFlex. Dieser setzt sich aus einem Bereitstellungspreis je Bestellung sowie einem Luftlinientarif zusammen, welche sich je nach Verkehrstag und -zeitraum ändern und als eher hochpreisig einzuschätzen sind.

Tarifkooperationen

Es gelten folgende Tarifkooperationen:

- Tarifkooperation und gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise mit der Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH in den dafür vorgesehenen bzw. aufgedruckten Tarifzonen sowie in der Preisstufe Netz auf allen im Tarifzonenplan dargestellten Relationen
- Tarifkooperation und gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise mit dem Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH bzw. der Unternehmen im MDV auf der Relation Zörbig – Schrenz in den dafür vorgesehenen bzw. aufgedruckten Tarifzonen sowie in der Preisstufe Netz auf allen im Tarifzonenplan dargestellten Relationen
- Beteiligung am Schülerferienticket
- Anerkennung der WelterbeCard
- Anerkennung des Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt
- Anerkennung der Ländertickets für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, der BahnCard 100 auf den landesbedeutsamen Linien sowie Berechnung des ermäßigten Tarifs bei Vorlage einer BahnCard 25/50 auf den landesbedeutsamen Linien

Vertrieb

Für den Erwerb von Fahrkarten bestehen im Landkreis folgende Möglichkeiten:

- Kauf über das Fahrpersonal in den Bussen
- Kauf in den unter Abschnitt 3.6.1 bereits aufgeführten existierenden Informationsbüros (außer in Aken (Elbe) und Zörbig, hier ist lediglich eine Fahrplanauskunft möglich)
- App-basierter Kauf über die App des Verkehrsunternehmens

Fahrkartenautomaten sind im gesamten Landkreis nicht verfügbar.

3.7 Organisation

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist gemäß § 4 Abs. 1 und § 8 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr auf seinem eigenen Gebiet. Danach ist er zuständig u. a. für Regieaufgaben sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben im ÖPNV. Ebenso ist er zuständig für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG LSA beim Land Sachsen-Anhalt, welches sich für die Ausübung der NASA GmbH bedient. Die Verkehrsleistungen werden derzeit durch die Vetter-Unternehmensgruppe, und damit aus einer Hand erbracht, sodass innerhalb des Betriebes keine organisatorischen Hürden bestehen.

Es findet aktuell keine tarifliche Integration von SPNV und ÖSPV statt. Es gilt im ÖSPV der Haustarif des Verkehrsunternehmens, im SPNV der Tarif des Mitteldeutschen

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schwachstellenanalyse

Verkehrsverbundes. Verkehrsplanerisch wird auf die Entwicklung zueinander passender Verkehrsangebote, z. B. in der Anschlussgestaltung, geachtet.

4 Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

4.1 Netzkonzeption

Die Netzkonzeption gewährleistet die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Angeboten des ÖPNV. Dazu wird ein System auf verschiedenen Ebenen festgelegt, um eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung zu ermöglichen. Einerseits sollen damit Parallelverkehre weitestgehend ausgeschlossen werden, andererseits sinnvolle Verknüpfungen und Umstiege etabliert werden.

Der Nahverkehrsraum lässt sich in mehrere Teilräume unterteilen, die sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anforderungen unterscheiden, aber im Sinne eines ganzheitlichen ÖPNV-Angebotes miteinander verknüpft werden sollen.

- Mittelzentraler Bereich Zerbst/Anhalt: Durch die Elbe ist der Teilraum physisch vom restlichen Landkreis getrennt. Die Stadt Zerbst/Anhalt fungiert als Zentrum und die Verknüpfungen über die Gebietsgrenzen hinweg erfolgen im ÖPNV hauptsächlich mit dem SPNV. In Zerbst gibt es einen Stadtverkehr, der auch von der Stadt mitfinanziert wird.
- Mittelzentraler Bereich Köthen (Anhalt): Köthen stellt für den westlichen Landkreis das maßgebende Zentrum mit Stadtverkehr dar. Mit dem SPNV und dem ÖSPV werden Verknüpfungen über Kreisgrenzen hinweg sichergestellt.
- Mittelzentraler Bereich Bitterfeld-Wolfen: Bitterfeld und Wolfen bilden zusammen einen verdichteten Bereich mit Stadtverkehr. Die umliegenden Gebiete sind stark durch gewerbliche, industrielle und touristische Nutzungen geprägt. Es gibt Landkreisgrenzen überschreitende Verbindungen sowohl mit dem SPNV als auch mit dem ÖSPV.

Ziel der Netzkonzeption ist die Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung. In diesem Sinne ist die Erreichbarkeit der maßgebenden Aufkommensschwerpunkte (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, medizinische Angebote etc.) sicherzustellen. Den Verkehren im Nahverkehrsraum kommt somit eine Erschließungsfunktion zu, die in Kombination mit dem SPNV auf einzelnen Relationen auch um die Verbindungsfunktion erweitert wird. Dies kann nur durch eine integrierte Planung der Verkehre geschehen, sodass diese inhaltlich und organisatorisch miteinander abgestimmt sind.

Der ÖPNV im Nahverkehrsraum wird mit den folgenden Bedienformen durchgeführt:

- Schienenpersonennahverkehr mit Zug (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress) *in Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt bzw. der NASA GmbH*
- Regionalbus mit erhöhten Angebotsstandards im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt
- sonstiger Regionalbusverkehr (vertaktetes Angebot auf potenzialstarken Achsen und Schülerverkehr)

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- Stadtbusse im verdichteten urbanen Bereich
- flexible Bedienformen wie Rufbusse oder Linienbedarfsverkehre

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es folgende Achsen im SPNV, die sich in Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt bzw. der NASA befinden:

- Magdeburg – **Köthen (Anhalt)** – Halle (Saale)
- Magdeburg – **Zerbst/Anhalt** – Roßlau – Dessau – **Bitterfeld** – Leipzig
- Dessau / Lutherstadt Wittenberg – **Bitterfeld** – Leipzig
- Dessau / Lutherstadt Wittenberg – **Bitterfeld** – Halle (Saale)
- Dessau – **Köthen (Anhalt)** – Bernburg – Aschersleben

4.1.1 Regionalverkehr

Im Folgenden ist die Netzkonzeption des Aufgabenträgers Landkreis Anhalt-Bitterfeld dargestellt:

Achse	Verlauf
Hauptnetz I. Kategorie – Relationen im Hauptnetz der I. Kategorie dienen der Ver- und Anbindung zentraler Orte, der Verknüpfung von SPNV und ÖSPV. Es liegt ein Taktverkehr in Form des PlusBus-Standards vor.	
H1	Aken (Elbe) – Dessau ³⁵
H2	Köthen (Anhalt) – Aken (Elbe)
H3	Köthen (Anhalt) – Kleinwülknitz – Großwülknitz – Edderitz – Gröbzig
H4	Köthen (Anhalt) – Weißandt-Görlau – Zörbig ³⁵
H5	Zörbig – Großzöberitz – Sandersdorf – Bitterfeld ³⁵
H6	Zörbig – Halle (Saale) ³⁶
H7	Bitterfeld – Pouch – Schlaitz – Gossa ³⁵
Hauptnetz II. Kategorie – Relationen im Hauptnetz der II. Kategorie dienen der Anbindung an zentrale Orte bzw. den SPNV. Es liegt ein Taktverkehr vor, der in nachfrageschwachen Zeiten oder am Wochenende nachfrageabhängig unterbrochen werden kann.	

³⁵ vorbehaltlich der Förderung im Bahn-Bus-Landesnetz oder andere Förderung

³⁶ Finanzierung erfolgt im Bahn-Bus-Landesnetz über den Landkreis Saalekreis

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Achse	Verlauf
H11	Bitterfeld – Wolfen – Quellendorf – Köthen (Anhalt) – Großpaschleben ³⁷
Nebennetz – Relationen im Nebennetz sind verbindende periphere Netzelemente mit durchgehendem Verkehr über den Tag hinweg in Orten mit mehr als 800 Einwohnern. Ein Taktverkehr wird angestrebt. Die Einrichtung von TaktBussen ist möglich.	
N1	Bitterfeld – Friedersdorf – Muldenstein – Roßdorf – Jeßnitz – Wolfen-Nord – Woliday – Reuden – Wolfen ³⁸
N2	Brehna, Bahnhof – Einkaufszentrum Brehna – Gewerbegebiet Brehna ³⁹
N3	Zörbig – Löberitz – Wadendorf – Salzfurkapelle
N4	Zerbst/Anhalt – Lindau – Nedlitz
N5	Bitterfeld – Zscherndorf – Ramsin – Renneritz – Glebitzsch
N6	Köthen (Anhalt) – Baasdorf – Reinsdorf – Görzig
Ergänzungsnetz – Das Ergänzungsnetz besteht aus dem restlichen Netz bzw. Linien im Schülerverkehr und nachfrageabhängig weiteren zwei Fahrten; bedarfsgerechte Erfüllung in Orten mit in der Regel mehr als 600 Einwohnern.	
Flexible Flächenbedienung – Die flexible Flächenbedienung wird im gesamten Nahverkehrsraum sowie punktuell darüber hinaus (vgl. Abschnitt 4.2) als Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG angeboten. Sie sichert auch abends und am Wochenende die Bedienung im ÖPNV ab.	

Tabelle 22: Netzkonzeption im Regionalverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Auf einigen Achsen ist die Inanspruchnahme von Fördermitteln maßgeblich für die Umsetzung der Netz- und Angebotsstandards (siehe auch Abschnitt 4.2). Sollte keine Finanzierung über Fördermittel möglich sein, wird der Verkehr auf der Achse im Umfang des Analysefahrplanes im Sommer 2025 durchgeführt. Weiterhin gilt dieser Fahrplan als Referenzfahrplan zum Ansatz der Fördersumme.

Die Verknüpfung mit umliegenden Gebieten soll durch eine Ausweitung der Ziele der flexiblen Flächenbedienung gestärkt werden. Dafür soll eine punktuelle Aufnahme von Haltestellen außerhalb des Landkreises Anhalt-Bitterfeld in Loburg, Dessau-Roßlau,

³⁷ Integration mit Achse B3 zwischen Wolfen, Filmweg und Bitterfeld, Bahnhof

³⁸ Eine Hochstufung in das Hauptnetz II. Kategorie ist möglich, wenn die Verkehrsnachfrage dies rechtfertigt und die Finanzierung abgesichert werden kann.

³⁹ Eine Fortführung des Angebotes nach Ablauf der aktuellen Förderung ist nur durch eine Drittfinanzierung oder über eine zukünftige Aufnahme in das Bahn-Bus-Landesnetz möglich.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Gräfenhainichen⁴⁰, Bad Düben, Landsberg, Löbejün und Könnern geprüft werden. Die Etablierung ist abhängig von der möglichen Genehmigung durch die örtliche Genehmigungsbehörde sowie einer finanziellen Beteiligung des jeweiligen Aufgabenträgers.

⁴⁰ Im aktuellen Betreibermodell ist der Landkreis Wittenberg bereits vollständig enthalten.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

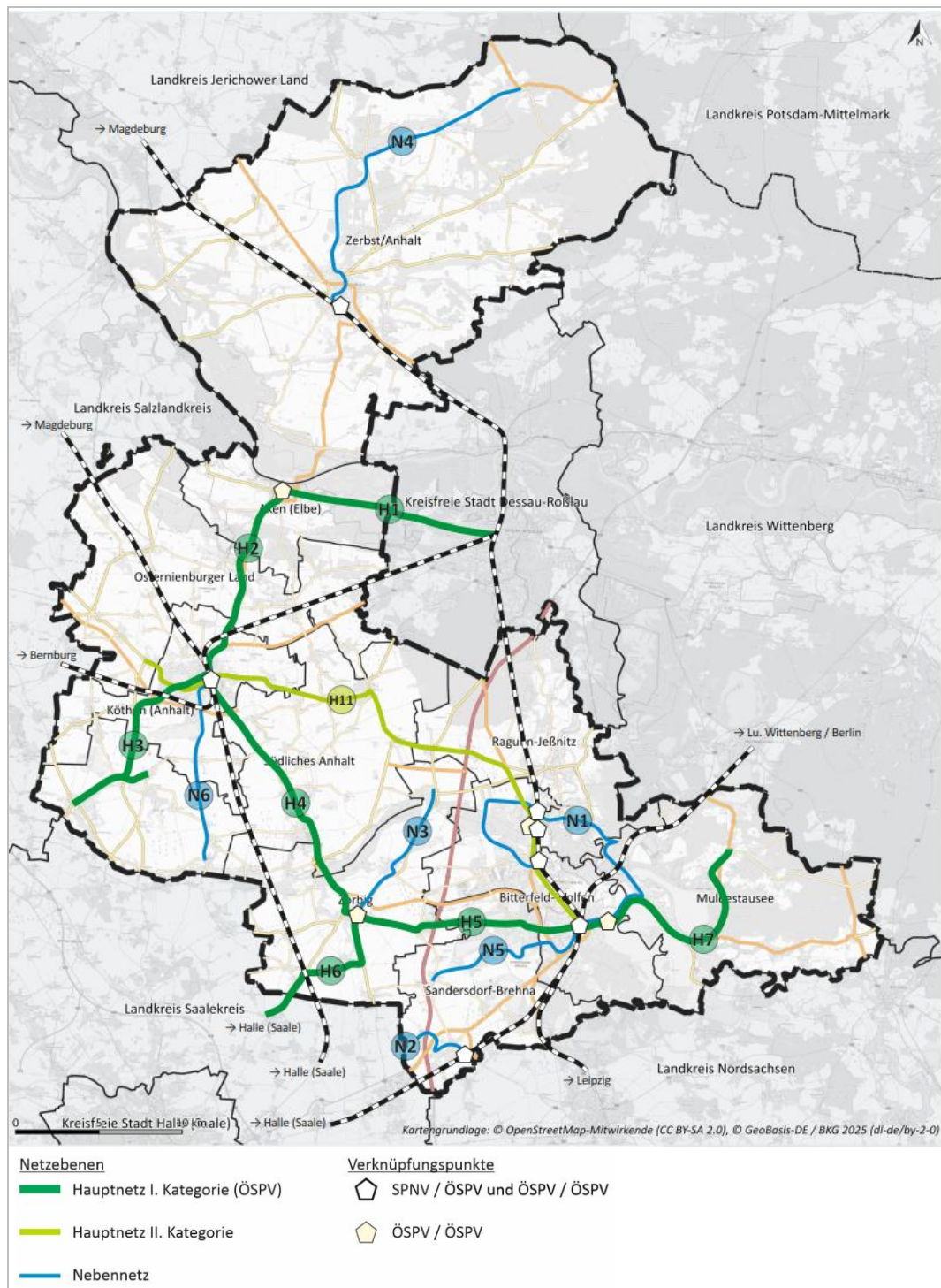


Abbildung 21: Netzkonzeption im Regionalverkehr

In den Netzebenen Hauptnetz (I. / II. Kategorie) und Nebennetz ist ein direkter und konstanter Linienweg anzustreben. Ausnahmen davon sind zur Bedienung von Schulen, Freizeitziele und Einkaufszentren oder aus betrieblichen Gründen gestattet.

4.1.2 Stadtverkehre

Für die Stadtverkehre wird die folgende Netzkonzeption festgelegt:

Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen

Neben den auch im Stadtgebiet Bitterfeld-Wolfen geltenden Vorgaben des Regionalverkehrs dienen die Achsen des Stadtverkehrs der Feinerschließung des Stadtgebietes. Neben Quellen und Zielen im direkten Stadtgebiet werden auch die Ortsteile Sandersdorf und Zscherndorf der Gemeinde Sandersdorf-Brehna mit dem Stadtbus Bitterfeld-Wolfen erschlossen, mit denen enge verkehrliche Beziehungen bestehen.

Folgende Achsen werden für den Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen definiert:

Achse	Verlauf
B1	Bitterfeld, Bahnhof – Wolfen, Bahnhof – Bobbau
B2	Bitterfeld, Bahnhof – Wolfen, Bahnhof – Wolfen-Nord (Wittener Str.)
B3	Bitterfeld, Bahnhof – Chemiepark – Wolfen-Nord ⁴¹
B4	Bitterfeld, Bahnhof – Holzweißig – Sandersdorf – Thalheim – Wolfen

Tabelle 23: Netzkonzeption im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen

In Bitterfeld-Wolfen gibt es die folgenden Verknüpfungspunkte:

- Bitterfeld, Bahnhof (Endpunkt regionale Achsen H5, H7, H11, N1 und N5)
- Bitterfeld, Markt
- Wolfen, Bahnhof
- Wolfen-Nord, Dessauer Allee (Endpunkt regionale Achse N1)
- Anhalter Platz / Jeßnitz (Anhalt)

Abbildung 22 und Karte 15 zeigen eine Übersicht der Achsen im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen:

⁴¹ Integration mit Achse H11 zwischen Filmweg und Bitterfeld, Bahnhof

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

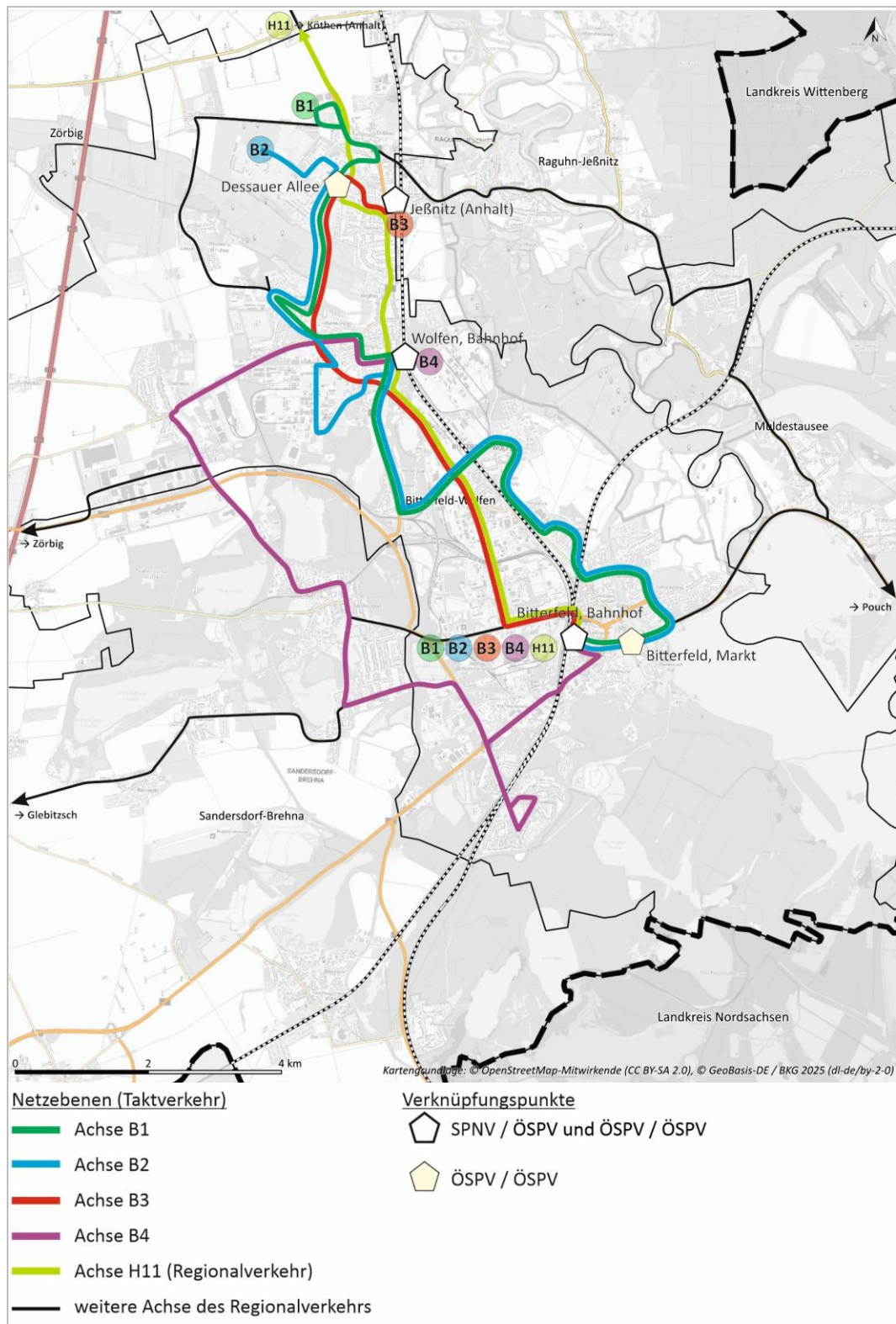


Abbildung 22: Netzkonzeption im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Durch die Überlagerung von Achsen werden in Bitterfeld-Wolfen dichtere Takte sichergestellt, die durch die fahrplanerische Gestaltung harmonisiert werden sollen. Dies ist auf folgenden Abschnitten sicherzustellen:

- Achsen B1 und B2 zwischen Bitterfeld, Bahnhof und Wolfen, Bahnhof sowie Reudener Straße und Dessauer Allee
- B3 und H11 zwischen Bitterfeld, Bahnhof und Wolfen, Filmweg

Stadtverkehr Köthen (Anhalt)

Neben den auch im Stadtgebiet von Köthen (Anhalt) geltenden Vorgaben des Regionalverkehrs dienen die Achsen des Stadtverkehrs der Feinerschließung der Kernstadt. Durch die Integration von Linien des Regionalverkehrs übernehmen diese in der Regel durch Verdichtungen Leistungen im Stadtverkehr und stellen darüber hinaus direkte regionale Verbindungen nach Görzig, Gröbzig, Aken (Elbe) und Bitterfeld-Wolfen her.

Folgende Achsen werden für den Stadtverkehr in Köthen (Anhalt) definiert:

Achse	Verlauf
K1	Bahnhof – Bärteichpromenade – Rüsternbreite – Anhaltische Straße
K2	Friedhof – Hochschule Anhalt – Bernburger Straße – Berufsschule / Schwimmhalle – Bahnhof – Lohmannstraße – Landkreisverwaltung
H11	<i>Bitterfeld – Wolfen – Quellendorf – Köthen (Anhalt) – Großspasleben⁴²</i>

Tabelle 24: Netzkonzeption im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)

In Köthen (Anhalt) gibt es die folgenden Verknüpfungspunkte:

- Köthen, Bahnhof (primär Sicherstellung der Zuganschlüsse zum RE 30 Magdeburg – Halle (Saale))
- Köthen, Busbahnhof

Durch die Integration von Achsen werden in Köthen (Anhalt) dichtere Takte sichergestellt, indem Taktverdichtungen regionaler Achsen vorgenommen werden:

- Achse K1 mit regionaler Achse H3 zwischen Köthen, Bahnhof und Anhaltische Straße
- Achse K2 mit regionaler Achse N6 zwischen Friedhof und Landkreisverwaltung

⁴² Die regionale Achse H11 verkehrt als Durchmesserachse und erschließt die Kernstadt von Köthen (Anhalt) zwischen den Haltestellen Ascherslebener Allee und Merziener Straße mit dem Fahrtweg über Anhaltische Straße – Bärteichpromenade – Bahnhof – Kaufland.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Abbildung 23 und Karte 16 zeigen eine Übersicht der Achsen im Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen:

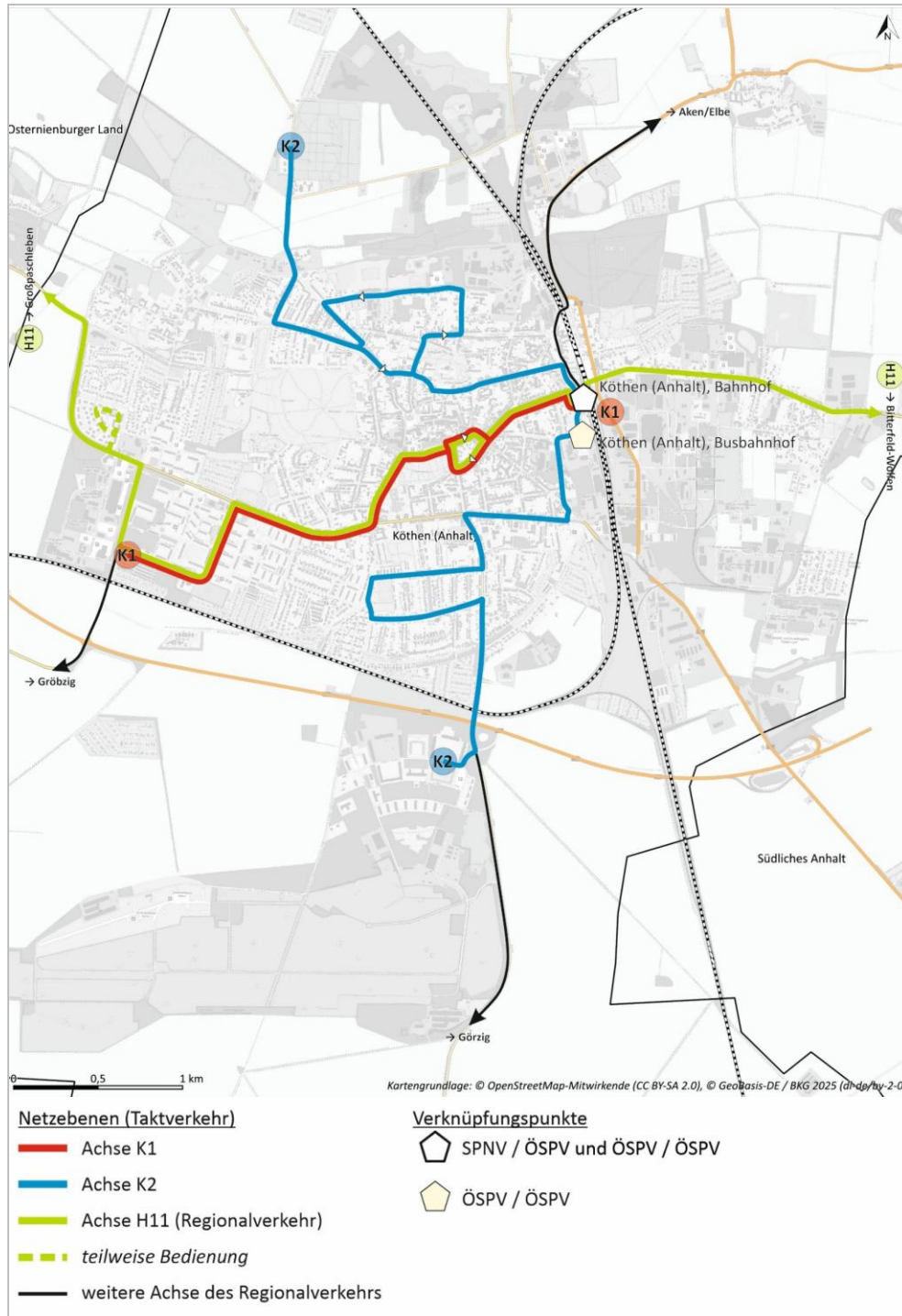


Abbildung 23: Netzkonzeption im Stadtverkehr Köthen (Anhalt)

Stadtverkehr Zerbst/Anhalt

Neben den auch im Stadtgebiet Zerbst/Anhalt geltenden Vorgaben des Regionalverkehrs dienen die Achsen des Stadtverkehrs der Feinerschließung der Kernstadt. Um die Angebotsqualität des Stadtverkehrs Zerbst/Anhalt aufrechterhalten zu können, ist eine anteilige Beteiligung der Stadt Zerbst/Anhalt bei der Finanzierung des Verkehrsangebotes unerlässlich. Ohne diese Beteiligung gewährleistet der Landkreis Anhalt-Bitterfeld lediglich ein begrenztes Verkehrsangebot.

Folgende Achsen werden für den Stadtverkehr in Zerbst/Anhalt definiert:

Achse	Verlauf
Z1-1	Bahnhof – Frauentor – Schleibank – Markt – Krankenhaus – Bahnhof <i>Ringbedienung Zentrum</i>
Z1-2	Bahnhof – Käspersstraße – Am Springberg – Brauereiweg – Waldfrieden – Bahnhof <i>Ringbedienung Süd</i>
Z1-3	Bahnhof – Krankenhaus – Einkaufscenter – Frauentor – Kupfergasse – Goethestraße – Bahnhof <i>Ringbedienung Nord</i>

Tabelle 25: Netzkonzeption im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt

Die Achsen müssen nicht zeitlich parallel bedient werden. Eine Aneinanderreihung ist im Sinne der Wirtschaftlichkeit zulässig. Maßgebend ist eine mindestens stündliche Bedienung aller Achsen (siehe auch Abschnitt 4.2).

In Zerbst/Anhalt gibt es den Verknüpfungspunkt am Bahnhof. Hier sind primär die Anschlüsse vom und zum RE 13 von bzw. nach Dessau-Roßlau und Leipzig mit einer der drei Achsen sicherzustellen.

Abbildung 24 und Karte 17 zeigen eine Übersicht der Achsen im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt:

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

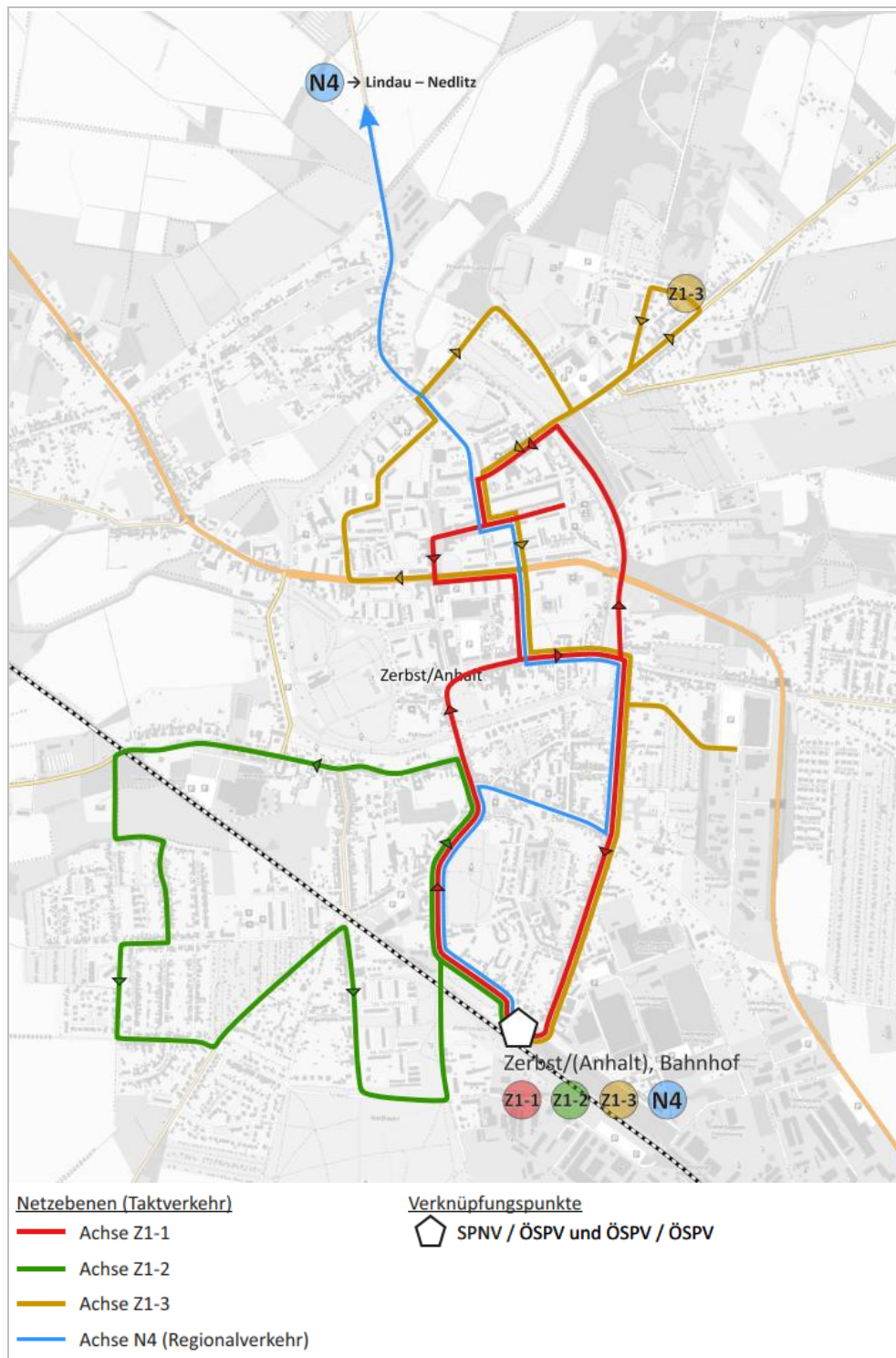


Abbildung 24: Netzkonzeption im Stadtverkehr Zerst/Anhalt

4.1.3 Integration von Regional- und Stadtverkehren

Im Sinne eines integrierten Verkehrssystems werden Regional- und Stadtverkehre teilweise kombiniert bzw. verkehren in ergänzender Überlagerung:

Stadtverkehr	Kombination von Stadt- und Regionalverkehrsachsen
Bitterfeld-Wolfen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ B3 mit H11 (zwischen Wolfen, Filmweg und Bitterfeld, Bahnhof)
Köthen (Anhalt)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K1 mit H3 bzw. H11 ▪ K2 mit N6

Tabelle 26: Kombination von Stadt- und Regionalverkehrsachsen

Durch die Integration soll ein effizienter Fahrpersonal- und Fahrzeugeinsatz ermöglicht werden. Dazu stehen grundsätzlich die beiden nachfolgenden Ansätze zur Verfügung:

- Verdichtung des Taktes einer Stadtverkehrsachse durch parallele Führung einer Regionalverkehrsachse
- fahrplanerische Verdichtung der Regionalverkehrsachse durch kurzgeführte Zusatzfahrten, sodass ein städtischer Takt erreicht wird.

4.2 Angebotsstandards

4.2.1 Räumliche Erschließung

Für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden die nachfolgend dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherstellung der räumlichen Erschließung des Siedlungsgebietes festgelegt (vgl. Tabelle 27).

Kategorie	Einzugsbereich
SPNV-Zugangsstellen ⁴³	1.000 m
Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften	700 m
Haltestellen innerhalb geschlossener Ortschaften	500 m

⁴³ Der SPNV befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt. Im Sinne eines integrierten ÖPNV-Angebotes wird dieser dennoch als Bestandteil des Gesamtverkehrsangebotes im ÖPNV gesehen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Kategorie	Einzugsbereich
Haltestellen an den Verkehrsachsen des Haupt- und Nebennetzes sowie in den Stadtverkehren Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt), Zerbst/Anhalt	300 m

Tabelle 27: Haltestelleneinzugsbereiche zur räumlichen Erschließung

Die Qualitätsstandards sind für alle Orte mit mindestens 50 Einwohnern sicherzustellen. Die Vorgaben gelten zudem als erfüllt, wenn mindestens 80 % der Einwohner des Ortes bzw. der Nutzer sich im Einzugsbereich befinden.

Weiterhin gelten die Qualitätsstandards für die folgenden Potenzialeinrichtungen:

- Arbeitsplatzstandorte, insbesondere mit regionaler oder landesweiter Bedeutung
- Ausbildungs- und Schulstandorte
- Einkaufsstandorte
- Freizeiteinrichtungen
- medizinische Einrichtungen, insbesondere mit regionaler oder landesweiter Bedeutung

Bei Veränderungen der Nachfragestruktur ist die Einrichtung neuer Haltestellen bzw. eine Anpassung der Haltestellenlage zu prüfen.

4.2.2 Bedienzeiträume

Die Bedienzeiträume im Nahverkehrsplan definieren die Mindestanforderungen hinsichtlich des Zeitraumes zwischen dem Beginn der ersten Fahrt am Startpunkt der Fahrt bis zum Ende der letzten Fahrt am Endpunkt. Abweichungen im Sinne einer Verbesserung sind möglich, wenn die Fahrgastnachfrage oder Bedingungen zur Gewährung von Fördermitteln dies erfordern.

Regionalverkehr

Für den Regionalverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden folgende Bedienzeiträume angestrebt:

Netzebene	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag
Hauptnetz I. Kategorie	05:00-21:00 Uhr	07:00-21:00 Uhr	08:00-20:00 Uhr
Hauptnetz II. Kategorie	05:00-19:00 Uhr	-	-

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Netzebene	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag
Nebennetz	06:00-19:00 Uhr ⁴⁴	-	-
Ergänzungsnetz	06:00-17:00 Uhr	-	-
Flexible Flächenbedienung	04:00-23:00 Uhr	04:00-23:00 Uhr	04:00-23:00 Uhr

Tabelle 28: Bedienzeiträume im Regionalverkehr

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld finanziert die Verkehre aus eigenen Mitteln grundsätzlich in dem Maße des zugrunde gelegten Referenzfahrplanes und genutzten Fördermittel im Sommer 2025. Die in Tabelle 28 angestrebten Vorgaben sind vielmehr nur umsetzbar, wenn Fördermittel, z. B. aus dem Bahn-Bus-Landesnetz gewährt werden.

Die Bedienzeiträume im Hauptnetz I. Kategorie orientieren sich an den zum Beschlusszeitpunkt des Nahverkehrsplanes gültigen Vorgaben (bezüglich der Verbindungskategorien Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum und Grundzentrum ↔ höherrangiges Zentrum außerhalb des eigenen Landkreises) aus den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt [36], sodass sie den Vorgaben zur Gewährung von Fördermitteln entsprechen.

Im Ergänzungsnetz sollen sich die angebotenen Bedienungshäufigkeiten an den Schulzeiten orientieren und sich im o. g. Korridor befinden. An Ferientagen ist keine Bedienung im Ergänzungsnetz vorgesehen. Die Gewährleistung eines Bedienungszeitraumes erfolgt dann über die flexible Flächenbedienung.

In den Netzebenen Hauptnetz (I. / II. Ordnung) wird hinsichtlich der Bedienzeiträume nicht zwischen Schul- und Ferienzeiten unterschieden.

Stadtverkehre

Für die Stadtverkehre im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden folgende Bedienzeiträume angestrebt:

⁴⁴ Ausgenommen ist die Achse N2, die schichtorientierten Verkehr anbietet.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Netzebene bzw. Achse	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- / Feiertag
Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen			
B1 BTF – Wolfen – Bobbau	05:00-19:00 Uhr	-	-
B2 BTF – Wolfen – Wolfen-Nord	05:00-21:00 Uhr	08:00-21:00 Uhr	08:00-19:00 Uhr
B3 BTF – Chemiepark – Wolfen-Nord	05:00-19:00 Uhr	-	-
B4 BTF – Holzweißig – Sandersdorf – Thalheim – Wolfen	05:00-19:00 Uhr	-	-
Stadtverkehr Köthen (Anhalt)			
K1 Bahnhof – Anhaltische Straße	05:00-21:00 Uhr ⁴⁵	07:00-21:00 Uhr	08:00-19:00 Uhr
K2 Friedhof – Landkreisverwaltung	05:00-19:00 Uhr	-	-
Stadtverkehr Zerbst/Anhalt			
Z1-1 Bahnhof – Zentrum – Bahnhof	05:00-18:00 Uhr	10:00-18:00 Uhr	-
Z1-2 Bahnhof – Süd – Bahnhof	05:00-18:00 Uhr	-	-
Z1-3 Bahnhof – Zentrum – Nord	05:00-18:00 Uhr	10:00-18:00 Uhr	-

Tabelle 29: Bedienzeiträume in den Stadtverkehren

Verkehrsangebote über die o. g. Zeiträume hinaus sind nachfragegerecht jederzeit möglich.

In den Stadtverkehren sowie auf den Verbindungsachsen I. und II. Kategorie erfolgt keine Unterscheidung zwischen Schul- und Ferientagen.

4.2.3 Bedienungshäufigkeit

Regionalverkehr

Für den Regionalverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden die nachfolgenden Bedienungshäufigkeiten festgelegt.

⁴⁵ Zwischen 06:00 und 17:00 Uhr wird eine Hauptverkehrszeit angesetzt.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Die Tabelle 30 zeigt die Mindestbedienungshäufigkeiten im vertakteten Regionalverkehr. Darunter fallen die **Netzebenen Hauptnetz (I. / II. Kategorie)** und **Nebennetz**.

Netzebene / Taktfolge [min]	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag/Feiertag
Hauptnetz I. Kategorie	60	120	120
Hauptnetz II. Kategorie	60	-	-
Nebennetz	120 ⁴⁶	-	-

Tabelle 30: Bedienungshäufigkeiten im vertakteten Regionalverkehr

In den betreffenden Netzebenen ist ein exakter Takt, also die Gewährleistung einer gleichmäßigen Abfahrtsminute im Takt, vorzusehen. Davon kann bei den Linien, die Bestandteil des Bahn-Bus-Landesnetzes Sachsen-Anhalt sind, gemäß den Vorgaben der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag bei maximal zwei Fahrten abgewichen werden. Zusätzlich sind Abweichungen in folgenden Fällen möglich:

- Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgefährdung)
- Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen
- Freizeitzielen und Einkaufszentren (maximal 5 Minuten)

Zudem sind ein zweites Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen oder der Hauptumsteigerichtung resultiert, zulässig. Vertaktete Verkehre, Fahrten und Linien sollen in einem integralen System miteinander verknüpft werden. Dazu sollen an sinnvollen Verknüpfungspunkten (vgl. Abschnitt 4.2.5) Übergänge zu anderen Bus- oder Bahnlinien fahrplanerisch und infrastrukturell vorgesehen werden. Weiterhin gelten für Linien im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt die Vorgaben der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt.

Die Bedienungshäufigkeit im **Ergänzungsnetz** wird hingegen bedarfsgerecht angesetzt:

⁴⁶ Ausgenommen ist die Achse N2, die schichtorientierten Verkehr anbietet.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Netzebene / Fahrtenpaare	Montag bis Freitag an Schultagen	Samstag	Sonntag/ Feiertag
Ergänzungsnetz	Schülerverkehr, zusätzlich bedarfsgerecht 2 Fahrtenpaare zwischen der Hin- und Rückfahrt des Schülerverkehrs oder nach den Rückfahrten des Schülerverkehrs	-	-

Tabelle 31: Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz

Die Einhaltung eines Taktes ist im Ergänzungsnetz nicht vorgesehen. Im Sinne eines durchgehenden Verkehrsangebotes sollen die Fahrten aber möglichst gleichmäßig im Bedienzeitraum verteilt werden. Fahrten im Schülerverkehr des Ergänzungsnetzes können in Ausnahmefällen (mittlere Fahrgastzahl unter 1,0) auch als Rufbus-Fahrten (fester Linienweg nach § 42 PBefG) durchgeführt werden.

Für die Netzebene **flexible Flächenbedienung** werden keine Bedienungshäufigkeiten vorgeschrieben. Die Fahrten verkehren nachfragegerecht auf Abruf.

Stadtverkehre

In den Stadtverkehren in Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt werden folgende Bedienungshäufigkeiten festgelegt:

Netzebene bzw. Achse / Taktfolge [min]	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- / Feiertag
Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen			
B1 BTF – Wolfen – Bobbau	60	-	-
B2 BTF – Wolfen – Wolfen-Nord	60	60	60
B3 BTF – Chemiepark – Wolfen-Nord	60	-	-
B4 BTF – Holzweißig – Sandersdorf – Thalheim – Wolfen	60	-	-

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Netzebene bzw. Achse / Taktfolge [min]	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- / Feiertag
Stadtverkehr Köthen (Anhalt)			
K1 <i>Bahnhof – Anhaltische Straße</i> ⁴⁷	30 (06:00-17:00 Uhr) 60 (05:00-06:00 / 17:00-19:00 Uhr)	60	120
K2 <i>Friedhof – Landkreisverwaltung</i> ⁴⁷	60	-	-
Stadtverkehr Zerbst/Anhalt			
Z1-1 <i>Bahnhof – Zentrum – Bahnhof</i>	60	60	-
Z1-2 <i>Bahnhof – Süd – Bahnhof</i>	60	-	-
Z1-3 <i>Bahnhof – Zentrum – Nord</i>	60	60	-

Tabelle 32: Bedienungshäufigkeiten in den Stadtverkehren

Es wird nicht zwischen Ferien- und Schultagen unterschieden. In den Stadtverkehren ist der exakte Takt einzuhalten. Abweichungen sind in den Fällen, wie bei den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes beschrieben (vgl. Abschnitt Regionalverkehr), möglich.

4.2.4 Erreichbarkeit

Alle zu erschließenden Orte mit mindestens 50 Einwohnern sollen an das nächstgelegene Mittel- bzw. Grundzentrum, an dem Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitgestellt werden und das weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist, mit festen oder flexiblen Fahrtangeboten angebunden werden.

Von allen zu erschließenden Orten sollen Verbindungen zum nächstgelegenen zentralen Ort mit maximal einem Umstieg und einem vertretbaren Zeitaufwand gewährleistet werden.

Es sind folgende maximale Reisezeiten gemäß Tabelle 33 einzuhalten.

Reisezeiten von / nach [min]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	45	60	-

⁴⁷ Der Takt auf der betreffenden Achse kann auch durch eine Integration mit einer regionalen Achse, z. B. H3, H11 oder N6 hergestellt werden und ist im Sinne einer Korridorbetrachtung zu erfüllen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Reisezeiten von / nach [min]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Grundzentrum	60	45	30-45
Gemeinde	90	60	30 ⁴⁸

Tabelle 33: Maximale Reisezeiten zu übergeordneten Orten

4.2.5 Verknüpfung

Verknüpfungspunkte

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden im öffentlichen Verkehr Verknüpfungspunkte definiert. Tabelle 34 zeigt die Haltepunkte und Bahnhöfe bzw. Haltestellen auf, welche als Schnittstellen zwischen dem SPNV und dem ÖSPV bzw. innerhalb des ÖSPV dienen.

Verknüpfungspunkte SPNV – ÖSPV	Verknüpfungspunkte ÖSPV – ÖSPV
Bitterfeld, Bahnhof	Aken (Elbe), Markt
Brehna, Hp.	Bitterfeld, Bahnhof
Jeßnitz (Anhalt), Hp.	Bitterfeld, Markt
Köthen (Anhalt), Bahnhof	Köthen (Anhalt), Bahnhof
Wolfen, Bahnhof	Köthen (Anhalt), Busbahnhof ⁴⁹
Zerbst/Anhalt, Bahnhof	Wolfen, Bahnhof
	Wolfen-Nord, Dessauer Allee
	Zerbst/Anhalt, Bahnhof
	Zörbig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zörbig, Markt ▪ Zörbig, Schützenplatz

Tabelle 34: Verknüpfungspunkte

⁴⁸ Ausnahmen bestehen für die Orte Nedlitz, Reuden, Polenzko, Gröbern, Gossa, Krina und Schwemsal. Hier beträgt die maximale Reisezeit auf Grund der Topografie 45 Minuten.

⁴⁹ Solange am Bahnhof in Köthen (Anhalt) nicht ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Des Weiteren werden bei Bedarf und Sinnhaftigkeit folgende Haltepunkte und Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte erschlossen:

- Arensdorf, Hp.
- Burgkernitz, Hp.
- Elsnigk, Hp.
- Frenz, Hp.
- Greppin, Hp.
- Güterglück, Bahnhof
- Marke, Hp.
- Muldenstein Hp.
- Osternienburg, Hp.
- Petersroda, Bahnhof
- Raguhn, Hp.
- Roitzsch, Hp.
- Weißandt-Göolzau, Bahnhof
- Wulfen, Hp.

Es werden folgende wichtige Anforderungen an Verknüpfungspunkte gestellt:

- leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV/SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten SPNV, Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, MIV (Park + Ride), Fahrrad (Bike + Ride)
- kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)
- Übersichtlichkeit und Sicherheit
- abgestimmte Fahrpläne
- übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)
- Bereitstellung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen an Verknüpfungspunkten SPNV-ÖSPV sowie ÖSPV-ÖSPV

Fahrplangestaltung bei Verknüpfungen

Generell ist bei der Fahrplanung auf die Realisierung von Anschlüssen zu achten, insbesondere vom und zum SPNV im vertakteten Verkehr. Im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes verkehrende Linien unterliegen den Bestimmungen der entsprechenden Förderrichtlinie, die eine Verknüpfung mit dem SPNV vorsieht.

Es werden folgende Anschlusszeiten festgelegt (vgl. Tabelle 35), die auch mit den Anforderungen im Bahn-Bus-Landesnetz kompatibel sind:

Kriterium	Anschlusszeit
Anschlüsse SPNV – ÖSPV:	5...20 min
Anschlüsse ÖSPV – ÖSPV mit Straßenquerung:	3...20 min
Anschlüsse ÖSPV – ÖSPV ohne Straßenquerung:	2...20 min

Tabelle 35: Anschlussgestaltung

Intermodale Verknüpfung

ÖPNV und Rad

Der alltägliche Fahrradverkehr und der Fahrradtourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld lassen sich durch eine engere Verzahnung mit dem ÖPNV weiter fördern. Der ÖPNV übernimmt dabei in erster Linie die Zubringerfunktion bei der An- und Abreise. Gerade Radtouristen wollen aber oft auch wieder zum Ausgangspunkt der Tour zurück, ohne zwingend eine Rundtour zu planen. Auch hier kann der ÖPNV die Verbindung zwischen Ziel- und Startpunkt der Tour übernehmen. Wenn sich das Wetter verschlechtert oder die Weiterfahrt mit dem Rad aus anderen Gründen erschwert ist, bietet der ÖPNV zudem eine „Rückfallebene“ für die Radtouristen. Die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsmittel lassen sich somit optimal miteinander kombinieren.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV (im Landkreis vor allem in Freizeit- und Erholungsgebieten) und die flächendeckende Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen sind daher neben der Radwegeinfrastruktur die beiden wichtigsten Bausteine in einem touristischen Radverkehrskonzept.

Auch im Alltagsverkehr ist das Fahrrad von Bedeutung, da es als Zu- und Abbringer zum ÖPNV den Einzugsbereich einer Haltestelle vergrößert, was besonders im ländlichen Raum wie hier im Landkreis von Bedeutung ist. Entsprechend von Bedeutung ist die Qualität der Abstellanlagen. Die Einrichtung von B+R-Anlagen sollte an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 und 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Möglichkeiten zum Anschließen eines Fahr- / Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit sowie kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein. Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung / Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen,

da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden. Als mögliches Zubringerverkehrsmittel muss das Fahrrad in die Gesamtbeförderungskette und damit in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden. Die Anwendung einheitlicher Standards sichert, dass langfristig ein einheitlich hohes Niveau bei den Fahrradabstellanlagen im Landkreis erreicht wird.

ÖPNV und Pkw

Die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw und dem ÖPNV (P+R) erschließen besonders neue und auch touristische Kundenpotenziale für den ÖPNV und stärken den Umweltverbund. P+R-Anlagen verbessern wie die B+R-Anlagen in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

Die Aufgabe des P+R-Systems in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV bzw. auf die Achsen des Hauptnetzes I. und II. Kategorie sowie des Nebennetzes auszurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken von Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Als Mindestausbaustandards sollten eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden. Die Stellplatzanzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen. Bei P+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen sind entsprechende Abstimmungen zwischen dem Landkreis und der DB AG vorzunehmen.

4.3 Schülerbeförderung

Grundlage für den Ausbildungsverkehr als Pflichtaufgabe des Landkreises bildet die Schülerbeförderungssatzung in ihrer jeweils gültigen Fassung. Darin sind unter anderem geregelt:

- Anspruch und Durchführung der Beförderung
- Beförderungsgrundsätze und zumutbare Beförderungsbedingungen
- Art und Umfang der Erstattung von Fahrtkosten

Die Schülerbeförderung wird im Landkreis Anhalt-Bitterfeld grundsätzlich in den Linien mit Linienverkehr nach § 42 PBefG durchgeführt. Es findet also eine grundsätzliche Integration in den Jedermannverkehr statt.

4.4 Flexible Verkehrsangebote

Flexible Verkehrsangebote können bestehende Angebote des ÖPNV ergänzen und verdichten oder ersetzen. Diese Angebote sind bedarfsgesteuert. Die Bedarfssteuerung erfolgt durch den angemeldeten Bedarf von Fahrgästen. Aufgabe flexibler Verkehrsangebote ist die Gewährleistung von öffentlicher Mobilität auch in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie in dünn besiedelten, ländlich geprägten Räumen. Zudem können Fahrgäste zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten des festen Linienverkehrs des ÖPNV befördert werden.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden die folgenden flexiblen Verkehrsangebote vorgesehen:

- Rufbus im Linienverkehr nach § 42 PBefG
 - Einsatzfälle: Linien über Kreisgrenzen hinaus, Fahrten im Schülerverkehr mit täglich wechselnder oder nur sehr geringer Nachfrage
 - fahrplangebundener Verkehr im Linienverlauf
 - Bedienung der Haltestellen
 - z. T. Beschränkung der max. Personenanzahl
 - vorherige Anmeldung per Telefon oder App (i. d. R. 60 min vor Abfahrt)
 - tarifliche Integration in den Tarif des ÖPNV
- On-Demand-Verkehr bzw. Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG
 - Einsatzfälle: niedrigschwelliges Grundangebot im gesamten Landkreis auf Abruf
 - zeitlich und räumlich flexible Fahrten zwischen vorher vereinbarten Haltepunkten
 - echtzeitbasierte Disposition mit kurzer Wartezeit
 - Beförderung von max. 8 Personen in einem Fahrzeug
 - Pooling möglich, sodass mehrere Fahrtwünsche teilweise oder ganz kombiniert werden können
 - Voranmeldung per Telefon oder App erforderlich
 - Es gilt ein gesonderter Tarif mit Anerkennung der ÖPNV-Zeitkarten zur Rabattierung.

Der Linienbedarfsverkehr wird als ergänzendes Angebot zum bestehenden Linienverkehr vorgehalten. Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Systems zu stabilisieren, werden folgende Einschränkungen bei der Buchbarkeit von Linienbedarfsverkehren festgelegt:

Kriterium	Festlegung
Parallelverkehr zum Linienverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidung eines Fahrtangebotes, wenn ÖPNV-Fahrt im Korridor von 30 min vor oder nach dem gewünschten Fahrtzeitpunkt stattfindet

Kriterium	Festlegung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwendung des Linienbedarfsverkehrs nur als Zubringer, wenn ein Teil der gewünschten Strecke auch mit einer Fahrt im Linienverkehr durchgeführt werden kann.
Länge und Lage der Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verbindung muss mindestens einen Luftstreckenkilometer lang sein.
Durchführung der Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fahrten müssen vor Ende des Bedienungszeitraumes enden. Fahrten, die zeitlich über den Bedienungszeitraum hinausgehen würden, können nicht angeboten werden.

Tabelle 36: Festlegungen zum Linienbedarfsverkehr

Die im Rahmen der Durchführung des Linienbedarfsverkehrs gesammelten Buchungsdaten sind kontinuierlich zu evaluieren und im Rahmen der Linien- und Fahrplanung hinsichtlich der Einführung neuer oder der Änderung von Linien und Fahrten heranzuziehen.

Mitfahrplattformen und Verkehre nach § 50 PBefG (gebündelter Bedarfsverkehr) verkehren privatwirtschaftlich und sind somit kein ÖPNV (kein Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans).

4.5 Qualitative Standards

4.5.1 Barrierefreiheit – „Design für alle“

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Abs. 3 sind im NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer hinreichenden Inklusion zu berücksichtigen. Dazu gilt seit dem Jahr 2022 der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufgabenträger für den ÖPNV können davon abweichen, müssen aber im NVP Ausnahmen konkret benennen und begründen. Zudem sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung die vorhandenen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören und ihre Interessen zu berücksichtigen.

Eine Definition von Barrierefreiheit wird gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) § 4 festgelegt. Barrierefrei sind demnach „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“ [5]

Ebenso trifft das Behindertengleichstellungsgesetz auf Landesebene (BGG LSA § 5 Abs. 1) Festlegungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV: „Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“ [6]

Eine weitere gesetzliche Grundlage für die Barrierefreiheit bildet die UN-Behindertenrechtskonvention, welche ebenfalls sicherstellt, dass Menschen mit Behinderungen die gleichen Menschenrechte haben und in allen Lebensbereichen berücksichtigt werden.

Wie hervorgeht, ist das Konzept der Barrierefreiheit sehr komplex und die „vollständige Barrierefreiheit im Sinne einer Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen [...] unmöglich und damit rechtlich nicht regelungsfähig.“ [37] Barrierefreiheit kann somit nur als „Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen“ [37] umgesetzt werden.

Um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, sind die Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern angewiesen, in deren Zuständigkeitsbereich die vom ÖPNV genutzte Infrastruktur fällt.

Grundlage für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im Sinne des PBefG bildet das Leitbild „Design für alle“. Damit sollen alle auch potenziellen Nutzer des ÖPNV berücksichtigt werden. Dies bringt die unterschiedlichsten Interessen und Anforderungen mit sich, welche nicht alle vollkommen umgesetzt werden können. Demzufolge muss ein Handlungsrahmen festgelegt werden, um bestimmten Nutzergruppe den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Im NVP wird die barrierefreie Gestaltung für folgende Bereiche geregelt:

- Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung,
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- Information und Kommunikation,
- Betrieb und Dienstleistungen.

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend bezogen auf die einzelnen o. g. Bereiche beschrieben.

4.5.2 Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Anforderungen an Komfort und Ausstattung

Haltestellen und Verknüpfungspunkte stellen als Zugangsstellen zum ÖPNV die erste physische Kontaktstelle zum ÖPNV für Fahrgäste her und sollten entsprechend dieser Bedeutung ausgebaut und ausgestattet sein. Durch den Landkreis Anhalt-Bitterfeld erfolgt eine Förderung von Maßnahmen der Straßenbaulastträger gemäß der Satzung über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen an Haltestellen und Wendemöglichkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (ÖPNV-Förderung – Infrastruktur) [38].

Die Haltestellen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden gemäß Tabelle 37 kategorisiert.

Kategorie	Kriterium	Haltestellen
A	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfungspunkte zwischen festen Fahrplanfahrten (Bus-Bahn, Bus-Bus) 	Aken (Elbe), Markt; Bitterfeld, Bahnhof; Bitterfeld, Markt; Brehna, Hp.; Jeßnitz (Anhalt), Hp.; Köthen (Anhalt), Bahnhof; Köthen (Anhalt), Busbahnhof; Wolfen, Bahnhof; Wolfen-Nord, Dessauer-Allee; Zerbst/Anhalt, Bahnhof; Zörbig, Markt; Zörbig, Schützenplatz
B	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen Hauptnetz I. Kategorie (Stadt-/PlusBus) 	Haltestellen im Hauptnetz I. Kategorie
C	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen Hauptnetz II. Kategorie und Nebennetz 	Haltestellen im Hauptnetz II. Kategorie und Nebennetz
D	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen im Schülerverkehr und flexibel bediente Haltestellen 	alle weiteren ortsfesten und virtuellen Haltestellen

Tabelle 37: Haltestellenkategorisierung im ÖSPV

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOKraft [39], DIN 18040 [40], RAS 06 [41], H BVA [42] sowie EAÖ [43]. Die klimarelevanten Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen der E Klima [44] sind zu berücksichtigen.

Alle Haltestellen sind grundsätzlich mit folgenden Elementen auszustatten, für die das Verkehrsunternehmen verantwortlich ist:

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- Haltestellenschild (Verkehrszeichen 224) mit Haltestellennamen, Kennzeichnung von Verkehrsunternehmen, Hinweis auf besondere Produkte (z. B. PlusBus), Liniennummern und Endzielen
- Fahrplanaushang

Für die weitere bauliche Ausstattung und den Ausbau der Zuwegung sowie die Instandhaltung und Sauberkeit sind die örtlichen Straßenbaulastträger zuständig. Dabei soll er auf eine möglichst klimaresiliente Gestaltung der Haltestellen (z. B. Verschattung, Begrünung, Versickerungsflächen) achten.

Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Nahverkehrsraum sollen die grundlegenden Forderungen gemäß der folgenden Übersicht Berücksichtigung finden.

Kategorie	A	B	C	D
Haltestellenkennzeichnung, Informationstafel mit aktuellem Fahrplan ⁵⁰	X	X	X	X
Tarifinformationen	X	X	(X)	
Liniennetzplan	X	X	(X)	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Wegweisung (zwischen Verkehrsmitteln)	X	(X)		
Dynamische Fahrgastinformationen ⁵¹	X	(X)		
Befestigte Warteflächen	X	X	X	(X)
Beleuchtung (insbesondere außerorts, z. B. Solarlaternen), Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten, ggf. Abfallbehälter	X	X	(X)	
Fahrradabstellanlagen	X	(X)		

Tabelle 38: Mindestausstattung von Haltestellen bei Modernisierung und Neuerrichtung

(X) ... ist in Abhängigkeit der Frequentierung und Lage zu entscheiden

⁵⁰ Jede Haltestelle ist mit einem QR-Code auszustatten, mit welchem zu jeder Haltestelle die Abfahrzeiten angezeigt bzw. auch barrierefrei mit Vorlesefunktion dargestellt werden. Der klassische Papierfahrplan kann durch eine digitale E-Ink-Anzeige ersetzt werden.

⁵¹ Dynamische Fahrgastinformationssysteme können auch mittels eines Mietmodells durch das Verkehrsunternehmen bei der NASA GmbH bezogen werden. Damit lassen sich Synergieeffekte in einem landesweit einheitlichen System nutzen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Der Betrieb der für die Zugangsstellen der Kategorie A vorgeschriebenen dynamischen Fahrgastinformationssysteme erfolgt durch das Verkehrsunternehmen.

Der Bau und die Unterhaltung von Warteflächen und Unterstellmöglichkeiten obliegen den jeweiligen Kommunen.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV hinsichtlich der Barrierefreiheit an den Haltestellen sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zuganges zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Netzplan an allen wichtigen Haltestellen)
- Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Verkaufsstellen)

Beim Neubau von Haltestellen sind diese Anforderungen zu beachten; bestehende Haltestellen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten anzupassen.

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß H BVA [42] zu gestalten. Bei komplexen Ausbauprojekten sollen Haltestellen generell barrierefrei hergestellt werden. Diese werden wie nachfolgend dargestellt priorisiert:

Priorität	Kriterien
1	Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung (z. B. Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Stadt- oder Kreisverwaltung), Pflege- und Wohnheimen sowie Haltestellen für Sonderverkehre für behinderte Menschen (sofern mit barrierefreien Fahrzeugen erbracht)
2	Haltestellen in Ortschaften oder Ortsteilen, die bislang über keine barrierefreie Haltestelle verfügen; Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen) und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand) sowie für den barrierefreien Neubau von Haltestellen, sofern diese zusätzlich zu den vorhandenen Haltestellen eingerichtet werden und einen Beitrag zur Verbesserung der Nahmobilität und Feinerschließung leisten
3	verbleibende Haltestellen

Tabelle 39: Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Die Priorisierung wird steigbezogen in das Haltestellenkataster der NASA GmbH eingearbeitet und steht dem Landkreis sowie den Straßenbaulastträgern zur zielgerichteten

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Planung des Ausbaus zur Verfügung. Die ermittelte Priorisierung dient als Bewertungsgrundlage bei der Erteilung von Fördermitteln zum barrierefreien Ausbau. Die Priorisierung wird durch den Aufgabenträger kontinuierlich fortgeschrieben.

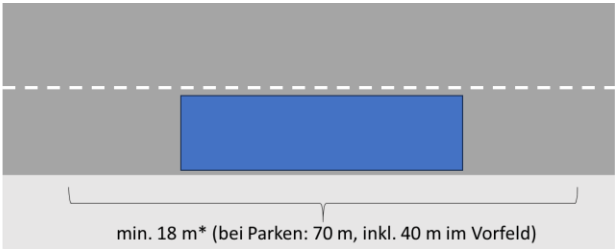
Darüber hinaus sind nach § 8 PBefG im Nahverkehrsplan Ausnahmen zu benennen und begründen, in denen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit dauerhaft oder temporär abgewichen wird. Diese Ausnahmen gelten für folgende Haltestellen:

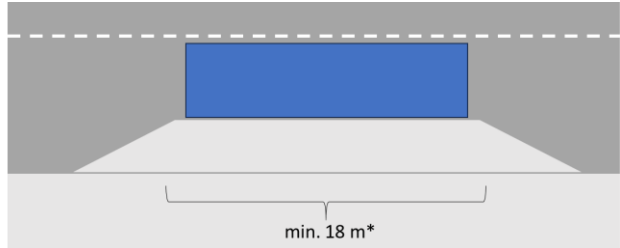

- Haltestellen, die nicht im regulären Linienbetrieb angefahren werden
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist (temporäre Haltestellen, z. B. Saisonverkehr, Pilotprojekte, Umleitungsverkehre)
- Haltestellen, die ausschließlich durch alternative Bedienformen bedient werden
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann

Die Ausnahmeregelungen gelten nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie für Haltestellen, bei denen nachweislich Bedarf besteht.

Barrierefreie Musterhaltestelle (Standardhaltestelle)

Als Handreichung für die Straßenbaulastträger ist im Folgenden eine barrierefreie Musterhaltestelle skizziert. Für diese gelten die in Tabelle 40 aufgeführten Anforderungen. Generell gilt, dass das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden ist. Das heißt, dass zur Orientierung mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden müssen. In Bezug auf die Infrastruktur sind das daher i. d. R. Sehen und Tasten.

Kriterium	Ausprägung
Bauform	<ul style="list-style-type: none">▪ Haltestelle am Fahrbahnrand  <p>min. 18 m* (bei Parken: 70 m, inkl. 40 m im Vorfeld)</p> <p>* Ausnahme: Haltestellen in der Stadt Zerbst/Anhalt</p>

Kriterium	Ausprägung
	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle als Haltestellenkap  <p style="text-align: center;">min. 18 m*</p> <p><small>* Ausnahme: Haltestellen in der Stadt Zerbst/Anhalt</small></p> Haltestelle als Haltestellenbucht  <p style="text-align: center;">min. 89 m (inkl. An- und Abfahrtsbereiche)</p> Sonderformen: Bucht mit Nase, Sägezahnaufstellung etc.
Länge	<ul style="list-style-type: none"> Regellänge: 18 m (abweichend auch 12 m möglich)
Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> Breite von 2,5 m, mindestens im Bereich 2. Tür Sicherstellung eine Durchgangsbreite zw. Bordstein und Einbauten von mind. 1,50 m (zzgl. Platz für Klapprampen)
Neigung	<ul style="list-style-type: none"> Längsneigung: max. 3 % Querneigung: max. 2 %
Bordhöhe	<ul style="list-style-type: none"> Regelhöhe: 21 cm (abweichend auch 18 cm möglich)
Bordart	<ul style="list-style-type: none"> kontrastreiches Material, mit noppiger Oberfläche Gewährleistung einer guten Anfahrbarkeit (idealerweise durch Kasseler Sonderbord) Gewährleistung des maximalen Spaltenmaßes von 5 cm (vertikaler und horizontaler Abstand von Fahrgastraum und Haltestelle) → alternativ Klapprampe
kontrastreiche Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelleneinbauten sind visuell kontrastierend von der Umgebung unterscheidbar
Leitsysteme mit Bodendiktoren	<ul style="list-style-type: none"> Führung blinder & sehbehinderter Fahrgäste mittels Oberflächenplatten mit Noppen- und Rippenstruktur Leitstreifen:

Kriterium	Ausprägung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Breite 30 cm, Entfernung vom Fahrbahnrand 60 cm ▪ Auffindestreifen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ zum Erreichen des Einstiegsfeldes ▪ aus Rippenplatten, die parallel zum Bordstein liegen ▪ breit 60 cm ▪ tief 90 cm bzw. bis zum hinteren Gehwegrand ▪ Einstiegsfeld: <ul style="list-style-type: none"> ▪ markiert Position der ersten Tür ▪ aus Rippenplatten, die parallel zum Bordstein liegen (90x120 cm) ▪ Abstand zur Fahrbahnkante 30 cm ▪ Kontraststreifen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ dunkelgraue Bodenplatten, die das taktile Leitsystem umranden, falls kein ausreichender Kontrast zur Umgebung ▪ jeweils 30 cm breit
Anschluss an das Wegenetz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stufenlose Zuwegung und / oder Bordsteinabsenkung ▪ maximale Längsneigungen 6 %; maximale Querneigungen 2 % ▪ Bodenindikatoren ▪ Einbau von Rampen bei größeren Höhenunterschieden ▪ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen ▪ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ▪ unter Berücksichtigung baulicher Gegebenheiten so kurz wie möglich halten

Tabelle 40: Bauliche Anforderungen an barrierefreie Haltestellen

In der nachfolgenden Abbildung 25 ist für eine Haltestelle am Fahrbahnrand ein exemplarischer Aufbau im Lageplan dargestellt. Die Grafik ist in Anhang 3 vergrößert dargestellt.

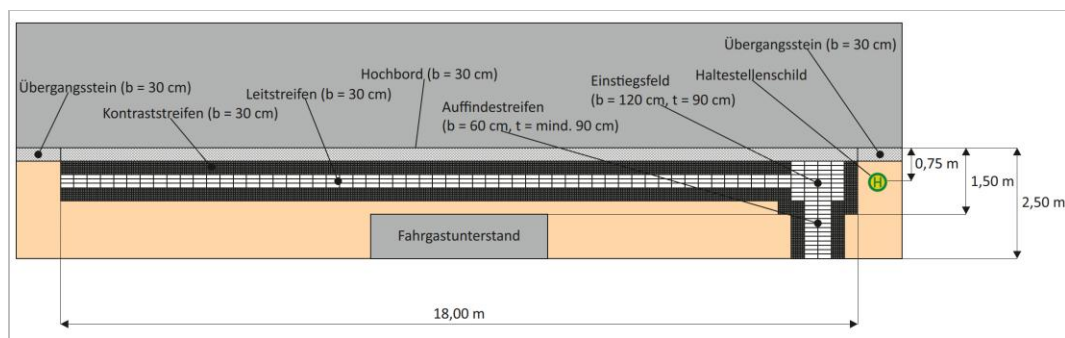


Abbildung 25: Musterhaltestelle am Fahrbahnrand

Bei Einrichtung einer Haltestelle am Fahrbahnrand mit parkenden Fahrzeugen, als Kap oder in einer Busbucht ist die Integration einer entsprechenden Anfahr- und Abfahrstrecke ohne Behinderung zu beachten, um ein bordsteinparalleles Halten des Fahrzeuges zu ermöglichen.

Die Musterhaltestelle zeigt eine beispielhafte, standardisierte Lösungsmöglichkeit auf. Diese ist im konkreten Falle auf die örtlichen Gegebenheiten durch eine angepasste Planung zu konkretisieren.

4.5.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Allgemeine Anforderungen

Grundsätzlich sollen für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien und Empfehlungen gelten (z. B. EU-Fahrzeugrichtlinien, VDV-Rahmenempfehlungen).

Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit einer Länge von über 8 m sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

- fahrzeugseitige Integration eines Intermodal Transport Control System (ITCS) / Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) und Nutzung zur akustischen und optischen Haltestelleninformation und ggf. Anschlussinformation
- konstante Datenübermittlung an die Echtzeiten-Datendrehscheibe der NASA GmbH (INSA-ZDD) fahrgastrelevanter Informationen über eine der Schnittstellen VDV 453, VDV 454, VDV 435 und VDV 736. Integration eines Kassensystems mit Funktionen zur kontaktlosen Kartenzahlung, Auslesen von digitalen Fahrkarten (VDV-eTicket)
- Integration von automatischen Fahrgastzählssystemen⁵² (je Fahrzeugtyp mind. 10 %) und ggf. Weiterleitung an INSA zur Darstellung der Auslastung
- technische Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrzeug, Erhalt von Dispositiven Anweisungen von der Leitstelle (z.B. Umleitung)

Bei Neubeschaffungen sind folgende Komfortmerkmale zu berücksichtigen:

- Klimatisierung des Fahrer- und Passagierbereiches ist als Standard anzusetzen
- Erreichbarkeit eines Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz
- Einrichtung von Lademöglichkeiten für Mobiltelefone ist anzustreben
- Vorhandensein größerer Mehrzweckflächen, welche stufenlos erreichbar sind und Platz für die Mitnahme von einem Rollstuhl oder zwei Kinderwagen sowie zusätzlich

⁵² Die erhobenen Daten sind den Aufgabenträgern im Sinne der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung zur Verfügung zu stellen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Fahrrädern bieten. Bei der Besetzung mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl muss es zusätzlich möglich sein, mit dem Fahrzeug zwei Fahrräder zu transportieren.

Das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge darf jeweils 15 Jahre nicht überschreiten und das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte soll nicht über 8 Jahren liegen.

Durch Elemente eines Corporate Design ist ein einheitliches Erscheinungsbild der den Nahverkehrsraum bedienenden Fahrzeuge zu erzielen.

Die Verkehrsunternehmen haben auf die Sauberkeit der Fahrzeuge und die umgehende Behebung von Schäden zu achten. Werbung in und am Fahrzeug ist gestattet, soll die Kunden jedoch nicht belästigen. Die Fensterflächen sind von Werbung freizuhalten.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Damit die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit einer Länge von über 8 m als barrierefrei gelten, sind die in Tabelle 41 aufgeführten Anforderungen vollständig zu erfüllen.

Kriterium	Ausprägung
Fahrzeugein- und -ausstieg	<ul style="list-style-type: none">▪ Fahrzeuge mit Niederflureinstieg/Low-Entry und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und 2 und Kneeling und Klapprampe▪ kontrastreiche Gestaltung der Türen bzw. den gesamten Eingangsbereiches▪ leichtgängige, taktil erfassbare und möglichst großflächige Anforderungstasten außerhalb des Fahrzeuges auf einer Höhe von 85 cm oberhalb der standardmäßig vorhandenen Haltestellen- / Bahnsteighöhe; bei Differenz der vorhandenen Haltestellen- / Bahnsteighöhen von mehr als 20 cm mindestens zwei Anforderungstasten in unterschiedlicher Bedienhöhe
optische und akustische Informationsvermittlung	<ul style="list-style-type: none">▪ <i>optische Fahrgastinformation:</i><ul style="list-style-type: none">▪ außerhalb: gesetzlich vorgeschriebene Linien- und Fahrtzielanzeigen, Anbringung mindestens an der Front- und Türseite; Liniennummer am Heck▪ Innenraum: Haltestellenanzeige mit Auskunft über Linie und Fahrtziel sowie mindestens die nächsten drei Folgehaltestellen; Anschlussinformationen sollen integriert werden▪ <i>akustische Fahrgastinformation:</i><ul style="list-style-type: none">▪ außerhalb: bei Neubeschaffungen Außenlautsprecher zur Integration eines Blindeninformationssystem▪ Innenraum: Lautsprecheranlage mit Haltestellenansage, Auslegung für ein Blindeninformationssystem▪ Piktogramme und Anzeigen: visuell kontrastierend und in ausreichender Größe

Kriterium	Ausprägung
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ausreichende, erreichbare und visuell kontrastierende Haltevorrichtungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstattung aller Stehplätze mit Handschleifen sowie Haltegriffen an den Sitzplätzen ▪ Fußbodenbeläge: rutschfest ▪ Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung ▪ mindestens 4 Sitzplätze je Fahrzeug sind stufenfrei erreichbar ▪ Haltewunschtasten (bei Neuanschaffung mit Brailleschrift und von jedem Sitzplatz erreichbar) ▪ vollautomatischer Türbetrieb ▪ Mehrzweckfläche für neu zu beschaffenden Fahrzeugen <ul style="list-style-type: none"> ▪ stufenlose Erreichbarkeit bei Niederflurtechnik/Low-Entry ▪ Ist so zu gestalten, dass die Mitnahme von einem Rollstuhl oder zwei Kinderwagen sowie zusätzlich Fahrrädern gewährleistet ist. Bei der Besetzung mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl muss es zusätzlich möglich sein, mit dem Fahrzeug zwei Fahrräder zu transportieren. ▪ Im Schülerverkehr sind Abweichungen möglich.

Tabelle 41: Anforderungen an die Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Im Sinne der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen sind folgende Ausnahmen von dieser Regelung zulässig:

- Fahrzeuge, die für alternative Bedienformen eingesetzt werden,
- Fahrzeuge mit maximal 8 Sitzplätzen.

Es müssen jedoch mindestens 3 dieser Fahrzeuge barrierefrei ausgestattet und explizit buchbar sein, um auch bei der Durchführung der flexiblen Verkehre auf die Anforderungen einer barrierefreien Beförderung entsprechend reagieren zu können.

Die zeitliche Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit für Fahrzeuge erfolgt im Rahmen von Ersatzbeschaffungen. Hierfür sind Abstimmungen zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen vorzunehmen.

Umweltanforderungen – Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte

Im Rahmen einer fortschreitenden Klimapolitik im Zuge der Energiewende werden auch im öffentlichen Personennahverkehr Antriebstechnologien auf saubere und emissionsfreie Antriebe umgestellt. Im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden NVP sind vor allem die folgenden rechtlichen Vorgaben maßgebend, die den Rahmen der Planung, der Einführung und des Betriebs alternativer Antriebssysteme bilden und durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen sind.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) [9] in Verbindung mit der Richtlinie 2009/33/EG [45] in der durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 [46] geänderten Fassung (Clean Vehicles Directive, CVD)⁵³
- Verordnung (EU) 2024/1610 [47] im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
- Verordnung (EU) 2024/1257 [48] über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren (Euro 7)
- Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) [49] über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen

Für die Umstellung auf alternative Antriebe ist mittelfristig vor allem bei den Verkehrsunternehmen eine Strategie zu entwickeln. Hierfür wird empfohlen zunächst eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der EU-Richtlinie sowie des nationalen Gesetzes, dass die technischen, betrieblichen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben (Batteriebus, Brennstoffzellenbus u. w.) inkl. der erforderlichen Infrastruktur betrachtet, durchzuführen.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld unterstützt die Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Funktion als Aufgabenträger im Prozess der Dekarbonisierung.

4.5.4 Service und Fahrgastinformation

Allgemeine Anforderungen

Service und Information sind grundlegende Bestandteile des ÖPNV-Angebotes. Es ist mindestens über folgende Aspekte des ÖPNV zu informieren:

- Liniennetz und Fahrpläne
- Tarife und Vertrieb
- Kundenservice, Lob und Kritik
- Beförderungsbedingungen
- Fundsachen

Informationen werden den Fahrgästen als digitale und Printmedien, persönlich und telefonisch zur Verfügung gestellt. Dazu sind generell folgende Kanäle zu bedienen:

- Informations- und Verkaufsstellen
- Fahrpersonal in den Bussen
- kostenlose Telefon-Hotline
- Webseite des Verkehrsunternehmens und der NASA GmbH (INSA, Mein Takt)

⁵³ Gilt nicht für eigenwirtschaftliche Verkehre.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- Smartphone-App (App der NASA GmbH (INSA) und andere App)⁵⁴

Für eine digitale Informationsbereitstellung sind die Fahrgastinformationen des Landkreises in die Informationssysteme der Verkehrsunternehmen und in das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt („INSA“) einzubinden. Die NASA GmbH betreibt INSA in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen. Dies wird auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes für Sachsen-Anhalt und des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt umgesetzt und informiert über Fahrpläne, Fahrzeitprognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter www.insa.de, als App und über eine landesweite Telefonhotline.

Auf der zentralen Webseite des Verkehrsunternehmens ist eine leicht erkennbare Verlinkung zu INSA anzulegen. Auf jedem Aushangfahrplan sind die Web-Adresse sowie die Telefonnummer der INSA-Telefonauskunft gut lesbar aufzuführen.

Hinweise zu eigenen Informations-Angeboten des Verkehrsunternehmens können zusätzlich aufgeführt werden.

Im Print-Format sind grundlegende Informationen zu den Verkehrsangeboten (Linienverkehr, Rufbus und AnrufbusFlex) und den Tarifen bereitzustellen. Zudem sind Fahrpläne mindestens für die Linien definierter Netzebenen (Haupt- und Nebennetz) zur Verfügung zu stellen. Diese Medien sind in den Informations- und Verkaufsstellen des Verkehrsunternehmens, weiteren Vertriebsstellen, bei den Gemeinden und ggf. in den Touristinformationen vorzuhalten.

Wesentliche Elemente der Fahrgast- und Fahrplaninformation sind:

- Fahrpläne mit einheitlichem Layout
- einheitliche Bezeichnung der Haltestellen
- einheitliche Liniennetzpläne mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen (SPNV, P+R, B+R)
- umfassender und kundenfreundlicher Internetauftritt inklusive elektronischer Fahrplanauskunft
- Betreiben telefonischer Fahrplan- und Tarifauskunft mit einheitlicher kostenfreier Rufnummer
- einheitlicher Haltestellenaushang mit Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan und ggf. Stadtplan
- dynamische Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hochfrequentierten Haltestellen
- akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen
- Liniennetzplan/Linienband mit Haltestellennamen in den Fahrzeugen
- Aushang der Beförderungsbedingungen in den Fahrzeugen

⁵⁴ Für eine durchgehende Informationsdarstellung ist eine Schnittstelle zwischen der App der NASA GmbH und weiterer Apps herzustellen.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- soweit möglich unverzügliche Erstellung fahrgastverständlicher, konsistenter und weiterführender Meldungen über Störungen, Umleitungen und Fahrplanänderungen über Internet bzw. App, in Fahrzeugen sowie als Zusatzaushänge an Haltestellen Bereitstellung aktueller Soll-Fahrplandaten auf verfügbaren nutzungsrelevanten Routing-Services
- für Fahrgäste verständliche und logische Informationen zu Besonderheiten der Nutzung flexibler Bedienformen (z. B. Anmeldezeiten, Anmeldewege, verbindliche Richtzeiten)

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Bei allen Informationsträgern ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Bezüglich der spezifischen Anforderungen (Sehen, Hören, Komplexitätserfassung) sind der Stand der Technik bzw. anerkannte Gestaltungsrichtlinien zu berücksichtigen, z. B. das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz und das Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Das betrifft u. a.:

- Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Seh- und Hörbehinderten (z. B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien, Webseiten und Anzeigern; Verständlichkeit und Lautstärke von Haltestellenansagen)
- Etablierung von Barrierefreiheits-Tools auf Webseiten zur Fahrgastinformation
- Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie eine ausreichende Beleuchtung
- Berücksichtigung der Anforderungen von Personen mit kognitiven Einschränkungen im personalbedienten Vertrieb bzw. Service

Im Zuge des Einsatzes alternativer Bedienungsformen ist sicherzustellen, dass entsprechende Informationen über die Produktunterschiede, deren Nutzungsbedingungen und ggf. auch variierende Tarife dem Kunden in allen relevanten Auskunftsmedien zur Verfügung stehen. Auf Spezifika, wie die notwendige Bestellung eines Fahrzeuges mit Rollstuhlmitnahmemöglichkeit im flexiblen Verkehr, ist explizit hinzuweisen.

4.5.5 Pünktlichkeit und Anschlussicherung

Das Verkehrsunternehmen ist zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienverkehrsleistungen verpflichtet.

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über das RBL / ITCS zu sichern. Die technischen Voraussetzungen dafür sind zu schaffen. Zur Sicherung einer betreiberübergreifenden Anschlussicherung wird die Nutzung der Datendrehscheibe der NASA GmbH empfohlen. Fahrplanerische vorgesehene Anschlüsse sind bis zu 5 Minuten Verspätung des Zubringers abzuwarten.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

Es sind die bereits in Abschnitt 4.2.5 definierten Anschlusszeiten und Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. erreicht durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an verkehrlichen Problempunkten (z. B. Lichtsignalanlagenbeeinflussung) und die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden RBL / ITCS.

Verfrühungen ab 1 Minute gelten als unpünktlich. Sie sind zwingend zu vermeiden. Verspätungen bis zu 5 Minuten werden noch als pünktliche Fahrt geführt.

4.5.6 Tarif

Die Tarifgestaltung und -struktur erfolgt unter Berücksichtigung der vom Landkreis Anhalt-Bitterfeld verbindlich vorgegebenen allgemeinen Vorschrift über die Mitfinanzierung von eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten im Öffentlichen Personennahverkehr im Territorium des Landkreises Anhalt-Bitterfeld [50].

Das Tarifsystem soll durch folgende grundlegende Merkmale gekennzeichnet werden:

- klare Strukturierung und einfache Handhabung
- einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen

Die bestehende Tarifstruktur im Landkreis Anhalt Bitterfeld soll weiterentwickelt werden und innovative sowie gerechtere Tarife (z. B. Luftstreckentarif, Check-In-/Check-Out-System) unter der Voraussetzung der technischen Umsetzbarkeit eingeführt werden.

Die Entwicklung der Tarife ist dabei so zu gestalten, dass Fahrgastverluste vermieden werden und sich die Tarife primär an der Fortentwicklung der Produktionskosten orientieren, um eine übermäßige Belastung der Kunden weitgehend zu verhindern.

Es sind angemessene Fahrpreise für alle Fahrgäste zu realisieren. Die Festlegung eines angemessenen Fahrpreises für den On-Demand-Verkehr als Teil der Daseinsvorsorge erfolgt durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Landkreis. Ziel ist eine bezahlbare Tarifierung, die eine wirtschaftliche Belastung der Bürger möglichst gering hält und sozial tragfähig ist.

Tarifänderungen sind vor der Beantragung mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

4.5.7 Vertrieb

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter Fahrausweiserwerb zu gewährleisten, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen. Zum Vertriebsweg gehören:

- Informations- und Verkaufsstellen, die persönliche und telefonische Beratung anbieten
- Smartphone-App (App der NASA GmbH und andere Apps)
- das Fahrpersonal der Busse (Fahrerkasse)

Informations – und Verkaufsstellen sind in den Mittelzentren bzw. den Orten Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Zerbst/Anhalt vorzuhalten. Hierbei ist jeweils mindestens eine Vertriebsstelle in räumlicher Nähe zu wichtigen Verknüpfungspunkten zu errichten, dessen Öffnungszeiten sich an den Verkehrszeiten (insbesondere an der HVZ) orientieren. Für die Einrichtung sind Kooperationen, z. B. mit Reisezentren oder Mein-Takt-Servicestationen möglich. In den Grundzentren Aken (Elbe), Zörbig und Raguhn-Jeßnitz ist eine nachfragegesteuerte Einrichtung von Agenturen zu prüfen.

4.5.8 Anforderung an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass alle gesetzlichen und rechtlichen Vorgaben in Bezug auf das Fahr- und Servicepersonal eingehalten werden. Insbesondere sollen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- fachliche Kompetenz und Motivation, (nachgewiesene) Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft gegenüber dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, ggf. englische Sprache als sekundäre Sprache, soziale Kompetenz)
- Kenntnisse über das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über Tarif- und Verkehrsangebot zu informieren
- Befähigung des Fahrpersonales, auf Abweichungen von der üblichen Linienführung hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten
- Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Kinderwagen bzw. von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- Durchführung regelmäßiger Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste und von Rollstuhlfahrern sowie bei der Beförderung von Kinderwagen), zum angemessenen Umgang mit Fahrgästen, zur Konfliktbewältigung, zum Verhalten und Kommunikation bei Umleitungen sowie zum Thema Alkohol am Steuer
- regelmäßige Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice, u. a. zum Umgang mit Menschen mit motorischen, sensorischen und kognitiven Einschränkungen
- regelmäßige Durchführung von Alkoholkontrollen beim Fahrpersonal durch die Betriebsleitung

4.5.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Genehmigungsinhaber haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist.

Störungen und Kritik an der Verkehrsdurchführung lassen sich nicht in allen Fällen vermeiden. Um solche Fälle jedoch zu minimieren, ist ein effektives Störungs- und Beschwerdemanagement durchzuführen.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a.:

- Information der Fahrgäste über Zeitpunkt, Art und Auswirkungen der Störung sowie voraussichtliche Dauer
 - Information über Umleitungen aller Art (Baumaßnahmen, Veranstaltungen, etc.) und deren Dauer durch Aushänge an den Haltestellen inkl. Verweis auf den Standort der Ersatzhaltestelle
 - Veröffentlichung der Umleitung über elektronische Medien (z. B. Internetseite des Verkehrsunternehmens, INSA, Smartphone-App)
 - bei längerfristigen Sperrungen (ab ca. einer Woche) Bereitstellen eines Baustellenfahrplanes für die elektronische Fahrplanauskunft
- reaktive und proaktive Information über kurzfristige Verkehrseinschränkungen über die in Abschnitt 4.5.4 genannten Kanäle innerhalb der Betriebszeiträume
- rechtzeitige und unverzügliche Meldung von Ausfällen, Betriebsstörungen und Unfällen des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Aufgabenträger und den Kunden
- Reaktion auf Kundenbeschwerden innerhalb einer Woche durch das Verkehrsunternehmen
- Auskunftspflicht des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Aufgabenträger hinsichtlich Reklamationen, Beschwerden und den ergriffenen Maßnahmen

4.5.10 Datenbereitstellung

Die Verkehrsunternehmen sind nach § 3a PBefG dazu verpflichtet Mobilitätsdaten im Zusammenhang mit der Personenbeförderung im Linien- und Gelegenheitsverkehr bereitzustellen. Diese Daten sind insbesondere für die Planung, Fahrgastinformation und auch Qualitätskontrolle eine wichtige Basis.

Im Sinne der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung sind dem Aufgabenträger folgende Daten durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen:

- Fahrplan- und Liniennetzdaten
- Tarifdaten
- Fahrgastzählungen, welche durch die automatischen Fahrgastzählsysteme erfasst werden
- Fahrgastzahlen des AnrufbusFlex

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Rahmenkonzeption für den zukünftigen ÖPNV

- Schwerbehindertenerhebungen
- Daten zu Ausfällen, Betriebsstörungen und Unfällen
- Verspätungsdaten bzw. Pünktlichkeitsstatistik
- Anschlussquoten
- Ablehnungsquoten in der flexiblen Flächenbedienung
- Wartezeiten in der flexiblen Flächenbedienung

Für die Datenbereitstellung zum INSA sind von den Verkehrsunternehmen mit der NASA GmbH geeignete Abstimmungen durchzuführen. Von den Verkehrsunternehmen sollen für INSA immer aktuell folgende Daten bereitgestellt werden:

- Fahrplandaten
- Tarifdaten
- Störungsdaten (HAFAS Information Manager)
- Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen)
- Daten zur Barrierefreiheit und Parameter von Haltestellen und Fahrzeugen

5 Maßnahmenpaket

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 3 vorgenommenen Schwachstellenanalyse und auf Grundlage der Rahmenkonzeption in Abschnitt 4 wurden umsetzungsorientiert Einzelmaßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Die Maßnahmen dienen der Erfüllung der Rahmenkonzeption.

Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen und ggf. zu modifizieren. Unterschieden werden die Maßnahmen nach den Kategorien:

- ÖPNV-Leistungsangebot (LA),
- Infrastruktur und Fahrzeuge (IF) sowie
- Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (IM).

Im Folgenden ist der Kern der konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Genauere Beschreibungen der Maßnahmen finden sich in der Maßnahmenliste im Anhang 4.

5.1 ÖPNV-Leistungsangebot (LA)

Das Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum wird im Maßnahmenpaket im Allgemeinen verstärkt integriert und flächendeckend weiterentwickelt. Dazu zählen die Vertaktung von Linien des ÖSPV und SPNV sowie innerhalb des ÖSPV im Sinne eines integralen Taktfahrplans, um die verkehrliche Verknüpfung zu verbessern. Des Weiteren sollen als laufende Aufgabe die Schließung von bestehenden Bedienungs- und Erschließungslücken geprüft werden und eine bedarfsgerechte Verdichtung des Haltestellennetzes erfolgen.

Da im Landkreis Anhalt-Bitterfeld die Tendenz besteht feste Linienfahrten auf die starken Verkehrsachsen zu konzentrieren und die Flächenbedienung durch flexible Verkehre sicherzustellen, ergeben sich Optimierungschancen für den Schülerverkehr. Dieser ist unabhängig von den aktuell bestehenden Nebenlinien entsprechen den Vorgaben der Schülerverkehrssatzung und der jeweils gültigen Schulentwicklungspläne zu überplanen.

5.1.1 Stadtverkehre

Die Verkehre in den Städten Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt sollen wie folgt weiterentwickelt werden:

- **Bitterfeld-Wolfen:** Durchführung bzw. Prüfung einzelner Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsdurchführung, insbesondere Anbindung der Schwimmhalle
- **Köthen (Anhalt):** Prüfung der Ausweitung der werktäglichen Bedienung auf der Verkehrsachse K2 (Friedhof – Landkreisverwaltung) bzw. Linie 490

- **Zerbst/Anhalt:** Prüfung des Einbezugs weiterer Gebiete zur Verbesserung der Erschließung der Kernstadt

5.1.2 Regionalverkehre

Bei der Entwicklung der Verkehre wird die Einführung der PlusBus-Linie 480 mit dem Linienweg Bitterfeld – Zörbig – Köthen (Anhalt) angestrebt. Diese weitgehend die Achsen H4 und H5 (siehe Abschnitt 4.1.1) abdeckende Verbindung schafft eine hochqualitative Verknüpfung zwischen den aufgeführten Städten und schließt eine bisherige Netzlücke im Hauptnetz des ÖSPV zwischen zwei Mittelzentren. In diesem Zusammenhang wird auch die Linie 410 mit dem Linienweg Bitterfeld – Thalheim eingeführt, welche die Anbindung des TechnologiePark Mitteldeutschland übernimmt. Die Linien werden jeweils auf SPNV-Anschlüsse in Bitterfeld und Köthen (Anhalt) abgestimmt. In Zörbig gibt es Richtungsanschlüsse von / zur PlusBus-Linie 350 nach Halle (Saale).

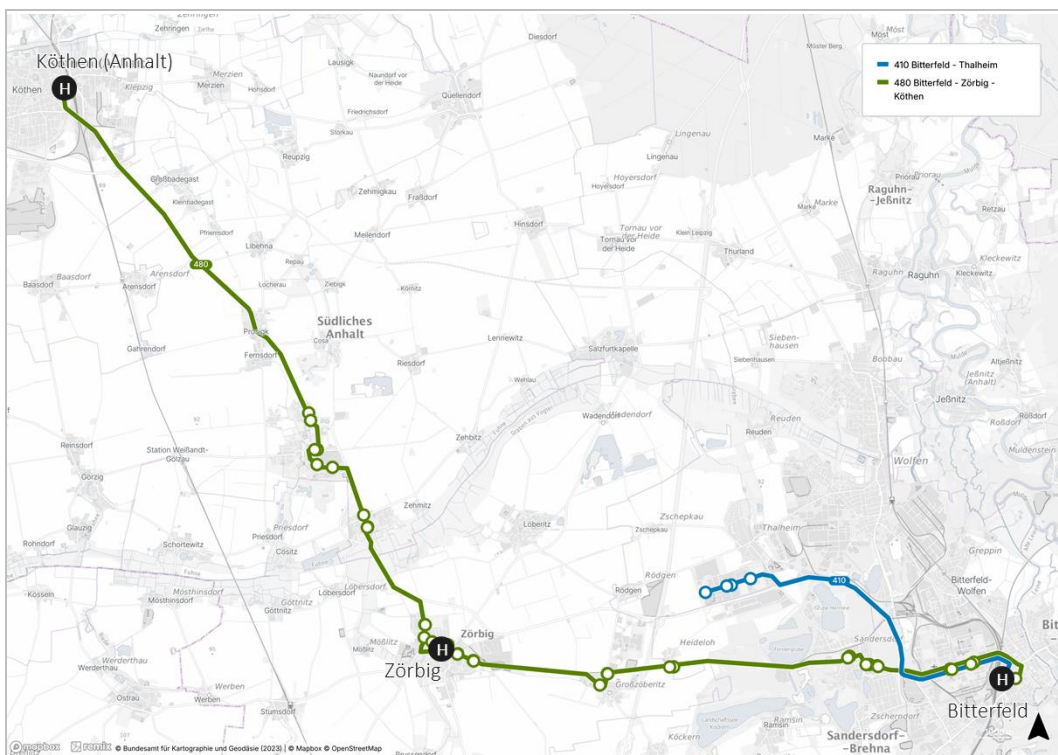


Abbildung 26: Linienführung der Linien 480 und 410 mit Verknüpfungspunkten

Die im südlichen Landkreis angesiedelten größeren Industrie- und Gewerbestandorte sind bedarfsorientiert an den ÖPNV anzubinden. Dafür sind Verkehre zu gestalten, welche die entstehende Nachfrage bei den Mitarbeitenden und Besuchern abdeckt. Für den Freizeit- und Gewerbestandort Brehna ist aus diesem Grund die Einführung der Linie 436 vorgesehen, welche den S-Bahnhof Brehna mit dem Gewerbegebiet Brehna verbindet.

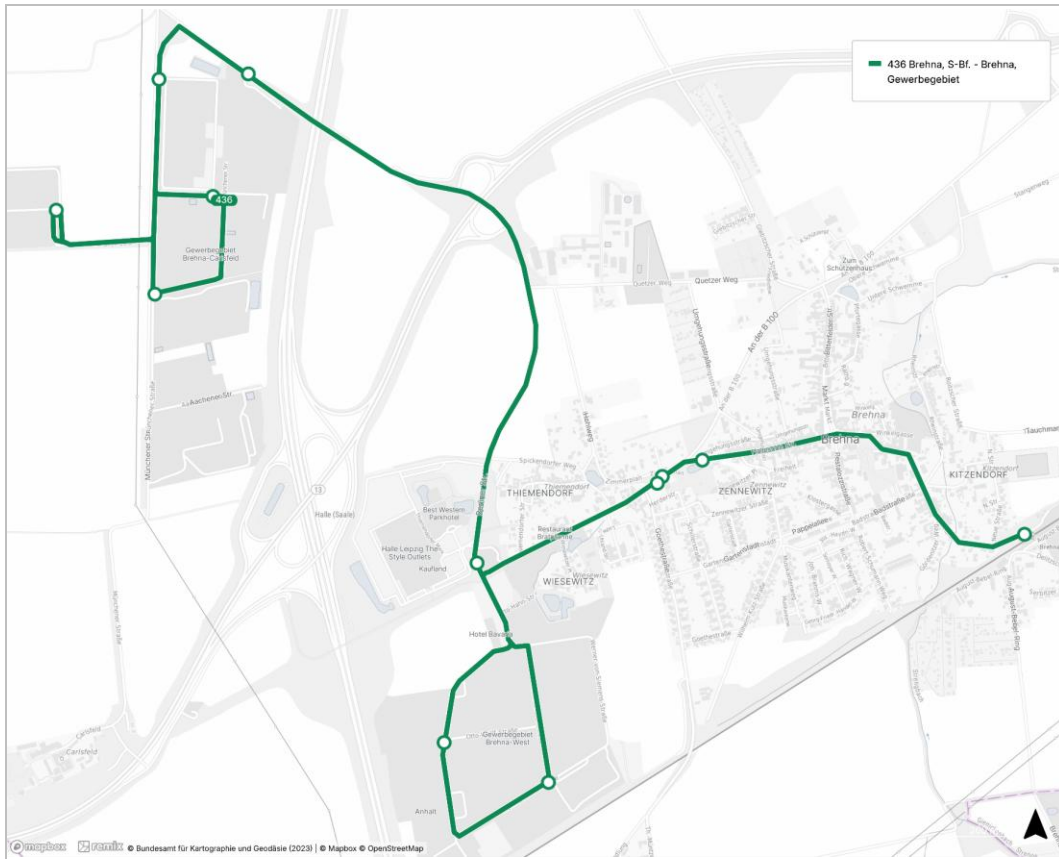


Abbildung 27: Linienführung der Linie 436 in Brehna

Die vielfältigen touristischen Ziele und Freizeitangebote im Landkreis sollen für den ÖPNV nutzbar gemacht werden. Dafür sind separate Tourismus- und Freizeitlinien zu etablieren oder bestehende Verkehrsangebote dahingehend auszubauen. In einem ersten Schritt soll dafür eine Linie im Bereich der Goitzsche Seeregion und der Stadt Bitterfeld eingeführt werden. Denkbar sind entsprechend des technischen Standes auch die Erschließung touristischer Gebiete durch autonome Verkehre (als Pilotprojekte). Zudem sollen bei Großveranstaltungen die Einrichtung von Shuttle-Verkehren bzw. Zubringern geprüft werden.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Maßnahmenpaket

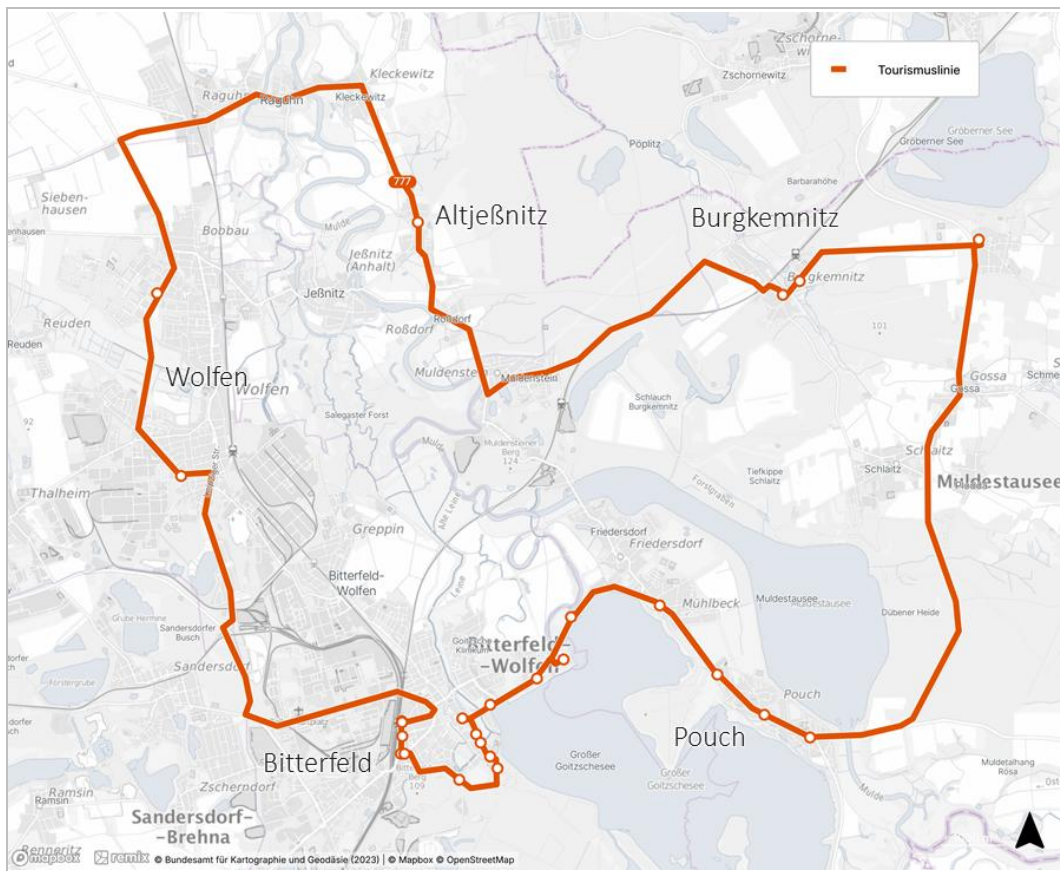


Abbildung 28: Linienführung einer touristischen Linie im Bereich der Goitzsche Seeregion und der Stadt Bitterfeld

Um die vielfältigen verkehrlichen Beziehungen in die angrenzenden Landkreise durch ÖPNV-Angebote zu untersetzen, sind zum einen einzelne Ausweitungen fahrplangebundener Verkehre und zum anderen flexible Flächenbedienungen auf bestimmten Zielen außerhalb des Landkreises Anhalt-Bitterfeld in Form von zusätzlichen Fläche-zu-Punkt-Verkehren zu prüfen.

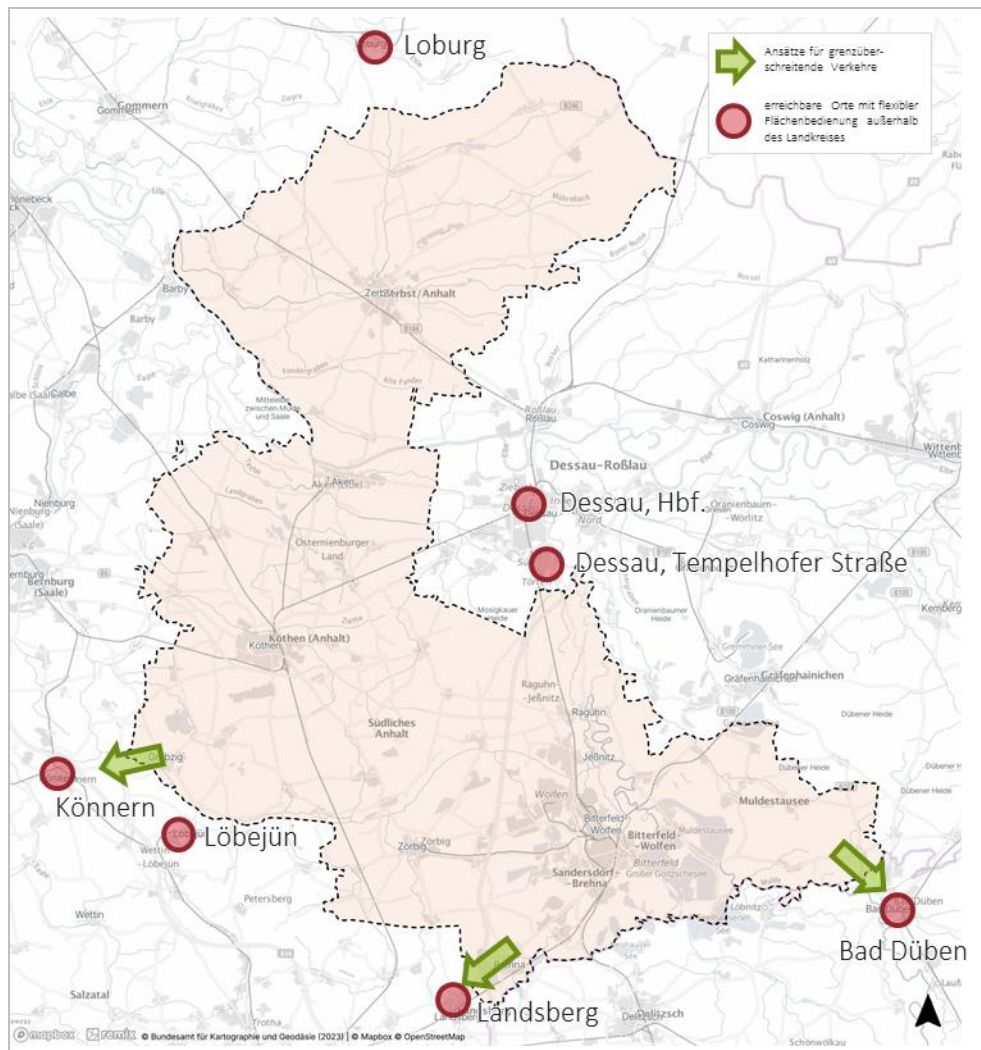


Abbildung 29: Prüfaufträge zum Ausbau Kreisgrenzen überschreitender Verkehre

5.1 Infrastruktur (IF)

Als sogenannte weiche Faktoren wirken auch die Gestaltung der Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge auf die wahrgenommene Attraktivität des ÖPNV. Daher enthält das Maßnahmenpaket eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und Fahrzeuge, u. a.:

Fahrzeuge	Haltestellen
Weiterentwicklung des RBL bzw. ITCS zum Anschluss und Verkehrsmanagement im ÖPNV	Barrierefreier Ausbau

Fahrzeuge	Haltestellen
Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrgastzähl-systemen	Modernisierung von Verknüpfungspunkten (Busbahnhof Köthen (Anhalt) und Bitterfeld)
Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte	Etablierung von Mobilitätsstationen
Auslastungsmanagement	Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen

Tabelle 42: Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Von besonderer Bedeutung wird in den kommenden Jahren ein zielgerichteter barrierefreier Haltestellenausbau nach Vorgabe der Rahmenkonzeption und Priorisierung sein. Hier sind die Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern angewiesen. Durch die Nutzung und Gewährung von Fördermitteln (vgl. ÖPNV-Fördersatzung-Infrastruktur des Landkreises) soll ein bedarfsgerechter Ausbau ermöglicht werden.

Die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten stellt auf der einen Seite eine umweltbezogene Notwendigkeit dar, ist auf der anderen Seite aber auch finanziell, infrastrukturell und betrieblich für die Verkehrsunternehmen mit hohen Hürden verbunden. Mit einer Umsetzungsstudie sollten die Grundlage für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld geschaffen werden bzw. vorhandene Studie weiter konkretisiert und damit das Thema der Dekarbonisierung vorangetrieben werden.

5.2 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (IM)

Der Bereich Information, Marketing und Vertrieb gewährleistet bereits vor der konkreten Fahrt den Zugang zum ÖPNV. Daher ist eine attraktive Informations- und Fahrkartenbeschaffung sowie ein erfolgreiches Marketing wichtig zur Erschließung von Nutzergruppen für den ÖPNV. Weiterhin spielt der Bereich für die Digitalisierung und Vernetzung des ÖPNV in den Hintergrundsystemen eine wichtige Rolle.

Durch die Installation von digitalen Fahrgastinformationssystemen an Verknüpfungspunkten und stark frequentierten Haltestellen können dem Fahrgast schnelle und zuverlässige Informationen zu den nächsten Abfahrten des ÖPNV (wie z. B. Live-Abfahrtszeiten, Informationen über Sonderereignisse bzw. die aktuelle Verkehrslage) zur Verfügung gestellt werden. Damit steigern sie die Attraktivität des ÖPNV, indem sie die Reiseplanung für den Fahrgast vor allem bei Verspätungen erleichtern und Transparenz für den Fahrgast schaffen.

Mit der Maßnahme Etablierung einer integrierten App für alle Verkehrsangebote im Landkreis soll mittelfristig eine App-Lösung zur Verfügung gestellt werden, welche die Möglichkeiten bzw. Informationen der aktuell bestehenden INSA-App und

verkehrsunternehmenseigenen App vereint. Damit können dem Nutzer alle Informationen zur Vorbereitung, Buchung und Durchführung einer Fahrt „aus einer Hand“ bereitgestellt werden, was die Reiseplanung wesentlich vereinfacht. Wesentliche Bestandteile sind neben der Verbindungsplanung im Soll-Fahrplan zwingend die Ausgabe von Echtzeit-Informationen und die Buchbarkeit aller flexiblen Verkehrsangebote.

Mit einer ständigen Weiterentwicklung der Tarifstruktur soll auf aktuelle Gegebenheiten (wie z. B. die Auswirkungen des Deutschlandtickets, verändertes Kundenverhalten) reagiert werden und mit einer Vereinfachung der Tarifstrukturen vor allem der Übergang zwischen ÖSPV und SPNV erleichtert werden.

Zudem soll den ÖPNV-Nutzern ein Liniennetzplan für den Regionalverkehr zur Verfügung gestellt und im Mittelzentrum Zerbst/Anhalt dauerhaft ein Informations- und Vertriebsbüro eingerichtet werden.

5.3 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Die erfolgt unter den Prämissen:

- beste verkehrliche Wirkung
- leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- geringste benötigte Finanzmittel

Zur Bewertung der Nutzen und Kosten wird eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreten Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 43) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, in wie weit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Nutzen	Kosten					
	gering	gering bis mittel	mittel	mittel bis hoch	hoch	sehr hoch
sehr hoch	1	1	1	1,5	2	3
hoch	1	1,5	2	2,5	3	4
mittel bis hoch	1,5	2	2,5	3	3,5	4,5
mittel	2	2,5	3	3,5	4	5
gering bis mittel	2,5	3	3,5	4	4,5	5
gering	3	3,5	4	4,5	5	5

Tabelle 43: Beurteilungsmatrix

Anhand der vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgte Bewertung jeder empfohlenen Maßnahme mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen,
- erkennbaren Abhängigkeiten / Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen,
- planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung und
- erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten.

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Die angegebenen Jahre bilden eine Abwägung aus Machbarkeit und planerisch sinnvoller Einordnung.

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei sofortigen bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2031 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben. Viele Maßnahmen haben zudem einen kontinuierlichen Charakter, sodass sie als laufende Aufgaben zu betrachten sind.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anhang 4 enthalten.

6 Organisation und Genehmigung

6.1 Gesetzliche Grundlagen

Bundesrepublik Deutschland

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bildet den nationalen Rechtsrahmen für den Marktzugang zu Personenbeförderungsleistungen. Das Gesetz wurde grundlegend zum 01. Januar 2013 und zum 01. August 2021 novelliert. Die Novelle zum 01. Januar 2013 wurde durch die innerstaatliche Umsetzung der VO (EG) Nr. 1370/2007 notwendig. Mit der Novelle zum 01. August 2021 wurde unter anderem der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG normiert, wonach die Zuordnung flexibler und bedarfsgesteuerter Verkehre zum Linienverkehr geregelt ist.

Nach § 8 Abs. 4 PBefG gilt der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Das Gesetz normiert, dass Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03. Dezember 2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Der Vorrang des eigenwirtschaftlich zu erbringenden Verkehrs ist auch auf landesrechtlicher Ebene in § 3 Abs. 1 S. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) normiert.

Soweit Aufgabenträger ein (nachrangiges) Vergabeverfahren durchführen wollen, müssen sie in der Vorabbekanntmachung auf einen vorrangigen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr hinweisen (§ 12 Abs. 6 PBef).

Vergabeverfahren (§§ 8a, 8b PBefG) kommen erst in Betracht, wenn es keine vorrangigen eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gibt, und sind auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gerichtet.

Ein öDA liegt immer dann vor, wenn eine zuständige Behörde (Aufgabenträger) dem Verkehrsunternehmen einvernehmlich oder einseitig / hoheitlich vorgibt, Verkehrsleistungen nach bestimmten Vorgaben zu erbringen und dem Unternehmen dafür eine Kompensation gewährt.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Organisation und Genehmigung

Das PBefG regelt grundsätzlich das Verfahren für die Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag, der die Anforderungen des Nahverkehrsplanes nicht erfüllt, kann abgelehnt werden. Ein Genehmigungsantrag ist auch abzulehnen, wenn einzelne Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herausgelöst beantragt werden.

Bei Vorliegen mehrerer Anträge (Genehmigungswettbewerb) hat die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Unternehmens danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsleistung anbietet. Festlegungen des Nahverkehrsplanes sind hierbei zu berücksichtigen. Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers nicht erfüllen, sind zu versagen.

Gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG LSA beschließt und veröffentlicht der Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan unter Beachtung und Abwägung der Belange des Verkehrs, der Schulträger sowie der Verkehrsunternehmen, unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Finanzierbarkeit sowie unter Beachtung der Anforderungen des § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Im Land Sachsen-Anhalt sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG und zugleich zuständige Behörden gemäß Art. 2 lit. b) und c) VO (EG) Nr. 1370/2007. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist Aufgabenträger für das Gebiet des Landkreises gemäß § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA.

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

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

zu beinhalten.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Organisation und Genehmigung

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVG LSA die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich der flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) ist ein Teil des öffentlichen Personennahverkehrs, § 2 Abs. 3 ÖPNVG LSA. Er ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr.

Der Nahverkehrsplan ist als das zentrale Steuerungsinstrument das Bindeglied zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist auch Genehmigungsbehörde für den Linienverkehr gemäß § 11 Abs. 2 PBefG.

Mit den Festlegungen im Nahverkehrsplan übt der Aufgabenträger die ihm übertragenen Aufgaben der Daseinsvorsorge aus, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Die Daseinsvorsorge wird insbesondere durch die Definition des örtlichen, öffentlichen Verkehrsinteresses im Landkreisgebiet ausgeübt.

Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt anlässlich ihrer Genehmigungsentscheidungen den Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3a PBefG). Die Gestaltungswirkung für den ÖPNV im Landkreis entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem nach § 13 Abs. 2, 3d PBefG zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Die Genehmigungsbehörde hat demgemäß den Nahverkehrsplan zu beachten. Der Nahverkehrsplan ist Bestandteil der Abwägung im Genehmigungsverfahren.

Der Aufgabenträger nutzt mit dem Planungsinstrument Nahverkehrsplan die politische Einflussnahme auf die Gestaltung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist daher auch ein Ausdruck der Selbstbindung der Verwaltung.

Europäische Union

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

Seit 2009 gilt die **VO (EG) Nr. 1370/2007** unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten. Die Verordnung regelt Finanzierungs- und Vergabebestimmungen für den gesamten ÖPNV einheitlich in Europa. Zweck der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist es, zu definieren, wie die zuständigen

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Organisation und Genehmigung

Behörden (nach dem deutschen Verständnis die ÖPNV-Aufgabenträger) in den ÖPNV-Markt eingreifen können, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV sichergestellt werden soll, die der Markt von sich aus nicht erbringt. Für diesen Fall bietet die VO (EG) Nr. 1370/2007 verschiedene Möglichkeiten, wie Aufgabenträger Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen und / oder ausschließliche Rechte gewähren kann, wenn diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen.

Ausgleichsleistungen und / oder ausschließliche Rechte dürfen nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 über

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

gewährt werden.

Ausgleichsleistungen werden nach der Maßgabe einer allgemeinen Vorschrift dann gewährt, wenn es sich bei diesen Zahlungen um einen Ausgleich für die Abgeltung von Tarifpflichten (Festsetzung von Höchsttarifen) handelt.

Dies ist regelmäßig der Fall, wenn Verkehrsunternehmen auf Vorgabe des Aufgabenträgers einen niedrigeren Tarif anwenden als den Tarif, den diese zur eigenwirtschaftlichen Durchführung des Verkehrs zur Deckung der Betriebskosten tatsächlich benötigen würden. Auf der Grundlage der allgemeinen Vorschrift wird ein Ausgleich bis zu dem Betrag geleistet, welcher die Differenz zwischen einem fiktiven Referenztarif (betriebskostendeckender Tarif) und dem Höchsttarif (vom Aufgabenträger in der Allgemeinen Vorschrift festgelegter, nicht die Betriebskosten deckender Tarif) darstellt.

Zum Zweck des Ausgleiches setzt der Aufgabenträger Mittel ein, welche dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld vom Land Sachsen-Anhalt gemäß den §§ 8 bis 9 ÖNVG LSA zufließen. Zusätzlich kann der Landkreis Anhalt-Bitterfeld Eigenmittel einsetzen.

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

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

Anwendung findet.

Gewährt der Aufgabenträger über die allgemeine Vorschrift Ausgleichsleistungen gegenüber Verkehrsunternehmen, müssen die in Art. 4 und 6 VO (EG) Nr. 1370/2007 genannten Grundsätze (Prüfung der Überkompensation) beachtet werden.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gilt die „Allgemeine Vorschrift über die Gewährung von Mitteln für den eigenwirtschaftlich ausgestalteten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld“ in Form einer Satzung. Der Aufgabenträger des Landkreises Anhalt-Bitterfeld hat in dieser Satzung Höchsttarife für den Linien- und Linienbedarfsverkehr festgesetzt, Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift, die auf die Differenz zwischen dem Referenztarif und dem Höchsttarif beschränkt sind, sind der Höhe nach nicht im Hinblick auf eine vollständige Kostendeckung garantiert. Der Betreiber trägt das Marktrisiko.

6.2 Vorgaben des Landkreises Anhalt-Bitterfeld

6.2.1 Linienbündelung

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld hat sich nach Maßgabe des § 9 Abs. 2 PBefG entschieden, eine Linienbündelung vorzunehmen. Aufgrund der Größe und der Eigenart des Landkreises und der Verkehrsbeziehungen ist die Festlegung eines Gesamtliniensbündels für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld geboten. Die Linienbündelung in einem Liniensbündel gewährleistet, dass der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlich erbracht werden kann, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen. Zudem ist sichergestellt, dass wirtschaftlich attraktive Linien mit weniger attraktiven Linien verknüpft werden, so dass isolierte Verkehrsleistungen auf ausschließlich wirtschaftlich attraktiven Linien vermieden werden.

6.2.2 Verfahren zur Erteilung der Liniengenehmigungen

Die derzeitige Liniengenehmigung für das Liniensbündel des Landkreises Anhalt-Bitterfeld läuft zum Ablauf des 30. Juni 2027 aus. Folglich ist für den nachfolgenden Zeitraum ein Verfahren zur Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde (Landkreis Anhalt-Bitterfeld) durchzuführen.

Die Verkehrsleistungen sollen im Sinne des § 8 Abs. 4 S. 1, 2 PBefG i. V. m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erstellt werden.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird die Inhalte des dem Verwaltungsrecht folgenden Genehmigungsverfahrens in einer Bekanntmachung veröffentlichen, um sicherzustellen, dass die für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens zur Erteilung einer Genehmigung für den Linienverkehr dem Vergaberecht entnommenen Grundsätze der Transparenz,

Diskriminierungsfreiheit, Wirtschaftlichkeit, Gleichbehandlung und Verhältnismäßigkeit beachtet und eingehalten werden. Mit der Bekanntmachung werden die formellen wie materiellen Genehmigungsvoraussetzungen und die wesentlichen Inhalte der Entscheidungsgrundlagen der Genehmigungsbehörde des Landkreises Anhalt-Bitterfeld veröffentlicht. Diese Bekanntmachung dient der Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens. Sie erweitert die nach § 18 PBefG bekanntzumachenden Inhalte.

Bezogen auf die Verkehrsfläche des gesamten Landkreises Anhalt-Bitterfeld (Bediengebiet) soll ein Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG eingerichtet werden, dessen Genehmigung den vorstehenden Grundsätzen mit Ausnahme der Linienbündelung folgt. Die Inhalte des Linienbedarfsverkehrs sind im nachfolgenden Kapitel 6.2.3 beschrieben.

Sollte kein genehmigungsfähiger Antrag auf Erteilung der gebündelten Liniengenehmigung bzw. den Linienbedarfsverkehr gestellt werden bzw. ist eine ausreichende Verkehrsbedien-ung für eine Gesamtleistung nach § 8a Abs. 2 S. 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Abs. 4 S. 1 möglich, erfolgt die Vergabe der Verkehrsleistungen jeweils im Rahmen eines Vergabeverfahrens auf der Grundlage des § 8a PBefG i. V. m. Art. 3 Abs. 1, Art. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007.

6.2.3 Flexible Verkehrsangebote – Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG

Flexible Verkehrsangebote können bestehende Angebote des ÖSPV ergänzen und verdichten oder ersetzen. Diese Angebote sind bedarfsgesteuert. Die Bedarfssteuerung erfolgt durch den angemeldeten Bedarf von Fahrgästen. Aufgabe flexibler Verkehrsangebote ist die Gewährleistung von öffentlicher Mobilität auch in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie in dünn besiedelten, ländlich geprägten Räumen. Zudem können Fahrgäste zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten des festen Linienverkehrs des ÖSPV befördert werden.

Das flexible Verkehrsangebot im ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG:

„Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“ [3]

Linienbedarfsverkehr ist die Beförderung von Fahrgästen im ÖSPV auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten innerhalb eines

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Organisation und Genehmigung

festgelegten Bediengebietes und festgelegter Bedienzeiten, welche gebündelt erfolgen kann. Die Festlegung bestimmter Haltestellen bzw. Haltepunkte ist nicht erforderlich.

Der Linienbedarfsverkehr ist als Verkehr, welcher über keinen festen Linienweg verfügt und welcher nicht fahrplangebunden ist, ein Verkehrsangebot im Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld. Er ist der Netzebene der flexible Flächenbedienung gemäß der Rahmenkonzeption zuzuordnen (vgl. Kapitel 4.1.1).

Der Linienbedarfsverkehr soll im Landkreis Anhalt-Bitterfeld die folgenden Anforderungen (Standards gemäß § 8 Abs. 3 PBefG) erfüllen:

Kategorie	Anforderung
Allgemeines	Der Linienbedarfsverkehr unterliegt der Betriebspflicht (§ 21 PBefG), der Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) und der Tarifpflicht (§ 39 PBefG), jedoch nicht der Fahrplanpflicht (§ 45 Abs. 2 Ziffer 3 PBefG i. V. m. § 40 PBefG).
Bediengebiet <i>räumliche Definition der Betriebspflicht</i>	Das Bediengebiet für den Linienbedarfsverkehr ist das Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld. Der Linienbedarfsverkehr ist flächendeckend einzurichten. Das Bediengebiet kann zusätzlich definierte Haltepunkte in benachbarten Landkreisen / Städten umfassen, welche ausschließlich zum Ein-/ Ausstieg für Fahrten des Linienbedarfsverkehrs genutzt werden dürfen. Eine Beförderung im Rahmen eines Linienbedarfsverkehrs erfolgt grundsätzlich ab einer zugrunde gelegten Luftstrecke von einem Kilometer.
Bediengebiet <i>zeitliche Definition der Betriebspflicht</i>	Die Betriebszeiten des Linienbedarfsverkehrs sind mindestens: <ul style="list-style-type: none">▪ von Montag bis Samstag von 04:00 bis 23:00 Uhr und▪ an Sonn- und Feiertagen von 04:00 bis 23:00 Uhr sowie▪ am 24.12. und 31.12. von 04:00 bis 23:00 Uhr
Haltepunkte	<ul style="list-style-type: none">▪ Fahrten von Linienbedarfsverkehren dürfen nur zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten stattfinden. Die Ein- und Ausstiegspunkte des Linienbedarfsverkehrs müssen einer Adresse zugeordnet werden können und straßenverkehrsrechtlich in zulässiger Weise erreichbar sein.▪ Die Einrichtung von (beschilderten) Haltestellen ist nicht erforderlich. Die Einrichtung von virtuellen Haltepunkten ist zulässig.
Anmeldung von Fahrtwünschen	<ul style="list-style-type: none">▪ Fahrgäste können bei dem / den Verkehrsunternehmen ihre Fahrtwünsche über eine Mobilitätsplattform (App oder Website) anmelden und die gewünschte Fahrt buchen. Das / die Verkehrsunternehmen ist / sind verpflichtet, Fahrtwünsche entgegenzunehmen, deren Vorlaufzeit 60 Minuten nicht unterschreitet.▪ Das / die Verkehrsunternehmen hat / haben hinsichtlich der Fahrtwünsche im Hinblick auf den Beginn und das Ende der Beförderung, die Dauer der Beförderung, den Beförderungsweg und die gemeinsame

Kategorie	Anforderung
	Beförderung des Fahrgastes / der Fahrgäste mit weiteren Fahrgästen einen Dispositionsspielraum.
Beförderungs-entgelte, Zuschläge- und Beförderungsbedingungen:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Linienbedarfsverkehr kommen die Beförderungsbedingungen und -entgelte des / der Verkehrsunternehmen zur Anwendung. Das / die Verkehrsunternehmen kann / können Beförderungsentgelte und / oder Zuschläge (§ 44 S. 2, 3 PBefG) erheben. Die Beförderungsentgelte und / oder Zuschläge können als Entgelt (gesamt) für die Beförderung im Linienbedarfsverkehr oder als Beförderungsentgelte und / oder Zuschläge pro Streckenabschnitt (z. B. Luftstreckenkilometer) ausgestaltet sein. Die Höhe der Beförderungsentgelte und / oder Zuschläge kann der Höhe nach für bestimmte Beförderungszeiten und / oder Beförderungstrecken variieren. Die Beförderungsentgelte und / oder Zuschläge können für Inhaber von im Landkreis Anhalt-Bitterfeld geltenden ÖPNV-Zeitkarten und Nutzer des Angebotes ohne ÖPNV-Zeitkarten in unterschiedlicher Höhe ausgestaltet werden. ■ Ermäßigungen sind vorzusehen für Personen zwischen dem 6. und 16. Lebens-jahr sowie für Inhaber rabattierter Schülertickets. ■ Das bundesweit geltende Deutschlandticket ist für den Zeitraum seiner Geltung ein im Landkreis Anhalt-Bitterfeld geltendes ÖPNV-Zeitkartenangebot. ■ Der Aufgabenträger legt Beförderungsentgelte und Zuschläge für den Linienbedarfsverkehr (§ 44 S. 2, 3 PBefG) in der Satzung des Landkreises Anhalt-Bitterfeld „Allgemeine Vorschrift über die Gewährung von Mitteln für den eigenwirtschaftlich ausgestalteten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld“ fest.
Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Verkehrserstellung erfolgt im Wesentlichen mit Kraftfahrzeugen. Der Einsatz von Kraftomnibussen ist nicht erforderlich. Die im Linienbedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeuge des / der Verkehrsunternehmen(s) und die Fahrzeuge von diesem / diesen eingesetzter Nachunternehmer sollen unter der spezifischen Bezeichnung des Angebotes als Verkehrsmittel des ÖSPV gekennzeichnet sein. ■ Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit gewährleistet das / die Verkehrsunternehmen, dass Fahrzeuge zur Beförderung von in der Mobilität eingeschränkten Fahrgästen möglich ist.

Kategorie	Anforderung
Kapazitäten und Verfügbarkeitsgarantie	<ul style="list-style-type: none">Im definierten Bedienegebiet ist im Zeitraum von 04:00 bis 23:00 Uhr eine ständige Beförderungskapazität vorzuhalten, die eine Bedienung aller bestätigten Fahrtwünsche sicherstellt. Die Vorhaltung an Fahrzeugen und Personal muss so bemessen sein, dass die Ablehnungsquote von Fahrtanfragen während der Betriebszeit unter 5 % liegt.

Tabelle 44: Anforderungen an den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG

6.3 Aufsicht

Der / die Unternehmer unterliegen hinsichtlich der Erfüllung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. Diese hat die Prüfungskompetenzen gemäß § 54 a PBefG.

7 Finanzierungsgundsätze

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

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

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

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld erhält vom Land Sachsen-Anhalt Mittel zur Finanzierung des Jedermann-Verkehrs und des Ausbildungsverkehrs gemäß §§ 8, 8a und 9 ÖPNVG LSA und stellt zusätzlich eigene Mittel bereit, welche jährlich im Haushalt definiert werden. Die Zuweisungen gemäß § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA verändern sich entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verwendet grundsätzlich mindestens 17,5 % des Zuweisungsbetrags gemäß § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA für Investitionen in die Infrastruktur.

Neben den durch die Verkehrsunternehmen erzielten Fahrgeldeinnahmen stellt die „Allgemeine Vorschrift über die Gewährung von Mitteln für den eigenwirtschaftlich ausgestalteten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld“ für die in dem Linienbündel und für Leistungen im Linienbedarfsverkehr wegen der Festsetzung von Höchsttarifen anlässlich der Leistungserstellung entstandenen finanziellen Nettoeffekt gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 die Rechtsgrundlage für die Gewährung von Ausgleichsleistungen dar.

Literaturverzeichnis

- [1] Landtag Sachsen-Anhalt, *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), Fassung vom 31.07.2012, zuletzt geändert 27.06.2019*, Magdeburg, 2012.
- [2] Rat der Europäische Union, Europäisches Parlament, *Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, 23.10.2007*, Brüssel/Straßburg, 2007.
- [3] Deutscher Bundestag, *Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Fassung vom 08.08.1990, zuletzt geändert 11.04.2024*, Berlin, 1990.
- [4] Vereinte Nationen, *UN-Behindertenrechtskonvention, "Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen und Behinderten"*, 2009.
- [5] Deutscher Bundestag, *Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG), Fassung vom 27.04.2002, zuletzt geändert 23.05.2022*, Berlin, 2002.
- [6] Landtag Sachsen-Anhalt, *Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG LSA), Fassung vom 16.12.2010, zuletzt geändert 06.05.2019*, Magdeburg, 2010.
- [7] Deutscher Bundestag, *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Fassung vom 27.12.1993, zuletzt geändert 25.11.2025*, Berlin, 1993.
- [8] Landtag Sachsen-Anhalt, *Finanzausgleichsgesetz (FAG), Fassung vom 20.03.2024*, Magdeburg, 2024.
- [9] Deutscher Bundestag, *Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)*, Berlin, 2021.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Literaturverzeichnis

- [10] Landtag Sachsen-Anhalt, *Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA), Fassung vom 09.08.2018*, Magdeburg, 2018.
- [11] Ministerium für Infrastruktur und Digitales, *Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt. Erster Entwurf zur Neuaufstellung*, Magdeburg, 2023.
- [12] Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, *Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit den Planinhalten "Raumstruktur, Standortpotenziale, technische Infrastruktur und Freiraumstruktur"*, Köthen (Anhalt), 2019.
- [13] Landkreis Anhalt-Bitterfeld, *Strategiepapier Strukturstärkung in Anhalt-Bitterfeld. Ziele und Maßnahmen zur Gestaltung des Strukturwandels bis 2038*, Köthen (Anhalt), 2021.
- [14] Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, „*ÖPNV-Plan 2020 - 2030. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs*“, Magdeburg, 2019.
- [15] Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, *IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt. Rahmenplan zur Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt*, Magdeburg, 2019.
- [16] Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH, *Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland. Analyse, Bewertung und Empfehlungen verkehrlicher und infrastruktureller Maßnahmen in der Innovationsregion Mitteldeutschland*, Leipzig, 2022.
- [17] Landkreis Wittenberg, *Nahverkehrsplan für den Landkreis Wittenberg 2023-2033*, Lutherstadt Wittenberg, 2023.
- [18] Stadt Dessau-Roßlau, *Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau. Fortschreibung für den Zeitraum von 2016 bis 2026*, Dessau-Roßlau, 2016.
- [19] Landkreis Jerichower Land, *Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2019 - 2029 für den Landkreis Jerichower Land*, Burg, 2018.
- [20] Landkreis Potsdam-Mittelmark, *Fortschreibung Nahverkehrsplan 2025 bis 2029*, Bad Belzig, 2024.
- [21] Salzlandkreis, *Nahverkehrsplan 2020 - 2030 für den Salzlandkreis*, Bernburg (Saale), 2018.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Literaturverzeichnis

- [22] Landkreis Saalekreis und Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH, *Nahverkehrsplan 2023 Landkreis Saalekreis*, Merseburg/Leipzig, 2023.
- [23] Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH, *Nahverkehrsplan 2017 - 2022*, Leipzig, 2017.
- [24] Stadt Leipzig, *Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig. Zweite Fortschreibung*, Leipzig, 2019.
- [25] Landkreis Nordsachsen und Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH, *Landkreis Nordsachsen Nahverkehrsplan 2019-2024*, Torgau/Leipzig, 2019.
- [26] Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, *Haltestellenkataster*, Magdeburg, 2025.
- [27] Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, „Bevölkerung am 31.12. nach Geschlecht in den Gemeinden,“ [Online]. Available: <https://genesis.sachsen-anhalt.de/genesis/online?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1763997016448&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12411-0001&auswahltext=>. [Zugriff am 27.02.2025].
- [28] Statistisches Bundesamt (Destatis), „Kraftfahrzeugbestand: Kreise, Stichag, Kraftfahrzeugarten,“ [Online]. Available: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/46251/table/46251-0020/table-toolbar#filter=JTdCJTlyaGlkZUVtcHR5Q29scyUyMiUzQWZhbHNIJTJDJTlyaGlkZUVtcHR5Um93cyUyMiUzQWZhbHNIJTJDJTlyY2FwdGlvbiUyMiUzQSU1QiU3QiUyMnZhcmlhYmxlSWQIMjllMOEIMjI0NjI1MSUy>. [Zugriff am 27.08.2025].
- [29] Bundesagentur für Arbeit, *Die erweiterten Bezugsgrößen für die Monate Mai 2025 bis April 2026*, Nürnberg, 2025.
- [30] Bundesagentur für Arbeit, *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2024 mit Wohnort / Arbeitsort in der vg. Gemeinde*, Nürnberg, 2024.
- [31] Norddeutsche Landesbank Girozentrale, „Die 100 größten Unternehmen in Sachsen-Anhalt 2024,“ Hannover, 2025.
- [32] Bundesagentur für Arbeit, *Pendler. Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland*, Nürnberg, 2024.
- [33] Landkreis Anhalt-Bitterfeld, *Schulstatistik 2024/2025 Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Köthen (Anhalt)*, 2025.

Nahverkehrsplan 2026-2036 (NVP) für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Literaturverzeichnis

- [34] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Bundesverkehrswegeplan 2030*, Berlin, 2016.
- [35] Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, *8. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt. 2022 - 2040*, Halle (Saale), 2025.
- [36] Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt,“ Magdeburg, 2021.
- [37] ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG,“ 2014.
- [38] Landkreis Anhalt-Bitterfeld, *Satzung über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen an Haltestellen und Wendemöglichkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (ÖPNV-Fördersatzung – Infrastruktur)*, Köthen, 2017.
- [39] Bundesministerium für Digitales und Verkehr, *Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)*, Berlin, 2021.
- [40] Deutsches Institut für Normung e. V., *DIN 18040 "Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen"*, Berlin, 2010.
- [41] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, Köln, 2006.
- [42] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*, Köln, 2011.
- [43] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ)*, Köln, 2013.
- [44] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima)*, Köln, 2022.
- [45] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, *Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge*, Brüssel, 2009.

- [46] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, *Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge*, Brüssel, 2019.
- [47] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, *Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge*, Brüssel, 2024.
- [48] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, *Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren [...]*, Straßburg, 2024.
- [49] Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, *Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV)*, Berlin, 2010, zuletzt geändert 2024.
- [50] Kreistag des Landkreises Anhalt-Bitterfeld, *Allgemeine Vorschrift über die Gewährung von Mitteln für eigenwirtschaftlich ausgestaltete Personenverkehrsdienste im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landkreises Anhalt-Bitterfeld, Fassung vom 11.02.2016, zuletzt geändert 14.12.2023*, Köthen (Anhalt), 2016.