

# Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau

**Fortschreibung für den Zeitraum  
von 2016 bis 2026**



Februar 2016

Auftraggeber:  
**Stadt Dessau-Roßlau**

Postfach 1425  
06813 Dessau-Roßlau

<http://www.dessau.de>



Auftragnehmer:  
**VCDB  
VerkehrsConsult Dresden-  
Berlin GmbH**

Könneritzstraße 31  
01067 Dresden

Tel.: 0351 / 4 82 31 00  
Fax: 0351 / 4 82 31 09

E-Mail: [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)  
Web: <http://www.vcdb.de>

Ansprechpartner:  
**Heike Ikert**  
E-Mail: [h.ikert@vcdb.de](mailto:h.ikert@vcdb.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Ziele .....	2
1.1	Ausgangssituation .....	2
1.2	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans.....	2
1.3	Grundlagen des Nahverkehrsplans .....	3
1.3.1	Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	3
1.3.2	Weitere Planungsgrundlagen.....	3
1.4	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze .....	4
2	Bestandsaufnahme .....	7
2.1	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen .....	7
2.1.1	Räumliche Einordnung .....	7
2.1.2	Gliederung der Gebietskörperschaften .....	7
2.1.3	Bevölkerung .....	7
2.1.4	Erwerbstätige und Arbeitsplätze .....	9
2.1.5	Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen.....	10
2.1.6	Tourismus, Freizeit, Erholung.....	12
2.1.7	Bestehende Planungen .....	12
2.2	Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur.....	13
2.2.1	Schnittstellen zum Fernverkehr .....	13
2.2.2	Schienenpersonennahverkehr .....	13
2.2.3	Stadtverkehr.....	15
2.2.4	Stadt-Umland- und Regionalverkehr .....	19
2.2.5	Taxi- und Mietwagenverkehr .....	20
2.2.6	Bedarfsverkehre.....	20

3	Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung .....	22
3.1	Verkehrsangebot .....	22
3.1.1	Gebietskategorien .....	22
3.1.2	Verkehrszeiten und Bedienungszeitraum .....	24
3.1.3	Erschließungsqualität .....	25
3.1.4	Verbindungsqualität.....	28
3.2	Verknüpfung der Verkehrsträger .....	31
3.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	34
3.3.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte .....	34
3.3.2	Fahrwege und Betriebshof .....	34
3.3.3	Fahrzeuge .....	35
3.4	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb.....	35
3.4.1	Information und Marketing .....	35
3.4.2	Tarif und Vertrieb .....	37
3.5	Organisation .....	39
4	Verkehrsnachfrage im ÖPNV.....	41
4.1	Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV.....	41
4.2	Nachfrageentwicklung bis 2018.....	42
4.2.1	Entwicklung der Strukturdaten und weiterer Einflussgrößen .....	42
4.2.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage .....	45
5	Gestaltungskonzept für den ÖPNV .....	48
5.1	SPNV und Personenfernverkehr.....	48
5.1.1	Verknüpfung zum Schienenpersonenfernverkehr .....	48
5.1.2	Straßenpersonenfernverkehr .....	48
5.1.3	Verknüpfung zum Schienenpersonennahverkehr .....	49
5.1.4	SPNV innerhalb des Stadtgebietes.....	50
5.2	Verkehrskooperationen .....	50
5.3	Maßnahmenkonzept.....	51
5.4	Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr .....	56

## Inhaltsverzeichnis

5.4.1	Straßenbahn .....	56
5.4.2	Stadtbus.....	57
5.4.3	Verknüpfungspunkte .....	58
5.4.4	Mindestbedienungsstandards Stadtverkehr Dessau- Roßlau .....	59
5.5	Kreisübergreifender Regionalverkehr .....	61
5.6	Bedarfsverkehre.....	62
5.7	Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement .....	62
5.7.1	Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte .....	63
5.7.2	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort .	66
5.7.3	Anforderungen an Fahrwege .....	67
5.7.4	Fahrgastinformation .....	68
5.7.5	Tarif und Vertrieb .....	70
5.7.6	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit .....	71
5.7.7	Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal .....	72
5.7.8	Zuverlässigkeit und Anschlussicherung .....	72
5.7.9	Störungs- und Beschwerdemanagement.....	73
5.7.10	Mitwirkung des Verkehrsunternehmens.....	74
5.7.11	Besondere Nutzergruppen.....	74
5.8	Organisation des ÖPNV .....	75
6	Finanzierungskonzept .....	78
6.1	Finanzierungsgrundsätze.....	78
6.2	Investitionsplanung.....	78
6.3	Finanzierung der Leistungserbringung.....	79
6.4	Finanzierung der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn .....	81
	Literaturverzeichnis .....	82

## Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

### Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung Stadt Dessau-Roßlau.....	8
Abbildung 2: Schülerentwicklung (ohne Schulen freier Träger).....	11
Abbildung 3: Entwicklung der Linienleistung Stadtverkehr Dessau-Roßlau .....	19
Abbildung 4: Gebietstypen der Stadt Dessau-Roßlau .....	23
Abbildung 5: Übersicht über die Verkehrszeiten der Stadt Dessau-Roßlau.....	24
Abbildung 6: Bewertung Bedienungshäufigkeiten (HVZ).....	30
Abbildung 7: Tariftabelle der Stadt Dessau-Roßlau .....	37
Abbildung 8: Modal Split in der Stadt Dessau-Roßlau.....	41
Abbildung 9: ÖV-Verkehrsaufkommen in Dessau-Roßlau 2014 .....	42
Abbildung 10: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten .....	43
Abbildung 11: Entwicklung Motorisierungsgrad in Dessau-Roßlau .....	44
Abbildung 12: Entwicklung der prognoserelevanten Strukturgrößen 2014-2026 .....	45
Abbildung 13: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in Dessau-Roßlau bei erhöhtem Modal-Split-Anteil (7,5%) .....	46

## Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen .....	8
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 30.06.2013) 9	
Tabelle 3: Schul- und Schülerzahlen in Dessau-Roßlau (2014/2015).....	10
Tabelle 4: Bahnhöfe und Zugangsstellen in Dessau-Roßlau .....	14
Tabelle 5: Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl im SPNV .....	15
Tabelle 6: Takt und Betriebszeit im Straßenbahnverkehr .....	16
Tabelle 7: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr .....	17
Tabelle 8: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr .....	18
Tabelle 9: Regionalverkehrslinien von/ nach Dessau-Roßlau .....	20
Tabelle 10: Haltestelleneinzugsbereiche Planungsgebiet .....	26
Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit (räumlich) Stadt Dessau-Roßlau .....	26
Tabelle 12: Definition Relationskategorien .....	28
Tabelle 13: Zielwerte relationsbezogener Verbindungen .....	29
Tabelle 14: Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet .....	33
Tabelle 15: Fahrzeugbestand .....	35
Tabelle 16: Liniengenehmigungen.....	40
Tabelle 17: Nachfragewirkung der Einflussgrößen.....	47
Tabelle 18: Übersicht Maßnahmen .....	55
Tabelle 19: Mindestbedienstandards .....	60
Tabelle 20: Empfohlene Haltestellenausstattung .....	65
Tabelle 21: Geplantes Linienbündel .....	77
Tabelle 22: Investitionsvorhaben im Zeitraum 2016 bis 2026 .....	79
Tabelle 23: Finanzmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers.....	80

## Abkürzungsverzeichnis

ABW	...	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg
Bhf	...	Bahnhof
BO-Strab	...	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BO-Kraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	...	Deutsche Bahn
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
EEV	...	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (Europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw)
DVG	...	Dessauer Verkehrs GmbH
DVE	...	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft
DWE	...	Dessau-Wörlitzer Eisenbahn
EW	...	Einwohner
FP	...	Fahrtenpaar
Fzg.	...	Fahrzeug
GVFG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	...	Hauptbahnhof
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
INSA	...	Informationssystem Sachsen-Anhalt
INSEK	...	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITF	...	Integraler Taktfahrplan
KBS	...	Kursbuchstrecke
Kfz	...	Kraftfahrzeug
LEP	...	Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt
LSA	...	Lichtsignalanlage
MDV	...	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

## Abkürzungsverzeichnis

MID	...	Mobilität in Städten
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NASA	...	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt
NaVZ	...	Nachtverkehrszeit
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Nebenverkehrszeit
öDA	...	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	...	Straßengebundener ÖPNV
ÖV	...	Öffentlicher Verkehr
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
RVB	...	Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH
RV	...	Regionalverkehr
SGB	...	Sozialgesetzbuch
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
SrV	...	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StPNV	...	Straßenpersonennahverkehr
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
ÖPNVG LSA	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VDE	...	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VDV	...	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	...	Verkehrsentwicklungsplan
VO	...	Verordnung

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Einwohnerentwicklung 2016 – 2026 nach Stadtteilen
- Anlage 2.1: Berufspendler zwischen Dessau-Roßlau und den Landkreisen und Städten in Sachsen-Anhalt
- Anlage 2.2: Gewerbestandorte und strukturbestimmende Unternehmen (> 200 Arbeitskräfte)
- Anlage 3: Übersichtsplan Schulstandorte
- Anlage 4: Liniennetz Stadt Dessau-Roßlau
- Anlage 5: Bewertung Bedienzeitraum Werktag
- Anlage 6: Darstellung Haltestelleneinzugsbereiche mit zeitlicher Erschließung (Beispiel Werktag HVZ, Samstag NVZ)
- Anlage 7: Bewertung Erschließungsqualität Werktag
- Anlage 8: Bewertung Verbindungsqualität Werktag (Beispiel NVZ)
- Anlage 9: Bewertung Erreichbarkeit Dessau Hauptbahnhof (HVZ, NVZ, SVZ)
- Anlage 10: Haltestellenübersicht mit Darstellung der Ausbaubedarfe
- Anlage 11: Übersicht Linienkonzessionen ÖPNV
- Anlage 12: Grafische Darstellung Maßnahmen 1 bis 7
- Anlage 13.1: Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr Dessau-Roßlau
- Anlage 13.2: Linienführung Stadtverkehr Innenstadt
- Anlage 14: Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge
- Anlage 15: Investitionsplan für den Zeitraum 2016 bis 2026

# 1 Grundlagen und Ziele

## 1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) sind die Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde 2008 vom Stadtrat der Stadt Dessau-Roßlau beschlossen und ist bis Ende 2015 gültig.

Die aktuellen Entwicklungen erfordern eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum von 2016 bis 2026. Die Stadt Dessau-Roßlau ist hierfür als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet sowie für den SPNV auf der Strecke Dessau – Wörlitz in der Verantwortung.

Die Festsetzungen des Nahverkehrsplans sind auf die Stadtentwicklung (Stadtumbau, demografischer Wandel, Stadtentwicklungskonzept, Schulentwicklungsplan) sowie die Vorgaben des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan, ÖPNV-Gesetz) abzustimmen.

Des Weiteren dient die Fortschreibung dazu, den Nahverkehrsplan an die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen.

## 1.2 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze (Abschnitt 1.3.1 dieses Dokumentes) den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau bis 2026. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Der im Nahverkehrsplan definierte Rahmen übt eine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit aus. Zum einen bindet der Nahverkehrsplan den Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau selbst; zum anderen muss die Genehmigungsbehörde bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an die Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan beachten.

Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans ist von hoher Bedeutung:

- ▶ für die Fahrgäste, weil Umfang und Qualität der Leistung im ÖPNV unabhängig vom Verkehrsunternehmen sichergestellt werden,
- ▶ für die Verkehrsunternehmen bezüglich der Planungssicherheit sowie
- ▶ für die Stadt Dessau-Roßlau selbst als verlässliche Grundlage der Haushaltsplanung.

### 1.3 Grundlagen des Nahverkehrsplans

#### 1.3.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau setzt den verbindlichen Rahmen für die Gestaltung des ÖPNV bis 2026. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Stadt Dessau-Roßlau wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf Europa-, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen und politischen Beschlüsse für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind:

- ▶ Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [1]
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) [2]
- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- ▶ Beschluss der Stadt Dessau-Roßlau zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2016 bis 2026
- ▶ die UN-Behindertenrechtskonvention [4]
- ▶ Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt (BGG LSA) [5]
- ▶ das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [6]
- ▶ das Finanzausgleichsgesetz (FAG) [7]

#### 1.3.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale Planungen sowie lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan sind:

- ▶ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) [8]

- ▶ Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg 2005 [9]
- ▶ Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt [10]
- ▶ Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau – 3. Fortschreibung 2004, Teil Straßennetz und Verkehrsberuhigung [11]
- ▶ Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Roßlau (Elbe) Mai 2005 [12]
- ▶ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau 2025 [13]
- ▶ lokale Planungen, wie z. B. Planungen zur Neugestaltung der Kavalleriestraße und Errichtung einer Zentralhaltestelle [14], Planungen zur ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofplatz Dessau [15] und zur Ostrandstraße und 2. Muldebrücke [16] etc.

### 1.4 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze

Die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze des Aufgabenträgers Stadt Dessau-Roßlau sind bereits im Nahverkehrsplan 2008 - 2015 für das Stadtgebiet Dessau-Roßlau definiert und dargelegt worden [17]. Die Zielstellungen der weiteren Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers werden in der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2004 für die Stadt Dessau [18], im Verkehrsentwicklungsplan 2005 für die Stadt Roßlau (Elbe) [19] sowie im Regionalen Entwicklungsplan Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg beschrieben.

Nachfolgend werden auf der Grundlage dieser Dokumente und den aktuellen Entwicklungen die Grundsätze und Ziele für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgeleitet.

Der Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage zur Gewährleistung der Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Dabei gilt es bei tendenziell sinkenden verfügbaren Mitteln vor allem, das Kostendefizit im ÖPNV zu begrenzen bzw. zu senken.

Die Stadt Dessau-Roßlau als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr lässt sich bei dessen Gestaltung von folgenden Grundsätzen leiten:

- ▶ **Daseinsvorsorge:** Jedem Bürger soll unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein Mindestangebot an Mobilitätsmöglichkeiten mit dem ÖPNV zur Verfügung stehen.
- ▶ **Schülerbeförderung:** Schüler und Auszubildende sollen ihre Ausbildungsstätte günstig und sicher erreichen können.
- ▶ **Freie Verkehrsmittelwahl:** Für immer mehr Fahrtenanlässe soll eine brauchbare Alternative zum privaten Pkw verfügbar sein. Die Angebote des Straßenpersonennahverkehrs sind deshalb untereinander sowie mit dem Eisenbahnverkehr und dem Individualverkehr als Zubringer bestmöglich zu verknüpfen und entsprechende Verkehrsko-

## Grundlagen und Ziele

operationen zu realisieren. Über das Angebot ist umfassend zu informieren und seine Qualität schrittweise zu verbessern.

- ▶ **Erfolgsorientierung:** Eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV ist anzustreben. Bisherige Nutzer des ÖPNV sollen gehalten und neue Angebote auf Erfolg versprechende Kundenpotenziale ausgerichtet werden.
- ▶ **Umweltschutz und Ressourcenschonung:** Eine effektive Verkehrsdurchführung und die Vermeidung von Pkw-Fahrten sparen Ressourcen und vermindern die Belastung durch Lärm, Unfälle, Abgase und hohen Flächenbedarf insbesondere in den verdichteten Räumen.

Die Umsetzung dieser Grundsätze wird durch die in diesem Nahverkehrsplan maßnahmenkonkret benannten Ziele gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden Nahverkehrsplans beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2016 bis 2026.

Folgende konkret auf die Stadt Dessau-Roßlau bezogene verkehrspolitische Zielstellungen sind für den Nahverkehrsplan relevant:

- ▶ Auf der Grundlage eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Dessau-Roßlau soll langfristig das Verhältnis zwischen Umweltverbund und MIV im Binnenverkehr auf 2:1 verändert werden. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split soll mittelfristig stabilisiert und langfristig auf etwa 10% erhöht werden.
- ▶ Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel zu einem integrierten und einheitlichen ÖPNV-Gesamtsystem ist weiter zu gestalten. Hierzu sollen Zugangsbarrieren weiter abgebaut werden und die Attraktivität durch eine steigende Vernetzung (Tarif, Fahrplan, Information) erhöht werden.
- ▶ Der Straßenbahnverkehr und die Busachse Dessau-Roßlau bilden die Basis des Dessau-Roßlauer ÖPNV-Systems.
- ▶ Das einheitliche Tarifsystem in der Stadt Dessau-Roßlau wird unter Wahrung der sozialen Verträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, überschaubarer Struktur und Schaffung von Nutzungsanreizen fortgeführt.
- ▶ Die ÖPNV-Netzstruktur wird als wichtiges Kriterium bei Standortentscheidungen großer Verkehrserzeuger angemessen berücksichtigt.
- ▶ Zur Sicherung eines kostengünstigen und bedarfsgerechten ÖPNV sind in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage alternative Bedienformen wie z. B. Bedarfs- und Anrufbus fortzuführen.
- ▶ Für eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrserschließung werden die Verkehrsarten ÖPNV und Radverkehr durch Bike + Ride und Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln abgestimmt und ergänzt.

### Grundlagen und Ziele

- ▶ Die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung und –begrenzung in den Kernstadtgebieten wird konsequent durchgesetzt.
- ▶ Die Sicherung der Barrierefreiheit erfolgt durch Ausrichtung des ÖPNV an dem wachsenden Personenkreis mit Mobilitätseinschränkungen.
- ▶ Die regionale Verkehrs- und Tarifkooperation in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg wird fortgeführt.
- ▶ Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Sachsen-Anhalt zum Betrieb der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn im Sinne einer umweltverträglichen touristischen Erschließung des Dessau-Wörlitzer Gartenreichs wird fortgeführt.
- ▶ Im Rahmen der Finanzierbarkeit sollen insbesondere bei Neuinvestitionen im ÖPNV (Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeuge) höchste Umweltstandards gesichert werden.
- ▶ Im Nahverkehrsplan für die Stadt Dessau-Roßlau werden die anzustrebenden Qualitätsstandards für die Ausstattung und Durchführung des ÖPNV benannt und als Grundlage für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen beschrieben. Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für Vereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

## 2 Bestandsaufnahme

### 2.1 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Räumliche Einordnung

Die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau ist, gemessen an der Zahl der Einwohner, die drittgrößte Stadt des Landes Sachsen-Anhalt (nach Halle (Saale) und Magdeburg) und im Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt [10] als Oberzentrum definiert, in dem die hochwertigen Funktionen der Daseinsvorsorge mit landesweiter Bedeutung konzentriert und zukunftsfähig weiterentwickelt werden sollen.

Als Oberzentrum stellt Dessau-Roßlau in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg einen Schwerpunkt mit großräumiger Bedeutung dar. Es versorgt die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfes und wird u. a. als Verknüpfungspunkt zwischen großräumigen und regionalen Verkehrssystemen charakterisiert. [10]

Zu den umliegenden Orten Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Wittenberg besteht eine Vielzahl wirtschaftlicher und verkehrlicher Verflechtungen.

#### 2.1.2 Gliederung der Gebietskörperschaften

Die Stadt Dessau-Roßlau besteht aus den Stadtteilen Dessau und Roßlau und ist in 25 Stadtbezirke gegliedert.

Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen auf Basis der Stadtbezirke.

#### 2.1.3 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Stadt Dessau-Roßlau zum 31.12.2014 wird von der Stadt Dessau-Roßlau, Kommunale Statistikstelle [20] mit 83.359 angegeben. Bei einer Gesamtfläche von 245 km<sup>2</sup> ergibt dies eine Einwohnerdichte von ca. 340 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

#### Prognose

Für die Stadt Dessau-Roßlau wird im Folgenden die aktuelle städtische Prognose zur Betrachtung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung herangezogen [21]. Für das Jahr 2026 wird somit eine Einwohnerzahl von

70.369 prognostiziert. Dies entspricht einer Abnahme von 15,6% bis 2026 bzw. von 12,9% im Gültigkeitszeitraum des NVP zwischen 2016 und 2026 (vgl. Abbildung 1).

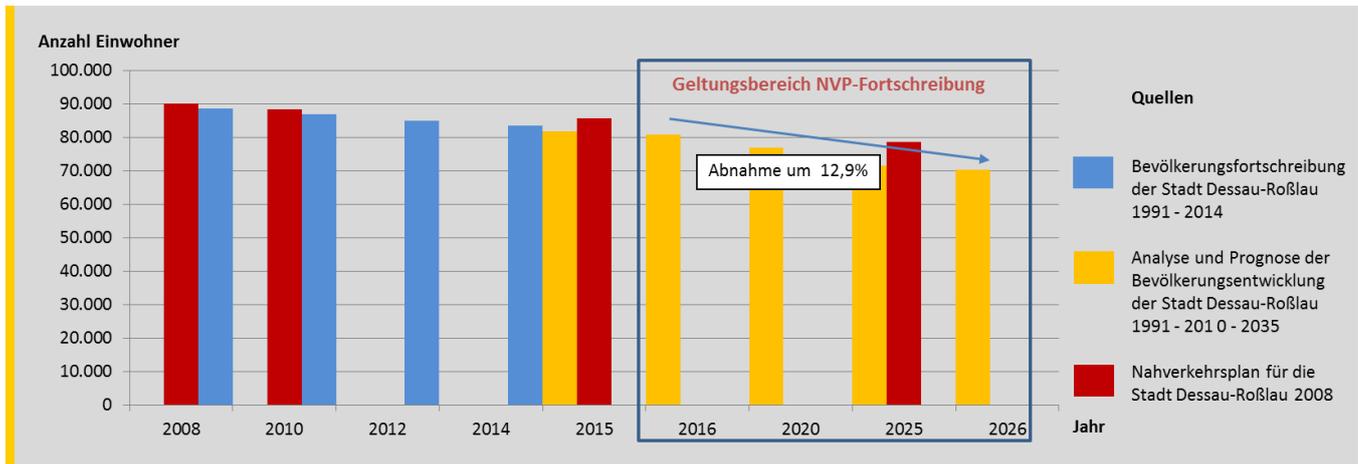


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung Stadt Dessau-Roßlau

Der Einwohnerrückgang ist in allen Stadtteilen zu verzeichnen, wobei die größten Rückgänge in den Stadtteilen Innerstädtischer Bereich Mitte (-1.650 Einwohner bzw. -20%), Roßlau (-1.250 Einwohner bzw. -12%), Süd (-990 Einwohner bzw. -17%) sowie Ziebigk (-880 Einwohner bzw. -17%) auftreten.

In der Anlage 1 ist die Einwohnerentwicklung im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans stadtteilbezogen dargestellt.

Gemäß der städtischen Prognose [21] setzt sich die rückläufige Entwicklung insbesondere bei Kindern und Einwohnern im erwerbsfähigen Alter fort. Der Anteil der älteren Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung steigt von ca. 30% auf 37%. Damit einhergehend ist ein Zuwachs des Anteils der Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen zu erwarten.

Altersgruppe	2014	2030	Entwicklung	
			absolut	relativ
0 - unter 15	8.487	6.697	-1.790	-21,1%
15 - unter 65	50.259	34.812	-15.447	-30,7%
65 und älter	24.613	24.352	-261	-1,1%
<b>Gesamt</b>	<b>83.359</b>	<b>65.861</b>	<b>-17.498</b>	<b>-21,0%</b>

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

### 2.1.4 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Das Statistische Landesamt Sachsen-Anhalt weist für das Jahr 2012 folgende Kennwerte der Stadt Dessau-Roßlau aus [22]:

- ▶ Erwerbstätige<sup>1</sup> am Arbeitsort: 44.000
- ▶ Arbeitnehmer am Arbeitsort: 40.300
- ▶ Selbständige und mithelfende Familienangehörige am Arbeitsort: 3.700

Für das Jahr 2013 wurden folgende Angaben zu sozialversicherungspflichtig (SV-pflichtig) Beschäftigten<sup>2</sup> veröffentlicht [23]:

	Dessau-Roßlau
SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	33.627
SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort	29.669
Einpendler	13.493
Auspendler	9.535
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)	3.992

**Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 30.06.2013)**

Als Oberzentrum stellt Dessau-Roßlau in der Region einen vergleichsweise attraktiven Arbeitsplatzstandort dar. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler) wider. Gemäß der Pendlerstatistik des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt beträgt dieser Saldo per 30.06.2013 für Dessau-Roßlau ca. 4.000 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [24], es überwiegen somit die Einpendler. Die größten Pendlerbeziehungen sind von/ nach Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg zu verzeichnen. Aus dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld pendeln täglich über 5.300 und aus dem Landkreis Wittenberg ca. 4.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Dessau-Roßlau ein.

Eine grafische Darstellung der Berufspendler zwischen Dessau-Roßlau und den Landkreisen und Städten in Sachsen-Anhalt ist in Anlage 2.1 enthalten.

<sup>1</sup> Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

<sup>2</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge der Arbeitnehmer.

Das produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft besitzen mit einem Anteil von insgesamt ca. 24% in der Stadt Dessau-Roßlau eine untergeordnete Bedeutung. Mit einem Anteil von 76% der Arbeitsplätze (Beschäftigte am Arbeitsort) ist der Dienstleistungssektor der dominierende Wirtschaftszweig in Dessau-Roßlau (Stand 2012) [25]. Ein Großteil dieser Arbeitsplätze befindet sich im Stadtzentrum.

Die wichtigsten Arbeitgeber der Stadt Dessau-Roßlau sind [26]:

- ▶ Stadtverwaltung (ca. 1.850 Arbeitsplätze)
- ▶ Sitel GmbH (ca. 1.200 Arbeitsplätze)
- ▶ Städtisches Klinikum Dessau (ca. 1.500 Arbeitsplätze)
- ▶ DB Fahrzeuginstandhaltungs GmbH Werk Dessau (ca. 1.300 Arbeitsplätze)
- ▶ Umweltbundesamt, Standort Dessau-Roßlau (ca. 900 Arbeitsplätze)
- ▶ Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Nebenstelle Dessau-Roßlau (ca. 600 Arbeitsplätze)
- ▶ IDT Biologika GmbH (ca. 1.100 Arbeitsplätze)
- ▶ ONCOTEC Pharma Produktion GmbH (ca. 200 Arbeitsplätze).

In der Anlage 2.2 ist eine grafische Übersicht der Gewerbestandorte und der strukturbestimmenden Unternehmen (> 200 Arbeitskräfte) enthalten.

### 2.1.5 Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen

Im Schuljahr 2014/2015 werden in Dessau-Roßlau ca. 9.100 Schüler an 28 Schulen unterrichtet. [27]

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen <sup>3</sup>	14	2.270
Sekundarschulen <sup>3</sup>	6	1.511
Gymnasien <sup>3</sup>	3	2.227
Berufsbildende Schulen	2	2.745
Förderschulen	3	329
<b>Summe</b>	<b>28</b>	<b>9.082</b>

Tabelle 3: Schul- und Schülerzahlen in Dessau-Roßlau (2014/2015)

<sup>3</sup> davon eine Schule in freier Trägerschaft

## Bestandsaufnahme

In der mittel- und langfristigen Schulentwicklungsplanung wird bis zum Schuljahr 2025/2026 im Grundschulbereich eine Abnahme der Schülerzahlen um ca. 12 % erwartet. An den Gymnasien bzw. berufsbildenden Schulen ist hingegen eine steigende Tendenz um ca. 9% bei den Sekundarschulen, 12% bei den Gymnasien und 5% bei den Berufsschulen zu verzeichnen.

Der Schülerverkehr ist vollständig in den Linienverkehr integriert.

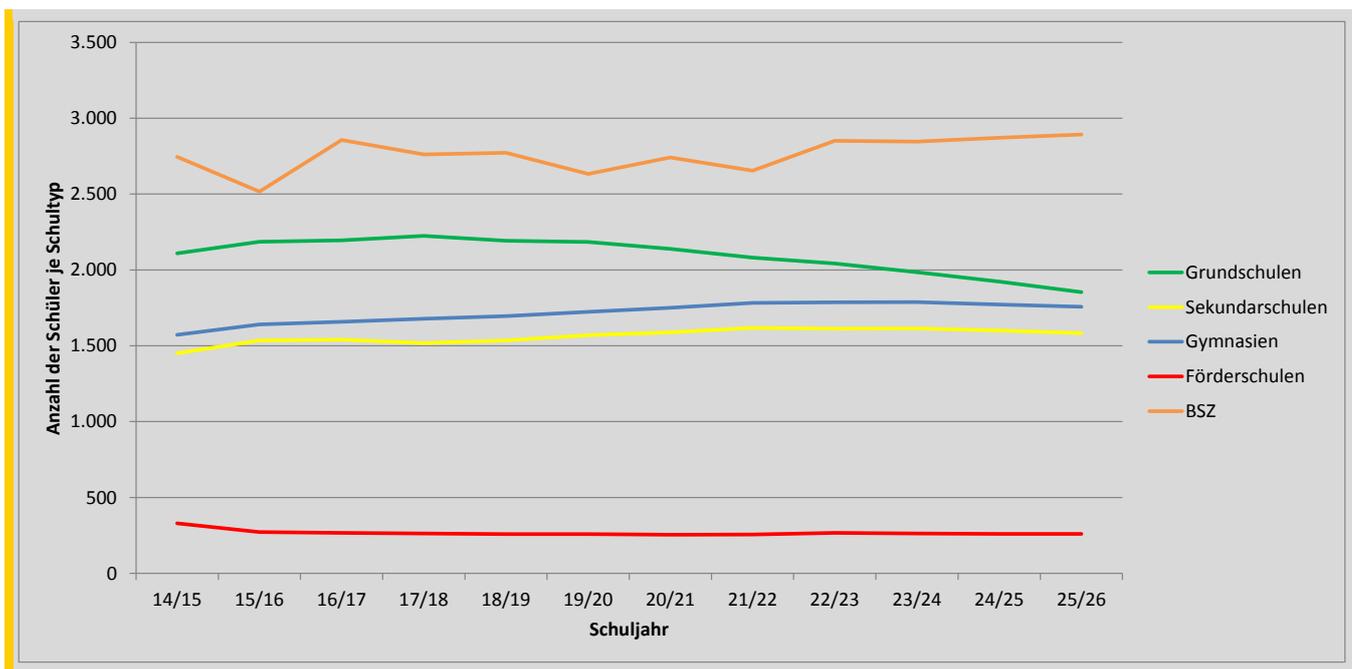


Abbildung 2: Schülerentwicklung (ohne Schulen freier Träger)

Durch die Konzentration der Beschulung auf zentrale und effizient betreibbare Schulanlagen sowie Änderungen der Schulbezirke für die Grund- und Sekundarschulen gelten die Schulstandorte bis zum Schuljahr 2018/2019 als gesichert [27]. Langfristig ist hingegen mit einer Bedarfsanpassung zu rechnen.

Die wichtigste weiterführende Bildungseinrichtung, mit Bedeutung über die Stadtgrenzen hinaus, ist die Hochschule Anhalt am Standort Dessau-Roßlau mit ca. 1.500 Studierenden (Stand Wintersemester 2012/2013). Es wird angestrebt, diese Größenordnung im Planungszeitraum zu sichern.

Eine grafische Darstellung der Schulstandorte ist in der Anlage 3 enthalten.

### 2.1.6 Tourismus, Freizeit, Erholung

In der Region Dessau-Roßlau befinden sich mit den Bauhausbauten, dem Dessau-Wörlitzer Gartenreich und den Luthergedenkstätten Wittenberg drei UNESCO-Welterbestätten von internationalem Rang. Der Landschaftsraum an den Flüssen Elbe und Mulde wurde von der UNESCO als Biosphärenreservat Mittelelbe ebenfalls unter Schutz gestellt. Das touristische Potenzial erstreckt sich auf das In- und Ausland.

Die Welterbestätten sind in mehreren Stadtgebieten angesiedelt. Als Schwerpunkte sind Ziebigk, Siedlung, Dessau-Süd, Waldersee und Mogsigkau zu nennen. Das Dessau-Wörlitzer Gartenreich erstreckt sich auch auf die Stadt Oranienbaum—Wörlitz.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist außerdem ein wichtiger Ausgangspunkt innerhalb des touristischen Fernradnetzes. Sie liegt an insgesamt drei D-Netz-Routen und den Themenradrouten Elberadweg, Europaradweg R1, Gartenreichtour Fürst Franz, Mulderadweg, Flämingradweg, Oranieroute sowie an der geplanten „Radroute Deutsche Einheit“. Der innerstädtische Radweg Bauhaustour verbindet alle Bauhausbauten.

In Dessau-Roßlau finden regelmäßig international bedeutsame Veranstaltungen statt. Zu nennen sind hier die Veranstaltungen des Anhaltischen Theaters und ein breites Spektrum von Sportveranstaltungen (z.B. Leichtathletik-Meeting). Das Besucherpotenzial geht über die Region hinaus.

### 2.1.7 Bestehende Planungen

#### Übergeordnete Planungen im Schienenpersonenverkehr

Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Leipzig/ Halle – Erfurt im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.2 (VDE 8.2) im Dezember 2015 (Jahresfahrplan 2016) verbessert sich die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an den Schienenpersonenfernverkehr über den SPNV-Zubringer zum Bahnhof Wittenberg für Verbindungen in/aus Richtung Berlin. In Richtung Süddeutschland werden sich die Reisezeiten mit dem Schienenpersonenfernverkehr ab Ende 2017 verkürzen. Die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an den SPNV erfolgt über die Bahnhöfe Bitterfeld, Halle und Leipzig.

Des Weiteren erfolgt mit der Umsetzung des Integralen Taktfahrplanes ab Dezember 2015 die Ausbildung des Dessauer Hauptbahnhofes zum „Nullknoten“. Im SPNV ergeben sich durch die Inbetriebnahme der zweiten Betriebsstufe des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ab 2015 ebenfalls Verbesserungen durch stündliches Verkehren der S-Bahn-Linie 2 von Dessau-Roßlau über Bitterfeld bis in den Leipziger City-Tunnel. [28]

### Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur in Dessau-Roßlau

Im Jahr 2014 begann der Ersatzneubau der Muldebrücke im Zuge der B 185. Die Verkehrsfreigabe ist für 2016 geplant.

Ab 2017 ist die Umsetzung der Neugestaltung der Kavallerstraße zwischen Askanischer Straße und Friedrichstraße geplant. Das Bauvorhaben umfasst neben verkehrsberuhigenden Maßnahmen die Errichtung einer Zentralhaltstelle, die Bündelung des ÖPNV und eine Verbesserung der Aufenthaltsfunktion.

Die Neugestaltung des Busbahnhofes und des Bahnhofsvorplatzes ist ab 2017 geplant. Das Ziel der Baumaßnahme besteht in der Optimierung der Verkehrsabläufe und der Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit durch die Umsetzung aktueller Standards sowie die Aufwertung der Platzgestaltung.

## 2.2 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2014/2015 für den SPNV und den ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau.

### 2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Stadt Dessau-Roßlau ist nicht direkt an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Relevante Übergangsstellen zur Bahn sind:

- ▶ Bitterfeld, Köthen (Anhalt) und Lutherstadt Wittenberg in Richtung Leipzig, Halle (Saale), Magdeburg und Berlin und
- ▶ Leipzig, Magdeburg und Berlin in alle Richtungen.

Mit dem SPNV sind diese jeweils von Dessau-Roßlau aus zu erreichen.

Für eine Verknüpfung zum Busfernverkehr ist eine Fernbushaltestelle in Bahnhofsnähe vorhanden.

Der lagebezogen relevante Flughafen für die Stadt Dessau-Roßlau ist Leipzig/ Halle.

### 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

#### Netzstruktur

Das Bahnnetz besteht gemäß Fahrplan 2014/2015 aus zehn SPNV-Linien auf sechs Kursbuchstrecken. Auf den Strecken nach Berlin, Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg, Leipzig, Halle und Köthen (Anhalt) verkehrt die Deutsche Bahn AG.

Aufgabenträger für die Eisenbahnstrecke Dessau-Wörlitz (DWE) ist die Stadt Dessau-Roßlau. Der Betrieb der Eisenbahninfrastrukturanlagen

## Bestandsaufnahme

und die Erbringung der Verkehrsleistungen erfolgt durch die Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft (DVE). Der SPNV auf dieser Strecke dient vorwiegend der touristischen Erschließung und wird saisonal angeboten.

In der Stadt Dessau-Roßlau werden sieben Bahnhöfe und Zugangsstellen bedient:

Bahnhof	KBS	KBS	KBS	KBS	KBS	KBS	Zugangsstelle abseits vom Siedlungsschwerpunkt
Dessau Hbf	207	216	250	254	334	DWE	
Dessau-Süd			250				
Dessau-Alten					334		x
Dessau-Mosigkau					334		x
Dessau-Waldersee						DWE	x
Dessau-Adria						DWE	x
Roßlau (Elbe)	207	216		254			
Rodleben				254			x
Meinsdorf		216					x

Tabelle 4: Bahnhöfe und Zugangsstellen in Dessau-Roßlau

### Fahrtenangebot

Auf den Kursbuchstrecken 207, 216, 250, 254 und 334 wird ein Stundentakt realisiert. An Wochenenden wird die Fahrtenzahl je Tag und Richtung nur geringfügig reduziert.

Bestandsaufnahme

Produkt	KBS	Relation	Fahrzeugfolgezeit [min]			Fahrtenzahl je Tag und Richtung (Hin/Rück)		
			MF	Sa	So	MF	Sa	So
RE 7	207	Dessau Hbf – Berlin – Wünsdorf-Waldstadt	60	120	120	19	10	9
RE 14	216	Magdeburg – Dessau – Lutherstadt Wittenberg	einzelne Fahrten	-	-	6 <sup>1</sup>	-	-
RB 51		Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg <sup>2</sup>	60	60	60	18	18	17
RB 54	250	Dessau – Leipzig <sup>3</sup>	120	120	120	11	10	10
RB 86		Dessau – Halle <sup>4</sup>	120	120	120	11	9	9
RE 13	254	Magdeburg – Dessau – Leipzig	120	120	120	9	8	8
RE 14		Magdeburg – Dessau – Lutherstadt Wittenberg	einzelne Fahrten	-	-	6 <sup>5</sup>	-	-
RB 42		Magdeburg – Dessau <sup>6</sup>	120	120	120	10	10	9
RB 50	334	Dessau – Köthen – Bernburg – Aschersleben <sup>7</sup>	60	60	60	21	19	19
DWE	257	Dessau – Wörlitz <sup>8</sup>	120	120	120	5	5	5

<sup>1</sup> Am Freitag verkehren nur 5 Züge in Richtung Lutherstadt Wittenberg.

<sup>2</sup> Es verkehren nicht alle Züge bis/ab Falkenberg, nur ungefähr jeder zweite Zug.

<sup>3</sup> Verkehrt zwischen 06 und 20 Uhr im festen 120 min-Takt.

<sup>4</sup> Verkehrt größtenteils im 120 min-Takt.

<sup>5</sup> Am Freitag verkehren nur 5 Züge in Richtung Lutherstadt Wittenberg.

<sup>6</sup> Verkehrt größtenteils im 120 min-Takt.

<sup>7</sup> Verkehrt größtenteils im 60 min-Takt und teilweise nur bis/ab Güsten.

<sup>8</sup> Saisonaler Betrieb, verkehrt in der Zeit vom 21.03.15 – 01.04.15 nur Mi, Sa, So; vom 02.04.15 – 04.10.15 täglich.

Tabelle 5: Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl im SPNV

### 2.2.3 Stadtverkehr

Die Verkehrssysteme Straßenbahn und Stadtbus bilden das Grundgerüst des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau. Ergänzt wird dieses durch Regionalbuslinien und Bedarfsverkehre.

Für den Betrieb des städtischen ÖPNV verfügen über die Liniengenehmigungen

- ▶ die Dessauer Verkehrs GmbH (DVG) für den Bereich südlich der Elbe sowie
- ▶ die Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & Co KG für die nördlich der Elbe liegenden Stadtteile.

Eine grafische Darstellung des derzeitigen Angebotes des städtischen ÖPNV ist in Anlage 4 enthalten.

**Straßenbahn**

Aktuell wird das Straßenbahnnetz auf 12,5 km von drei Linien befahren.

Die Linien 1 und 4 stellen die Verbindung vom Hauptbahnhof über die Innenstadt nach Dessau-Süd bzw. zur Kreuzbergstraße dar. Im Verlauf dieser Linien werden eine Vielzahl städtischer Ziele erschlossen, wie z. B. Hauptbahnhof, Stadtpark, Rathaus-Center, Theater, Dessau Center, Friedhof III, Bauhaussiedlung, Sportplatz Kreuzbergstraße, DB Fahrzeuginstandsetzung GmbH und Bahnhof Dessau-Süd.

Die Linie 3 verkehrt vom Hauptbahnhof in den südwestlich gelegenen Stadtteil Zoberberg und erschließt als weitere städtische Ziele z. B. Anhalt Arena, Anhaltisches Berufsschulzentrum, Städtisches Klinikum Dessau bis hin zum Gewerbegebiet Junkerspark.

Linie	Linienführung	Takt (Tagesverkehr) [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
1	Hauptbahnhof – Tempelhofer Straße	15	15*	30	4:15 – 21:30	5:30 – 21:30	6:00 – 21:30
3	Hauptbahnhof – Junkerspark	15	15	30	4:30 – 21:00	5:45 – 21:00	7:15 – 21:00
4	Hauptbahnhof – Sportplatz Kreuzbergstraße	30	30	30	4:30 – 21:00	5:30 – 21:30	6:00 – 21:30

\*durchschnittlicher Takt

**Tabelle 6: Takt und Betriebszeit im Straßenbahnverkehr**

**Stadtbus**

In Dessau-Roßlau existieren 14 Stadtbuslinien, die hauptsächlich Stadtteile erschließen, die nicht von der Straßenbahn bedient werden. Die Stadtbuslinien weisen einen Takt zwischen 30 und 120 min auf. Verschiedene Linien verkehren ausschließlich an Schultagen.

## Bestandsaufnahme

Linie	Linienführung	Takt (Tagesverkehr) [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
10	Hauptbahnhof – Siedlung - Großkühnau - Ziebigk - Hauptbahnhof	30/60**	60	60	4:30–9:30	7:15–19:45	8:15–19:45
11	Hauptbahnhof – Ziebigk – Großkühnau – Siedlung - Hauptbahnhof	30/60	60	60	5:15–20:00	7:45–20:15	7:45–20:15
12	Hauptbahnhof – Tempelhofer Straße	30	60	60	4:45–21:00	7:00–21:00	7:30–21:00
13	Hauptbahnhof – Waldersee	30 <sup>1</sup>	60	60***	4:45–21:00	7:15–21:00	8:15–21:00
14	Hauptbahnhof – Mildensee	60	120	60/120**	5:00–0:00	7:00–0:15	8:15–0:15
15	Hauptbahnhof – Sollnitz	60 <sup>1</sup> **	120	180***	4:15–0:15	7:00–0:15	8:15–0:15
16	Lutherplatz – Kleine Schaftrift	30 <sup>2</sup> **	45 <sup>3</sup>	60	4:30–20:45	7:00–20:30	8:00–20:30
18	Kochstedt – Burgreinaer Straße	9 FP <sup>3</sup>	-	-	5:30–17:00	-	-
20	Hauptbahnhof – Meinsdorf <sup>4</sup>	30 <sup>1</sup> **	60	120	4:15–23:00	4:15–22:30	5:15–23:00
21	Rietzmeck – Roßlau – Rietzmeck	120	180	120***	8:00–17:15	4:45–17:15	8:45–16:15
22	Tornau – Garitz	7 FP <sup>5</sup>	4 FP***	3FP***	4:45–16:45	8:45–16:15	8:45–16:15
23	Roßlau – Rietzmeck	7 FP <sup>6</sup>	120***	120***	4:00–21:45	5:30–21:45	4:00–21:45
24	Roßlau, – Thießen	4 FP <sup>7</sup>	-	-	6:00–16:45	-	-
25	Roßlau – Luko	1 FP <sup>8</sup>	-	-	5:30–10:30	-	-

\*durchschnittlicher Takt, \*\* Zusätzliche Bedienung an Schultagen, \*\*\* nur Rufbus

<sup>1</sup> zwischen 9:00 und 13:00 Uhr nur eine Fahrt

<sup>2</sup> nur jede zweite Fahrt zwischen Junkerspark und Kleine Schaftrift

<sup>3</sup> davon 4 Rufbusfahrten je Richtung

<sup>4</sup> Die meisten Fahrten verkehren nur bis Roßlau Lukoer Str./Krankenhaus und nicht bis Meinsdorf, Lindenstraße. Zudem werden mehrere Rufbusfahrten angeboten, die zwischen Hauptbahnhof und Roßlau Bahnhof verkehren.

<sup>5</sup> nur an Schultagen; in den Ferien 4 FP täglich (meistens als Rufbus); Bedienung teilweise abschnittsweise

<sup>6</sup> Bedienung teilweise abschnittsweise; mehrere Rufbusfahrten werden angeboten

<sup>7</sup> an Schultagen täglich, an Ferientagen nur als Rufbus

<sup>8</sup> an Schultagen einmal täglich; an Ferientagen 3 bis 4 Rufbusfahrten täglich

Tabelle 7: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr

Bestandsaufnahme

Die DVG bietet im Verkehrsgebiet südlich der Elbe täglich nach ca. 20.00 Uhr ein aus fünf Buslinien bestehendes Nachtliniennetz an. Nördlich der Elbe besteht ein Anrufbus-Angebot in verkehrsschwachen Zeiten sowie außerhalb des Linienbusbetriebes.

Linie	Linienführung	Takt (Tagesverkehr) [min]	Betriebszeit
		täglich	täglich
N1	Hbf – Kühnau – Ziebigk – Hbf – Museum – Süd – Haideburg – Törten – Museum – Hbf	60	20:15 – 0:00
N2	Hbf – Museum – Kochstedt – Mosigkau – Junkerspark – Alten – Museum – Hbf	60	20:45 – 0:15
N3	Hbf – Museum – Kochstedt – Mosigkau – Junkerspark – Alten – Museum – Hbf	60	20:45 – 0:30
N4	Hbf – Waldersee – Mildensee – Kleutsch – Sollnitz	60*	21:15 – 23:15
N5	Hbf – Ziebigk – Kühnau – Hbf – Museum – Törten – Haideburg – Süd – Museum – Hbf	60	20:30 – 0:30

\* nur Rufbus

**Tabelle 8: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr**

**Entwicklung der Linienleistung**

Im Jahr 2014 wird auf den Straßenbahnlinien eine Fahrplankilometer-Leistung von ca. 670.000 Fpl-km erreicht. Dies entspricht einem Anteil von 27 % an der Gesamtleistung des Stadtverkehrs Dessau-Roßlau.

Die Linienleistung von Stadtbussen liegt 2014 bei ca. 1,8 Mio. Fpl-km.

Bezüglich der Gesamtleistung ist gegenüber dem Jahr 2011 eine annähernd konstante Linienleistung zu verzeichnen. Für das Jahr 2015 ist ebenfalls eine annähernd konstante Linienleistung geplant.

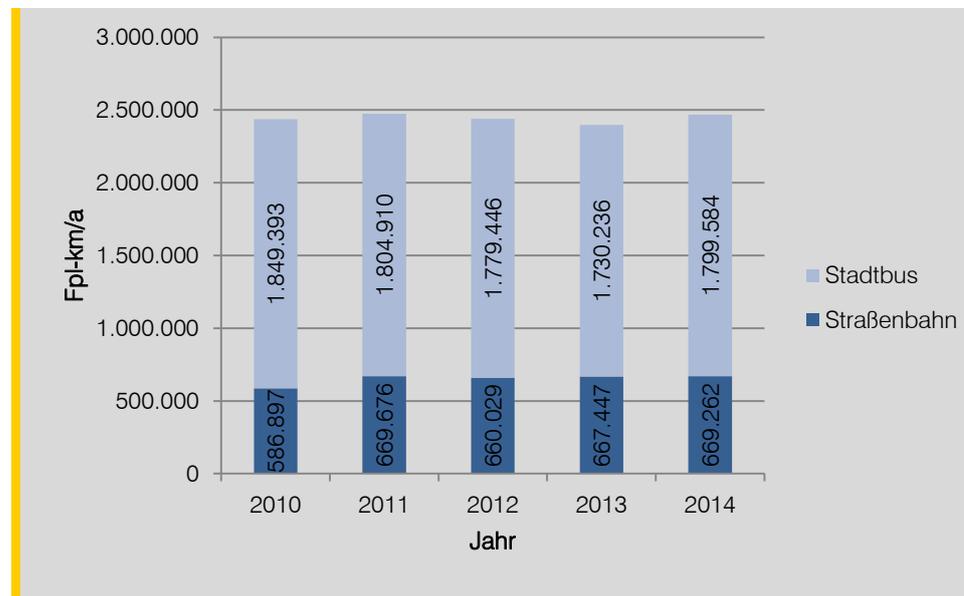


Abbildung 3: Entwicklung der Linienleistung Stadtverkehr Dessau-Roßlau

### 2.2.4 Stadt-Umland- und Regionalverkehr

Derzeit verkehren sieben Regionalverkehrslinien von bzw. nach Dessau-Roßlau, die von den Verkehrsunternehmen der Vetter GmbH und RVB (Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH) betrieben werden.

Eine Übersicht über die von/ nach Dessau-Roßlau verkehrenden Regionalverkehrslinien ist in der nachfolgenden Tabelle 9 enthalten.

Linie	Linienführung	Betreiber	Verkehrstage		
			MF	Sa	SF
304	Dessau – Wörlitz – Wittenberg	Vetter GmbH	60*	60	60
310	Dessau – Oranienbaum – Gräfenhainichen	Vetter GmbH	60*	60	60
330	Sollnitz – Möhlau – Gräfenhainichen	Vetter GmbH	60*	60	60***
426	Dessau – Quellendorf – Köthen	Vetter GmbH	3 FP <sup>1,**</sup>	-**	-**
436	Dessau – Raguhn – Wolfen – Zörbig	RVB	2 FP <sup>**</sup>	-**	-**
437	Dessau – Möst – Raguhn – Wolfen	RVB	4 FP <sup>2,**</sup>	-**	-**
471	Dessau - Aken - Köthen	Vetter GmbH	10 FP <sup>3,**</sup>	-**	-**

\* Zusätzliche Bedienung an Schultagen, \*\* Anrufbus (stündlich) von 04:00 bis 23:00, sofern keine feste Fahrplanfahrt, \*\*\* nur Rufbus

<sup>1</sup> nur an Schultagen

<sup>2</sup> Verkehrt zum Großteil nur an Schultagen.

<sup>3</sup> Verkehrt meist nur bis Aken, zusätzliche Fahrten zwischen Aken und Köthen werden angeboten.

**Tabelle 9: Regionalverkehrslinien von/ nach Dessau-Roßlau**

### 2.2.5 Taxi- und Mietwagenverkehr

In der Stadt Dessau-Roßlau gibt es aktuell 16 Taxiunternehmen mit insgesamt 47 konzessionierten Fahrzeugen (Stand: März 2015).

Darüber hinaus sind 18 Mietwagen-Unternehmen mit 41 Fahrzeugen registriert. Insgesamt sind in der Stadt Dessau-Roßlau 88 Fahrzeuge im Taxi- und im Mietwagenverkehr genehmigt.

Damit ergeben sich:

- ▶ Taxendichte: 0,56 Taxi/ 1.000 EW (1.774 EW/Taxi)
- ▶ Mietwagen- und Taxendichte: 1,06 Fahrzeuge/1.000 EW (947 EW/Fahrzeug)

### 2.2.6 Bedarfsverkehre

Im Stadtverkehr Dessau-Roßlau wird in verkehrsschwachen Zeiten oder an Verkehrstagen mit geringer Nachfrage eine bedarfsgesteuerte Bedienung einzelner Linien angeboten. Das Ziel ist eine Erschließung von Ortsteilen mit wenigen Einwohnern, die eine geringe ÖPNV-Nachfrage erwarten lassen. Des Weiteren dient die Ergänzung des festen Fahrplan-

angebotes mit dem flexiblen Bedienangebot einem 24-stündigen Bedienangebot im Stadtlinienverkehr.

Die Bedarfsverkehre umfassen in Dessau-Roßlau die Bedienformen „Rufbus“ und „Anrufbus“. Rufbusfahrten werden zu festen Fahrplanzeiten angeboten, sind im Fahrplan mit „R“ gekennzeichnet und erfordern keinen Zuschlag auf den regulären Fahrpreis. Anrufbusfahrten sind hingegen nicht an feste Fahrplanzeiten gebunden und im Fahrplan mit „A“ vermerkt. Für diese Fahrten wird ein Servicezuschlag von einem Euro auf den regulären Fahrpreis erhoben.

In der Stadt Dessau-Roßlau unterscheidet sich das Angebot der Bedarfsverkehre nördlich und südlich der Elbe. Die Dessauer Verkehrs GmbH bietet südlich der Elbe auf all ihren Buslinien Anrufbusfahrten von 0:00 Uhr bis zur ersten festen Fahrplanfahrt an, die bei Bedarf bis 20:00 Uhr des Vortages telefonisch angemeldet werden können. Nördlich der Elbe bietet der Omnibusbetrieb Müller ganztägig auf allen Buslinien Anrufbusfahrten an, die bei Bedarf alle 30 Minuten außerhalb von festen Linienfahrten verkehren. Eine zentrale Anmeldung der Fahrtwünsche ist derzeit nicht möglich.

## 3 Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

### 3.1 Verkehrsangebot

Das Angebot des ÖPNV wird im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume (Erschließungsqualität) sowie auf wichtigen Verbindungen (Verbindungsqualität) definiert. Hierbei wird der SPNV wegen seiner übergeordneten Erschließungsfunktion nicht einbezogen.

Das hier definierte Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau im Zeitraum von 2016 bis 2026 und insbesondere Grundlage für die ab 01.07.2017 neu zu genehmigenden Linienverkehre. Die konkrete Ausgestaltung des zukünftigen Angebotes wird im Abschnitt 5 festgesetzt.

Die Bewertung erfolgt jeweils in einem ersten Schritt für die Verkehrsbedienung mit festem Fahrplanangebot. Das flexible Bedienangebot wird in einem zweiten Schritt in die Bewertung einbezogen.

#### 3.1.1 Gebietskategorien

Zur Aufstellung und Bewertung von Angebotsstandards erfolgt die Unterteilung des Planungsgebietes in Gebietskategorien anhand der Nutzungsdichte.

Für das Oberzentrum Dessau-Roßlau wurden folgende Gebiete definiert:

- ▶ Kernzone
- ▶ Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- ▶ Gebiete mit geringer Nutzungsdichte

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

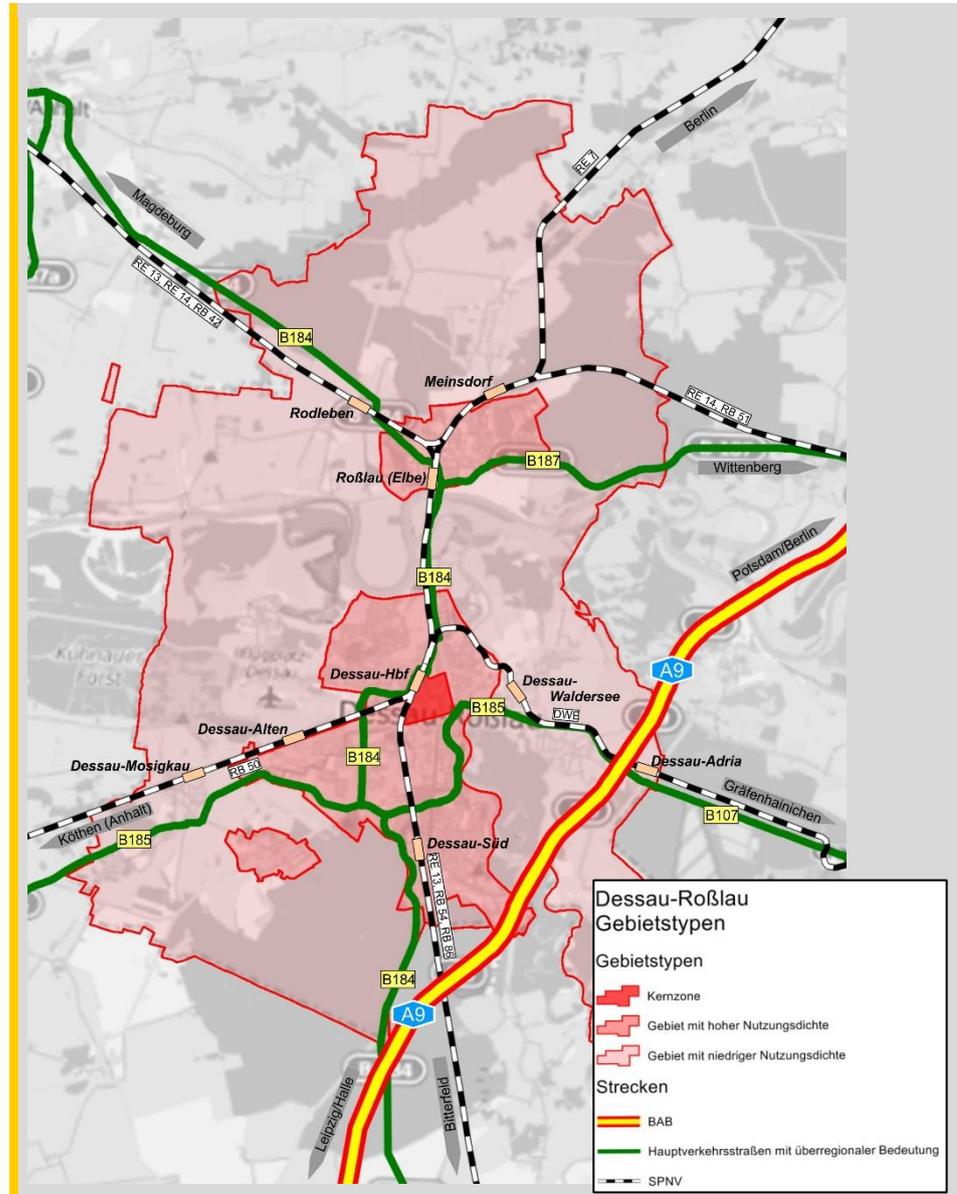


Abbildung 4: Gebietstypen der Stadt Dessau-Roßlau

Als Kernzone wird die Stadtmitte zwischen der Bahnhofsbrücke im Norden, Albrechtsplatz bis Steinstraße im Osten, Askanische Straße im Süden und den Eisenbahngleisen inkl. Hauptbahnhof im Westen definiert.

Die Gebiete mit hoher Nutzungsdichte erstrecken sich in nordsüdlicher Richtung von Roßlau im Norden bis Haideburg und Törten im Süden. Das südwestlich gelegene Kochstedt ist ebenfalls als Gebiet mit hoher Nutzungsdichte eingeordnet.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Die weiteren Stadtgebiete werden als Gebiete mit geringer Nutzungsdichte definiert.

Ferner gibt es wichtige singuläre Verkehrserzeuger, für die eine entsprechende hochwertige Anbindung und Erreichbarkeit durch den ÖPNV sicherzustellen ist. Das Angebot sollte sich dabei an den unterschiedlichen Nutzungen und nachgefragten Zeitbereichen orientieren. Wesentliche singuläre Verkehrserzeuger im Dessau-Roßlauer Stadtgebiet sind:

- ▶ Hauptbahnhof
- ▶ Stadtverwaltung Dessau-Roßlau
- ▶ Städtisches Klinikum Dessau
- ▶ DB Fahrzeuginstandhaltungs GmbH Werk Dessau
- ▶ Sitel GmbH
- ▶ Gewerbegebiet Biopharmapark in Rodleben
- ▶ Umweltbundesamt

### 3.1.2 Verkehrszeiten und Bedienungszeitraum

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Abbildung 5 festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs.

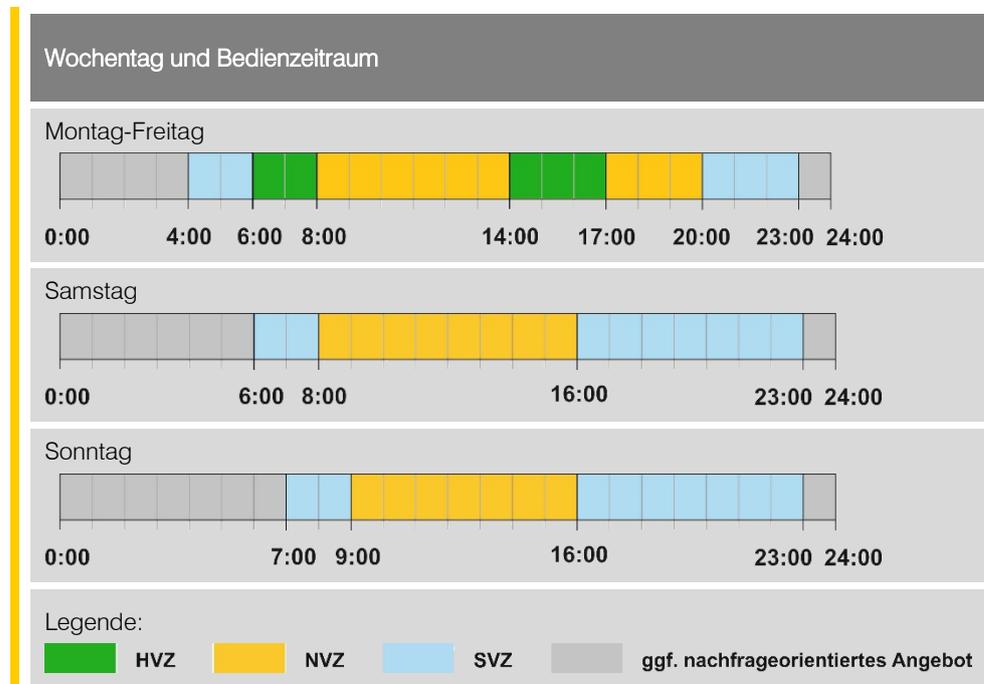


Abbildung 5: Übersicht über die Verkehrszeiten der Stadt Dessau-Roßlau

# Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

## Bewertung

Bei der Bewertung des Bedienzeitraumes im ÖPNV erfolgt eine Unterscheidung nach Bedienung mit festem Fahrplanangebot bzw. mit flexibler Bedienung.

In der Stadt Dessau-Roßlau wird ein wesentlicher Anteil der Haltestellen bereits vor 06:00 Uhr und nach 20:00 Uhr mit festem Fahrplan bedient. Das betrifft insbesondere die Kernzone und die Gebiete mit hoher Nutzungsdichte.

Die Gebiete mit geringer Nutzungsdichte weisen unterschiedliche Qualitäten bei den Bedienzeiträumen mit festem Fahrplan auf. Insbesondere im Stadtgebiet nördlich der Elbe werden die Vorgaben für die Bedienungszeiträume nicht voll umfänglich erfüllt. Das betrifft insbesondere den südlichen Bereich von Roßlau sowie die Stadtbezirke Brambach, Rodleben, Mühlstedt und Streets/ Natho, wobei hier in den betrachteten Zeiträumen bedarfsgesteuerte Angebote vorgehalten werden. Es gibt lediglich sieben Haltestellen ohne ergänzende Anrufbus-/ Rufbusbedienung, bei denen der Betriebsbeginn früh zu spät bzw. das Betriebsende abends zu zeitig erfolgt.

Grafische und tabellarische Auswertungen zum Bedienzeitraum (werktags) sind in Anlage 5 enthalten.

### 3.1.3 Erschließungsqualität

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten vorgegeben.

Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/Zielpotenzial aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80% der Einwohner bzw. anderer Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden [29].

Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Zentralörtliche Gliederung	Gebietstyp	Verkehrssystem	
		Tram, Bus	SPNV
Oberzentrum	Kernzone	400 m	400 m
	hohe Nutzungsdichte	400 m	600 m
	geringe Nutzungsdichte	600 m	1.000 m

**Tabelle 10: Haltestelleneinzugsbereiche Planungsgebiet**

Die Bedienungshäufigkeit (räumlich) soll folgenden Vorgaben folgen:

Gebietstyp	Bedienungshäufigkeit je Stunde und Richtung		
	HVZ	NVZ	SVZ
Kernzone	≥4 Fahrten	≥2 Fahrten	≥2 Fahrten
hohe Nutzungsdichte	≥2 Fahrten	≥1 Fahrt	≥0,5 Fahrten
geringe Nutzungsdichte	≥0,5 Fahrten	≥0,5 Fahrten	nach Bedarf

**Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit (räumlich) Stadt Dessau-Roßlau**

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn für den überwiegenden Teil des Gebietes (bzw. für die Haltestellen, welche die wesentliche Erschließung innehaben) die Kriterien erfüllt sind.

### Bewertung

In die Bewertung werden zunächst alle ÖPNV-Angebote nach festem Fahrplan sowie in die Stadt Dessau-Roßlau einfahrende Linien fremder Verkehrsunternehmen einbezogen.

Die derzeitige räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Stadt Dessau-Roßlau ist als gut einzuschätzen.

Folgende Bereiche befinden sich im Grenzbereich bzw. außerhalb der Haltestelleneinzugsgebiete:

- ▶ Innerstädtischer Bereich Süd, neuer Schwimmhallenstandort Ludwigshafener Straße, Paul-Greifzu-Stadion (Grenzbereich)
- ▶ Süd, Wohngebiet nördlich und südlich des Gropius-Gymnasiums
- ▶ Ziebigk, Wohngebiete "Am Elbpavillon" und rund um die Kreuzung der Straßen Kornhausstraße, Mühlweg und Arkadenweg
- ▶ Siedlung, Wohngebiet im Bereich Waldweg
- ▶ Alten, Wohngebiet zwischen den Straßen Birkenbreite, Auerhahnweg und Altener Damm

### Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

- ▶ Roßlau, Wohngebiete Mittelweg und Tornauer Weg

In den folgenden Bereichen sind ebenfalls Unterschreitungen der Zielwerte festzustellen, die geringe Einwohnerzahl rechtfertigt jedoch kein zusätzliches Angebot:

- ▶ Haideburg, Wohngebiete im Bereich Dietrichshain und Heidebrückenweg
- ▶ Großkühnau, Straße und Wohngebiet Neuer Acker
- ▶ Roßlau, Hermann-Wäschke-Weg

Die Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Haltestellenabfahrten) werden in der Kernzone und in den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte südlich der Elbe zum großen Teil zu jeder Verkehrszeit erfüllt.

Ausnahmen bestehen in einigen Gebieten mit hoher Nutzungsdichte vor allem während der Hauptverkehrszeit. Gemäß der Planung ist ein 30-Minuten-Takt vorgesehen, das Angebot liegt jedoch in einigen Fällen bei einem 60-Minuten-Takt bzw. darunter, beispielsweise an den Haltestellen

- ▶ im Bereich Elballee sowie
- ▶ im östlichen und westlichen Teil von Roßlau.

Am Wochenende treten weitere Einschränkungen auf, die aus der Anpassung des Fahrplanangebotes resultieren.

Defizite in der NVZ werden beispielsweise an folgenden Haltestellen festgestellt:

- ▶ Törten, Hagenbreite (Sa, So)
- ▶ Ziebigk, Kornhaus und Mühlweg (Sa, So)
- ▶ Alten, Plauthstraße und Heizwerk (Sa)

Weitere Unterschreitungen der festgelegten Mindeststandards für die zeitliche Erschließung sind in Roßlau und Mühlstedt zu verzeichnen. An Sonntagen bestehen des Weiteren Einschränkungen an den Haltestellen im Korridor Dessau-Hauptbahnhof – Roßlau, Bahnhof, da diese nur im 120-Minuten-Takt bedient werden. Für die betreffenden Haltestellen wird jedoch ganztägig ein flexibles Angebot mit Anrufbus vorgehalten, so dass eine Grundversorgung gewährleistet ist.

In den Anlagen 6.1 und 6.2 sind die Haltestelleneinzugsbereiche mit zeitlicher Erschließung beispielhaft für einen Werktag (HVZ) und einen Samstag (NVZ) grafisch dargestellt.

Eine Aufstockung der Fahrtenpaare nach festem Fahrplan auf das angestrebte Maß würde einen deutlichen betrieblichen Mehraufwand verursachen, wobei der zu erwartende Nachfrageanstieg als gering eingestuft werden kann, unter anderem auch auf Grund des zu erwartenden Bevölkerungsrückganges.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Die Erschließungsdefizite sind in der Anlage 7 beispielhaft für den Werktag grafisch visualisiert und tabellarisch dargestellt.

### 3.1.4 Verbindungsqualität

Die Vorgaben für die Verbindungsqualität erfolgen relationsbezogen unter Beachtung der Verkehrszeiten für die Kriterien:

- ▶ Bedienungshäufigkeit
- ▶ Umsteigehäufigkeit

Folgende Relationskategorien werden zu diesem Zweck definiert und den Relationen im Stadtgebiet zugeordnet:

Relations-kategorie	Definition	Relationen im Stadtgebiet (Stadtmitte von/nach Stadtbezirk)
Kategorie A	zwischen Stadtmitte und Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und hohem Fahrgastpotenzial	Süd, West, Alten, Zoberberg
Kategorie B1	zwischen Stadtmitte und Gebieten mit hoher Nutzungsdichte	Roßlau
Kategorie B2	zwischen Stadtmitte und Gebieten mit hoher Nutzungsdichte oder geringer Nutzungsdichte und städtischem Charakter	Waldersee, Mildensee, Kreuzbergstraße, Törten, Haideburg, Kochstedt, Mosisgkau, Ziebigk, Siedlung, Großkühnau, Kleinkühnau
Kategorie C	zwischen Stadtmitte und Gebieten mit geringer Nutzungsdichte und ländlichem Charakter	Rodleben, Meinsdorf, Mühlstedt, Streetz/ Natho, Brambach, Kleutsch, Sollnitz

**Tabelle 12: Definition Relationskategorien**

Die Definition der Relationskategorien dient als Grundlage für die Festsetzung von Bedien- und Umsteigestandards. Die konkrete Ausgestaltung des zukünftigen Angebotes wird im Abschnitt 5 festgesetzt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zielwerte der relationsbezogenen Verbindungsqualitäten.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Relations- kategorie	Bedienungshäufigkeit (Fahrtenpaare/h)			Umsteige- häufigkeit
	HVZ	NVZ	SVZ	
Kategorie A	≥ 4	≥ 2	≥ 2	0
Kategorie B1	≥ 2	≥ 2 <sup>1</sup>	> 0	0
Kategorie B2	≥ 2	≥ 1	> 0	0
Kategorie C	≥ 1	≥ 0,5	≥ 0	≤ 1

<sup>1</sup>..an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Bedienung im Stundentakt

**Tabelle 13: Zielwerte relationsbezogener Verbindungen**

Direktverbindungen sind auf den Relationen der Kategorie A und B anzubieten. Bei Relationen der Kategorie C und bei Zubringerlinien zur Straßenbahn (kombinierter Straßenbahn-Bus-Verkehr) ist ein Umstieg zulässig.

Bei ausgewiesenen Umsteigerelationen im Stadtverkehr soll eine Umsteigezeit von fünf Minuten nicht überschritten werden. Dies entspricht der Anschlussqualitätsstufe A laut den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. [30]

Bei geringer Fahrtenhäufigkeit des Stadtverkehrs ( $\leq 2$  Fahrtenpaare/h) sind Anschlüsse vom und zum SPNV an den entsprechenden Verknüpfungspunkten herzustellen. Bei einem 15-Minuten-Takt oder geringer gilt ein Anschluss als gegeben.

### Bewertung

Die Bewertung erfolgt zunächst für die Bedienungshäufigkeiten nach festem Fahrplanangebot.

In der Stadt Dessau-Roßlau werden die Zielwerte für die Bedienungshäufigkeiten nach festem Fahrplanangebot auf fast allen Relationen eingehalten und zum Teil übererfüllt. Der SPNV wird aufgrund der peripheren Lage der meisten Haltepunkte bzw. des Bahnhofes Roßlau in die Bewertung des Binnenverkehrs nicht mit einbezogen, da Überlagerungseffekte hierdurch nur teilweise vorhanden sind.

Festzustellen ist, dass die Zielwerte in der morgendlichen HVZ auf den Relationen

- ▶ von Dessau nach Brambach und zurück sowie
- ▶ von Dessau nach Rodleben, Streetz/Natho, Mühlstedt und Meinsdorf nicht erreicht werden.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit wird für die Relationen von Dessau

- ▶ nach Streetz/Natho und
- ▶ nach Mühlstedt

ein leicht unter den Zielwerten liegendes Angebot festgestellt.

In der nachfolgenden Abbildung 6 ist die Bewertung der Bedienungshäufigkeiten (mit festem Fahrplanangebot) in der HVZ grafisch veranschaulicht.

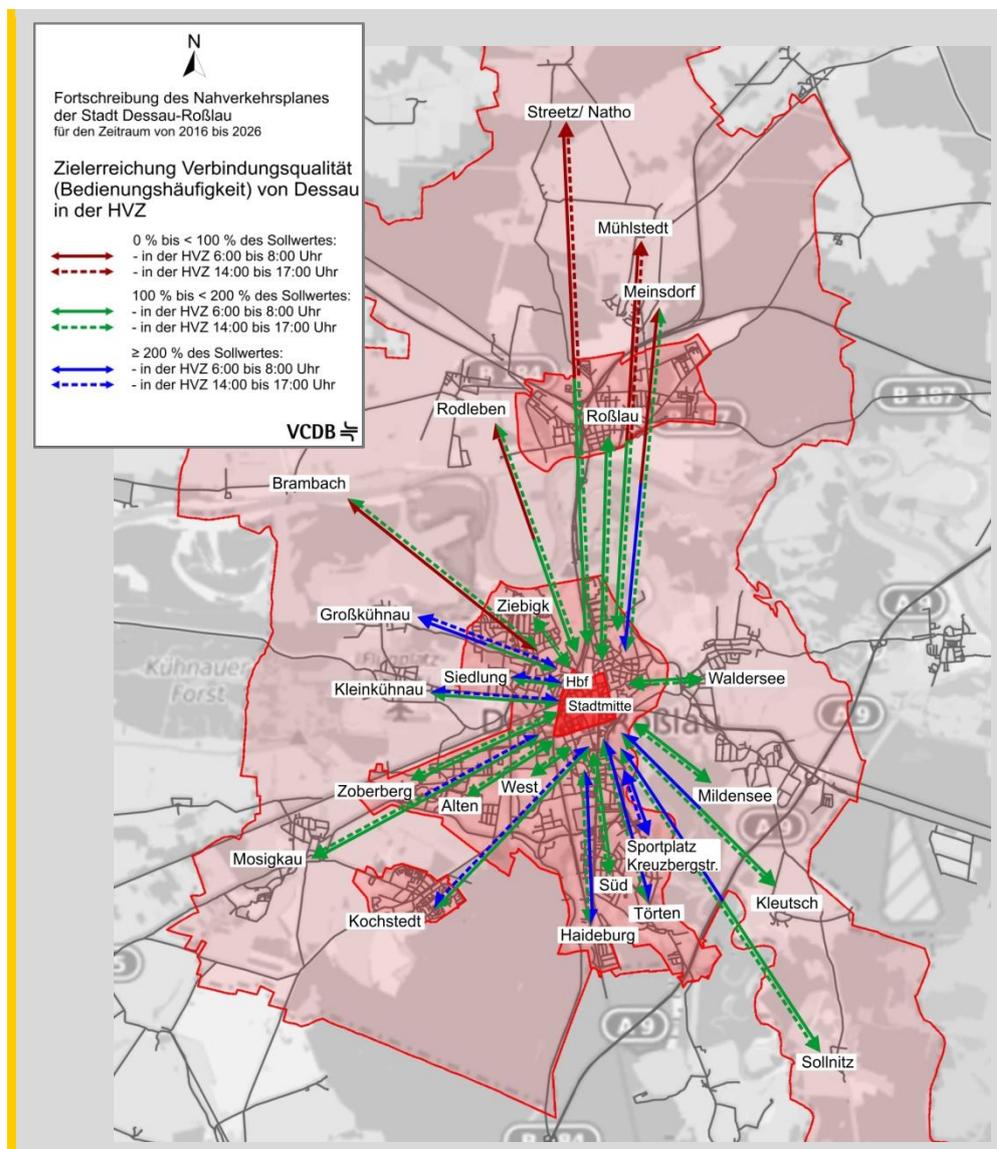


Abbildung 6: Bewertung Bedienungshäufigkeiten (HVZ)

# Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

In der Nebenverkehrszeit werden werktags wie auch am Sonntag auf einigen Relationen der Kategorie C Unterschreitungen des Zielwertes festgestellt. Teilweise treten diese jedoch nur in einer Richtung auf. In der Schwachverkehrszeit sind keine Defizite vorhanden.

Hinsichtlich der Umsteigehäufigkeiten werden die Zielwerte größtenteils in allen Verkehrszeiten eingehalten. Unterschreitungen sind lediglich auf den Relationen von Dessau nach Rodleben, Mühlstedt und Streets/Natho (HVZ morgens) festzustellen.

Die aufgeführten Defizite werden durch das Vorhalten von flexiblen Bedienangeboten kompensiert. In Rodleben ist neben dem Rufbus ebenfalls ein mindestens stündliches SPNV-Angebot vorhanden.

Eine tabellarische Übersicht zur Bewertung der Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten nach Verkehrszeiten ist in der Anlage 8 (Beispiel werktags NVZ) enthalten.

Eine grafische Auswertung der Erreichbarkeit des Dessauer Hauptbahnhofes in der Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit ist in der Anlage 9 enthalten.

## 3.2 Verknüpfung der Verkehrsträger

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsarten im öffentlichen Verkehr sowie zwischen den Verkehrsmitteln des ÖV und individuellen Verkehrsmitteln definiert. Wichtige Anforderungen an Verknüpfungsstellen sind:

- ▶ leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV/ SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
  - ▶▶ SPNV
  - ▶▶ Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)
  - ▶▶ Regionalbusverkehr
  - ▶▶ MIV (Park + Ride)
  - ▶▶ Fahrrad (Bike + Ride)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. bei Verknüpfung von Straßenbahn und Bus: bahnsteiggleicher Umstieg)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ abgestimmte Fahrpläne
- ▶ übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

# Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

An neuen Verknüpfungsstellen sollen zukünftig auch barrierefreie Leitsysteme installiert werden.

### **Bewertung**

In der Stadt Dessau-Roßlau fungiert der Hauptbahnhof Dessau als wichtigster Verknüpfungspunkt innerhalb des SPNV-Netzes. Durch zehn verschiedene SPNV-Linien wird sowohl die Nord-Süd- als auch die West-Ost-Achse sehr gut erschlossen.

Der Hauptbahnhof Dessau bildet des Weiteren die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und dem Stadtverkehr Dessau-Roßlau. Derzeit werden alle Straßenbahnlinien, sieben Stadtbuslinien und alle in Dessau verkehrenden Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof geführt.

Die baulichen Anlagen auf dem Bahnhofplatz und deren Gestaltung sowie der direkt angeschlossene Busbahnhof sichern den Übergang zwischen Stadtverkehrs- und Regionalverkehrslinien und dem SPNV. Das dynamische Fahrgastinformationssystem sorgt dabei für eine schnelle und zuverlässige Fahrgastinformation. Die Mobilitätszentrale am Bahnhofplatz ergänzt die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf.

Durch die vorhandenen Taxistände, P+R-Anlagen und B+R-Anlagen (Hauptbahnhof Dessau, Westzugang) ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich.

Die Verkehrsanlagen der Schnittstelle weisen jedoch Mängel auf. Hier besteht Handlungsbedarf zur Aufwertung der Schnittstelle mit dem Schwerpunkt Busbahnhof sowie hinsichtlich der Neuordnung der B+R-Anlage auf dem Bahnhofplatz.

Auch der Bahnhof Roßlau ist eine wichtige Verknüpfungsstelle zwischen dem SPNV und dem ÖPNV. Hier sind ebenfalls Taxistände und B+R-Anlagen vorhanden. Allerdings besteht hier Handlungsbedarf bei der Neuordnung der Bushaltestellen und der B+R-Anlage, der Herstellung von P+R-Stellplätzen sowie eines barrierefreien Zuganges zu den Bahnsteigen.

Mit der Umgestaltung der Kavaliertstraße wird eine Zentralhaltestelle errichtet, die die bisherige Haltestelle Hauptpost ersetzt. Die Lage der Haltestelle mit direktem Bezug zu innerstädtischen Zielen hat unmittelbar positive Auswirkungen auf die Fahrgastfreundlichkeit und die Erreichbarkeit des ÖPNV. Der ÖPNV wird in das Blickfeld der Verkehrsteilnehmer und in den „Mittelpunkt“ zwischen Stadtzentrum, Stadtpark (Ausstellungszentrum Bauhaus) und Johannisviertel gerückt. Wichtige ÖPNV-Linien (Straßenbahn, Stadtbus, Regionalbus, Omnibuslandesnetz) werden an einem zentralen Anlaufpunkt gebündelt, der modern ausgestattet

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

ist (z. B. mit Informations- und Vertriebssystemen). Die Optimierung von Reisezeiten und Umsteigevorgängen wird ermöglicht. Die Zugangsbedingungen zum ÖPNV werden auch durch die Gewährleistung der Barrierefreiheit verbessert. Die Realisierung ist in den Jahren 2017/ 2018 geplant.

Weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen:

- ▶ Museumskreuzung
- ▶ Tempelhofer Straße
- ▶ Junkerspark
- ▶ Berufsschulzentrum
- ▶ Wasserwerkstraße

Die Umsteigezeiten werden dabei im Rahmen der Möglichkeiten sichergestellt, wobei längere Wartezeiten nicht auszuschließen sind.

Mit der Umsetzung des Integralen Taktfahrplans am Hauptbahnhof Dessau und der damit einhergehenden Ausbildung zum „Nullknoten“ ab Dezember 2015 werden die Übergänge zwischen dem SPNV und dem ÖPNV weiter verbessert.

	höchste Verknüpfungsart	Verknüpfungspunkte	Linienarten und -anzahl			weitere Merkmale			
			SPNV	Stadtverkehr	Regionalbus	Taxistand	P + R	B+R	Fernverkehr
Stadt Dessau-Roßlau	SPNV - SPNV	Hauptbahnhof Dessau	10	10	6	ja	ja	ja	nein
	SPNV - ÖPNV	Bahnhof Roßlau	6	3	0	ja	nein	ja	nein
	ÖPNV - ÖPNV	<b>Hauptpost / neu: Zentralhaltestelle Kavaliertstraße</b>	0	6	0	nein	nein	nein	nein
		<b>Museumskreuzung</b>	0	6	3	ja	nein	nein	nein
		<b>Tempelhofer Straße</b>	0	2	1	nein	ja	ja	nein
		<b>Junkerspark</b>	0	3	0	nein	ja	ja	nein
		<b>Berufsschulzentrum</b>	0	3	2	nein	nein	nein	nein
		<b>Wasserwerkstraße</b>	0	4	0	nein	nein	nein	nein

**Tabelle 14: Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet**

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung sind in der Stadt Dessau-Roßlau Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlagen befinden sich am Hauptbahnhof Dessau (Ost- und Westseite), am Bahnhof Roßlau, am Bahnhof Dessau-Süd, am Bahnhof Mosigkau und an den Haltestellen Tempelhofer Straße, Sportplatz Kreuzbergstraße (Straßenbahn), Lindenstraße (Straßenbahn), Junkerspark (Straßenbahn) und Elballee.

Eine Übersicht zum Handlungsbedarf an bestehenden bzw. neu zu errichtenden Bike+Ride-Anlagen ist in Anlage 10 enthalten.

Ausgewiesene Park + Ride-Anlagen gibt es am Hauptbahnhof Dessau an der Westseite (145 Stellplätze) und an der Bitterfelder Straße (90

# Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Stellplätze) sowie an den Haltestellen Tempelhofer Straße (52 Stellplätze) und Junkerspark (38 Stellplätze).

Ausbaubedarf besteht am Bahnhof Roßlau, hier sind derzeit nur 7 Kurzzeit-Stellplätze ausgewiesen. Am Bahnhof Rodleben sowie am Haltepunkt Meinsdorf sind P+R-Anlagen vorzusehen.

## 3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

### 3.3.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Stadt Dessau-Roßlau verfügt über ein dichtes Haltestellennetz mit insgesamt 391 Richtungshaltestellen. Die Haltestellen befinden sich zum überwiegenden Teil in gutem Zustand, etwa die Hälfte der Haltestellenbereiche verfügt über einen Witterungsschutz. Ebenso sind etwa 50% der Haltestellen in den letzten Jahren barrierefrei ausgebaut worden. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen besteht weiterer Ausbaubedarf. So sind 129 Haltestellen in den nächsten Jahren auszubauen bzw. neu zu errichten (vgl. Anlage 10).

### 3.3.2 Fahrwege und Betriebshof

Das Straßenbahnnetz in der Stadt Dessau-Roßlau besitzt eine Länge von 12,5 km, ist weitestgehend zweigleisig ausgebaut und verfügt über einen hohen Anteil an besonderem Gleiskörper. Damit verkehrt die Straßenbahn weitestgehend unabhängig vom MIV und es werden vergleichsweise hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

Zur ÖPNV-Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Möglichkeit der Freigabeanforderung für Straßenbahn an zwei Dritteln der Lichtsignalanlagen und für Busse an ausgewählten verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen der Stadt Dessau-Roßlau gegeben. Dies sorgt für eine fahrplanentreue Bevorrechtigung und Beschleunigung der Fahrzeuge. Weitere Maßnahmen zu Anpassungen und Systemerweiterungen sind erforderlich. Das betrifft insbesondere die Einbindung von Fahrzeugen der kooperierenden Verkehrsunternehmen sowie der flexiblen Bediensysteme.

Der Betriebshof der DVG befindet sich im Süden der Stadt Dessau-Roßlau. Er verfügt auf einer Gesamtfläche von ca. 9.500 m<sup>2</sup> über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich

- ▶ Werkstatt für Busse und Straßenbahnen,
- ▶ Waschstraße,
- ▶ Tankstelle,
- ▶ Abstellanlagen sowie
- ▶ Betriebsdienstgebäude.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Er beherbergt die Stadtverkehrsfahrzeuge (Straßenbahnen und Busse) der DVG.

### 3.3.3 Fahrzeuge

Im Stadtverkehr Dessau-Roßlau sind derzeit 13 Straßenbahnfahrzeuge und 28 Busse im Einsatz. Die Fahrzeuge sind zum überwiegenden Teil niederflurig ausgebildet und zusätzlich mit Rampen ausgestattet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Fahrzeuge differenziert nach Fahrzeugtypen dargestellt.

Verkehrsunternehmen	Fahrzeugtyp	Niederflur	Hochflur
<b>Dessauer Verkehrs GmbH</b>	<b>Straßenbahnen</b>		
	NGT 6	10	
	GT 8 (Ersatzfahrzeuge)		3
	<b>Bus</b>		
	Niederflurbus	22	
	Midi-Bus	1	
<b>Omnibusbetrieb Müller GmbH &amp; Co. KG</b>	Kleinbus	4	
	Überlandbus		1
	<b>Bus</b>		
	Niederflurbus	9	
	Kleinbus	3	

Tabelle 15: Fahrzeugbestand

Die zehn Straßenbahnniederflurfahrzeuge vom Typ NGT 6 wurden im Jahr 2001 angeschafft. Eine Ersatzbeschaffung ist im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans nicht erforderlich.

Das aktuelle Fahrzeugbeschaffungsprogramm der Verkehrsunternehmen DVG und Omnibusbetrieb Müller sieht die Ersatzbeschaffung von Erdgas- und Dieselnissen in den Jahren 2015 und 2016 vor.

## 3.4 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

### 3.4.1 Information und Marketing

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in der Stadt Dessau-Roßlau sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte sowie Informationsplattformen via Internet verfügbar.

Die Fahrpläne für den Stadtverkehr Dessau-Roßlau und den Regionalverkehr sind in einem gemeinsamen Fahrplanbuch enthalten. Dieses umfasst ebenfalls die Fahrpläne der regional bedeutsamen Eisenbahnlinien.

### Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Im Liniennetzplan fehlen allerdings Angaben zu den zu den Eisenbahnlinien (Ausnahme Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn) sowie Regionalverkehrslinien. Weiterhin sind verkehrsmittelübergreifende Informationen (Park+Ride, Bike+Ride) nur teilweise vorhanden. In der Bauhausstadt Dessau-Roßlau wären zudem Informationen über die Standorte von Bauhausbauten wünschenswert.

In den Straßenbahnen und Stadtbussen wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus. Bei der Schaffung integrierter Angebote zwischen Stadt- und Regionalverkehr sollte sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge das gleiche Informationsniveau aufweisen.

In der Stadt Dessau-Roßlau existieren derzeit sechs Haltestellen, die mit einem einheitlichen Fahrgastinformationssystem ausgestattet sind. Teilweise ist ein akustisches Informationssystem (vor allem für Havarie-Durchsagen) vorhanden. Die Fahrgastinformationsanlagen beinhalten für die Straßenbahn Echtzeitdaten und für die Busse der DVG den Soll-Fahrplan. Eine Integration der Fahrzeuge des Otto Müller Omnibusbetriebes bzw. der Regionalbusse in die Fahrgastinformationsanlage am Hauptbahnhof Dessau erfolgte bisher nicht.

Über die Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof Dessau sowie den DVG-Hauptsitz in der Erich-Köckert-Straße 48 können Informationen zum ÖPNV sowohl persönlich als auch telefonisch eingeholt werden.

Das Verkehrsgebiet Dessau-Roßlau präsentiert sich im Internet unter der Adresse <http://www.dvg-dessau.de>. Die Seite beinhaltet Fahrplan- und Tarifinformationen für den Stadtverkehr sowie weitere Service-Angebote und Informationen zum Unternehmen der DVG und zur Dessau-Wörlitzer Eisenbahn.

Die Fahrplan- und Tarifinformationen sind unternehmensunabhängig und umfassen sowohl Angebote der DVG als auch des Otto Müller Omnibusbetriebes. Zusätzlich präsentiert sich der Otto Müller Omnibusbetrieb im Internet unter der Adresse <http://www.otto-müller-omnibusbetrieb.de>. Diese Seite ist allerdings veraltet und bietet keine aktuellen Informationen zur Verkehrssituation oder zum Unternehmen. Es wird aber auf die Internetseite der DVG für weitere Informationen verwiesen.

Über einen interaktiven Liniennetzplan und einen Link zum Auskunftssystem INSA können ebenfalls Fahrplaninformationen zum Stadtverkehr sowie zu den für Dessau-Roßlau relevanten Regionalverkehrslinien und SPNV-Verbindungen abgerufen werden.

In der gedruckten Version des Fahrplans sind neben den Fahrplänen des Stadtverkehrs auch Fahrpläne einiger regionaler Buslinien der Vetter Verkehrsbetriebe enthalten. Im Internet sind die zugehörigen Fahrplan-

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

und Tarifinformationen auf der Internetseite der Vetter Verkehrsbetriebe unter der Adresse [www.mein-bus.net](http://www.mein-bus.net) zu finden.

Anmeldungen für flexible Bedienangebote sind nur im Bediengebiet der DVG unter einer kostenlosen Rufnummer möglich. Für das Bediengebiet der Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & Co KG ist dafür eine kostenpflichtige Rufnummer anzuwählen. Es wäre wünschenswert, die Anmeldungen für Bedarfsverkehre über eine einheitliche und unentgeltliche Rufnummer im gesamten Stadtverkehr zu gewährleisten.

Veröffentlichungen erfolgen in der lokalen Presse, neue Angebote werden gesondert beworben.

### 3.4.2 Tarif und Vertrieb<sup>4</sup>

In der Stadt Dessau-Roßlau gibt es unterschiedliche Tarifangebote, die sich je nach Nutzungsgebiet oder Nutzungshäufigkeit unterscheiden. Das Verkehrsgebiet ist untergliedert in eine Kernzone und eine Randzone. In diesen beiden Zonen gelten unterschiedliche Ticketpreise. In der Kernzone wird ein „Kernzonticket“ benötigt und in der Randzone ein „Randzonticket“. Auch ein „Kombizonticket“ für Fahrten in beiden Zonen steht zur Auswahl.

Fahrscheine und Tarife der Stadt Dessau-Roßlau (neu ab 01.10.2013)							
	Randzonticket		Kernzonticket		Kombizonticket		
	Normaltarif	Ermäßigung	Normaltarif	Ermäßigung	Normaltarif	Ermäßigung	
Einzelfahrschein (Efs)	1,10 €	0,80 €	1,60 €	1,20 €	2,10 €	1,50 €	
Mehrfahrtenkarte (5 Efs)	4,80 €	3,40 €	7,20 €	5,00 €	9,60 €	6,70 €	
Tageskarte	3,30 €	2,30 €	4,80 €	3,40 €	6,40 €	4,50 €	
Wochenkarte	10,00 €	7,50 €	15,00 €	11,00 €	20,00 €	15,00 €	
Umweltwochenkarte	8,00 €		12,00 €		16,00 €		
Jugend-Card		6,00 €		8,50 €		11,00 €	
Monatskarte	30,00 €	22,50 €	45,00 €	33,60 €	60,00 €	44,80 €	
Umweltmonatskarte	23,00 €		34,00 €		45,50 €		
Umweltjahreskarte	183,00 €		275,00 €		366,00 €		
Umweltjahreskarte Barzahlung	178,00 €		266,50 €		355,00 €		
Jahreskarte im Abo (12 Monatsraten)	1	20,00 €	15,00 €	30,00 €	22,50 €	40,00 €	30,00 €
Umweltabo (12 Monatsraten)	1	15,40 €		22,90 €		31,00 €	

1) hier sind besondere Tarifbestimmungen zu beachten

Abbildung 7: Tariftabelle der Stadt Dessau-Roßlau

Zum Fahrausweissortiment im Tarifbereich der Stadt Dessau-Roßlau zählen je nach Zone (Randzone, Kernzone, Kombizone):

<sup>4</sup> Quelle: [45]

### Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

- ▶ Einzelfahrschein (Gültigkeit 60 Minuten ab Entwertung für Fahrten in einer Richtung mit Umsteigen innerhalb der bezahlten Tarifzone; Normaltarif und Ermäßigung)
- ▶ Mehrfahrtenkarte (beinhaltet fünf Einzelfahrschein; Normaltarif und Ermäßigung)
- ▶ Tageskarte (gilt am Tag der Entwertung; Normaltarif und Ermäßigung)
- ▶ Jugend-Card (reduzierte Wochenkarte für Schüler, Auszubildende, Studenten, etc.)
- ▶ Zeitkarten (Wochen- bzw. Monatskarten; Normaltarif und Ermäßigung)
- ▶ Umweltzeitkarten (Umweltwochen- bzw. Umweltmonats und Umweltjahreskarten; gilt für Benutzer ab dem 16. Geburtstag; nur Normaltarif)
- ▶ Zeitkarten (Wochen- bzw. Monatskarten), auch als Schüler-Azubi-Karte
- ▶ Jahreskarte im Abo (12 Monatsraten; Normaltarif und Ermäßigung)
- ▶ Umweltabo (12 Monatsraten; gilt für Benutzer ab dem 16. Geburtstag; nur Normaltarif)

Fahrräder, Gepäck, Hunde und andere Tiere werden in Dessau-Roßlau unentgeltlich befördert.

Für die Schülerbeförderung ist die Satzung der Stadt Dessau-Roßlau bindend. [31] Erstattungen von Schülerfahrkosten werden auf Antrag durch das Amt für Schule und Sport der Stadt Dessau-Roßlau geregelt.

Das Verkehrsgebiet Dessau-Roßlau beteiligt sich am Tarifverbund Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg und an der Aktion „Schülerferienticket“. Zudem besteht zwischen den folgenden aufgelisteten Unternehmen eine Tarifkooperation und gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise:

- ▶ Dessauer Verkehrs GmbH
- ▶ Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & CO KG Roßlau
- ▶ Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH
- ▶ Vetter GmbH (Bereich Wörlitzer Winkel)
- ▶ Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft (Dessau-Wörlitzer Eisenbahn)
- ▶ teilAuto Dessau – Carsharing (Nutzung Fahrzeuge teilAuto durch DVG –Kunden)
- ▶ Stadt Dessau-Roßlau – Dessau-Roßlau-Card plus (Museen + ÖPNV)

Fahrausweise für den Stadtverkehr Dessau-Roßlau können an folgenden Verkaufsstellen erworben werden:

# Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

- ▶ An 22 Vorverkaufsstellen (Mobilitätszentrale am Hbf, Einzelhandel, etc.),
- ▶ an vier stationären Fahrkartenautomaten der DVG (Mobilitätszentrale am Hbf und an den Haltestellen Hauptpost, Dessau Center und Wasserwerkstraße)
- ▶ an mobilen Automaten in allen Straßenbahnen und in einem Teil der Busse des Stadtverkehrs

## 3.5 Organisation

Die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau ist gemäß § 3 (1) ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) und ist damit zuständig für Regieaufgaben sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben für den ÖPNV. Die für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach PBefG zuständige Genehmigungsbehörde ist in der Stadt Dessau-Roßlau beim Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung angesiedelt.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV mit Ausnahme der Strecke Dessau-Wörlitz, die sich in Aufgabenträgerschaft der Stadt Dessau-Roßlau befindet, wird vom Land wahrgenommen.

In der Stadt Dessau-Roßlau sind die DVG und die Omnibusbetrieb Müller GmbH & Co KG für die Durchführung des ÖPNV zuständig.

Das Bediengebiet der Stadt umfasst das Straßenbahnnetz (Linienbündel 1), das Busnetz Süd (Linienbündel 2) sowie das Busnetz Nord (Linienbündel 3).

Für die im Straßenbahnnetz verkehrenden drei Straßenbahnlinien und im Busnetz Süd verkehrenden acht Bus- und fünf Nachtbuslinien ist die DVG Konzessionsinhaber. Für das aus fünf Buslinien bestehende Busnetz Nord ist die Omnibusbetrieb Müller GmbH & Co KG konzessioniert.

Neben den o. g. Zuständigkeiten gehört zu den Aufgaben der Verkehrsunternehmen auch die Instandhaltung und Modernisierung der Fahrzeuge, Betriebshöfe und Straßenbahnanlagen sowie der Bau neuer Anlagen.

Die Gesellschafteranteile der DVG liegen zu 100 % bei der Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV), deren alleinige Gesellschafterin wiederum die Stadt Dessau-Roßlau ist.

Die DVG ist durch die Stadt Dessau-Roßlau auf Basis einer im Jahr 2009 beschlossenen Betrauungsvereinbarung mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im Straßenbahnnetz und im Busnetz Süd betraut.

Die Betrauung der Omnibusbetrieb Müller GmbH & Co. KG mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im Busnetz Nord erfolgte ebenfalls im Jahr 2009.

## Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Der Betrieb der Eisenbahninfrastrukturanlagen und die Erbringung der Verkehrsleistungen auf der Eisenbahnstrecke Dessau-Wörlitz erfolgt seit 2011 durch die DVE auf der Grundlage der Vereinbarungen zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, der NASA GmbH und der Stadt Dessau-Roßlau zur Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft und der Verkehrsleistungserbringungsvertrag zwischen der DVE und der Stadt Dessau-Roßlau.

Linienbündel		Laufzeit der Liniengenehmigung
1	Straßenbahnnetz	31.12.2022
2	Busnetz Süd	30.06.2017
3	Busnetz Nord	30.06.2017

**Tabelle 16: Liniengenehmigungen**

Eine Übersicht zu den geltenden Liniengenehmigungen, unterteilt nach Linienbündeln, enthält Anlage 11.

## 4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

### 4.1 Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV

Für die Stadt Dessau-Roßlau wurde im Rahmen der Verkehrserhebung SrV 2013 ein ÖPNV-Anteil in Höhe von 6,9% am Wegeaufkommen des Einwohnerverkehrs im Gesamtverkehr der Dessau-Roßlauer Einwohner ermittelt [32]. Dies entspricht ca. 20.000 Ortsveränderungen der Einwohner pro Tag mit dem ÖPNV.

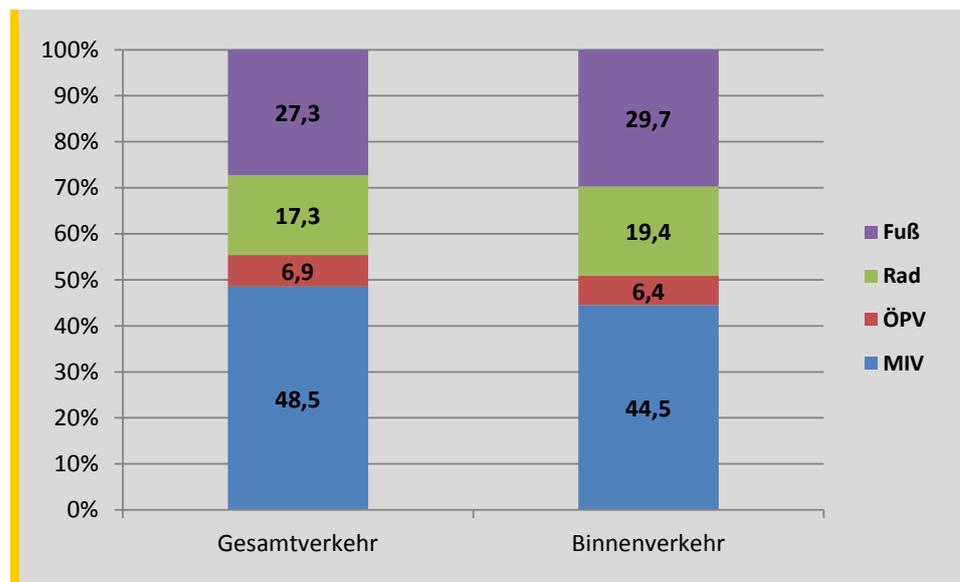


Abbildung 8: Modal Split in der Stadt Dessau-Roßlau

Im Jahr 2013 wurden durch die DVG und die Omnibusbetrieb Müller GmbH & Co. KG ca. 4,3 Mio. Personen mit dem ÖPNV befördert. Davon nutzten ca. 62% die Straßenbahn.

## Verkehrsnachfrage im ÖPNV

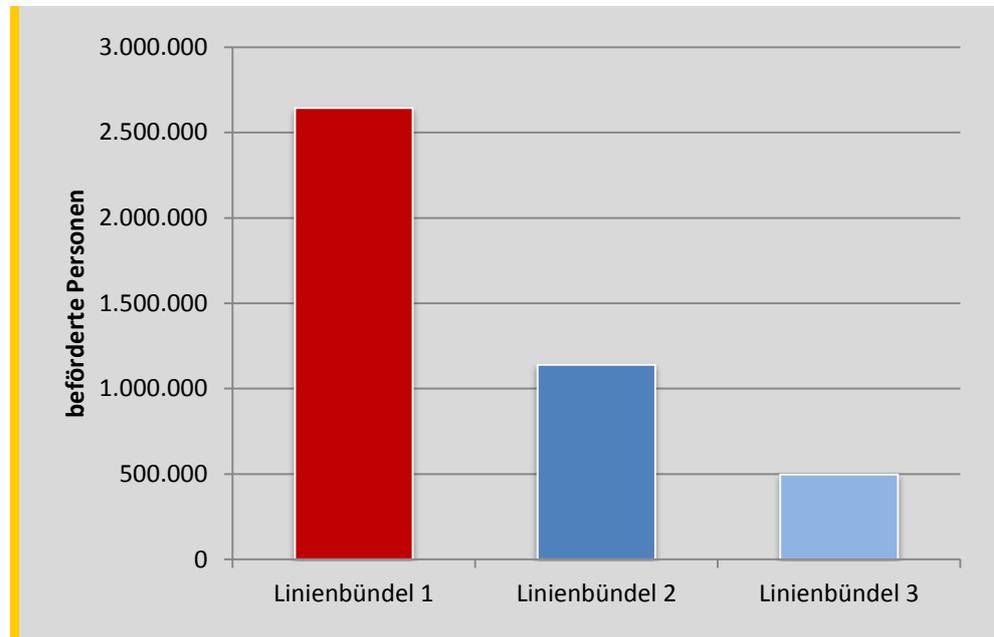


Abbildung 9: ÖV-Verkehrsaufkommen in Dessau-Roßlau 2014

## 4.2 Nachfrageentwicklung bis 2018

Die Abschätzung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV erfolgt anhand der Entwicklung der für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Die Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV wird bis zum Jahr 2026 abgeschätzt und basiert auf der Prognose der Einwohner-, Schüler- und Arbeitsplatzzahlen sowie auf der Nachfrageentwicklung in der Vergangenheit. Die Zielstellung der Beibehaltung des derzeitigen ÖPNV-Anteils bzw. einer moderaten Erhöhung des ÖPNV-Anteils wurde ebenso berücksichtigt.

### 4.2.1 Entwicklung der Strukturdaten und weiterer Einflussgrößen

Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 2.1 ausführlich beschrieben. Demnach ist im Gültigkeitszeitraum (Zielhorizont 2026) bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen

- ▶ Einwohnerzahlen
- ▶ Schülerzahlen
- ▶ Arbeitsplätze

von einer rückläufigen Entwicklung auszugehen.

Für die Entwicklung der Arbeitsplätze wird eine Fortschreibung des Trends bezüglich der SV-pflichtig Beschäftigten am Arbeitsort seit 2008 durchgeführt. Die tatsächliche Entwicklung kann durch die vielfältigen

## Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Einflussgrößen zwischen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen und lokaler Standortpolitik davon abweichen.

Entsprechend dieser Annahmen geht die Arbeitsplatzzahl in Dessau-Roßlau bis 2026 um weitere 2,6% zurück (vgl. Abbildung 10).

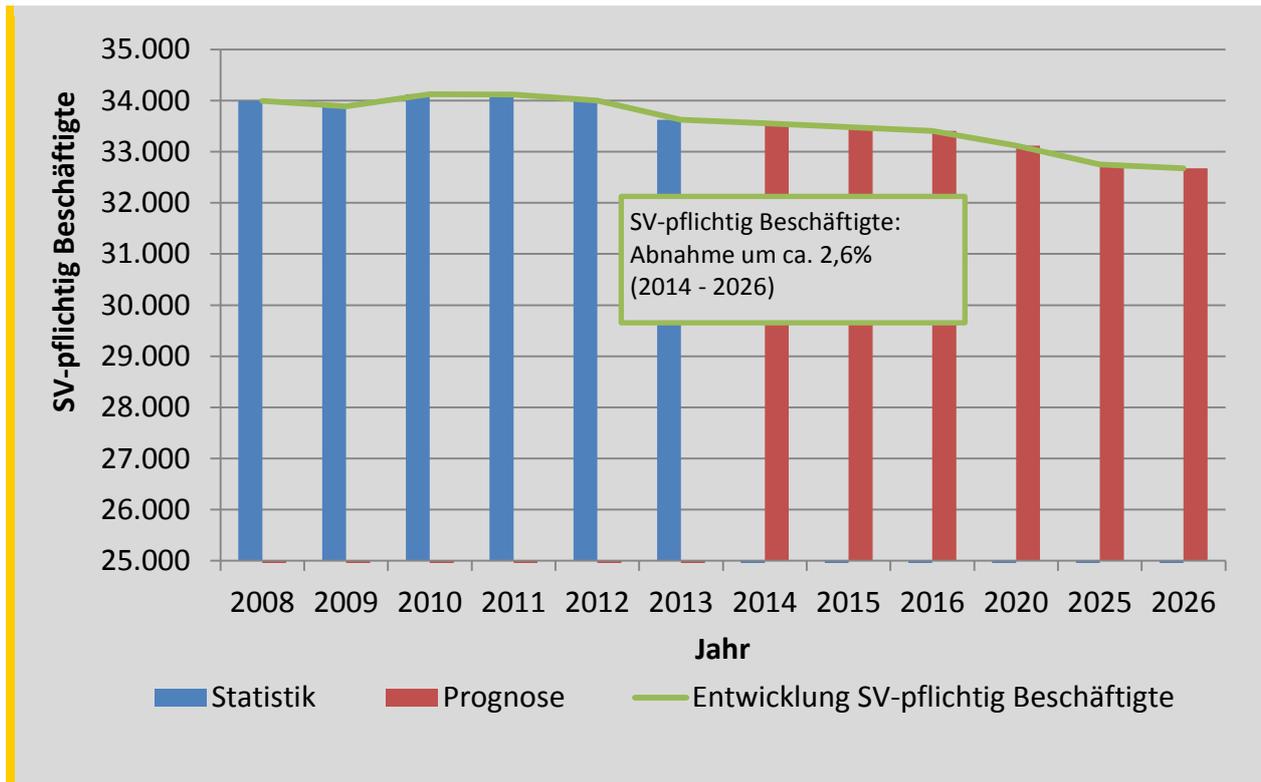


Abbildung 10: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt das ÖPNV-Angebot dar. Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. In der Stadt Dessau-Roßlau ist die Fahrplanleistung seit 2011 annähernd konstant.

Leistungsreduktionen können im Rahmen von Fahrplanoptimierungen sowie bei Anpassungen im nachfrageschwachen Raum weitgehend nachfrageneutral realisiert werden. Findet in diesem Rahmen jedoch ein deutlicher Angebotsabbau statt, hat dies direkten Einfluss auf die Fahrgastnachfrage. Die Prognose geht davon aus, dass ggf. durchgeführte Leistungsreduzierungen optimierenden Charakter und signifikante Nachfragewirkung haben.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert

## Verkehrsnachfrage im ÖPNV

liegt in der Stadt Dessau-Roßlau per 31.12.2013 bei 479 Pkw je 1.000 Einwohner.

In den Jahren 2008 bis 2012 konnte ein mittlerer Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf die Pkw) von jährlich 3% verzeichnet werden.

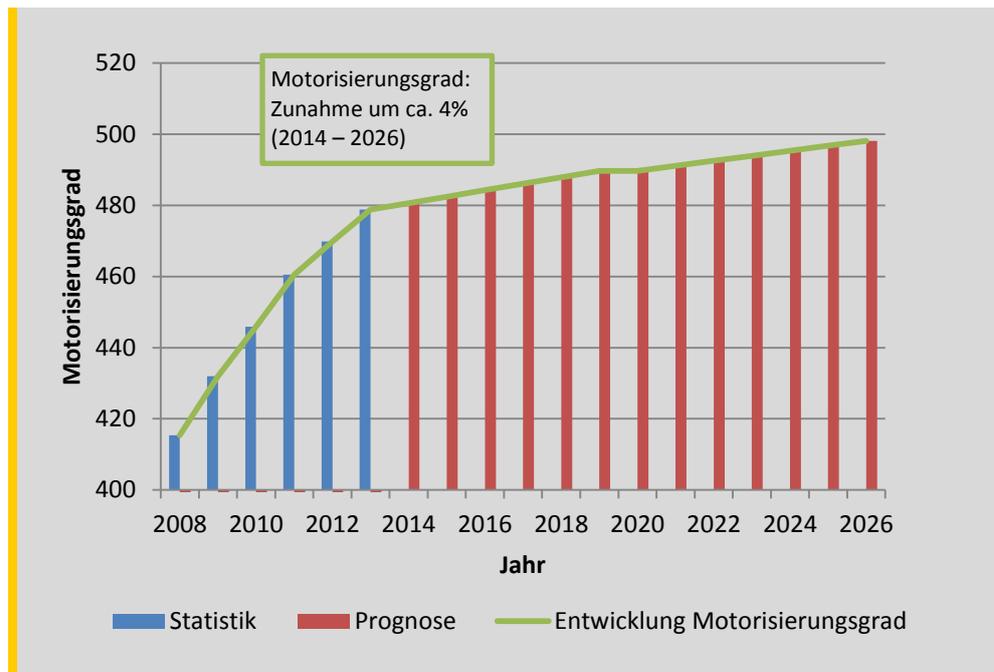


Abbildung 11: Entwicklung Motorisierungsgrad in Dessau-Roßlau

Diese Entwicklung wird sich so nicht fortsetzen, langfristig ist bei der Motorisierungsrate eine Sättigung zu erwarten.

Bei einer angenommenen weitgehenden Fortführung der bisherigen Entwicklungstendenzen auf der Grundlage eines moderaten Wandels (Gleitendes Szenario nach [33]) würde sich in der Stadt Dessau-Roßlau im Jahre 2026 ein Motorisierungsgrad von 498 Pkw/1.000 Einwohnern einstellen (siehe Abbildung 11).

Schließlich wirkt sich die Entwicklung der ÖPNV-Fahrpreise auf die Nachfrageentwicklung aus. Entspricht die Fahrpreisentwicklung der mittleren Teuerungsrate, so ist die Wirkung neutral. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über dieser Rate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Die Nachfrageprognose geht davon aus, dass eine an der mittleren Teuerungsrate orientierte Fahrpreisentwicklung eintritt.

#### 4.2.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Für die Nachfrageprognose wird angenommen, dass die Altersgruppe unter 15 Jahren einen etwa 25% höheren ÖPNV-Anteil als die Gesamtbevölkerung aufweist, die beiden anderen Altersgruppen dagegen einen 3% niedrigeren Anteil. Weiterhin erfolgt eine Gewichtung der Entwicklung der Einwohnerzahl (80%) und der Arbeitsplatzzahl (20%). Der Prognose der Arbeitsplatzzahlen liegt dabei die Annahme einer linearen Fortschreibung der Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort der vergangenen vier Jahre zugrunde.

Die für die Nachfrageprognose relevanten Strukturdatenentwicklungen zwischen 2014 und 2026 sind in Abbildung 12 dargestellt.

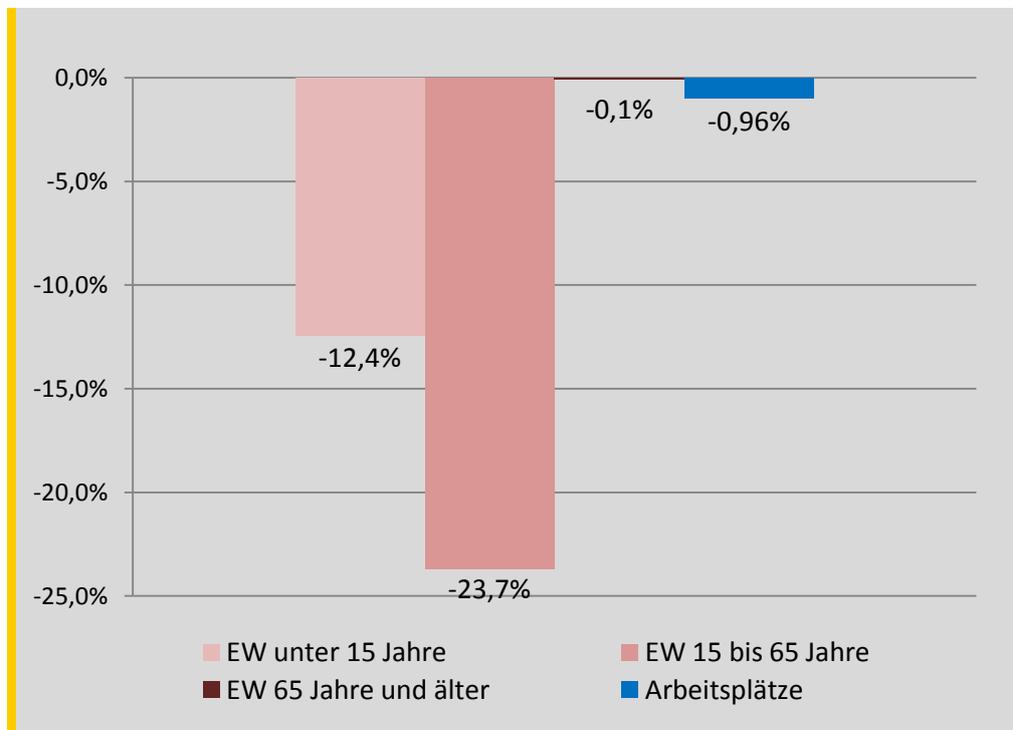


Abbildung 12: Entwicklung der prognoserelevanten Strukturgrößen 2014-2026

Aufgrund des langen Gültigkeitszeitraumes sowie unter Berücksichtigung des sich vergrößernden Anteils der älteren Bürger, die neben den Schülern die hauptsächliche Gruppe der ÖPNV-Nutzer bilden, wurde die Nachfrageentwicklung mit einem moderat erhöhten Anstieg des ÖPNV-Anteiles am Gesamtverkehr von 6,9% auf 7,5% dargestellt. Dies entspricht auch dem langfristigen Entwicklungsziel der Stadt Dessau-Roßlau, den ÖPNV-Anteil am Modal Split auf 10% zu erhöhen.

Unter den genannten Angaben geht die ÖPNV-Nachfrage in der Stadt Dessau-Roßlau bis 2026 um ca. 2,9% auf ca. 4,2 Mio. Fahrgäste pro

## Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Jahr zurück (vgl. Abbildung 21). Mit diesem Szenario kann der Rückgang der Beförderungszahlen auf ca. -0,3% pro Jahr begrenzt werden (vgl. Abbildung 13).

Die ÖPNV-Nutzungsintensität, d.h. das Marktausschöpfungspotenzial im straßengebundenen ÖPNV, liegt im Jahr 2013 bei ca. 51 Fahrten pro Einwohner und Jahr und erreicht im Jahr 2026 ca. 59 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

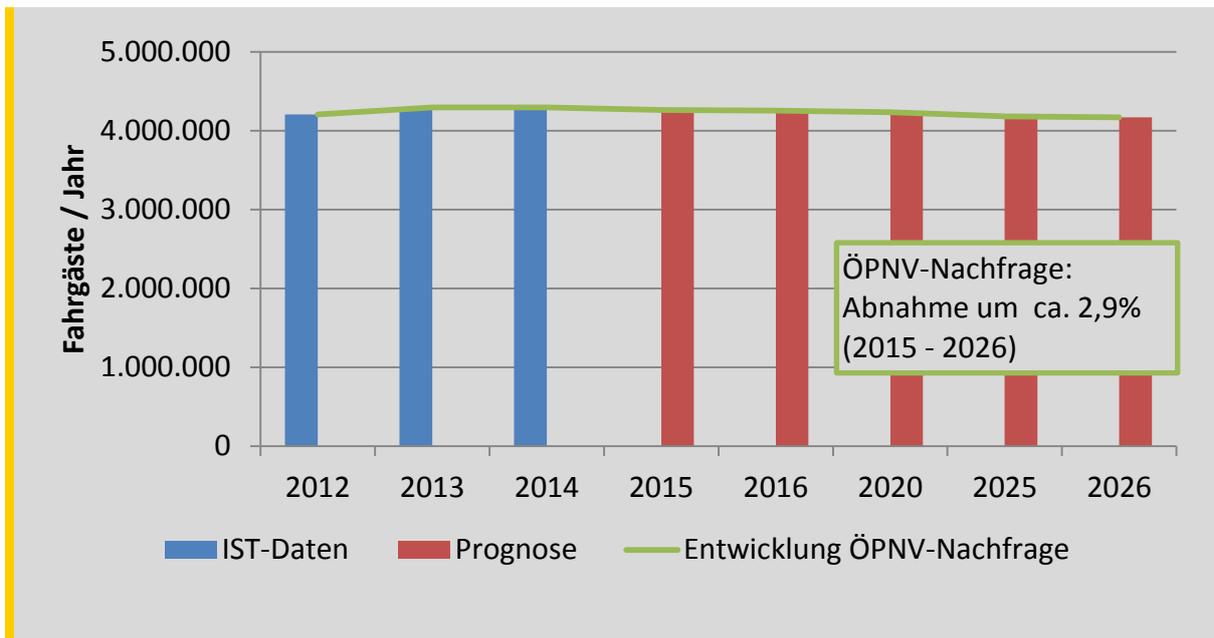


Abbildung 13: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in Dessau-Roßlau bei erhöhtem Modal-Split-Anteil (7,5%)

Unter der Annahme eines gleichbleibenden Modal-Split-Anteiles am Gesamtverkehr (6,9%) geht die ÖPNV-Nachfrage um ca. 11,6% auf ca. 3,8 Mio. Fahrgäste pro Jahr zurück. Die ÖPNV-Nutzungsintensität erhöht sich in diesem Szenario auf ca. 54 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

Für die Zielerreichung beider Szenarien sind Maßnahmen erforderlich, die dämpfend auf den Nachfragerückgang wirken. Bei einer isolierten Betrachtung verschiedener Einflussgrößen auf die ÖPNV-Nachfrage können den Entwicklungen folgende Tendenzen/Wirkungen zugeordnet werden:

- ▶ nachfrageerhöhend oder
- ▶ nachfragereduzierend bzw. -begrenzend.

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

## Verkehrsnachfrage im ÖPNV

nachfrage erhöhend 	nachfrage reduzierend/ -begrenzend 
Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen und Ausbau der Barrierefreiheit	Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner)
Angebotserweiterung durch bedarfsabhängige ÖPNV-Angebote	Steigender Motorisierungsgrad
Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV, z. B. Umstellung von Regelbetrieb auf bedarfsabhängige ÖPNV-Angebote
Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise)	Vertragliche Begrenzung des Angebotsumfangs
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Zum Teil Zunahme des Fahrradverkehrs (Kosten- und Gesundheitsbewusstsein)

**Tabelle 17: Nachfragewirkung der Einflussgrößen**

Voraussetzung für die Erreichung des Prognosezieles ist, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen. Dies muss bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.

## 5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Das Gestaltungskonzept für die Entwicklung des ÖPNV im aktuellen Gültigkeitszeitraum des NVP basiert auf den in Abschnitt 1.4 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen der Stadt Dessau-Roßlau und dient bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlicher Effizienz und verkehrlicher Attraktivität. Das Städtische ÖPNV-System wird am ÖPNV-Landesnetz insbesondere an den Schnittstellen ausgerichtet.

### 5.1 SPNV und Personenfernverkehr

#### 5.1.1 Verknüpfung zum Schienenpersonenfernverkehr

Die Stadt Dessau-Roßlau strebt zur besseren Erreichbarkeit des Oberzentrums im Allgemeinen und des Umweltbundesamtes im Besonderen eine direkte Einbindung in das Eisenbahnfernverkehrsnetz an, u.a. auch durch die Einbeziehung in die „Kundenoffensive der DB AG“ vom März 2015. Schwerpunkt bildet eine regelmäßig verkehrende IC-Direktverbindung zwischen Berlin Hauptbahnhof und Dessau Hauptbahnhof mit einer Reisezeit von höchstens einer Stunde. Die südliche Fortsetzung der IC-Linie ist über Halle (Saale) in Frankfurt/ Main vorstellbar. Voraussetzung ist der konsequente Ausbau der Streckeninfrastruktur zwischen Dessau und Berlin.

Weiterhin werden einzelne Fernverkehrsverbindungen in der Relation Hannover - Magdeburg - Bitterfeld – Leipzig sowie ein stündlicher IC-Halt in Köthen (Anhalt) mit entsprechendem SPNV-Anschluss an Dessau-Roßlau angestrebt.

#### 5.1.2 Straßenpersonenfernverkehr

Als Alternative zum Schienenpersonenfernverkehr können Fernbuslinien zur Verbesserung der Fernverkehrserschließung beitragen. Bei der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes werden Fernbushaltestellen berücksichtigt, um die Erreichbarkeit an zentraler Stelle und die Vernetzung mit dem ÖPNV zu ermöglichen

### 5.1.3 Verknüpfung zum Schienenpersonennahverkehr

Die Grundsätze zur Entwicklung des SPNV werden im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt festgesetzt. Der ÖPNV-Plan wird derzeit für den Planungshorizont 2015/ 2030 fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage wird der SPNV in der Planungsregion weiterentwickelt.

Folgende Entwicklungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes maßgebend:

- ▶ Inbetriebnahme der 2. Stufe des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ab Fahrplan 2016,
- ▶ Vermeidung negativer Auswirkungen auf den SPNV durch die Inbetriebnahme der Schnellverkehrsstrecken Leipzig/ Halle – Erfurt und Erfurt – Nürnberg,
- ▶ Gewährleistung des Fernverkehrsanschlusses im Hbf. Lutherstadt Wittenberg.

Weitere Merkmale sind der Nullknoten im Hauptbahnhof Dessau, Anschlüsse zum Fernverkehr in Lutherstadt Wittenberg (ICE, stündlich) und in Köthen (IC, zweistündlich). Das SPNV-Angebot in Dessau-Roßlau übernimmt damit eine wesentliche Zubringerfunktion zum Fernverkehr.

Die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn stabilisiert ihr tägliches saisonales Angebot (von März bis Oktober) im Zweistundentakt und setzt Doppelstocktriebwagen ein, die mit Klimaanlage nachgerüstet wurden. Die Infrastruktur der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn ist zukünftigen Erfordernissen anzupassen. Das betrifft Bahnübergangssicherungsanlagen sowie Ausstattung und Lage der Haltepunkte (z. B. Haltepunkt Jonitzer Mühle in Waldersee).

Um das ÖPNV-Netz an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und ein integriertes ÖPNV-System zu gestalten, soll die Infrastruktur an den nachfolgenden Bahnhöfen aufgewertet werden.

#### Hauptbahnhof Dessau-Roßlau

Der Hauptbahnhof Dessau-Roßlau ist als Schnittstelle zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV ausgebaut. Er ist durch kurze Übergangswege zwischen dem Gleisbereich, den Straßenbahnhaltestellen und dem Busbahnhof charakterisiert. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und PKW sind in unmittelbarer Nähe vorhanden.

Handlungsbedarf besteht bei der Aufwertung der Schnittstelle mit dem Schwerpunkt Busbahnhof sowie hinsichtlich der Neuordnung der B+R-Anlage auf dem Bahnhofsplatz (vgl. Abschnitt 6.1. Investitionsplanung).

#### Bahnhof Roßlau

Im Zusammenhang mit dem geplanten barrierefreien Zugang zu den Gleisen ist eine Verlegung der Haltestellen auf die westliche Seite der

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Dessauer Straße zu prüfen, um einen barrierefreien Übergang vom ÖPNV zum SPNV zu gewährleisten. Dafür ist eine Überplanung der Linieneinführung im Bereich Bahnhof Roßlau sowie eine bauliche Erweiterung der Verknüpfungsstelle für Busse (Abfahrts- und Warteplätze) erforderlich (vgl. Maßnahme 6 im Abschnitt 5.3).

### Bahnhof Rodleben

Der Bahnhof Rodleben ist aufgrund der dezentralen Lage derzeit vom Zentrum (Gemeindeverwaltung Rodleben) aus mit einer Gehzeit von ca. 16 Minuten, vom Biopharmapark in ca. 8 Minuten erreichbar. Zur besseren Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem SPNV ist geplant, am Haltepunkt Rodleben nördlich der Gleise eine Bushaltestelle einzurichten.

Diese Bushaltestelle ist in das Netz- und Bedienkonzept auf der Relation Roßlau/ Rodleben – Tornau einzubinden. Weiterer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Anordnung von P+R- und B+R-Anlagen (vgl. Maßnahme 5 im Abschnitt 5.3).

### 5.1.4 SPNV innerhalb des Stadtgebietes

Der SPNV nimmt in erster Linie regionale Verkehrsaufgaben wahr. Der straßengebundene ÖPNV gewährleistet die Erreichbarkeit des SPNV über die Vernetzung an den genannten Schnittstellen. In begrenztem Umfang kann der SPNV auch innerstädtische Verkehrsaufgaben übernehmen, wenn sich Quellen und Ziele im Einzugsbereich der SPNV-Zugangsstellen befinden. Das betrifft beispielsweise das mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit der Weiterführung nach Roßlau. Der Ersatz straßengebundener ÖPNV-Relationen durch den SPNV ist wegen der Feinerschließung im Stadtgebiet nicht möglich. In der SVZ sind bedarfsorientierte Verkehre mit dem SPNV-Angebot abzustimmen.

## 5.2 Verkehrskooperationen

Die Tarif- und Verkehrskooperation „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“ (ABW) in Form des derzeitigen kombinierten ÖSPV-SPNV-Übersteigertarifes soll beibehalten, gestärkt und weiterentwickelt werden.

Die Zielstellung besteht darin, innerhalb des Verkehrsgebietes ABW eine stärkere Vernetzung der aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote und Fahrpläne für Linienverkehre und flexible Bedienformen zu erreichen.

In Verbindung mit dem Aufbau der Regio-S-Bahn Mitteldeutschland wird über den SPNV eine Teilintegration in den Verkehrsverbund Mitteldeutschland angestrebt. Ein geeigneter Übergangstarif zum MDV-Tarif ist für die betreffenden Zugangsstellen zu prüfen.

### 5.3 Maßnahmenkonzept

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 3 vorgenommenen Bewertung des ÖPNV-Systems und der angestrebten Entwicklung des Modal Split im ÖPNV (vgl. Abschnitt 4) wurden Maßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Die Maßnahmen sind unabhängig von sich zukünftig ändernden Linienbezeichnungen im Zuge der Neuerteilung von Linien-genehmigungen umzusetzen und ggf. anzupassen.

Im Folgenden werden die Maßnahmen kurz erläutert, hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet. Eine grafische Darstellung der Maßnahmen 1 bis 7 ist in Anlage 12 enthalten.

#### Maßnahme 1 – Bauhauslinie mit Verbesserung der Erschließung im Bereich Ziebigk und Gropius-siedlung Törten

Beschreibung:

- ▶ Im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau und anlässlich der im Jahr 2019 stattfindenden Jubiläen und Ereignisse ist geplant, die touristischen Ziele der Stadt in das ÖPNV-Angebot einzubinden. Mit einer „Bauhauslinie“ sollen alle Bauhausbauten der Stadt angedient werden.
- ▶ Die Bauhauslinie verkehrt auf dem Linienweg der derzeitigen Linie 12, der zusätzlich über den Hauptbahnhof hinaus zum Kornhaus verlängert wird, wobei zur Führung über die nördliche Kornhausstraße die Aufwertung der Fahrbahn erforderlich ist.
- ▶ Im Bereich Ziebigk führt die Bauhauslinie zusätzlich über die Haltestellen Ebertallee und Jugendherberge.
- ▶ In der Innenstadt passiert die Bauhauslinie die neue Zentralhaltestelle und wird in Törten durch die Bauhaussiedlung geführt (neue Haltestelle Bauhaussiedlung).
- ▶ Aufgrund der eher touristischen Prägung verkehrt die Linie im Stundentakt täglich ab 09.00 Uhr bis ca. 20.00 Uhr.
- ▶ Die derzeitige Linie 12 erschließt die Stadtteile Ziebigk, Groß- und Kleinkühnau und ersetzt die Linien 10 und 11. In der Innenstadt erfolgt die Führung ebenfalls über die Zentralhaltestelle. Die Bedienung erfolgt von 09.00 Uhr bis 20.00 Uhr im Stundentakt zeitlich versetzt zur Bauhauslinie. Im Zeitraum zwischen 06.00 Uhr und ca. 09.00 Uhr erfolgt die Bedienung im 30-Minuten-Takt (analog Ist-Zustand).

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erschließung touristischer Ziele mit dem ÖPNV</li> <li>▶ Verbesserung der Erschließung in Ziebigk und Törten</li> <li>▶ Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV</li> <li>▶ Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste</li> <li>▶ Umsetzung bis zum Jahr 2018</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauhauslinie: + 130.000 Fpl.-km/ Jahr</li> <li>▶ Ersatz der Linien 10/11 durch Linie 12: - 150.000 Fpl.-km/ Jahr</li> <li>▶ Saldo: - 20.000 Fpl.-km/ Jahr</li> </ul>
Umsetzungspriorität	▶ 01. Januar 2019

### Maßnahme 2 – Verknüpfung Linien 20 und 16 mit Erschließung Schwimmhalle Ludwigshafener Str.

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die derzeitigen Linien 20 und 16 werden zu einer Durchmesserlinie verknüpft und schaffen somit eine Verbindung von Meinsdorf über den Bahnhof Roßlau und den Hauptbahnhof nach Kochstedt und Mosigkau bis hin zum Junkerspark.</li> <li>▶ In der Innenstadt erfolgt die Führung über die Zerbster Straße und Steinstraße.</li> <li>▶ Zur Erschließung der neuen Schwimmhalle sowie des Paul-Greifzu-Stadions führt die Linie über die Ludwigshafener Straße und Wasserwerkstraße.</li> <li>▶ Die Endstelle Lutherplatz entfällt.</li> <li>▶ Die derzeitige Linie 20 endet am Hbf. Dessau und erschließt die Innenstadt Dessau über die Georgenkirche und die Zerbster Straße. Zwischen Steinstraße (Linie 20) und Wasserwerkstraße (Linie 16) ist eine Lücke von ca. 2,4 km zu schließen.</li> </ul>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verbesserte Verbindung der Stadtteile Dessau und Roßlau</li> <li>▶ Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, der neuen Schwimmhalle und des Stadions</li> <li>▶ Optimierung des Linienangebotes</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	▶ + 10.000 Fpl.-km/ Jahr
Umsetzungspriorität	▶ 01. Juli 2017

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

### Maßnahme 3 – Verbesserung der Erschließung im Bereich Siedlung und Alten

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Stadtbezirk Siedlung wird im Bereich Lindenplatz eine Haltestelle für die Andienung bei Bedarf vorgesehen.</li> <li>▶ An folgenden Haltestellen werden Bike &amp; Ride-Anlagen vorgesehen bzw. ausgebaut: Ziebigker Straße, Landesverwaltungsamt, Städtisches Klinikum, Medizinisches Versorgungszentrum.</li> </ul>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verbesserte Erschließung der Stadtteile Siedlung und Alten</li> <li>▶ Verstärkte Einbeziehung von B+R und flexiblen Bedienformen in die ÖPNV-Erschließung</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	▶ + 1,3 Fpl.-km/ Fahrt (im Bedarfsfall)
Umsetzungspriorität	▶ kurzfristig

### Maßnahme 4 – Veränderung der Linienführung im Bereich Magdeburger Straße

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Haupteerschließung mit den derzeitigen Linien 21, 22, 23 erfolgt über die Clara-Zetkin-Straße.</li> <li>▶ Aufgrund des Ersatzneubaus der Eisenbahnbrücke entfällt die Haltestelle Sachsenbergstraße. Aus diesem Grund wird die Haltestelle Magdeburger Straße/Paulstraße soweit wie möglich nach Westen verschoben.</li> </ul>
Ziele:	▶ Verbesserung der Erschließung im Bereich Magdeburger Straße
Änderung Betriebsleistung:	▶ + 3.000 Fpl.-km/ Jahr
Umsetzungspriorität	▶ mittelfristig

### Maßnahme 5 – Verbesserung der Erschließung am Bahnhof Rodleben

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Am Bahnhof Rodleben ist nördlich des Bahnüberganges die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle geplant. Die Anordnung von P+R- sowie B+R-Anlagen ist zu prüfen.</li> <li>▶ Zusätzlich ist im Biopharmapark Rodleben der Ersatzneubau der Haltestelle Biopharmapark geplant.</li> </ul>
---------------	---

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verbesserung der Verknüpfung der ÖV-Verkehrsmittel und Abbau von Zugangshemmnissen</li> <li>▶ Verbesserung der Erschließung im Biopharmapark Rodleben</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	▶ keine
Umsetzungspriorität	▶ mittelfristig

### Maßnahme 6 – Aufwertung Verknüpfungspunkt Bahnhof Roßlau

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Haltestellen der derzeitigen Linien 20 – 25 werden in Abhängigkeit vom Standort der geplanten behindertengerechten Bahnüberführung in der Dessauer Straße neu geordnet. Dabei sind die Übergänge zwischen SPNV und Stadtbuslinien zu optimieren.</li> <li>▶ Das Wenden der Buslinien ist an die Neuordnung der Haltestellen anzupassen.</li> <li>▶ Warteplätze für die Busse werden auf der westlichen Seite der Dessauer Straße oder alternativ auf dem Parkplatz an der Südstraße vorgesehen.</li> </ul>
Ziele:	▶ Verbesserung der Verknüpfung der ÖV-Verkehrsmittel und Abbau von Zugangshemmnissen
Änderung Betriebsleistung:	▶ + 10.000 Fpl.-km/ Jahr
Umsetzungspriorität	▶ mittelfristig

### Maßnahme 7 – Erweiterung des Nachtliniennetzes auf das Stadtteilzentrum Roßlau

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Stadtteil Roßlau soll in der Zeit von 20.00 Uhr bis 23.00 Uhr durch eine Nachtverkehrslinie erschlossen werden.</li> <li>▶ Der normale Linienverkehr auf der Route der derzeitigen Linie 20 endet um 20.00 Uhr.</li> <li>▶ Die stündlich verkehrende Nachtlinie beginnt am Hauptbahnhof Dessau und führt über den Bahnhof Roßlau, das Erlebnisbad und die Große Marktstraße zum Hauptbahnhof Dessau zurück.</li> <li>▶ Der Stadtbezirk Meinsdorf wird aller zwei Stunden durch die Nachtlinie angedient.</li> </ul>
---------------	--

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Integration des Stadtteiles Roßlau in das Nachtliniennetz</li> <li>▶ Angebotsverbesserung</li> <li>▶ Optimierung und bessere Vernetzung des Linienangebotes</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	▶ + 40.000 Fpl.-km/ Jahr
Umsetzungspriorität	▶ 01. Juli 2017
<b>Maßnahme 8 – Auflassen der Straßenbahnlinie 4 von Dessau, Hauptbahnhof nach Sportplatz Kreuzbergstraße</b>	
Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aufgrund der geringen Nachfrage auf der Straßenbahnlinie 4 (vgl. Abschnitt 4) soll der Betrieb der Straßenbahn auf diesem Streckenabschnitt durch Busverkehr ersetzt werden.</li> <li>▶ Die Erschließung der Relation Dessau, Hauptbahnhof – Klughardtstraße erfolgt durch die Straßenbahnlinie 1, die Relation Wasserwerkstraße – Sportplatz Kreuzbergstraße wird durch die Linie 12 bzw. die Bauhauslinie bedient.</li> <li>▶ Die Haltstelle Augustenstraße wird nicht mehr bedient. Die Erschließung des Haltestelleneinzugsbereiches erfolgt durch die Haltestellen Klughardtstraße, Kaufhalle am Kreuzberg, Friedhof III und Fröbelstraße.</li> </ul>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abbau von Parallelverkehren</li> <li>▶ Verbesserung der Wirtschaftlichkeit</li> </ul>
Änderung Betriebsleistung:	▶ - 57.000 Fpl.-km/ Jahr <sup>5</sup>
Umsetzungspriorität	▶ kurzfristig

Tabelle 18: Übersicht Maßnahmen

<sup>5</sup> abweichendes Analysejahr 2016

## 5.4 Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr

Das ÖPNV-System der Stadt Dessau-Roßlau besteht aus einem sich ergänzenden und eng vernetzten Straßenbahn- und Stadtbusnetz.

Das Netz- und Bedienungskonzept basiert auf dem in Abschnitt 3 definierten Anforderungsprofil und den im Abschnitt 5.3 aufgeführten Maßnahmen.

Die den Mindeststandards (vgl. Abschnitt 3) zu Grunde gelegte Fahrplanleistung bietet die Möglichkeit, während der Laufzeit des Nahverkehrsplans auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung und Schwankungen in der ÖPNV-Nachfrage (z. B. saisonale Unterschiede) zu reagieren.

### 5.4.1 Straßenbahn

Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Das Streckennetz der Straßenbahnlinien 1 und 3 (Relationskategorie A) ist zu erhalten.

Negative Auswirkungen des Stadtumbaus sind im Einzugsbereich der Straßenbahn zu minimieren. Größtmögliche Fahrgastpotenziale sollen dabei erhalten bleiben. Parallelverkehr auf den Straßenbahntrassen ist zu vermeiden (Ausnahme Fritz-Hesse-Straße, Kavalierrstraße und Askaniische Straße östlich Amalienstraße).

In Abhängigkeit des Wohnungsbestandes im Kreuzbergviertel und der damit verbundenen Entwicklung der Fahrgastnachfrage sowie notwendiger Ersatzinvestitionen/ Erneuerung von Straßenbahnanlagen auf diesem Streckenabschnitt ist die Entscheidung zur Einstellung des Straßenbahnbetriebes auf der bestehenden Linie 4 zu treffen. Die Erschließung wird in der Folge durch bestehende Buslinien gewährleistet.

Straßenbahnnetzerweiterungen werden grundsätzlich im Zuge der Regionalisierung des Verkehrsmittels Straßenbahn für möglich erachtet. Voraussetzungen sind die Herstellung einer Netzverbindung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn im Bereich des Dessauer Hauptbahnhofes und der Einsatz von für beide Systeme geeigneten Fahrzeugen. Auf dieser Grundlage kann beispielsweise eine Direktverbindung zwischen der Dessauer Innenstadt und Wörlitz entwickelt werden. Mit dieser Maßnahme kann die Attraktivität des ÖPNV-Systems deutlich erhöht werden. Die Machbarkeit (technisch und wirtschaftlich) muss untersucht und nachgewiesen werden. Wichtigste Voraussetzung ist eine umfassende finanzielle Förderung eines solchen Vorhabens.

### 5.4.2 Stadtbus

Durch den Stadtbus ist die flächendeckende Erschließung der Stadt Dessau-Roßlau zu gewährleisten, die nicht im Einzugsbereich der Straßenbahn liegen.

Besondere Bedeutung kommt der Bedienung auf der Relation Dessau – Roßlau (Relationskategorie B1) zu, da hier eine stabile und schnelle Verbindung der beiden Stadtteile einschließlich der direkten Erreichbarkeit der jeweiligen Stadtzentren und wichtigen Einrichtungen zu gewährleisten ist.

Die Verbindungen der Relationskategorie B2 dienen der Verbindung der Stadtmitte mit den Gebieten mit hoher bzw. geringer Nutzungsdichte. Die Relationen der Kategorie C übernehmen die flächendeckende Erschließung zwischen der Stadtmitte und den Gebieten mit geringer Nutzungsdichte bzw. mit Ortsteilen und Siedlungen mit geringer Einwohnerzahl.

Das bestehende Bus-Liniennetz, ergänzt um die unter Abschnitt 5.3 aufgeführten Maßnahmen, bildet die Grundlage für das zukünftige Netz- und Bedienungskonzept. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtmitte und der Stadtteilzentren können weitere Radiallinien zu Durchmesserlinien verknüpft werden.

Die Busachsen werden arbeitsteilig durch die Kavallerstraße und die Zerbster Straße geführt, um eine umfassende ÖPNV-Innenstadterschließung zu gewährleisten.

Ab ca. 20.00 Uhr bis ca. 23.00 Uhr setzt der Nachtlinienverkehr ein. Dieser ist auch zukünftig durchzuführen. Die Maßnahme 7 (vgl. Abschnitt 5.3) dient der Ergänzung des Nachtliniennetzes.

Die Mindestbedienungsstandards orientieren sich an der Gewährleistung stabiler Fahrplanangebote in der HVZ und NVZ. In Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage kann die Erschließung mit flexiblen Bedienangeboten vorgenommen werden und somit zur Schaffung von Anreizen zur ÖPNV-Nutzung und zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit dienen.

Bei sich ändernden Rahmenbedingungen (z. B. Umverteilung der Einwohner im Zuge des weiteren Stadtumbaus, Veränderungen der Schülerverkehrsströme, Notwendigkeit der Erschließung neuer Potenziale, Verschiebungen in der Nachfrage) ist das Stadtbusnetz entsprechend anzupassen und weiterzuentwickeln. Es muss überschaubar und leicht merkbar bleiben (z.B. durch Einführung weiterer Durchmesserlinien) und durch klar strukturierte Fahrtwege kurze Fahrzeiten ermöglichen.

### 5.4.3 Verknüpfungspunkte

Die Achsen des Stadtverkehrs Dessau-Roßlau sind auf die Umstiegshaltestellen Hauptbahnhof Dessau, Zentralhaltestelle Kavallerstraße und Bahnhof Roßlau auszurichten.

Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Stadtbusse weiterhin konsequent mit der Straßenbahn zu verknüpfen. Wichtigste ÖPNV-Schnittstellen sind der Hauptbahnhof Dessau (Bahnhofsplatz) und die geplante Zentralhaltestelle Kavallerstraße. Die Vernetzung zwischen Straßenbahn- und Buslinien erfolgt darüber hinaus an den Haltestellen Wasserwerkstraße, Tempelhofer Straße, Berufsschulzentrum und Junkerspark.

Die Dessauer Innenstadt soll aus allen Stadtgebieten direkt (Relationskategorien A, B1, B2) bzw. auf Verbindungen der Relationskategorie C mit maximal einmaligem Umsteigen erreicht werden. Ausnahmen bilden Zubringerbuslinien zur Straßenbahn auf der Relationskategorie B2.

Nördlich der Elbe sind die Achsen des Stadtverkehrs auf die zentrale Umstiegshaltestelle Bahnhof Roßlau auszurichten, um somit eine gute Verknüpfung zur Dessauer Innenstadt mit maximal einem Umstieg zu gewährleisten. Damit wird auch die Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (Hauptbahnhof Dessau, Bahnhof Roßlau) gewährleistet.

Die weiteren Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet (siehe Tabelle 14 aus Seite 33) sind beizubehalten und im Hinblick auf Umsteigevorgänge (Fahrplan, Wegweisung, Verkehrssicherheit) weiterzuentwickeln. Die Umsteigezeiten im Stadtverkehr sollen nach Möglichkeit der Anschlussqualitätsstufe A nach [30] entsprechen.

Die bestehenden P+R-Anlagen (vgl. Abschnitt 3.2) sollen weiterbetrieben werden. Ausbaubedarf besteht an den Bahnhöfen Roßlau und Rodleben sowie am Haltepunkt Meinsdorf.

Die Stadt Dessau-Roßlau besitzt eine überdurchschnittliche Radverkehrsmobilität. Die Integration von Radverkehr und ÖPNV im Sinne der Erhöhung der Effizienz und der Attraktivität von Beförderungsketten ist weiter zu stärken. Das betrifft den Ausbau und die Ergänzung nutzerfreundlicher B + R-Anlagen und die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Straßenbahnen und Standardlinienbussen. Haltestellen werden vor allem dort mit B+R-Anlagen ausgestattet, wo die ÖPNV-Erreichbarkeit durch das Fahrrad verbessert werden kann. Zukünftige Entwicklungen (Pedelec) sind bei der Ausstattung der Anlagen zu berücksichtigen.

Eine Übersicht zu neu zu errichtenden bzw. auszubauenden Bike+Ride-Anlage ist in Anlage 10 enthalten.

### 5.4.4 Mindestbedienungsstandards Stadtverkehr Dessau-Roßlau

#### Zeitliche Vorgaben

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes wird nach HVZ, NVZ und SVZ differenziert. Die Bedienzeiträume wurden bezogen auf Wochentage definiert und sind in Abbildung 5 (Abschnitt 3.1.2) dargestellt. Im Geltungszeitraum des NVP ist eine Dynamisierung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demographischen und Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft beispielsweise:

- ▶ den flexibleren Beginn der SVZ am Morgen (Verschiebung um maximal eine Stunde),
- ▶ das Ende der SVZ an allen Verkehrstagen um 22:00 Uhr (Beachtung der Erreichbarkeit von Veranstaltungen),
- ▶ den flexibleren Einsatz des Nachliniensystems,
- ▶ die Bemessung und zeitliche Lage der NVZ an Wochenenden und Feiertagen.

#### Mindestbedienungsstandards

Gemäß der in Abschnitt 3.1.4 definierten Zielvorgaben wurden die nachfolgenden streckenbezogenen Mindestbedienstandards in den jeweiligen Relationskategorien weiterentwickelt und festgesetzt (siehe Tabelle 19).

Das Fahrtenangebot bei Straßenbahn und Stadtbus ist generell nach einem Taktfahrplan zu gestalten. Dabei sind leicht merkbare Takte zu realisieren. Notwendige Taktverdichtungen oder –dehnungen (vorrangig notwendig im Schülerverkehr) sollen sich weitgehend in das bestehende Taktschema einpassen. Der Grundtakt von Zubringerbuslinien zur Straßenbahn soll dem Grundtakt der Straßenbahn bzw. einem Vielfachen davon entsprechen.

Im zentrumsnahen Bereich ergeben sich durch Überlagerung von Linienwegen zum Teil höhere Fahrtangebote. Bei abschnittsweise parallel verkehrenden Linien sind die Fahrtenlagen auch künftig konsequent aufeinander abzustimmen (Vertaktung).

Die Schülerbeförderung ist grundsätzlich in den Linienverkehr zu integrieren (Ausnahmen sind zulässig, z. B. Schwimmunterricht). Die Schülerbeförderung ist als festes Fahrplanangebot gemäß der Schülerbeförderungssatzung zu gewährleisten. Die zeitlich begrenzte Abweichung von Linienführungen zum Zweck der Erschließung von Schulstandorten und Schuleinzugsbereichen ist zulässig. Die Anpassung des ÖPNV-Angebotes an Schulstandorte, Schülerströme und Unterrichtszeiten erfolgt in Abstimmung mit dem Amt für Bildung und Schulentwicklung. Die Staffelung von Schulanfangs- und Schulentzeiten ist anzustreben, um eine effiziente Einsatzplanung im ÖPNV zu ermöglichen.

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Relationskategorie	Relation von Dessau Hbf nach	Bedienrelation	Streckenabschnitt	Bedienstandard (Fahrten je Std. und Richtung)			Umsteigehäufigkeit
				HVZ	NVZ	SVZ	
A	Süd	A-1	Hauptbahnhof - Zentralhaltestelle - Tempelhofer Straße	4	2	2 <sup>N1</sup>	0
	West, Alten, Zoberberg	A-2	Hauptbahnhof - Zentralhaltestelle - Berufsschulzentrum - Junkerspark				
B1	Roßlau	B1	Hauptbahnhof - Roßlau, Bahnhof	2	2 <sup>Sa,S/F1</sup>	B <sup>1, N1</sup>	0
B2	Törten, Haideburg	B2-1	Hauptbahnhof - Zentralhaltestelle - Wasserwerkstraße - Törten - Tempelhofer Straße	2	1 <sup>S/FB1</sup>	B <sup>0,5, N1</sup>	0 <sup>U1</sup>
	Sportplatz Kreuzbergstraße	B2-2	Hauptbahnhof - Zentralhaltestelle - Sportplatz Kreuzbergstraße				
	Mildensee	B2-3	Hauptbahnhof - Museum - Rathaus - Mildensee - Adria				
	Waldersee	B2-4	Hauptbahnhof - Schlachthof - Museum - Waldersee				
	Ziebigk	B2-5	Hauptbahnhof - Ebertallee				
	Siedlung, Großkühnau, Kleinkühnau	B2-6	Kreuzung Sieben Säulen - Kleinkühnau - Großkühnau - Ebertallee				
	Kochstedt, Mosigkau	B2-7	Wasserwerkstraße - Kochstedt - Mosigkau - Junkerspark				
C	Kleutsch, Sollnitz	C-1	Hauptbahnhof - Kleutsch - Sollnitz	B <sup>1</sup>	B <sup>0,5</sup>	B <sup>0,5</sup>	1
	Brambach, Rodleben, Rietzmeck	C-2	Roßlau - Tornau - Rodleben - Brambach - Rietzmeck				
	Meinsdorf	C-3	Roßlau - Meinsdorf - Mühlstedt - (Thießen)				
	(Luko)	C-4	Roßlau - Technisches Rathaus (- Luko)				
	Streetz, Natho	C-5	Roßlau - Meinsdorf - Mühlstedt - Streetz - Natho				
	Sonstige Verbindung	C-6	Kochstedt – Klinikum - Junkerspark – Berufsschulzentrum - Finanzamt				

<sup>2N1</sup> ..... Nachtverkehr im Stundentakt  
<sup>2Sa,S/F1</sup> .....an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Bedienung im Stundentakt  
<sup>1S/FB1</sup> .....auf den Relationen Stadtmitte – Waldersee und Stadtmitte – Mildensee an Sonn- und Feiertagen flexible Bedienung im Stundentakt zulässig  
<sup>0U1</sup> .....auf der Relation Stadtmitte – Kochstedt/Mosigkau ist ein Umstieg zulässig  
<sup>B0,5</sup> .....flexible Bedienung im Zweistundentakt  
<sup>B1</sup> .....flexible Bedienung im Stundentakt

Tabelle 19: Mindestbedienstandards

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Auf Verbindungen der Relationskategorie C können die Vorgaben der Mindestbedienung durch bedarfsgesteuerte Bedienformen erfüllt werden (außer Schülerverkehr). In der SVZ kann die Bedienung der Relation der Kategorie B1 im Stundentakt sowie der Relationen der Kategorien B2 und C im Zweistundentakt durch flexible Bedienangebote realisiert werden.

Das Nachtverkehrsangebot im Stundentakt (Relationskategorie A und B) ist beizubehalten.

Sofern sich Änderungen in der Nachfrage ergeben, insbesondere in den Siedlungsschwerpunkten, bei der weiteren Ausgestaltung der Industrie- und Gewerbestandorte und im Ergebnis der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte, ist über eine Anpassung der Bedienungshäufigkeiten zu entscheiden.

### **Räumliche Vorgaben**

Die räumliche Erschließung ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 3.1.3 zu gewährleisten.

Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen.

Bei Einstellung der Straßenbahnlinie 4 ist die Erschließung des Streckenabschnittes Heidestraße - Kreuzbergstraße durch den auf der Relationskategorie B2 verkehrenden Stadtbus sicherzustellen.

Die Stadtgrenzen überschreitende Linienangebote des Stadtverkehrs sind bezüglich ihrer Ausprägung auch künftig mit dem zuständigen Aufgabenträger Landkreis Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld abzustimmen.

In Anlage 13.1 sind das Netz- und Bedienungskonzept inkl. der Verknüpfungspunkte für den ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau und in Anlage 13.2 die Linienführung in der Innenstadt grafisch dargestellt.

## **5.5 Kreisübergreifender Regionalverkehr**

Die in der Stadt Dessau-Roßlau verkehrenden kreisübergreifenden Regionalbuslinien unterliegen der Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg. Diese Buslinien sind Bestandteil der ÖPNV-Erschließung und eine sinnvolle Ergänzung des SPNV. Das trifft insbesondere auf die Buslinie 310 Gräfenhainichen – Oranienbaum – Dessau zu, die als Bestandteil des ÖPNV-Landesnetzes fortzuführen ist. Des Weiteren ist am Hauptbahnhof Dessau der Anschluss der Linie 310 vom und zum SPNV herzustellen.

Die Linienführungen des ÖPNV-Landesnetzes gewährleisten die Verbindung zwischen den zentralen Orten und der Region und sollen an den

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Aufgabenträgergrenzen durchgängig gestaltet werden. In Abschnitt 2.2.4 sind alle derzeit verkehrenden Regionalverkehrslinien aufgelistet.

Die nach Dessau einfahrenden Linien 304 Dessau – Wörlitz – Wittenberg und 471 Dessau - Aken – Köthen sind in den Stadtverkehr zu integrieren. Für alle weiteren Regionalverkehrslinien ist der Anschluss an den Stadtverkehr herzustellen. Neben dem Hauptbahnhof Dessau und dem Bahnhof Roßlau können die Übergangsmöglichkeiten zum Straßenbahnnetz an den Haltestellen Tempelhofer Straße, Junkerspark und Berufsschulzentrum genutzt werden. Eine Führung der Regionalverkehrslinien über die Zentralhaltestelle ist zu prüfen.

An den Verknüpfungspunkten wird eine kurze, aber den örtlichen Verhältnissen angemessene und den besonderen Zeitbedarfen mobilitätseingeschränkter Personen gerecht werdende Umsteigezeit angestrebt. Nach Möglichkeit soll die Anschlussqualitätsstufe A nach [30] erreicht werden.

Der Verlauf der Regionalbuslinien ist in den Anlagen 13.1 und 13.2 gekennzeichnet.

## 5.6 Bedarfsverkehre

Bedingt durch die bestehende Siedlungsstruktur und den demographischen Wandel gewinnt die bedarfsabhängige Bedienung im ÖPNV weiter an Bedeutung. Bedarfsverkehre sind weiter zu qualifizieren und fahrgastfreundlicher zu gestalten sowie Zugangshemmnisse abzubauen. Folgende Maßnahmen sind schrittweise umzusetzen:

- ▶ Aufbau einer gemeinsamen Dispositionszentrale für den gesamten Stadtverkehr, einheitlicher Ansprechpartner zur Anmeldung der Fahrtwünsche per kostenfreier Telefonnummer sowie Implementierung weiterer Anmeldewege wie Internet (vorzugsweise aber als Applikation), E-Mail und SMS
- ▶ einheitliche Fahrgastinformation/ Marketing,
- ▶ einheitliche Regelungen zu Tarifizuschlägen bei Bedarfsverkehren (in Stadt und Region),
- ▶ Nutzung der durch das Land Sachsen-Anhalt entwickelten zentralen Systeme zur kreisübergreifenden Koordinierung.

## 5.7 Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement

Die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Dessau-Roßlau erfolgen auf einem hohen Qualitätsniveau. Um den ÖPNV auch weiterhin als sinnvolle Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau aufrechtzuerhalten und darauf aufbauend im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Durch den Aufgabenträger sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend vorzugeben.

Zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen, welches den Stadtlinienverkehr erbringt, ist eine Qualitätsvereinbarung abzuschließen.

Die Sicherung der gesetzten Qualitätsstandards für den Stadtverkehr beinhaltet die Kontrolle zur Einhaltung der Standards bzw. ein eventuelles Nachsteuern. Unterstützende Instrumente dafür können in der Zertifizierung der Verkehrsunternehmen nach

- ▶ ISO 9001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Qualitätsmanagementsystems durch externe Auditoren) sowie
- ▶ ISO 14001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Umweltmanagementsystems durch externe Auditoren)

bestehen.

Ein weiteres Instrument bildet die Durchführung einer Bürgerbefragung zum Thema ÖPNV (z. B. Integration in die kommunale Bürgerumfrage), welche die Qualitätsbewertung aus Bürgersicht als wesentlichen Bestandteil aufweist.

Wesentliche Hauptbereiche für die Festlegung von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 werden nachfolgend beschrieben.

### 5.7.1 Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Stadt Dessau-Roßlau setzt sich dafür ein, dass die im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt verankerten Handlungsgrundsätze bei der Gestaltung von Schnittstellen und Zugangsstellen im ÖPNV [34] fortgeführt werden.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen.

Wesentliche Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- ▶ Sicherstellung des barrierefreien Zuganges zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten,
- ▶ Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kundencenter, Personalbediente Vertriebsstelle),

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

- ▶ Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Netzplan an allen wichtigen Haltestellen).

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

Das Verkehrsunternehmen ist zuständig für:

- ▶ Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht,
- ▶ Straßenbahnanlagen und -haltestellen gemäß Sondernutzungsvereinbarung,
- ▶ Straßenreinigung, Winterdienst sowie umgehende Reaktion auf Zerstörungen (Defekte) an allen Haltestellen des Stadtlinienvverkehrs (Straßenbahn und Bus).

Auf den Zuständigkeitsbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers entfallen:

- ▶ Neubau und Unterhalt von Bushaltestellen,
- ▶ Unterhalt und Reinigung von Wartehallen (teilweise unter Einbeziehung Dritter).

Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese.

Für alle Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs ist folgende Grundausstattung vorzusehen:

- ▶ Haltestellenmast und -schild,
- ▶ Haltestellenname,
- ▶ Bedienende Linien,
- ▶ Fahrplan,
- ▶ Fahrtziel,
- ▶ das bzw. die betreibenden Verkehrsunternehmen mit Logo.

Darüber hinaus gilt der in Tabelle 20 beschriebene Standard für die Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Die Haltestellen in der Stadt Dessau-Roßlau werden wie folgt kategorisiert:

Kategorie I: Verknüpfungspunkte gemäß Anlage 13.1

Kategorie II: Straßenbahnhaltestellen sowie lokal bedeutsame Haltestellen im Stadtbusverkehr (> 50 Ein-/ Aussteiger pro Tag, mindestens Stundentakt).

Kategorie III: sonstige Haltestellen (< 50 Ein-/ Aussteiger pro Tag)

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ausstattungs-elemente	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III
<b>Information</b>			
Grundinformation (Fahrplan, Tarifhinweise)	x	x	x
Zusatzinformation			
▶ Liniennetzplan	x	x	(x)
▶ Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	(x)	
▶ Leitinformation (Wegweisung innerhalb Hst. und zu weiteren Orten)	x	(x)	(x)
Dynamische Fahrgastinformation/ Lautsprecher, Uhr	x	(x)	
<b>Aufenthalt</b>			
Wetterschutzeinrichtung	x	x	(x)
Sitzgelegenheit	x	x	(x)
Beleuchtung	x	x	x
Ausstattungs-elemente	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III
<b>Service</b>			
Abfallbehälter	x	x	x
Fahrausweisverkaufsautomat	x		
Fahrradabstellanlage (bei entsprechend großem Einzugsbereich an der Haltestelle)	x	(x)	(x)
(X) ist in Abhängigkeit von der Frequentierung und Lage zu entscheiden			

**Tabelle 20: Empfohlene Haltestellenausstattung**

Eine dynamische Fahrgastinformation wird an den wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen innerhalb des Stadtgebietes von Dessau-Roßlau vorgesehen. Folgende Anforderungen sind einzuhalten:

- ▶ Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten,
- ▶ Informationsübermittlung bei Störungen, Umleitungen, und in Sondersituationen.

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BO-Strab [35], BO-Kraft [36], DIN 18040 [37], RAST 06 [38], sowie EAÖ [39].

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß HBVA [40] zu gestalten. Die Stadt Dessau-Roßlau hat zwei Prioritäten für den barriere-

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

freien Ausbau der ÖPNV-Zugangsstellen festgelegt. Mit der Realisierung der Maßnahmen der 1. Priorität bis zum 01. 01. 2022 wird das Ziel verfolgt, die Vorgaben des PBefG für den überwiegenden Anteil der Fahrgäste zu erfüllen. Durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Rampen und die Hilfestellung des Fahrpersonals soll die Beförderung behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen von und zu allen Haltestellen des Stadtgebietes Dessau-Roßlau ebenfalls zum 01.01.2022 gewährleistet werden. Der Ausbau der Zugangsstellen der 2. Priorität erfolgt entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

Eine Haltestellenübersicht mit Darstellung der Ausbaubedarfe und Prioritätenreihung ist in der Anlage 10 enthalten.

### 5.7.2 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien/Empfehlungen der EU und des VDV.

Im Stadtverkehr Dessau-Roßlau gelten darüber hinaus die Qualitätsanforderungen gemäß ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt [8] sowie die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge gemäß PBefG [3].

Die im Stadtlinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

- ▶ Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes zum 01.01.2022,
- ▶ Vollständiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen für den Einsatz von Straßenbahnen und Standardlinienbussen auf den Relationskategorien A, B1, B2 und C zum 01.07.2017,
- ▶ Ermöglichen der Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen, von Rollstühlen, Kinderwagen und schwerem Gepäck in den im bedarfsorientierten Verkehr eingesetzten Fahrzeugen (Kleinbusse, Großraum-Pkw),
- ▶ überwiegender Einsatz von elektrisch und mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen im Stadtlinienverkehr, um Schadstoffemissionen gering zu halten und Anforderungen des Klimaschutzes zu erfüllen.
- ▶ das Durchschnittsalter der eingesetzten Busflotte soll 10 Jahre nicht überschreiten.

Darüber hinaus sind die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität gemäß Anlage 14 einzuhalten.

### 5.7.3 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- ▶ Realisierung der ÖPNV Bevorrechtigung an ausgewählten signalregulierten Knoten,
- ▶ Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte-/ Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.,
- ▶ Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus,
- ▶ Vermeidung von Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen,
- ▶ Beseitigung von Fahrbahnmängeln im Zuge des Busnetzes.

Handlungsbedarf bei der Ertüchtigung der Straßenbahninfrastruktur besteht an der Fritz-Hesse-Straße südlich des Friedensplatzes, an der Friedrichstraße und der Kavallerstraße.

Insbesondere zum störungsfreien Betrieb des Busnetzes sind Fahrbahnaufwertungen an folgenden Straßen erforderlich:

- ▶ Sachsenbergstraße,
- ▶ Ölpfuhlallee,
- ▶ Bergstraße Meinsdorf,
- ▶ Kohlenstraße Meinsdorf,
- ▶ Lindenplatz Meinsdorf,
- ▶ Fritz-Hesse-Straße südlich Friedensplatz,
- ▶ Kurze Straße in Törten,
- ▶ Alte Leipziger Straße nördlich Am Schenkenbusch,
- ▶ Anhalter Straße Mosigkau,
- ▶ E.-Weinert-Straße Mosigkau
- ▶ Mühlenstraße Mosigkau,
- ▶ Elballee,
- ▶ Kornhausstraße westlich Mühlweg,
- ▶ Kühnauer Straße zw. Fichtenbreite und Am Vorwerk,
- ▶ Friedrichplatz/ Burgkühnauer Str. Großkühnau.

### 5.7.4 Fahrgastinformation

Information ist ein grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Nach den Festlegungen des Aufgabenträgers sind durch die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Fahrplandaten bereitzustellen und kontinuierlich für herauszugebende Informationsprodukte im Nahverkehrsraum zu aktualisieren. Dazu gehören:

- ▶ Fahrplanbuch (mindestens jährlich aktualisiert) mit Integration der Fahrpläne der kooperierenden Verkehrsunternehmen Linien in einem einheitlichen und übersichtlichen Layout (keine Differenzierung nach Verkehrsunternehmen),
- ▶ Kennzeichnung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen in allen Fahrplänen,
- ▶ Fahrplanergänzungsinformationen für die Stadt Dessau-Roßlau sind mit einer Veröffentlichungsfrist von sieben Tagen vor Eintritt der Fahrplanänderung bzw. Angebotsänderung erhältlich,
- ▶ Vermittlung von Netz-, Angebots- und Tarifänderungen sowie sonstige Informationen zum ÖPNV in bewährter Weise über örtliche Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, Flyer u. ä.,
- ▶ kleinräumige Teilfahrpläne,
- ▶ einheitliche Liniennetzpläne mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen, die
  - ▶▶ einheitliche schematische bzw. topografische Darstellungen aufweisen,
  - ▶▶ die Linienverläufe aller Stadt- und Regionalverkehrslinien, Eisenbahnstrecken und deren Zugangsstellen darstellen,
  - ▶▶ barrierefreie Haltestellen kennzeichnen,
  - ▶▶ Informationen über die Standorte von touristischen Zielen (z. B. Bauhaus Dessau, Meisterhäuser) beinhalten sowie
  - ▶▶ eine aktualisierte Übersicht von allen vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen enthalten.
- ▶ Bereitstellung eines umfassenden und kundenfreundlichen Internetauftrittes (z.B. Verlinkung zum interaktiven Stadtplan mit Routenplanung),
- ▶ Betreiben einer telefonischen Auskunft mit einheitlicher kostenfreier Nummer,
- ▶ Gewährleistung einer deutlichen Haltestellenansage in allen Straßenbahnen und Standardlinienbussen,
- ▶ dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an Verknüpfungspunkten und im Hauptbahnhof Dessau (Monitore mit Darstellung der Ab-

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

fahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle) mit Integration von Stadtverkehr, Regionalverkehr und SPNV.

Die Umsetzung eines verkehrsmittelübergreifenden Informationssystems im Nahverkehrsraum erfordert weiterhin eine Ergänzung um das landesweite-Informationssystem für Sachsen-Anhalt „INSA“, welches von der NASA GmbH auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes und des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt betrieben wird. INSA ist ein Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und informiert über Fahrpläne, Fahrzeitprognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter [www.insa.de](http://www.insa.de), als Apps und über eine landesweite Telefonhotline.

Die Ergänzung um INSA im Verkehrsgebiet Dessau-Roßlau erfordert:

- ▶ eine leicht erkennbare Verlinkung zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA auf der zentralen Website der Verkehrsunternehmen,
- ▶ eine gut lesbare Bewerbung der Internetseite von INSA sowie der Telefonnummer der INSA-Telefonauskunft auf jedem Aushangfahrplan.

Darüber hinaus sollten im Rahmen der Erteilung von Linienkonzessionen Festlegungen

- ▶ zur Bereitstellung von Fahrplandaten, Fahrzeitprognosen und Störungsmeldungen für INSA (Freigabe der Daten zu unbegrenzter Nutzung, weiteren Verarbeitung und Weitergabe an Dritte),
- ▶ zu Standorten von DFI-Anzeigen (Standard-/Regio-DFI und Abfahrtsmonitore) und
- ▶ zu Verknüpfungspunkten zur Anschlusssicherung

getroffen werden.

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen und Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. 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. Das betrifft u. a.:

- ▶ gut lesbare Schriftgröße und kontrastreiche Gestaltung von Informationen,
- ▶ Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie eine ausreichende Beleuchtung,
- ▶ Vermittlung von allen für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen relevanten Informationen.

Im Zuge des Einsatzes alternativer Bedienungsformen ist zu sichern, dass entsprechende Informationen über die Produktunterschiede, deren

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Nutzungsbedingungen und ggf. auch variierenden Tarife dem Kunden barrierefrei bereitgestellt werden.

An ausgewählten Straßenbahn- und Bushaltestellen sind touristische Fahrgastinformationen nach den Vorgaben des Gesamttouristischen Leit- und Informationssystems der Stadt Dessau-Roßlau zu integrieren.

### 5.7.5 Tarif und 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 somit:

- ▶ die Mobilitätszentrale im Bereich des Dessauer Bahnhofplatzes, die auch die persönliche und telefonische Beratung anbietet,
- ▶ stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten/ hoch frequentierten Haltestellen in der Stadt Dessau-Roßlau,
- ▶ mobile Fahrausweisverkaufsautomaten in den Fahrzeugen oder Fahrpersonal der Busse (Fahrerkasse),
- ▶ Agenturen, Reisebüros, Geschäfte des Einzelhandels u. ä.

In der Stadt Dessau-Roßlau ist ein einheitlicher ÖPNV-Tarif (Stadtverkehrstarif) anzuwenden. Mit einem Fahrausweis müssen alle Linien des Stadtverkehrs genutzt werden können. Die diesbezüglich guten Zugangsbedingungen zum ÖPNV sind fortzuführen. Zwischen den Linien des straßengebundenen Stadt- und Regionalverkehrs ist das Prinzip der gegenseitigen Fahrscheinanerkennung anzuwenden und zwischen den betreffenden Verkehrsunternehmen entsprechend zu regeln.

#### Merkmale des Tarifsystems

- ▶ klare Strukturierung und einfache Handhabung,
- ▶ die Abstufung der Fahrausweisarten untereinander muss ausgehend vom Einzelfahrausweis durchrechenbar, degressiv und logisch erfolgen,
- ▶ einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen,
- ▶ an den Nutzern orientierte Preisgestaltung (Orientierung der Preisgestaltung am derzeitigen Preisniveau),
- ▶ kostenfreie Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln,
- ▶ Fortführung des ABW-Tarifs,
- ▶ Beteiligung an der landesweiten Entwicklung und Umsetzung von E-Ticket-Lösungen

### Tarifzonen

In der Stadt Dessau-Roßlau ist der Flächenzonentarif anzuwenden. Die Randzone soll zukünftig entfallen. Das gesamte Stadtgebiet soll einer Tarifzone zugeordnet werden. Bei mehr als einer Tarifzone sind diese so zu bemessen, dass Überschaubarkeit, Handhabung und Kontrolle gewährleistet ist.

### Fahrausweissortiment

Das Fahrausweissortiment orientiert sich zukünftig am derzeitigen Fahrausweisangebot (siehe dazu Abschnitt 3.4.2). ABO-Karten und Sondertarife im Zeitkartenbereich für Jedermannfahrgäste (z.B. Umweltkarten) sind im Interesse der Kundenbindung fortzuführen.

Die DessauCard (Kombination ÖPNV-Nutzung mit kulturellen und touristischen Angeboten) ist zur Dessau-RoßlauCard weiterzuentwickeln. Auf regionaler Ebene ist die Beteiligung an der „Welterbe-Card“ anzustreben.

### Tarifgestaltung

Die als Ziel gesetzte Erhöhung des ÖPNV-Anteils an allen Ortsveränderungen und die Stabilisierung der Nachfrage im ÖPNV erfordert eine Preisgestaltung, die bei den Bürgern Akzeptanz findet und sich am bestehenden Preisniveau des ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau orientiert.

Entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung sind auch zukünftig angemessene Tarifierpassungen notwendig. Die Abwanderung von ÖPNV-Nutzern ist zu vermeiden.

Der Tarif der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn ist an die Regionalverkehrstarife anzupassen.

## 5.7.6 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Ein offensives Marketing und eine engagierte Öffentlichkeitsarbeit sind Schwerpunktaufgaben zur Vermittlung der Vorteile und Nutzen des ÖPNV sowie zur Bekanntmachung des ÖPNV Angebotes. Als Maßnahmen sind fortzuführen:

- ▶ Förderung der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit, insbesondere durch Informationsbroschüren, regelmäßige Beiträge in regionalen Medien, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger, Eigenwerbung an Fahrzeugen sowie Hinweise bezüglich der Erreichbarkeit von Behörden und öffentlichen Einrichtungen mittels ÖPNV (z. B. Internet, Briefköpfe, Werbebroschüren),
- ▶ Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z. B. Linienwegänderungen),

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

- ▶ Umsetzung eines Dialogmarketings, bei dem potenzielle Kunden (z. B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden,
- ▶ Anstreben eines einheitlichen Erscheinungsbildes (corporate identity) des ÖPNV innerhalb der Verkehrssysteme des Stadtverkehrs Dessau-Roßlau.

Der Aufgabenträger wird sich in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen für eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung des Images des ÖPNV im Nahverkehrsraum einsetzen. Dafür sind alle Informationskanäle (elektronische und Printmedien) einzubeziehen.

Der Aufgabenträger setzt sich dafür ein, die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV mit anderen Imageprojekten der Stadt Dessau-Roßlau zu verknüpfen.

### 5.7.7 Anforderungen 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 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, soziale Kompetenz),
- ▶ Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Abweichungen von der üblichen Linieneinführung hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten,
- ▶ Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit,
- ▶ Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen), jährliche Diensts Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice.

### 5.7.8 Zuverlässigkeit und Anschlussicherung

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

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ausgewiesene Anschlüsse sind zu sichern. Der Anschluss gilt als nicht gesichert, wenn wegen selbstverschuldeter Verspätung/vorzeitiger Abfahrt Verknüpfungen mit Anschlussverkehrsmitteln nicht sichergestellt werden konnten.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Es ist sicherzustellen, dass alle festen Fahrten<sup>6</sup> gemäß Fahrplan stattfinden und mindestens 95% aller Fahrten Fahrplanabweichungen von nicht mehr als 3 Minuten aufweisen.

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über ein RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) zu sichern. Dazu gehören z. B.:

- ▶ definierte Verkehrszeiten, Taktzeiten und Fahrtenhäufigkeiten; Einhaltung des Fahrplans,
- ▶ Pünktlichkeit,
- ▶ kurze Wege und Umsteigebeziehungen,
- ▶ Anschlusssicherung (Kommunikation wichtiger Anschlüsse im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft),
- ▶ Ermöglichung der Barrierefreiheit bei Umstiegen (Anschlusssicherheit).

### 5.7.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a.:

- ▶ Information der Fahrgäste über Zeitpunkt, Art und Auswirkungen der Störung sowie voraussichtliche Dauer,
- ▶ regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Beschwerden und Störungen,
- ▶ erste Reaktion auf Kundenbeschwerden innerhalb von fünf Werktagen,
- ▶ Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlusssicherung).

---

<sup>6</sup> Als feste Fahrten werden diejenigen Fahrten bezeichnet, die nicht ausschließlich der flexiblen Bedienung dienen.

### 5.7.10 Mitwirkung des Verkehrsunternehmens

Zur Abstimmung der Belange des ÖPNV mit den verschiedenen Interessengruppen wirken Verkehrsunternehmen des Stadtlinienverkehrs neben dem ÖPNV-Aufgabenträger in folgenden Beiräten mit:

- ▶ ÖPNV-Beirat,
- ▶ Behindertenbeirat,
- ▶ Seniorenbeirat,
- ▶ AG ABW-Tarif.

ÖPNV bezogene Belange von Migranten und Asylsuchenden stimmt der ÖPNV-Aufgabenträger unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen mit dem Integrationsbeauftragten der Stadt Dessau-Roßlau ab.

### 5.7.11 Besondere Nutzergruppen

Der Nahverkehrsplan enthält im Abschnitt 5.7 vielfältige Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV, die auch den Nutzergruppen der Behinderten, den Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den älteren Menschen und den Familien gerecht werden. Ergänzend zu den Festlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022, die u. a. den Fahrzeugeinsatz, den Ausbau der Zugangsstellen, die Fahrgastinformation und die Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal betreffen, sollen die ÖPNV-Zugangsbedingungen für die genannten Nutzergruppen durch folgende Maßnahmen weiter verbessert werden:

- ▶ angemessene ÖPNV-Erschließung des gesamten bebauten Stadtgebietes, insbesondere von Schulen, medizinischen Einrichtungen und Seniorenheimen,
- ▶ Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Dessauer Innenstadt,
- ▶ Einführung des „Halten auf Zuruf“ beim Aussteigen bezogen auf den Einsatz von Nachtbuslinien und Rufbussen,
- ▶ Anpassung der Halteposition der Fahrzeuge an das Blindenleitsystem der Haltestellen,
- ▶ Gewährleistung einer rücksichtsvollen Fahrweise insbesondere im Buslinienverkehr,
- ▶ Festlegung des Vorranges der Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen gegenüber der von Fahrrädern in den Fahrzeugen des Stadtlinienverkehrs,
- ▶ Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Sehbehinderten (z.B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien),
- ▶ Prüfung der Einführung einer Familientageskarte im Stadtlinienverkehr,

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

- ▶ einheitlicher Ansprechpartner und einheitlicher (kostenfreier) Kontakt (Telefonnummer, E-Mail) für Service und Beratung im ÖPNV.

ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken in den Interessenvertretungen der Nutzergruppen (z.B. ÖPNV-Beirat) aktiv mit, um die Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung weiter zu verbessern und die Fahrgastfreundlichkeit zu erhöhen.

## 5.8 Organisation des ÖPNV

### ÖPNV-Aufgabenträger

Über den Nahverkehrsplan schafft der Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG die Grundlage für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in seinem Gebiet und sichert darüber hinaus seine unmittelbare fachliche Einflussnahme auf die Entwicklung des ÖPNV im Planungsraum. Der Aufgabenträger konzentriert sich auf folgende Schwerpunktaufgaben:

- ▶ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vor Ablauf dessen Gültigkeitszeitraumes sowie regelmäßige Aktualisierung der Investitionsplanung,
- ▶ Bestellung der Verkehrsleistung auf der Grundlage der Anforderungen und Festsetzungen des Nahverkehrsplanes sowie konform zu relevanten EU-Verordnungen, insbesondere der EU-VO 1370/2007,
- ▶ Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel nach dem ÖPNV-Gesetz,
- ▶ Zuweisung der Finanzmittel an die Leistungsersteller,
- ▶ Weiterentwicklung der Vorgaben zur Qualitätssicherung im ÖPNV,
- ▶ Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde, Schulverwaltung und Verkehrsunternehmer zur Gewährleistung des ÖPNV und erforderlichen Leistungsanpassungen,
- ▶ Abstimmung mit der Landes- und Regionalplanung und innerhalb der Verkehrskooperation ABW,
- ▶ Leitung des ÖPNV-Beirates.

### Verkehrsunternehmen

Das leistungserbringende Verkehrsunternehmen ist zuständig für die:

- ▶ Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel der Schwerbehindertenbeförderung nach Sozialgesetzbuch (SGB IX) sowie der ÖPNV-Landesmittel (§8, §9 ÖPNVG LSA) über entsprechende Regelungen des ÖPNV-Aufgabenträgers,
- ▶ Umsetzung der Planungsvorgaben zum Verkehrsangebot,

# Gestaltungskonzept für den ÖPNV

- ▶ Erbringung der bestellten Verkehrsleistungen (unter Beachtung der Vorgaben des PBefG, des öDA, der Vorgaben der Genehmigungsbehörde),
- ▶ Ergebnisrechnung (Trennungsrechnung),
- ▶ Marketingaufgaben.

Der Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen arbeiten eng zusammen, um eine koordinierte und integrierte Entwicklung des ÖPNV im Verkehrsraum umzusetzen. Unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sind bestmögliche Bedingungen für die Fahrgäste zu schaffen.

### Linienbündelung

Um die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr gemäß § 8 PBefG zu befriedigen, besteht die Möglichkeit, die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt zu erteilen (§ 9 Abs. 2 PBefG). Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, ertragsstarke und ertragschwache Linien zusammenzufassen. Dadurch wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem städtischen ÖPNV-System verhindert (Genehmigung einzelner, eigenwirtschaftlich zu betreibender Linien) und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken – auch kostenseitig - erreicht.

Ausgehend von den genannten Grundsätzen wird der Stadtlinienvorkehr Dessau-Roßlau einem Linienbündel zugeordnet. Die Erteilung der Genehmigung der Linienverkehre für Straßenbahn und Stadtbus soll sich auf definierte Linienbündel beziehen.

Begründung:

- ▶ bestmögliche integrierte Nahverkehrsbedienung,
- ▶ Verbindung von Verkehrsträgern mit hoher Nachfrage (Straßenbahnlinien) und geringer Nachfrage (Stadtbuslinien, flexible Verkehrsangebote) bezüglich des Ertragsausgleichs,
- ▶ optimale Abstimmung der städtischen Verkehrsmittel über eine Verkehrszentrale und den Einsatz eines RBL,
- ▶ fahrgastfreundliche Reisezeiten durch optimierte Vernetzung,
- ▶ Vermeidung von Parallelerschließungen im Sinne der Wirtschaftlichkeit und einer geringen Belastung des öffentlichen Haushalts,
- ▶ Nutzung des steuerlichen Querverbundes für den Verlustausgleich des gesamten ÖPNV-Systems.

In der Stadt Dessau-Roßlau sind jährlich insgesamt **2.480.000** Fahrplan-kilometer zu erbringen. Der Umfang der Fahrplanleistung basiert auf den Mindestbedienstandards (Abschnitt 5.4.4, Tabelle 19) und den Nachtl-

## Gestaltungskonzept für den ÖPNV

nien (Abschnitt 2.2.3 und 0). Der Umfang des geplanten Linienbündels ist in Tabelle 21 dargestellt.

Linienbündel	Verkehrsträger	Linien derzeit	Bedienrelationen künftig	Fahrplanleistung
1	Straßenbahn	1, 3, 4	A-1, A-2	510.000 Fpl.-km
	Bus	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, N1 bis N5	B1-1, B2-1, B2-3, B2-4, B2-5, B2-6, B2-7, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, N1 bis N6	1.970.000 Fpl.-km

**Tabelle 21: Geplantes Linienbündel**

Anpassungen der Fahrplanleistungen sind unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung, des demographischen Wandels und der Nachfrageentwicklung im ÖPNV grundsätzlich möglich.

### **Vergabe von Verkehrsleistungen/ Harmonisierung:**

Die Neuvergabe des ÖPNV-Gesamtnetzes erfolgt zum 1. Juli 2017.

Damit die Linienbündelung genehmigungsrechtlich wirksam werden kann, sind die Laufzeiten der Linienkonzessionen der Straßenbahn- und Buslinien zu harmonisieren. Die Stadt Dessau-Roßlau beabsichtigt die Direktvergabe des ÖPNV-Gesamtnetzes im Rahmen einer Inhouse-Vergabe an die DVG. Die Stadt Dessau-Roßlau beabsichtigt, diesbezüglich einen öDA unter Beachtung der Maßgaben der EU-VO 1370/2007 zu erteilen. Für den öDA wird eine Laufzeit von 15 Jahren angestrebt.

Die Vergabe von Verkehrsleistungen an Nachauftragnehmer ist unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich möglich.

## 6 Finanzierungskonzept

### 6.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Der Stadt Dessau-Roßlau obliegt als ÖPNV-Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) und den SPNV auf der Strecke Dessau-Wörlitz. Das Land Sachsen-Anhalt gewährt den Aufgabenträgern zweckgebundene Zuwendungen gemäß §8, § 8a, und § 9 ÖPNVG LSA für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung und ÖPNV-Investitionen. Zuwendungen für den SPNV auf der Strecke Dessau-Wörlitz werden über einen entsprechenden Vertrag bereitgestellt.

### 6.2 Investitionsplanung

Ein modernes, attraktives und barrierefreies ÖPNV-System erfordert regelmäßige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Für ÖPNV-Investitionen sind folgende Finanzmittel zu verwenden:

- ▶ ÖPNV-Landesmittel gemäß § 8 (4) ÖPNVG LSA (mindestens 17,5 % der Zuweisungen),
- ▶ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beschaffung von Fahrzeugen für den ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau,
- ▶ Förderprogramme (z. B. Entflechtgesetz, Schnittstellenprogramm),
- ▶ Eigenmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens.

Gemeinsame Vorhaben sind zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen (z.B. Verkehrsbauvorhaben mit integrierter Straßenbahn).

Die mittelfristig zu realisierenden größeren Infrastrukturvorhaben konzentrieren sich auf die Innenstadt Dessau. Die Realisierung der Vorhaben in Tabelle 22 steht unter dem Vorbehalt der Förderung.

Das Vorhaben Kavallerstraße/ Zentralhaltestelle soll in Verbindung mit der Errichtung des Bauhausmuseums realisiert werden.

Ortsteil	Maßnahme	Geplanter Realisierungszeitraum	Investitionsvolumen (netto)
Innerstädtischer Bereich Mitte	Ausbau der Kavallerstraße/ Zentralhaltestelle (Gleisanlagen, Haltestellenbereich):	2016 - 2019	4,31 Mio. Euro
	Erneuerung der Friedrichstraße/ Fritz-Hesse-Straße (Gleisanlagen)		
	Erneuerung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofspatz Dessau (Schwerpunkt Busbahnhof)	2017 - 2018	1,70 Mio. Euro

**Tabelle 22: Investitionsvorhaben im Zeitraum 2016 bis 2026**

Darüber hinaus sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans folgende weitere Investitionen einzuplanen:

- ▶ Erneuerung Mobilitätszentrale (Bahnhofspatz)
- ▶ Haltestellenprogramm zum Herstellen der Barrierefreiheit (Vorhabenlisten siehe Anlage 10),
- ▶ Schnittstellenprogramm (z. B. Bahnhof Roßlau, Bahnhof Rodleben),
- ▶ Bike & Ride – Programm (Vorhabenlisten siehe Anlage 10),
- ▶ Fahrzeugförderung (Ersatzinvestition Erdgasbusse),
- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation, Vertriebssysteme, ÖV-Beschleunigung (im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen, ggfs. Förderung von Projekten),
- ▶ Maßnahmen im Bereich der DWE (Schwerpunkt Bahnübergänge und Zugangsstellen).

Anlage 15 enthält die geplante Verwendung der ÖPNV-Landesmittel für ÖPNV-Investitionen im Zeitraum 2016 bis 2020.

### 6.3 Finanzierung der Leistungserbringung

Die Finanzierung der betrieblichen Leistungen des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau basiert auf den Säulen:

- ▶ Unternehmenseinnahmen
  - ▶▶ Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen)
  - ▶▶ sonstige betriebliche Erträge (z.B. Werbung)
- ▶ Gesetzliche Ausgleichsleistungen
  - ▶▶ Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX)
- ▶ Ausgleichsleistungen des ÖPNV-Aufgabenträgers unter Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln (§ 8a, § 9 ÖPNV-G LSA)

- ▶ Zuwendungen auf der Grundlage der Satzung zur Förderung des Ausbildungsverkehrs in der Stadt Dessau-Roßlau
- ▶ Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage eines öDA

Der ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt das mit Linienkonzessionen tätige Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und dient damit der Sicherung einer quantitativ angemessenen und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung.

Der ÖPNV-Aufgabenträger strebt die Bereitstellung von Finanzmitteln gemäß Tabelle 23 an. Diese Mittel werden für die Erbringung der Verkehrsleistungen des Gesamtliniensbündels ÖPNV Dessau-Roßlau zur Verfügung gestellt (siehe Abschnitt 5.8).

Finanzierungsquelle	Ausgleichsleistungen			
	2016	2017	2018	2019
§ 8a ÖPNVG LSA	1.440 TEUR	1.440 TEUR	1.440 TEUR	1.440 TEUR
§ 9 ÖPNVG LSA	440 TEUR	440 TEUR	440 TEUR	440 TEUR
Gesamt	1.880 TEUR	1.880 TEUR	1.880 TEUR	1.880 TEUR

**Tabelle 23: Finanzmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers**

Die Höhe der Mittel orientiert sich an den ÖPNV-Landeszuweisungen der vergangenen Jahre. Änderungen können sich nach Maßgabe des Landeshaushaltes ergeben.

Die Finanzierung von Schülerfahrausweisen, die nach der Satzung für die Schülerbeförderung der Stadt Dessau-Roßlau gewährt werden, erfolgt anteilig aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes.

Bei der Betriebsdurchführung ist ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit anzustreben. Diese bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Kostenerhöhungen (Personalkosten, hohes Qualitätsniveau der Infrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben infolge der Stadtentwicklung), effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung, Einbeziehung von Nachauftragnehmern) und Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, nutzerfreundliche Tarifgestaltung, angemessene Fahrpreisentwicklung).

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist eine Dynamisierung der Standards (Bedienungszeiträume und Mindestbedienstandards) möglich, wenn die demographische Entwicklung und die Nachfrageentwick-

lung im ÖPNV das erfordern. Das betrifft auch das ÖPNV-Erschließungsprinzip des kombinierten Straßenbahn-Bus-Verkehrs in der Stadt Dessau-Roßlau. Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Straßenbahneinsatzes im ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau in den Jahren 2023/24 zu überprüfen.

### 6.4 Finanzierung der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

Die Finanzierung der DWE ist im Vertrag über die Übernahme der Gewährleistung des SPNV auf der Strecke Dessau-Wörlitz geregelt. Die Laufzeit des Vertrages endet am 31.12.2020.

Für die Gewährleistung der Betriebsdurchführung und die Aufrechterhaltung der Infrastruktur stellt das Land Sachsen-Anhalt jeweils 90.000 Euro pro Jahr zur Verfügung. Das Fahrplanangebot umfasst mindestens 18.000 Fahrplankilometer pro Jahr.

In den Jahren 2019/ 2020 ist die Fortführung des Vertrages mit dem Land Sachsen-Anhalt und der NASA GmbH zu verhandeln. Dabei sind die Kostenentwicklung und das zukünftige Fahrplanangebot zu berücksichtigen.

### Literaturverzeichnis

- [1] 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.
- [2] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), Fassung vom 31. Juli 2012 (GVBl. LSA 2012, 307,308). zuletzt geändert 17. Dezember 2014.
- [3] Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690). zuletzt geändert 22. November 2011.
- [4] UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“.
- [5] Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG LSA), Fassung vom 16. Dezember 2010.
- [6] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), Fassung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395). zuletzt geändert 12. Dezember 2007.
- [7] Finanzausgleichsgesetz (FAG), GVBl. LSA 2012, 641, Fassung vom 18. Dezember 2012, zuletzt geändert 17. Dezember 2014.
- [8] Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt, Fortschreibung für den Zeitraum 2010 bis 2015/2025 (ÖPNV-Plan), Fortschreibung vom 08.02.2011.
- [9] R. P. Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, 2005.
- [10] Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt, 2. Entwurf Hrsg., 2010.
- [11] 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau, Teil Straßennetz und Verkehrsberuhigung, 2005.
- [12] Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Roßlau (Elbe) Mai 2005, 2005.
- [13] Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau 2025, 2013.
- [14] S. Dessau-Roßlau, Neugestaltung der Kavaliestraße, Dessau-Roßlau, 2014.
- [15] Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle Bahnhofplatz Dessau-Roßlau, Dessau-Roßlau, 2014.
- [16] Planungen zur Ostrandstraße und 2. Muldebrücke, 2014.
- [17] I. I. f. S. u. P. GmbH, Nahverkehrsplan für die Stadt Dessau-Roßlau 2008 - 2015, 2008.
- [18] S. & Wauer, 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau, Teil: "Straßennetz und Verkehrsberuhigung", 2004.
- [19] K. G. f. a. S.-. u. S. GbR, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Roßlau, 2005.
- [20] Stadt Dessau-Roßlau, „Dessau-Roßlau,“ [Online]. Available:

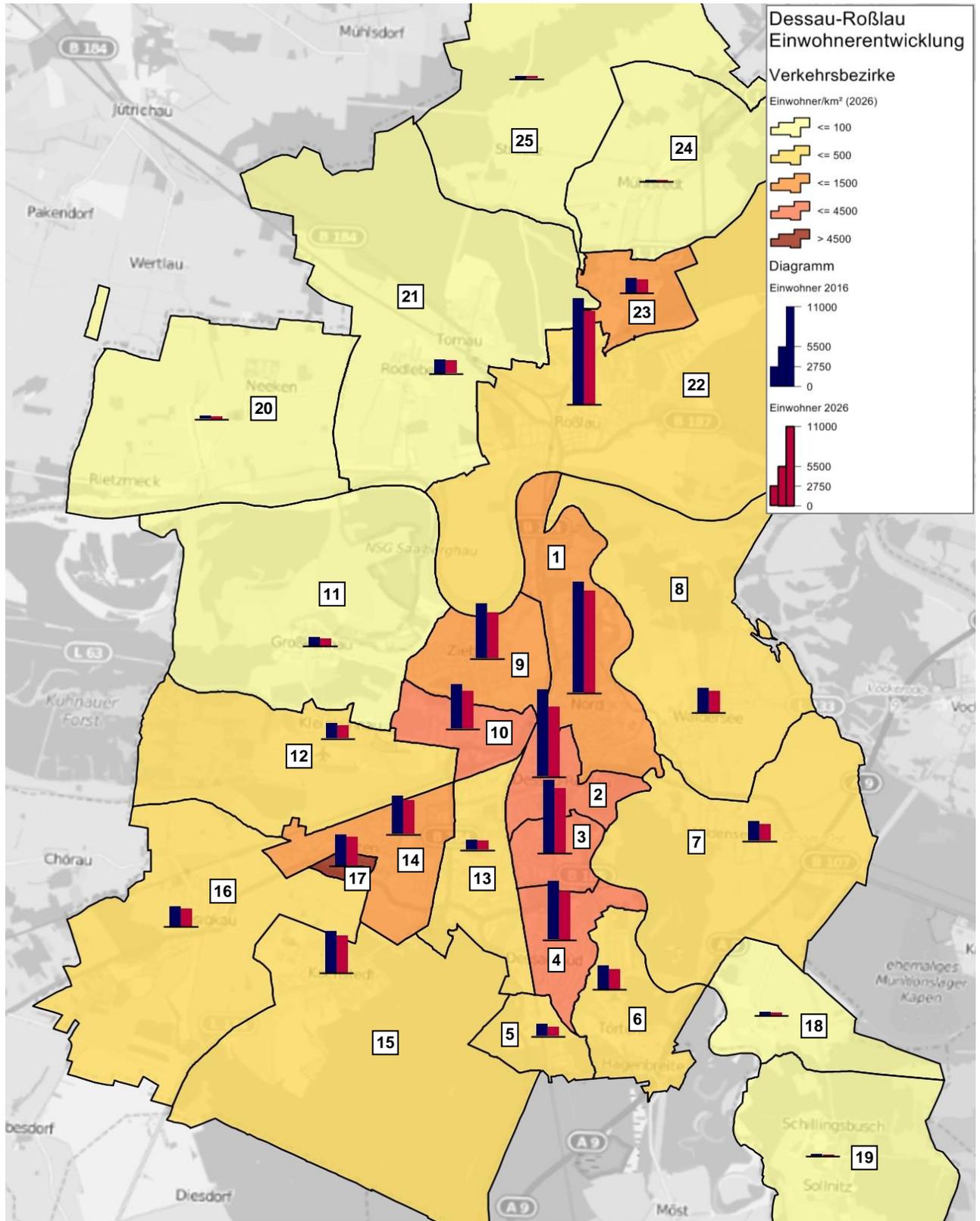
- <http://www.dessau.de/Deutsch/Wahlen-und-Statistik/Statistik/Bevoelkerung/BevEntwicklung/>. [Zugriff am 26 Januar 2015].
- [21] S. Dessau-Roßlau, Analyse und Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau 1991-2010-2035, 2011.
- [22] S. L. Sachsen-Anhalt, Statistische Berichte; Bevölkerung und Erwerbstätigkeit; Erwerbstätigkeit am Arbeitsort nach Kreisen, 2013.
- [23] S. L. Sachsen-Anhalt, Statistische Berichte; Bevölkerung und Erwerbstätigkeit; Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 2013.
- [24] S. L. Sachsen-Anhalt, Statistische Berichte; Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 2013.
- [25] S. L. Sachsen-Anhalt, Statistische Berichte; Bevölkerung und Erwerbstätigkeit; Erwerbstätige am Arbeitsort nach Kreisen 1991 - 2012, 2013.
- [26] S. Dessau-Roßlau, Unternehmen mit 100 und mehr Beschäftigten, 2014.
- [27] S. Dessau-Roßlau und A. f. B. u. Sport, Mittelfristige Schulentwicklungsplanung der Stadt Dessau-Roßlau für die Schuljahre 2014/2015 bis 2018/2019; Langfristige Schulentwicklungsplanung bis 2025/2026, 2013.
- [28] N. S.-A. GmbH, „[www.starker-nahverkehr.de](http://www.starker-nahverkehr.de),“ [Online]. Available: [https://www.starker-nahverkehr.de/de\\_DE/infos-angebote/aktuelles/artikel/Ausblick-auf-Fahrplan-2016-fuer-Sachsen-Anhalt.html](https://www.starker-nahverkehr.de/de_DE/infos-angebote/aktuelles/artikel/Ausblick-auf-Fahrplan-2016-fuer-Sachsen-Anhalt.html). [Zugriff am 15.04.2015].
- [29] V. D. V. (VDV), Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift 4, 2001.
- [30] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln, 2010.
- [31] S. Dessau-Roßlau, Satzung für die Schülerbeförderung in der Stadt Dessau-Roßlau, 2010.
- [32] TU Dresden, Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Kennziffern der Mobilität für Dessau-Roßlau, Dresden, 2015.
- [33] B. u. S. im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, „Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, FE-Nr. 070.757/2004 (FOPS),“ Magdeburg, 2006.
- [34] M. f. L. u. V. Sachsen-Anhalt, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt ÖPNV-Plan; Fortschreibung vom 08.11.2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/2025, 2011.
- [35] BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987, zuletzt geändert am 8. November 2007.
- [36] BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975, zuletzt geändert am 8. November 2007.
- [37] DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - PPlanungsgrundlagen - Teil 3:

## Literaturverzeichnis

- Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2014.
- [38] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2007.
- [39] EAÖ - Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, 2013.
- [40] F. f. S.-. u. V. (FGSV), Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), Köln, 2011.
- [41] StVO - Straßenverkehrs- Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 1.4. 2013.
- [42] S. L. Sachsen-Anhalt, 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025, 2010.
- [43] S. Dessau-Roßlau, „Fahrausweisstatistik, Betriebsleistung, Nachfrage 2012, 2013“.
- [44] S. Dessau, „Fahrplan für das Verkehrsgebiet Dessau-Roßlau, gültig ab 01.02.2015“.
- [45] Richtlinie 2001/85/EG de Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen, 2001.
- [46] VDV-Schrift 154 Geräusche von Schienenfahrzeugen des ÖPNV, 2011.
- [47] VDV Schriften 230 Rahmenempfehlung für Niederflur-Gelenktrrolleybusse (NGT), 2014.
- [48] S. Dessau-Roßlau, Argumentation "Pro Zentralhaltestelle".

## **Anlage 1**

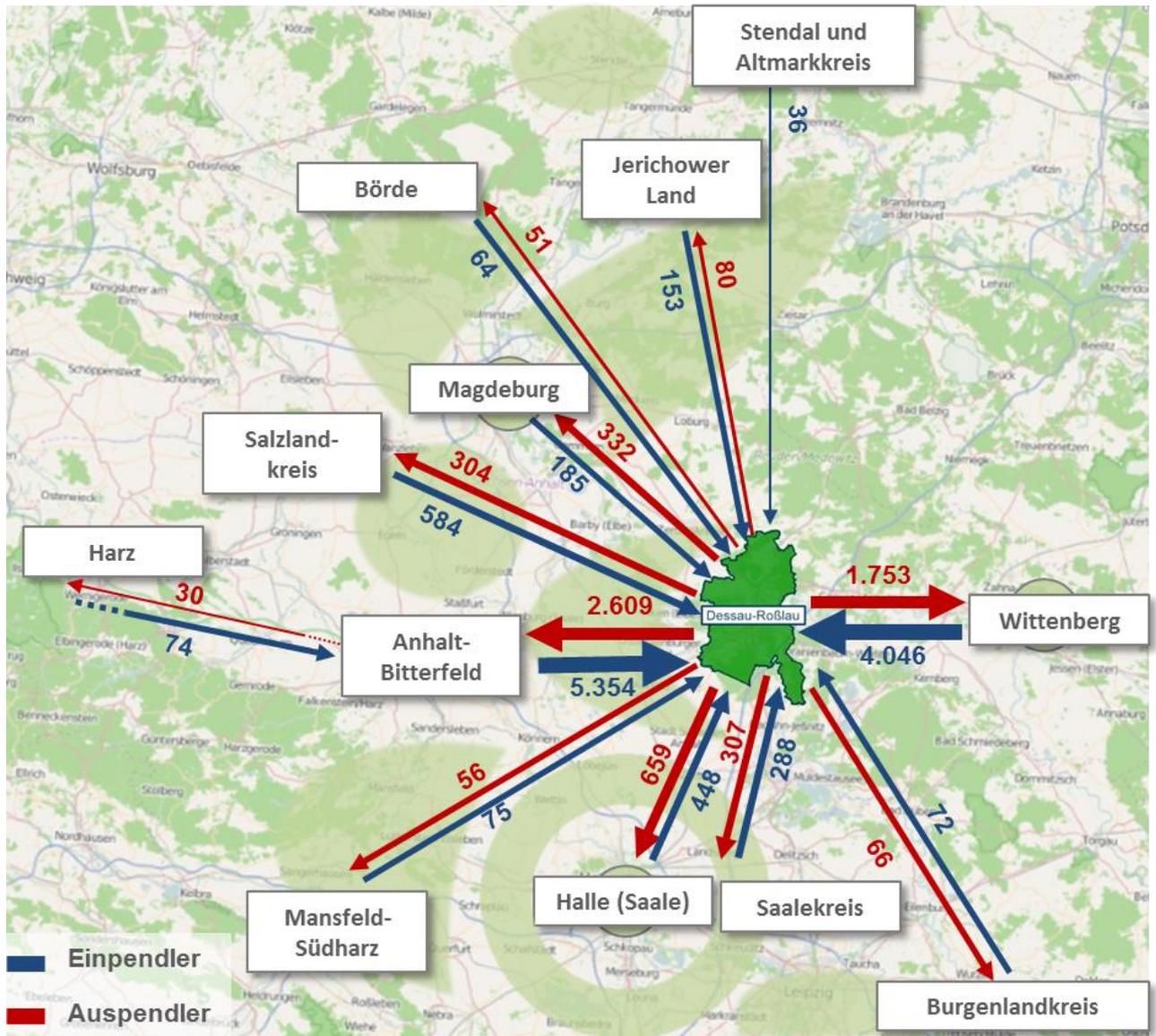
Einwohnerentwicklung 2016 – 2026 nach  
Stadtteilen



Stadtteilnummer	Stadtteilname	2016	2026	Änderung	
				absolut	prozentual
1	innerstädtischer Bereich Nord	10.837	9.998	-839	-8%
2	innerstädtischer Bereich Mitte	8.502	6.849	-1.654	-19%
3	innerstädtischer Bereich Süd	7.168	6.373	-795	-11%
4	Süd	5.711	4.726	-986	-17%
5	Haideburg	1.182	927	-255	-22%
6	Törten	2.326	1.968	-358	-15%
7	Mildensee	1.907	1.661	-246	-13%
8	Waldersee	2.449	2.130	-320	-13%
9	Ziebigk	5.345	4.464	-881	-16%
10	Siedlung	4.355	3.704	-651	-15%
11	Großkühnau	891	771	-120	-13%
12	Kleinkühnau	1.502	1.256	-246	-16%
13	West	986	912	-74	-7%
14	Alten	3.767	3.292	-475	-13%
15	Kochstedt	4.088	3.698	-390	-10%
16	Mosigkau	2.001	1.790	-211	-11%
17	Zoberberg	3.084	2.811	-273	-9%
18	Kleutsch	371	317	-53	-14%
19	Sollnitz	224	188	-36	-16%
20	Brambach	352	333	-19	-5%
21	Rodleben	1.421	1.297	-124	-9%
22	Roßlau	10.395	9.147	-1.249	-12%
23	Meinsdorf	1.519	1.347	-171	-11%
24	Mühlstedt	173	152	-21	-12%
25	Streetz/Natho	302	259	-43	-14%
	<b>Summe</b>	<b>80.856</b>	<b>70.370</b>	<b>-10.486</b>	<b>-13%</b>

## **Anlage 2.1**

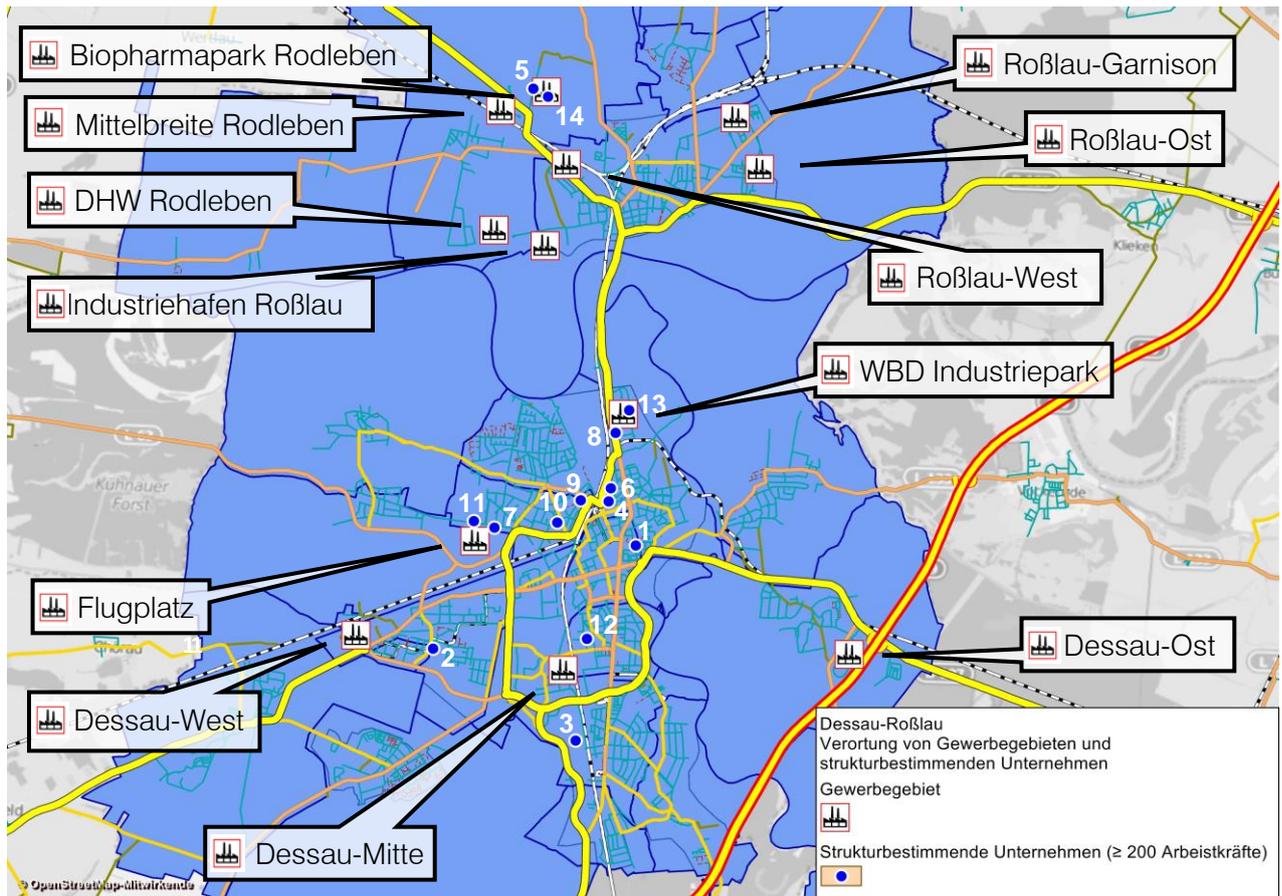
Berufspendler zwischen Dessau-Roßlau  
und den Landkreisen und Städten in  
Sachsen-Anhalt



Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau  
 Fortschreibung für den Zeitraum von 2016 bis 2026  
 Anlage 2.1: Pendlerbeziehungen von/nach Kreisen in  
 Sachsen-Anhalt

## Anlage 2.2

Gewerbestandorte und  
strukturbestimmende Unternehmen  
( $\geq 200$  Arbeitskräfte)

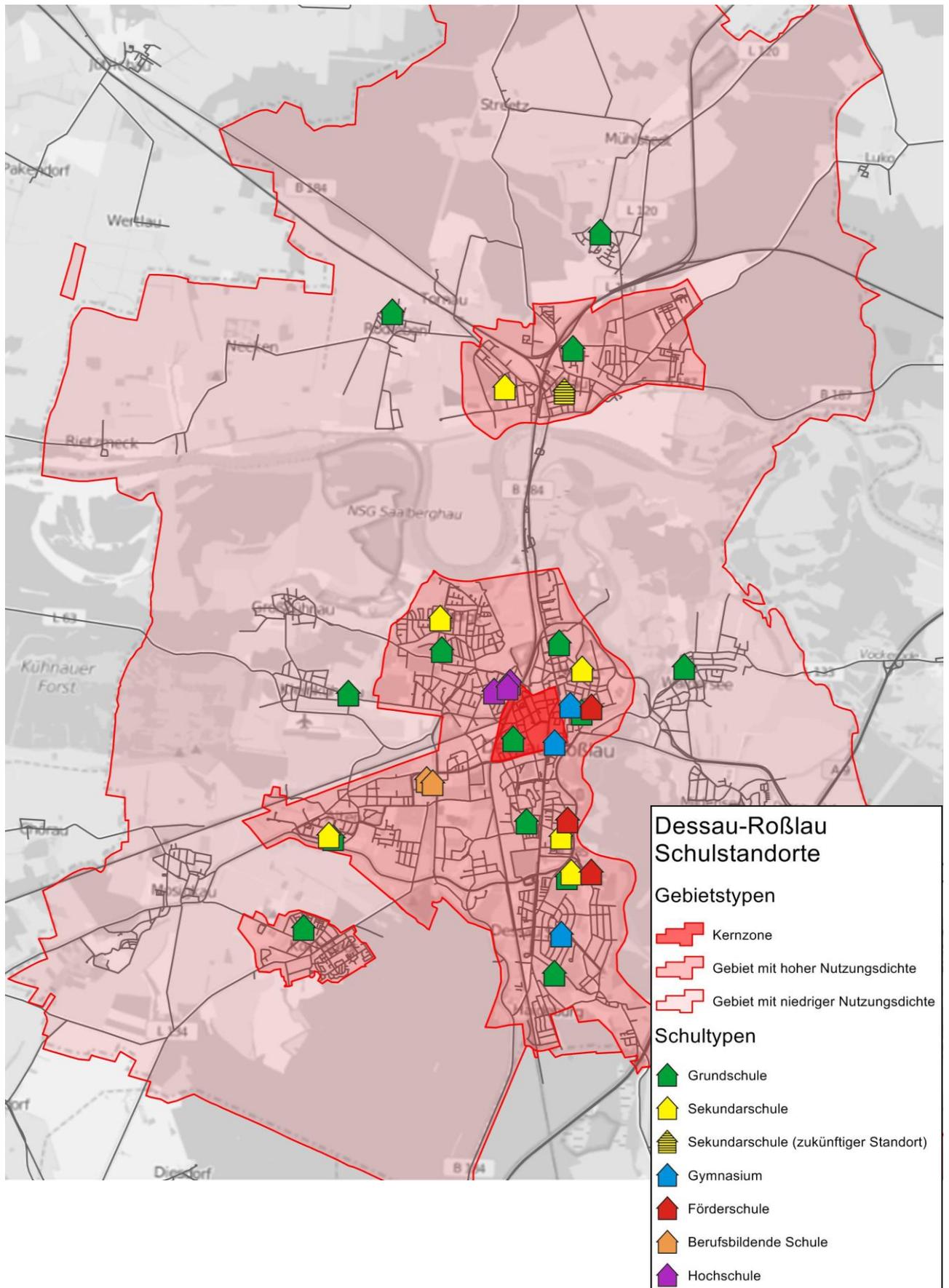


#### Strukturbestimmende Unternehmen (≥ 200 Arbeitskräfte):

- 1 Stadt Dessau-Roßlau (1.852 AK)
- 2 Städtisches Klinikum Dessau (1.517 AK)
- 3 DB Fahrzeuginstandhaltungs GmbH Werk Dessau (1.300 AK)
- 4 Sitel GmbH (1.181 AK)
- 5 IDT Biologika GmbH (1.100 AK)
- 6 Umweltbundesamt (900 AK)
- 7 Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt (578 AK)
- 8 Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH DW-Stadtwerke (419 AK)
- 9 Agentur für Arbeit Dessau (331 AK)
- 10 Diakonissen-Krankenhaus Dessau gemeinnützige GmbH (320 AK)
- 11 Finanzamt Dessau-Roßlau (260 AK)
- 12 AEM-Anhaltische Elektromotorenwerk Dessau GmbH (219 AK)
- 13 MH Landschaftspflege Stackelitz GmbH (210 AK)
- 14 ONCOTEC Pharma Produktion GmbH (200 AK)

## Anlage 3

Übersichtsplan Schulstandorte



## Grundschulen

- Grundschule "Am Luisium" Waldersee
- Grundschule Friederikenstraße
- Grundschule "Geschwister Scholl"
- Grundschule "Kreuzberge"
- Grundschule "Hugo Junkers" Kühnau
- Grundschule "Am Akazienwäldchen"
- Grundschule "Ziebigk"
- Grundschule "An der Heide" Kochstedt
- Grundschule Tempelhofer Straße
- Grundschule "Zoberberg"
- Grundschule Rodleben
- Grundschule Waldstraße
- Grundschule Meinsdorf mit koop. Ganztagesangebot
- Evangelische Grundschule Dessau

## Sekundarschulen

- Sekundarschule am Schillerpark
- Sekundarschule "Friedensschule"
- Sekundarschule "Kreuzberge"
- Sekundarschule "Zoberberg"
- Sekundarschule an der Biethe (zukünftiger Standort gekennzeichnet durch )
- Freie Sekundarschule Dessau-Roßlau

## Gymnasien

- Gymnasium "Philanthropinum"
- Gymnasium "Walter-Gropius" Europaschule
- Liborius-Gymnasium

## Förderschulen

- Pestalozzischule
- Regenbogenschule
- Schule an der Muldaue

## Berufsbildende Schulen

- Anhaltisches Berufsschulzentrum "Hugo Junkers" Dessau-Roßlau, Berufsbildende Schulen I
- Anhaltisches Berufsschulzentrum "Hugo Junkers" Dessau-Roßlau, Berufsbildende Schulen II

## Hochschulen

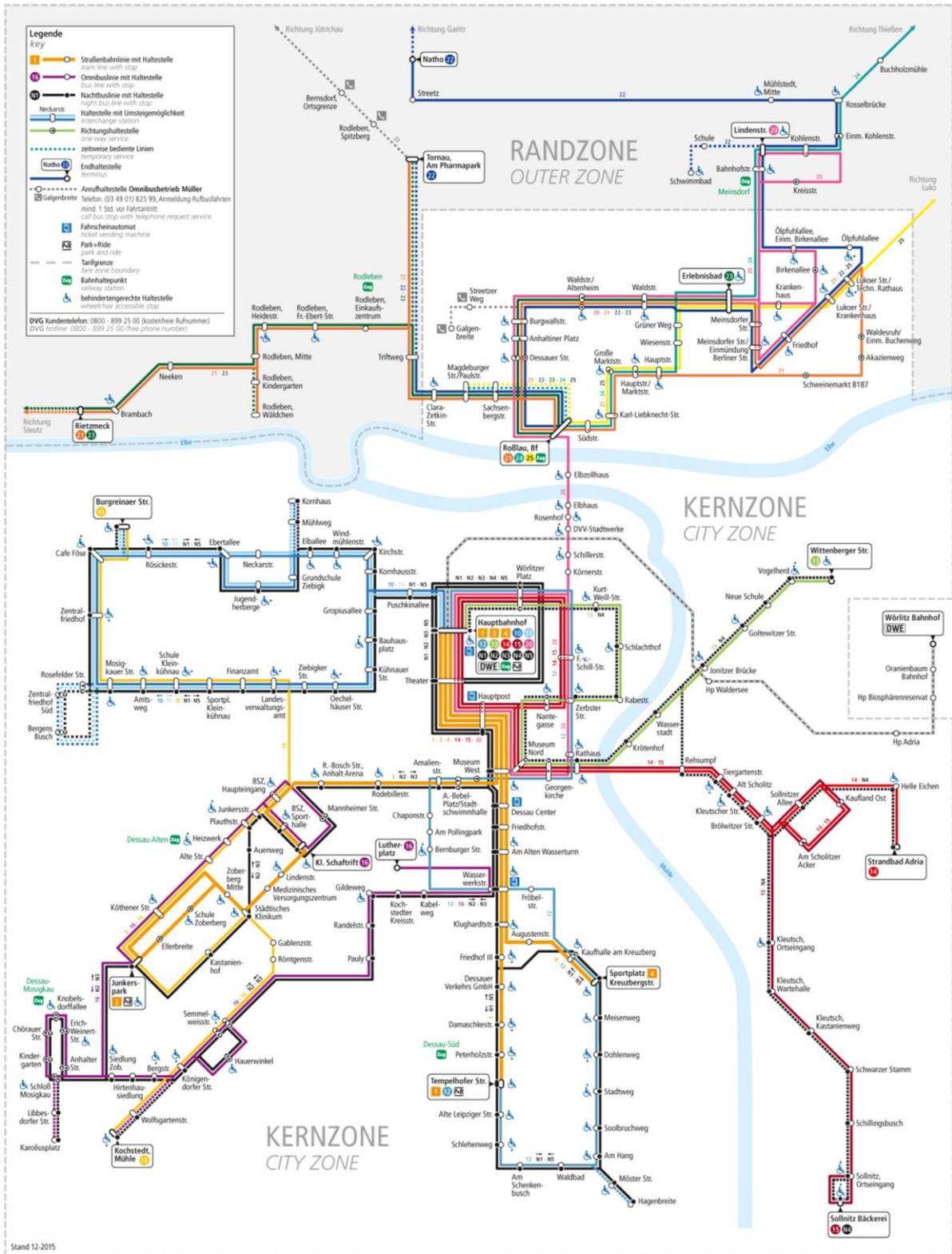
- Hochschule Anhalt (FH)
- Hochschule Anhalt (FH): FB 3 Architektur, Facility Management und Geoinformation
- Hochschule Anhalt (FH): FB 4 Design

## Anlage 4

Liniennetz der Stadt Dessau-Roßlau

# Linienetzplan für Dessau-Roßlau

## Public transport map



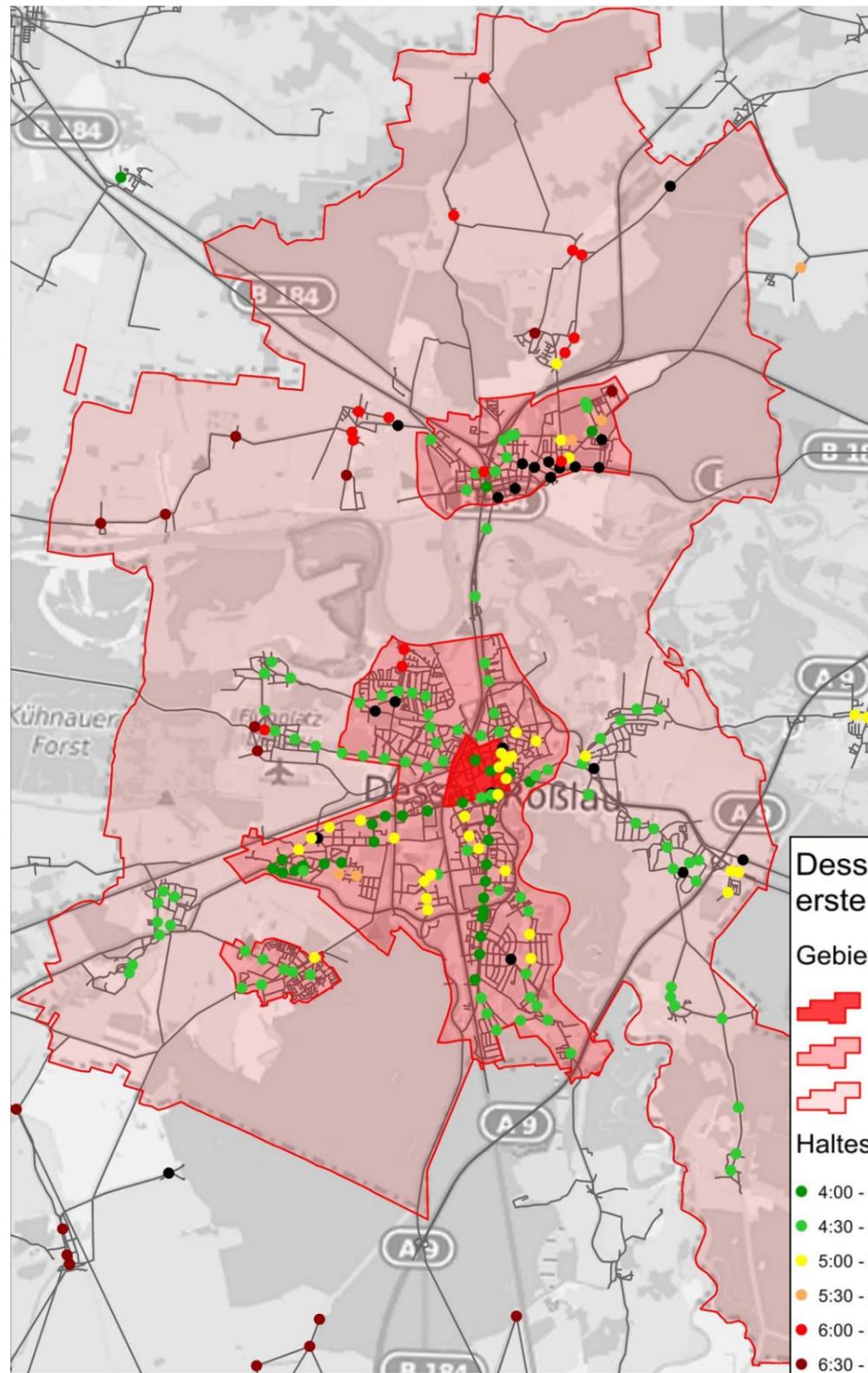
Quelle: Dessauer Verkehrs GmbH

## Anlage 5

Bewertung Bedienzeitraum Werktag

**Abweichungen von den Vorgaben zum Bedienzeitraum werktags (HVZ)**

Betriebsbeginn/ ende: Ortsteil (Haltestelle)	früh zu spät (HVZ)	abends zu zeitig (HVZ)	Bemerkung
Gropius Gymnasium	x	x	Schülerverkehr
Röntgenstraße		x	
Gablenzstraße		x	
Bergens Busch	x		
Zentralfriedhof Süd	x		
Jugendherberge	x		
Grundschule Ziebigk	x		Schülerverkehr
Rietzmeck	x	x	Anrufbus und Rufbus
Brambach		x	Anrufbus und Rufbus
Neeken		x	Anrufbus und Rufbus
Rodleben, Wäldchen		x	Anrufbus und Rufbus
Rodleben, Kindergarten		x	Anrufbus und Rufbus
Rodleben, Heidestraße	x	x	Anrufbus und Rufbus
Rodleben, Fr.-Ebert-Str.	x	x	Anrufbus und Rufbus
Rodleben, Einkaufszentrum	x	x	Anrufbus
Roßlau, Triftweg			Anrufbus und Rufbus
Roßlau, Zetkinstraße			Anrufbus und Rufbus
Roßlau, Magdeburger Str./Paulstr.			Anrufbus und Rufbus
Roßlau, Sachsenbergstr.	x	x	Anrufbus und Rufbus
Roßlau, Südstraße	x	x	Anrufbus
Roßlau, Karl-Liebknecht-Str.	x	x	Anrufbus
Große Marktstraße	x	x	Anrufbus
Roßlau, Hauptstr./ Marktstr.	x	x	Anrufbus
Roßlau, Hauptstraße	x	x	Anrufbus
Roßlau, Grüner Weg	x	x	Anrufbus
Roßlau, Meinsdorfer Str./Einm. Berliner Str.	x	x	Anrufbus
Roßlau, Wiesenstraße	x	x	Anrufbus
Roßlau, Schweinemarkt	x	x	Anrufbus
Roßlau, Akazienweg	x	x	Anrufbus
Roßlau, Waldesruh	x	x	Anrufbus
Roßlau, Ölpfuhlallee	x	x	Anrufbus
Roßlau, Lukoer Str./Techn. Rathaus		x	Anrufbus
Tornau, Am Pharmapark			Anrufbus
Meinsdorf, Schule	x	x	Anrufbus, Schülerverkehr
Meinsdorf, Kreisstr./ Kohlenstr.		x	Anrufbus
Buchholzmühle	x	x	Anrufbus, tourist. Ziel
Streetz	x	x	Anrufbus
Natho	x	x	Anrufbus



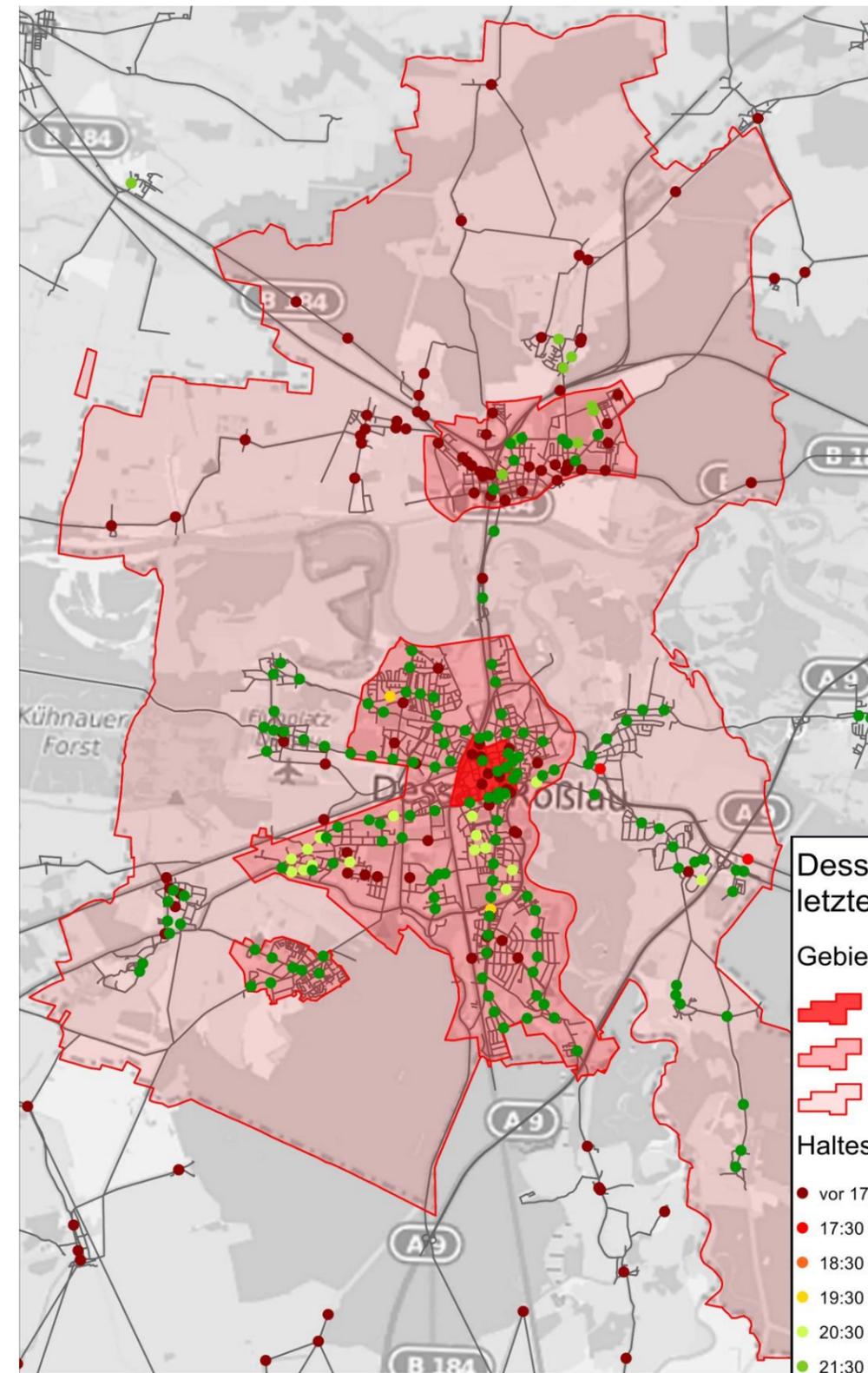
**Dessau-Roßlau  
erste Abfahrt**

**Gebietstypen**

- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

**Haltestellen**

- 4:00 - 4:30
- 4:30 - 5:00
- 5:00 - 5:30
- 5:30 - 6:00
- 6:00 - 6:30
- 6:30 - 7:00
- > 7:00



**Dessau-Roßlau  
letzte Ankunft**

**Gebietstypen**

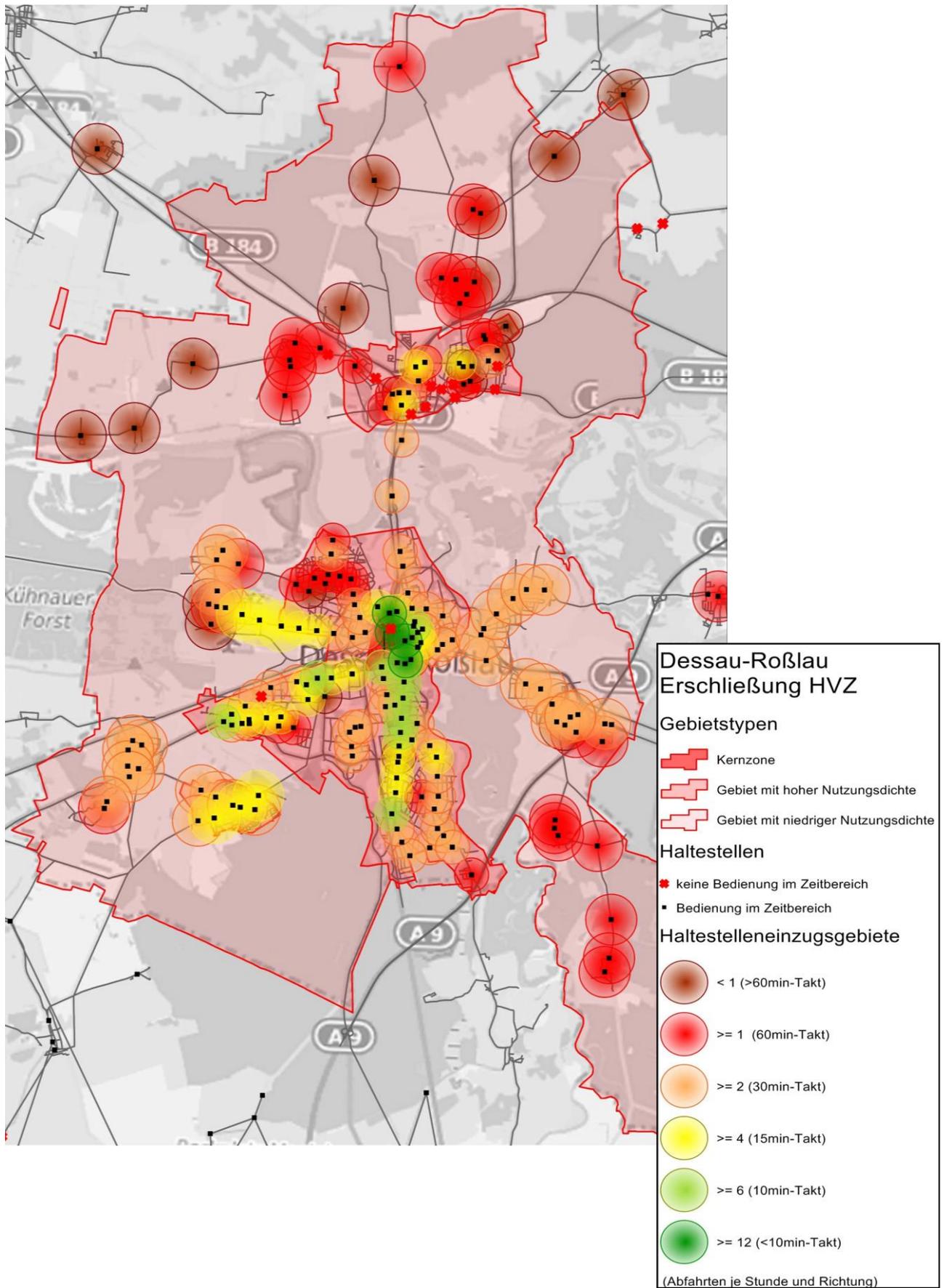
- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

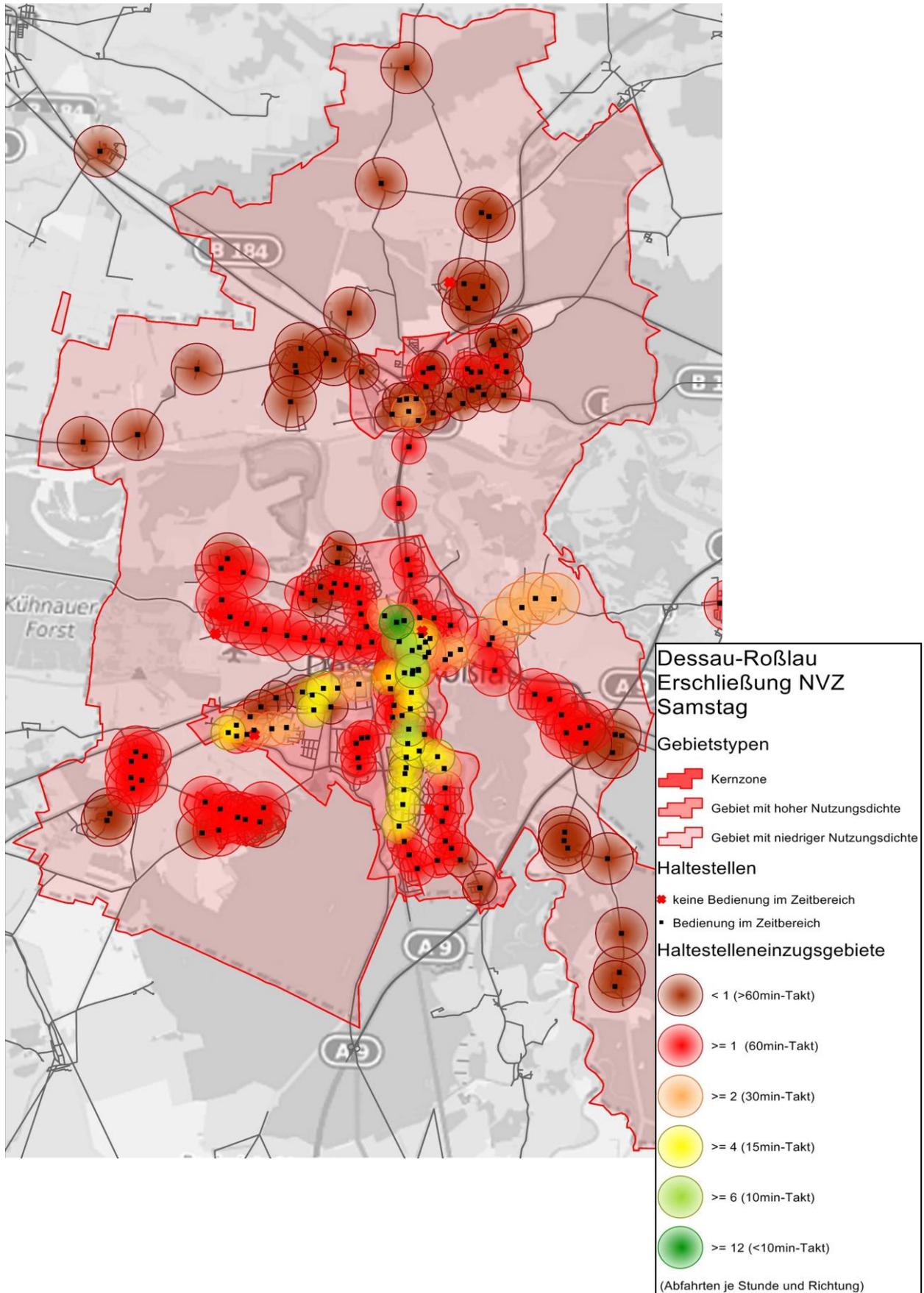
**Haltestellen**

- vor 17:30
- 17:30 - 18:30
- 18:30 - 19:30
- 19:30 - 20:30
- 20:30 - 21:30
- 21:30 - 22:30
- nach 22:30

## Anlage 6

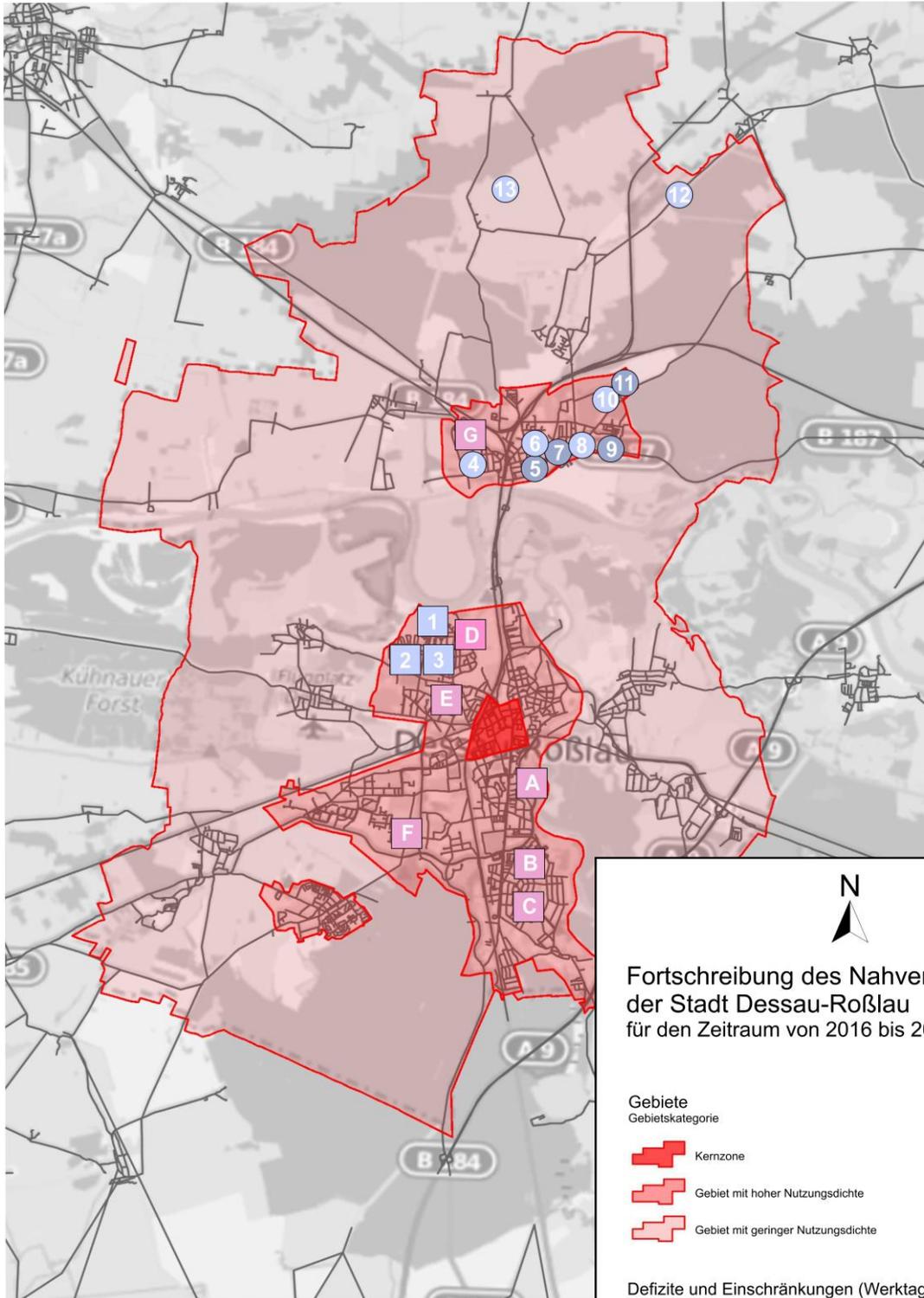
Darstellung Haltestelleneinzugsbereiche  
Werktag mit zeitlicher Erschließung  
(Beispiel Werktag HVZ, Samstag NVZ)





## Anlage 7

Bewertung Erschließungsqualität  
Werktag



N  
↑

### Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum von 2016 bis 2026

**Gebiete**  
Gebietskategorie

- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte

**Defizite und Einschränkungen (Werktag)**  
Klassifizierung

<p><i>Erschließung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Defizit ganztägig</li> </ul>	<p><i>Bedienung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Einschränkung ganztägig (ganztägig Bedarfsverkehre vorhanden)</li> <li> Einschränkung zeitweise (ganztägig Bedarfsverkehre vorhanden)</li> <li> Defizit zeitweise</li> </ul>
---	--

**VCDB**

## Erschließungsdefizite, Bedienungsdefizite und -einschränkungen Beispiel Werktag

Nr.	Bezirk	Erschließungsdefizit				Bedienungsdefizite und -einschränkungen						
		Einhaltung der Vorgaben	Zeitbereich	Beschreibung	Nr. Karte	Begründung	Einhaltung der Vorgaben	Art (Defizit oder Einschränkung)	Zeitbereich	Beschreibung	Nr. Karte	Begründung
1	Innerstädt. Bereich Nord	ja					ja					
2	Innerstädt. Bereich Mitte	ja					ja					
3	Innerstädt. Bereich Süd	nein	ganztägig	Der neue Schwimmhallenstandort Ludwigshafener Straße und das Paul-Greifzu-Stadion liegen in keinem Haltestelleneinzugsbereich. Die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle "Am alten Wasserturm" (HVZ: Bedienung im 10-min Takt) beträgt zwischen >400 und 600 m.	A	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	ja					
4	Süd	nein	ganztägig	Das Wohngebiet nördlich des Gropius-Gymnasiums (zum Großteil Nordweg) liegt in keinem Haltestelleneinzugsbereich. Die nächste Haltestelle "Damaschkestr./Südschwimmhalle" (HVZ: Bedienung im 15-min Takt) ist Luftlinie zwischen >400 und 600 m entfernt.	B	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	ja					
			ganztägig	Das Wohngebiet südlich des Gropius-Gymnasiums (zum Großteil Travemünder Weg/Eichenweg) liegt in keinem Haltestelleneinzugsbereich. Die nächsten Haltestellen "Tempelhofer Str." oder "Stadtweg" (HVZ: Bedienung jeweils im 30-min Takt) sind Luftlinie zwischen >400 und 600 m entfernt.	C	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	ja					
5	Haideburg	ja					ja					
6	Törten	ja					ja					
7	Mildensee	ja					ja					
8	Waldersee	ja					ja					
9	Ziebigk	nein	ganztägig	Die Wohngebiete "Am Elbpavillon" und rund um die Kreuzung der Straßen Kornhausstraße, Mühlweg und Arkadenweg liegen in keinem Haltestelleneinzugsbereich. Die nächsten Haltestellen "Kornhaus" (Bedienung im 60-min Takt), "Mühlweg" (Bedienung im 30-min Takt) und "Kirchstraße" (Bedienung im 60-min Takt) sind Luftlinie zwischen >400 und 800 m entfernt.	D	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	teilweise	Defizit	NVZ	Die Haltestellen "Kornhaus" und "Mühlweg" werden weniger als einmal in der Stunde bedient.	1	Die nächste gut bediente Haltestelle "Elballee" ist von "Kornhaus" Luftlinie ca. 840 m entfernt und von "Mühlweg" ca. 500 m entfernt. Keine Rufbusse auf Linie 10/11 (nur Anrufbusse von 0:00 bis zur ersten Fahrplanfahrt)
							teilweise	Defizit	HVZ	Die Haltestellen "Ebertallee", "Neckarstraße" und "Jugendherberge" werden im 60-min-Takt bedient.	2	Die nächste gut bediente Haltestelle "Mühlweg" ist von "Ebertallee" Luftlinie ca. 1100 m entfernt, von "Neckarstraße" ca. 700 m und von "Jugendherberge" ca. 1000 m. Keine Rufbusse auf Linie 10/11 (nur Anrufbusse von 0:00 bis zur ersten Fahrplanfahrt)
							teilweise	Defizit	HVZ	Die Haltestellen "Elballee", "Windmühlenstraße", "Kirchstraße" und "Grundschule Ziebigk" werden im 60-min-Takt bedient.	3	Die nächste gut bediente Haltestelle "Mühlweg" ist von "Elballee" Luftlinie ca. 490 m entfernt, von "Windmühlenstraße" ca. 600 m und von "Grundschule Ziebigk" ca. 720 m. Für die Haltestelle "Kirchstraße" ist die nächste gut bediente Haltestelle "Mühlweg" Luftlinie ca. 720 m entfernt. Keine Rufbusse auf Linie 10/11 (nur Anrufbusse von 0:00 bis zur ersten Fahrplanfahrt)
10	Siedlung	nein	ganztägig	Wohngebiet im Bereich Waldweg außerhalb der Einzugsbereiche der nächsten Haltestellen. Nächst gut bediente Haltestelle "Landesverwaltungsamt" (HVZ: Bedienung im 15-min Takt) ist zu Fuß zwischen 700 und 800 m entfernt. Luftlinienentfernung >400 und 800 m.	E	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	ja					
11	Großkühnau	ja					ja					
12	Kleinkühnau	ja					ja					
13	West	ja					ja					
14	Alten	nein	ganztägig	Das Wohngebiet zwischen den Straßen Birkenbreite, Auerhahnweg und Altener Damm liegt in keinem Haltestelleneinzugsbereich. Die nächste Haltestelle "Röntgenstr." (HVZ: Bedienung im 30-min Takt) ist Luftlinie zwischen >400 und 600 m entfernt.	F	fehlende ÖPNV-Infrastruktur	ja					
15	Kochstedt	ja					ja					
16	Mosigkau	ja					ja					
17	Zoberberg	ja					ja					
18	Kleutsch	ja					ja					
19	Sollnitz	ja					ja					
20	Brambach	ja					ja					
21	Rodleben	ja					ja					

Art des Defizits oder der Einschränkung:
Erschließung
Bedienung ganztägig
Bedienung zeitweise

Nr.	Bezirk	Erschließungsdefizit				Bedienungsdefizite und -einschränkungen						
		Einhaltung der Vorgaben	Zeitbereich	Beschreibung	Nr. Karte	Begründung	Einhaltung der Vorgaben	Art (Defizit oder Einschränkung)	Zeitbereich	Beschreibung	Nr. Karte	Begründung
22	Roßlau	nein	ganztägig	Das Wohngebiet Waldfrieden liegt in dem Haltestelleneinzugsbereich "Magdeburger Straße", welche zur Zeit nicht bedient wird. Die nächste Haltestelle "Roßlau, Triftweg" (HVZ: Bedienung im 60-min Takt) ist Luftlinie ca. 600 m entfernt.	G	zur Zeit keine Bedienung	teilweise	Einschränkung	HVZ,SVZ	Die Haltestellen "Triftweg" und "Zetkinstraße" werden in der HVZ im 60-min-Takt und in der SVZ gar nicht bedient. Die Haltestelle "Magdeburger Straße" wird gar nicht bedient.	4	Die nächste gut bediente Haltestelle "Dessauer Str." ist von "Triftweg" Luftlinie ca. 1300 m entfernt, von "Zetkinstraße" ca. 550 m und von der "Magdeburger Straße" ca. 650 m. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							nein	Einschränkung	ganztägig	Die Haltestelle "Karl-Liebknecht-Straße" wird in der HVZ und SVZ gar nicht bedient und in der NVZ weniger als einmal in der Stunde.	5	Die nächste gut bediente Haltestelle "Dessauer Str." ist Luftlinie ca. 520 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							teilweise	Einschränkung	HVZ	Die Haltestelle "Große Marktstraße" wird gar nicht bedient.	6	Die nächste gut bediente Haltestelle "Dessauer Str." ist Luftlinie ca. 550 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							nein	Einschränkung	ganztägig	Die Haltestellen "Hauptstraße/Marktstraße", "Grüner Weg" und "Hauptstraße" werden in der HVZ und SVZ gar nicht bedient und in der NVZ weniger als einmal in der Stunde.	7	In der HVZ ist die nächste gut bediente Haltestelle „Erlebnisbad“ von „Hauptstraße/Marktstraße“ Luftlinie ca. 740 m entfernt, von „Grüner Weg“ ca. 530 m und von „Hauptstraße“ ca. 830 m. In der NVZ ist für die Haltestelle „Hauptstraße/Marktstraße“ die nächste gut bediente Haltestelle „Anhaltiner Platz“ Luftlinie ca. 570 m entfernt. Für die Haltestellen „Grüner Weg“ und „Hauptstraße“ ist die nächste gut bediente Haltestelle „Friedhof“ in der NVZ Luftlinie ca. 410 m bzw. 530 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							teilweise	Einschränkung	HVZ	Die Haltestellen "Wiesenstraße" und "Schweinemarkt" werden gar nicht bedient, die Haltestelle "Friedhof" weniger als einmal in der Stunde und die Haltestelle "Meinsdorfer Str./Einm.Berliner Str." wird im 60-min-Takt bedient.	8	Die nächste gut bediente Haltestelle "Erlebnisbad" ist von Wiesenstraße Luftlinie ca. 630 m entfernt, von Schweinemarkt ca. 700 m und von "Friedhof" und "Meinsdorfer Str./Einm.Berliner Str." ca. 500 m. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							nein	Einschränkung	ganztägig	Die Haltestelle "Akazienweg" wird in der HVZ und SVZ gar nicht bedient und in der NVZ weniger als einmal in der Stunde.	9	In der HVZ ist die nächste gut bediente Haltestelle "Erlebnisbad" Luftlinie ca. 1000 m entfernt; in der NVZ ist die nächste gut bediente Haltestelle "Friedhof" Luftlinie ca. 620 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							teilweise	Einschränkung	HVZ	Die Haltestellen "Birkenallee" und "Ölpfuhalle/Birkenallee" werden im 60-min-Takt bedient.	10	Die nächste gut bediente Haltestelle "Lukoer Str./Krankenhaus" ist von "Birkenallee" ca. 500 m und von Ölpfuhalle/Birkenallee" ca. 600 m. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
							nein	Einschränkung	ganztägig	Die Haltestelle "Ölpfuhalle" wird in der HVZ und in der NVZ weniger als einmal in der Stunde und in der SVZ gar nicht bedient.	11	Die nächste gut bediente Haltestelle "Lukoer Str./Krankenhaus" ist von „Ölpfuhalle“ Luftlinie ca. 900 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
23	Meinsdorf	ja					ja					
24	Mühlstedt	ja					teilweise	Einschränkung	HVZ	Die Haltestelle "Buchholzmühle" wird gar nicht bedient.	12	Die nächste gut bediente Haltestelle "Rosselbrücke" ist Luftlinie ca. 2170 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!
25	Streetz/Natho	ja					teilweise	Einschränkung	NVZ	Die Haltestellen "Streetz" und "Natho" werden in der NVZ weniger als einmal in zwei Stunden bedient.	13	Die nächste gut bediente Haltestelle "Rosselbrücke" ist von der Haltestelle "Natho" Luftlinie ca. 4200 m und von der Haltestelle "Streetz" ca. 2700 m entfernt. Aber: Anrufbus - Von 0.00 bis 24.00 Uhr alle 30 Minuten sofern keine feste Linienfahrt!

<b>Art des Defizits oder der Einschränkung:</b>
<b>Erschließung</b>
<b>Bedienung ganztägig</b>
<b>Bedienung zeitweise</b>

## Anlage 8

Bewertung Verbindungsqualität Werktag  
(Beispiel NVZ)

Bewertung Verbindungsqualität Werktag NVZ

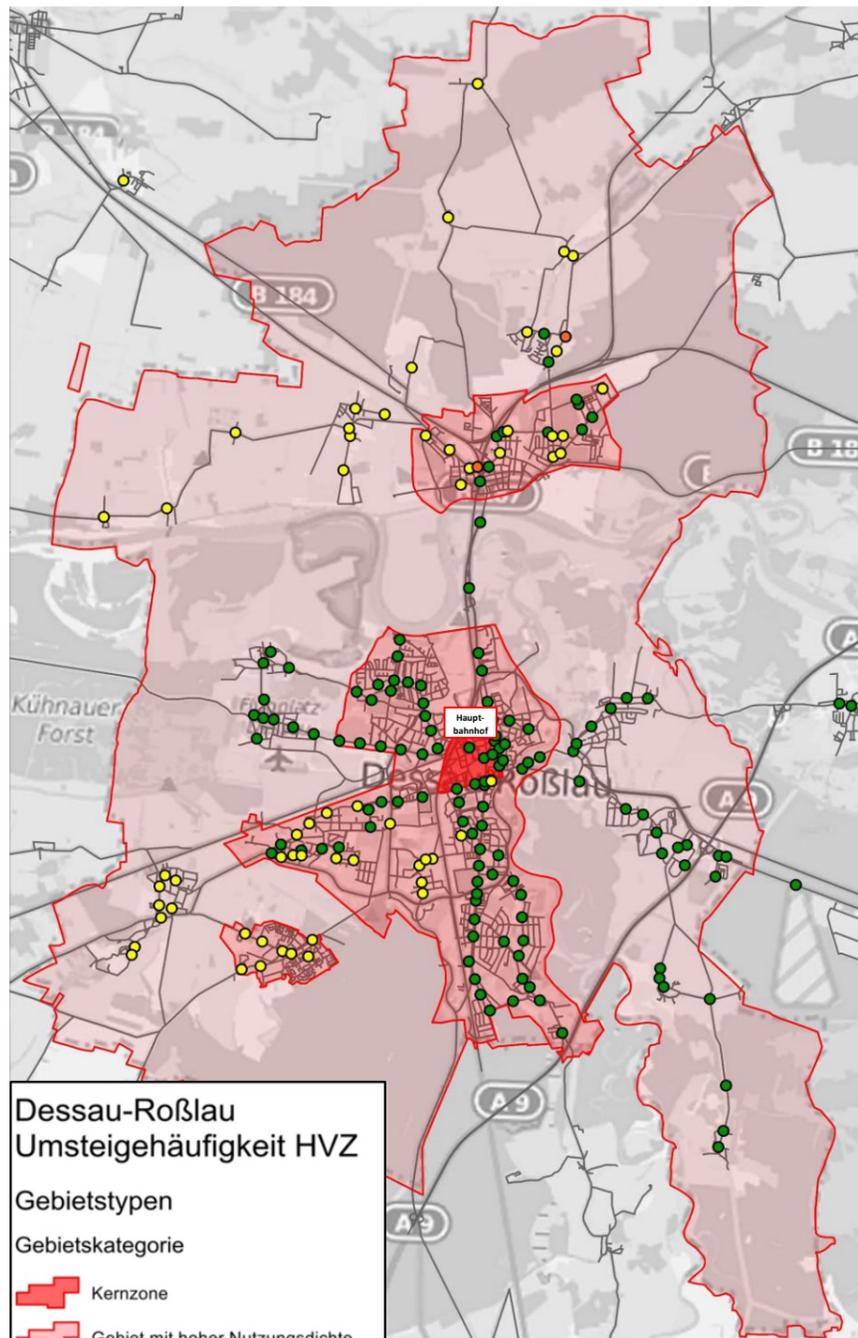
Relations- kategorie	Relation Dessau Hbf	relevante Linien	Nebenverkehrszeit							
			08:00 - 14:00				17:00 - 20:00			
			Bedienhäufigkeit (Fahrtenpaare/h)		Umsteigehäufigkeit		Bedienhäufigkeit (Fahrtenpaare/h)		Umsteigehäufigkeit	
			Soll	Ist (nach/von Bahnhof)	Soll	Ist (nach/von Bahnhof)	Soll	Ist (nach/von Bahnhof)	Soll	Ist (nach/von Bahnhof)
Kategorie A	Süd	1	2	4/4	0	0/0	2	4/4	0	0/0
	West	3	2	4/4	0	0/0	2	3,7/3,7	0	0/0
	Alten	3	2	4/4	0	0/0	2	3,7/3,7	0	0/0
	Zoberberg	3	2	4/4	0	0/0	2	4/3,7	0	0/0
Kategorie B1	Roßlau	20, 23	2	2,2/2,2	0	0/0	2	2/1,7	0	0/0
Kategorie B2	Törten	1/12	1	2/2	0	0/0	1	2/2	0	0/0
	Haideburg	1/12	1	1/1	0	0/0	1	1/1	0	0/0
	Sportplatz Kreuzbergstraße	4, 12	1	4/4	0	0/0	1	4/4	0	0/0
	Mildensee	14, 15	1	2,3/2,5	0	0/0	1	1,6/2,3	0	0/0
	Waldersee	1-4/13	1	1,5/1,5	0	0/0	1	1/1	0	0/0
	Ziebigk	10, 11	1	2,2/2,3	0	0/0	1	2,3/2	0	0/0
	Siedlung	10, 11	1	2,5/2,8	0	0/0	1	2,7/2,3	0	0/0
	Großkühnau	10, 11, 471	1	2,7/2,8	0	0/0	1	2,3/2	0	0/0
	Kleinkühnau	10, 11	1	2,8/2,8	0	0/0	1	2,7/2	0	0/0
	Kochstedt	1, 3, 4, 16, 18, N2	1	2/2,5	1 <sup>1</sup>	1/1	1	2,3/3	1 <sup>1</sup>	1/1
Mosigkau	1, 3, 4, 16, N2	1	3,7/4	1 <sup>1</sup>	1/1	1	4/3,3	1 <sup>1</sup>	1/1	
Kategorie C	Kleutsch	15	0,5	0,5/0,7	1	0/0	0,5	0,7/0,5	1	0/0
	Sollnitz	15	0,5	0,5/0,7	1	0/0	0,5	0,7/0,5	1	0/0
	Brambach	20, 21, 23	0,5	0,5/0,7	1	1/1	0,5	0/0	1	0/0
	Rodleben	20, 21, 23	0,5	0,8/0,8	1	1/1	0,5	0/0	1	0/0
	Meinsdorf	20, 22	0,5	0,7/1	1	0/0	0,5	0,7/1	1	0/0
	Mühlstedt	20, 22	0,5	0,2/0,3	1	1/1	0,5	0/0	1	0/0
	Streetz/ Natho	20, 22	0,5	0,2/0,3	1	1/1	0,5	0/0	1	0/0

Art des Defizits:  
Bedienungsdefizit

<sup>1</sup> Zubringerlinie zur Straßenbahn (kombinierter Straßenbahn-Bus-Verkehr)

## **Anlage 9**

Bewertung Erreichbarkeit Dessau  
Hauptbahnhof (HVZ, NVZ, SVZ)



**Dessau-Roßlau  
Umsteigehäufigkeit HVZ**

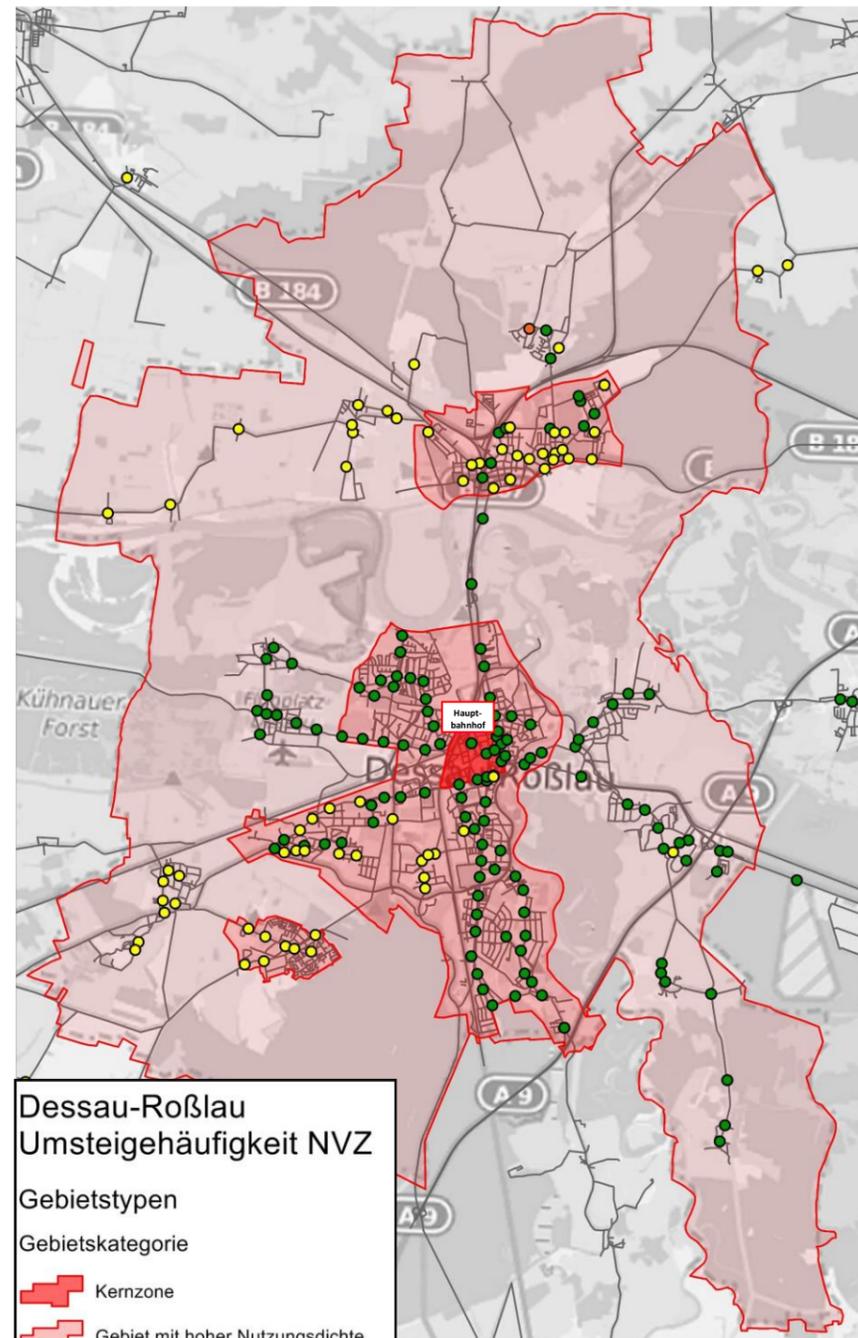
**Gebietstypen**  
Gebietskategorie

- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

**Haltestellen**  
Umsteigehäufigkeit ÖV

- direkt
- 1 Umstieg
- 2 Umstiege

(Vorlauf: 1 Stunde)



**Dessau-Roßlau  
Umsteigehäufigkeit NVZ**

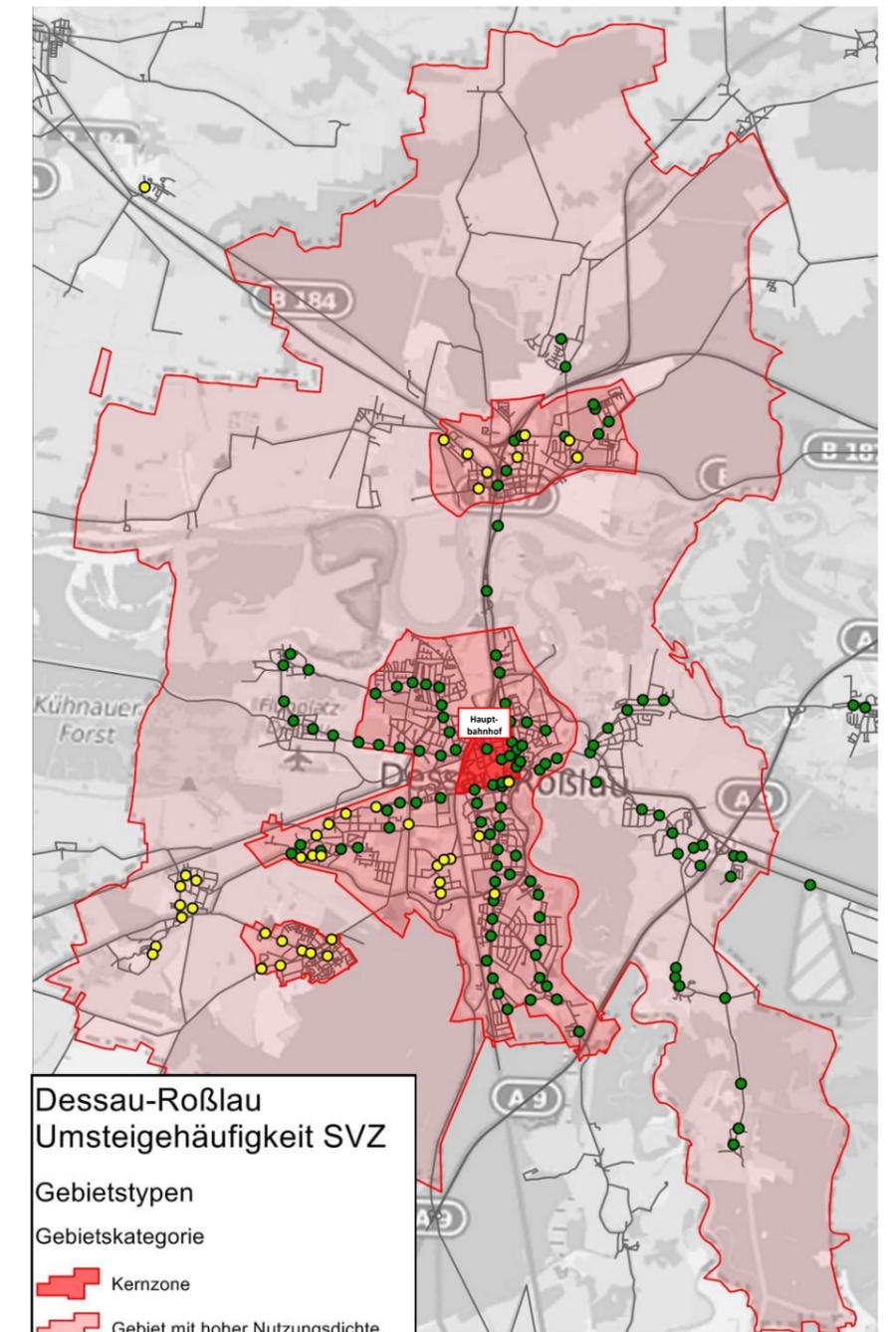
**Gebietstypen**  
Gebietskategorie

- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

**Haltestellen**  
Umsteigehäufigkeit ÖV

- direkt
- 1 Umstieg
- 2 Umstiege

(Vorlauf: 1 Stunde)



**Dessau-Roßlau  
Umsteigehäufigkeit SVZ**

**Gebietstypen**  
Gebietskategorie

- Kernzone
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

**Haltestellen**  
Umsteigehäufigkeit ÖV

- direkt
- 1 Umstieg
- 2 Umstiege

(Vorlauf: 1 Stunde)

## Anlage 10

Haltestellenübersicht mit Darstellung der  
Ausbaubedarfe

## Behindertengerechter Ausbau Straßenbahnhaltestellen

Priorität 1: Realisierung bis zum 01.01.2022

Priorität 2: Realisierung entsprechend verkehrlicher Bedeutung bzw. Verfügbarkeit finanzieller Mittel

Name	Ausbaubedarf Haltestelle		B+R
	Priorität 1	Priorität 2	
Zentralhaltestelle (neu)	beide Richtungen		
Anhaltisches Theater		beide Richtungen	
Damaschkestraße	stadteinwärts		neu
Peterholzstraße	stadteinwärts		neu
Medizinisches Versorgungszentrum			Ausbau
Ziebigker Straße			neu
Landesverwaltungsamt			neu
Städtisches Klinikum			Ausbau

## Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen

Name	Ausbaubedarf Haltestelle		B+R
	Priorität 1	Priorität 2	
Schwimmhalle/ Ludwigshafener Str. (neu)	beide Richtungen		
Konsumgebäude (Erschließungsring)	stadtauswärts		
Arkadenweg (Erschließungsring)	beide Richtungen		
Gewerbegebiet Mitte (neu)	beide Richtungen		
Rodleben, Bahnhof (neu)	beide Richtungen		
Tornau – IDT (Endhaltestelle)	stadteinwärts		
Busbahnhof	stadtauswärts		
Körnerstraße	stadtauswärts		
Schillerstraße		stadteinwärts	
Schlachthof		stadteinwärts	
Rabestraße		beide Richtungen	
Zerbster Straße		Richtung Poststr.	
F.-v.-Schill-Straße		stadteinwärts	
Neue Schule		beide Richtungen	
Vogelherd	stadteinwärts		
Goltewitzer Straße			neu
Schwedenhaus		beide Richtungen	
Muldbrücke	beide Richtungen		
Tiergartenstraße	stadteinwärts		
Altscholtz		stadtauswärts	
Kleutscher Straße	beide Richtungen		neu
Sollnitzer Allee		stadtauswärts	
Kaufland		stadteinwärts	
Helle Eichen	beide Richtungen		
Strandbad Adria		stadteinwärts	
Schwarzer Stamm		beide Richtungen	

Name	Ausbaubedarf Haltestelle		B+R
	Priorität 1	Priorität 2	
Schillingsbusch		beide Richtungen	
Sollnitz Ortseingang		stadtauswärts	
Am Pollingpark	beide Richtungen		
Bernburger Straße		stadtauswärts	
Fröbelstraße	beide Richtungen		
Kaufh. Kreuzbergstr.	beide Richtungen		
Dohlenweg		stadteinwärts	
Stadtweg	stadtauswärts		neu
Am Hang			neu
Hagenbreite		stadteinwärts	
Waldbad	beide Richtungen		
Am Schenkenbusch			neu
Schlehenweg		stadteinwärts	
BSZ, Haupteingang		beide Richtungen	
Junkersstraße	stadteinwärts	stadtauswärts	
Plauthstr.		beide Richtungen	
Heizwerk		stadtauswärts	
Alte Straße		beide Richtungen	
Kindergarten		stadteinwärts	
Karoliusplatz		stadteinwärts	
Siedlung Zoberberg	stadteinwärts		
Hirtenhausiedlung		beide Richtungen	neu
Bergstraße	stadtauswärts		
Wolfsgartenstraße		stadteinwärts	
Kochstedt-Mühle		stadteinwärts	
Königendorfer Straße		stadtauswärts	neu
Röntgenstraße		stadteinwärts	
Gropiusallee	beide Richtungen		
Bauhausplatz	stadtauswärts		
Kühnauer Straße	beide Richtungen		
Oechelhäuser Str.		stadtauswärts	
Landesverwaltungsamt		stadtauswärts	neu
Finanzamt		beide Richtungen	
Schule Kleinkühnau	stadteinwärts		
Friedensallee/ Zentralfriedhof	stadteinwärts		
Mosigkauer Straße			neu
Cafe Föse		stadtauswärts	
Roesickestraße	stadteinwärts		
Kornhausstraße	beide Richtungen		
Kirchstraße	stadteinwärts		neu
Mühlweg		beide Richtungen	
Kornhaus	stadteinwärts		
Ebertallee	stadteinwärts		neu
Bf. Roßlau	beide Richtungen		Ausbau
Anhaltiner Platz			neu

Name	Ausbaubedarf Haltestelle		B+R
	Priorität 1	Priorität 2	
Burgwallstraße			neu
Schwimmbad			neu
Meinsdorfer Str.		stadteinwärts	
Südstraße	stadteinwärts		
Schweinemarkt		stadteinwärts	
Rottal / B187		stadteinwärts	
Lukoer Straße/ Krankenhaus			neu
Lukoer Straße/ Techn. Rathaus		stadteinwärts	
Waldesruh		stadteinwärts	
Akazienweg		stadteinwärts	
Birkenallee / Ölpfuhlallee			neu
Sachsenbergstraße		stadtauswärts	
Clara-Zetkin-Str.			neu
Triftweg	beide Richtungen		
Rodleben Ortsmitte	beide Richtungen		neu
Rodl., Kindergarten		stadtauswärts	
Tornau, Streetzer Weg	stadteinwärts		
Brambach		stadteinwärts	
Bahnhofstraße			neu
Kreisstraße	stadteinwärts		
Kohlenstraße		beide Richtungen	
Lindenstraße			neu
Schule	stadteinwärts		
Buchholzmühle		beide Richtungen	
Natho		stadteinwärts	

#### Behindertengerechter Ausbau Nachtbushaltestellen

Name	Ausbaubedarf		B+R
	Priorität 1	Priorität 2	
Friedhof III		stadteinwärts	
DVG	stadtauswärts		
Damaschkestr.		stadtauswärts	
Peterholzstraße		stadtauswärts	
Kleine Schaftrift		stadtauswärts	
Auenweg		stadtauswärts	
Klinikum		stadtauswärts	
Kastanienhof		stadteinwärts	

## Anlage 11

Übersicht Linienkonzessionen ÖPNV

## Verzeichnis der Genehmigungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 18 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Verantwortungsbereich der Stadt Dessau-Roßlau als Liniengenehmigungsbehörde nach dem PBefG

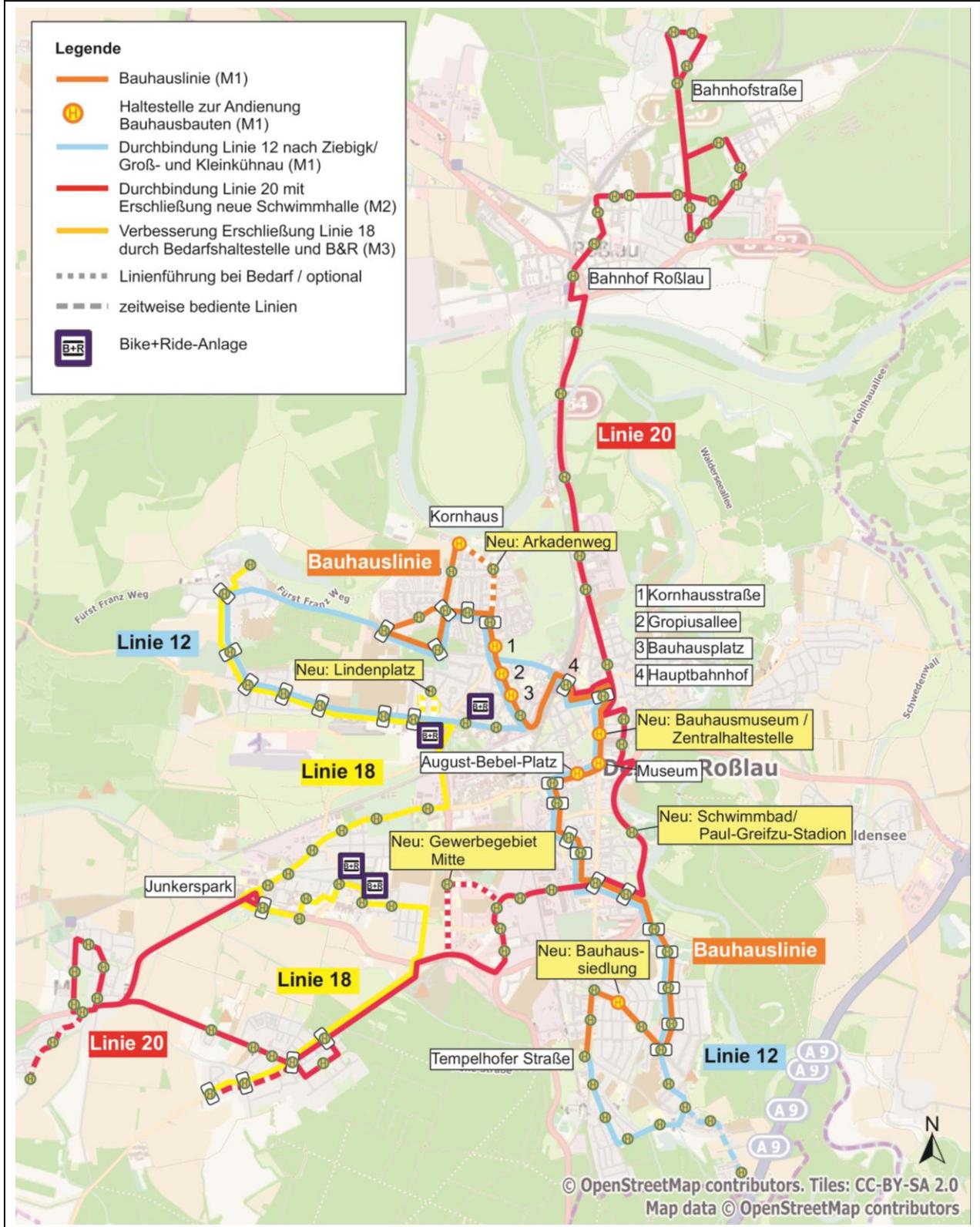
lfd. Nr.	Linien-Nr.	Linie von	über	Linie nach	Dauer der Genehmigung	Bemerkung	
1	10	DE, Hauptbahnhof	Kleinkühnau-Großkühnau-Ziebigk	DE, Hauptbahnhof	30.06.2017	N 1 ist Bestandteil L 10	Linienbündel 2 Buslinienbündel Süd
2	11	DE, Hauptbahnhof	Ziebigk-Großkühnau-Kleinkühnau	DE, Hauptbahnhof	30.06.2017	N 5 ist Bestandteil L 11	
3	12	DE, Hauptbahnhof	Rathaus-Museum-Wasserwerkstraße-Törten-Haideburg	DE, Tempelhofer Str.	30.06.2017		
4	13	DE, Hauptbahnhof	Schlachthof-Georgenkirche (Museum)-Rathaus	DE, Waldersee	30.06.2017	N 4 ist Bestandteil L 13	
5	14	DE, Hauptbahnhof	Georgenkirche (Museum)-Rathaus	DE, Mildensee	30.06.2017		
6	15	DE, Hauptbahnhof	Georgenkirche (Museum)-Rathaus-Mildensee-Kleutsch	DE, Sollnitz	30.06.2017		
7	16	Lutherplatz	Wasserwerkstraße-Kochstedt-Mosigkau-Junkerspark-Alten	Kleine Schaftrift	30.06.2017	N 2 und N 3 sind Bestandteil L 16	
8	18	Kochstedt Mühle	Städtisches Klinikum-Finanzamt	Burgrainer Str.	30.06.2017		
9	S 1	DE, Hauptbahnhof	Museum-Wasserwerkstraße-Sportplatz Kreuzberge	DE, Tempelhofer Str.	31.12.2022		Linienbündel 1
10	S 3	DE, Hauptbahnhof	Museum-Berufschulzentrum-Städt. Klinikum	DE, Junkerspark	31.12.2022		
11	S 4	DE, Hauptbahnhof	Museum-Wasserwerkstraße	DE, Kreuzbergstraße	31.12.2022		
12	20	DE, Hauptbahnhof	Roßlau	Meinsdorf	30.06.2017		Linienbündel 3 Buslinienbündel Nord
13	21	Rietzmeck	Rodleben-Brambach-Roßlau	Rietzmeck	30.06.2017		
14	22	Tornau	Roßlau-Meinsdorf-Natho	Garitz	30.06.2017	Einfahrt LK ABI	
15	23	Roßlau	Jütrichau-Tornau-Rodleben-Brambach	Steutz	30.06.2017	Einfahrt LK ABI	
16	24	Roßlau	Meinsdorf-Mühlstedt-Buchholzmühle	Thießen (Rosselstraße)	30.06.2017	Einfahrt LK WB	
17	25	Roßlau	Roßlau, techn. Rathaus	Luko (Mitte)	30.06.2017	Einfahrt LK WB	

Anlage 12

Grafische Darstellung Maßnahmen 1 - 7

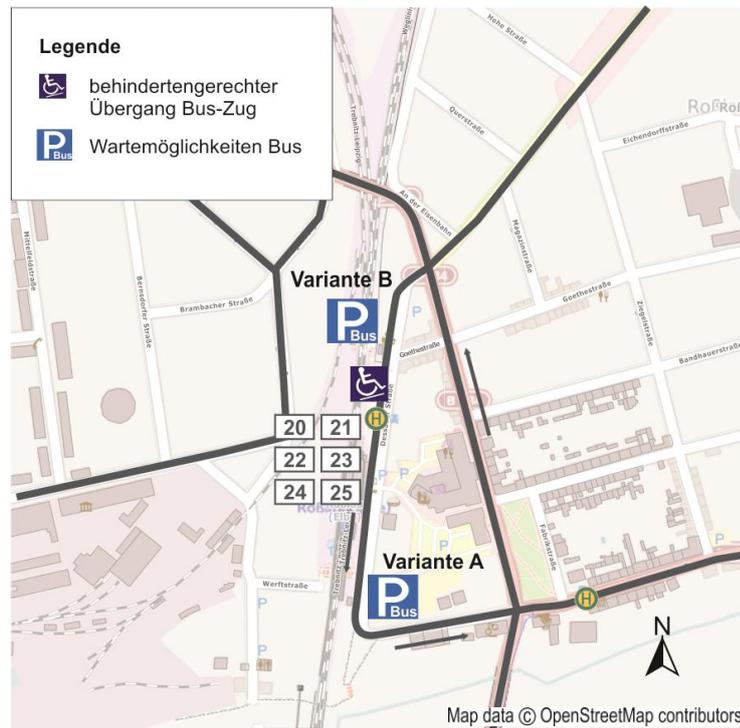
## Grafische Darstellung der Maßnahmen 1 bis 7

### Maßnahmen 1 bis 3

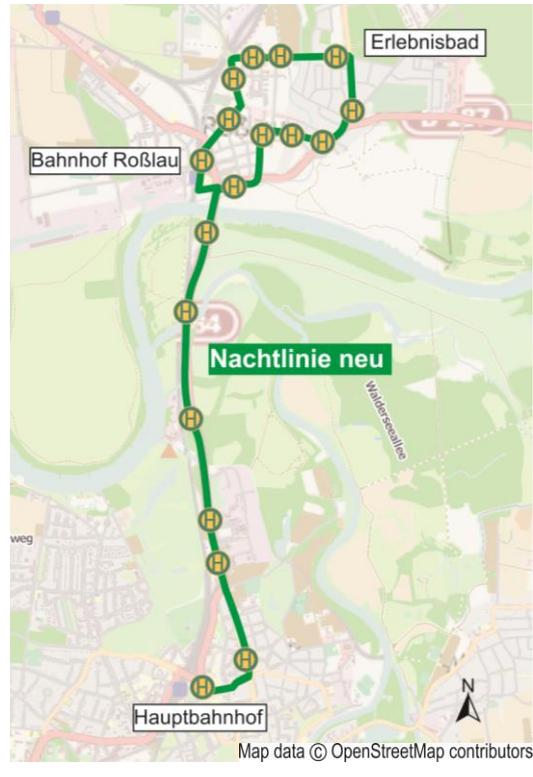




### Maßnahme 6

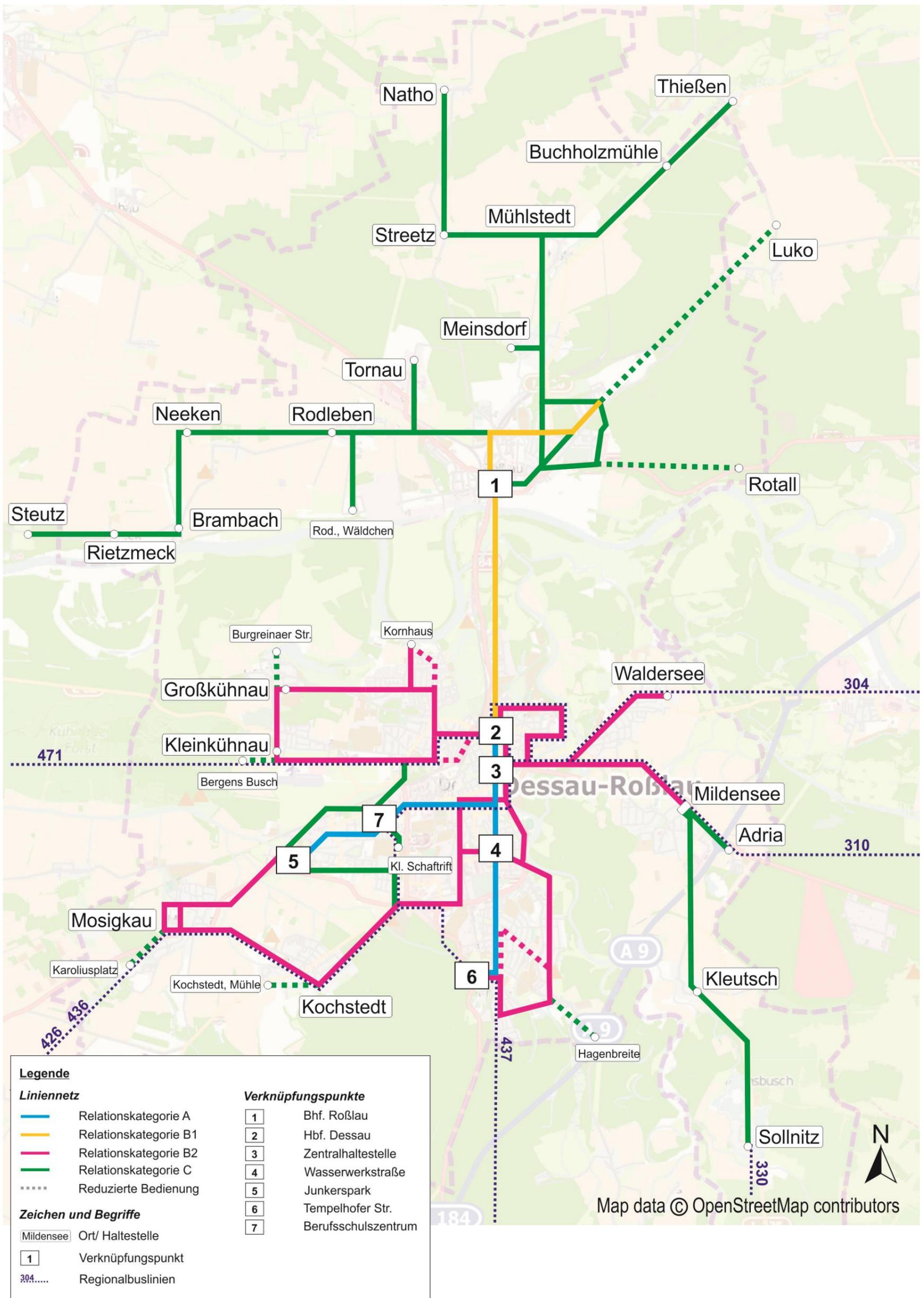


### Maßnahme 7



## Anlage 13.1

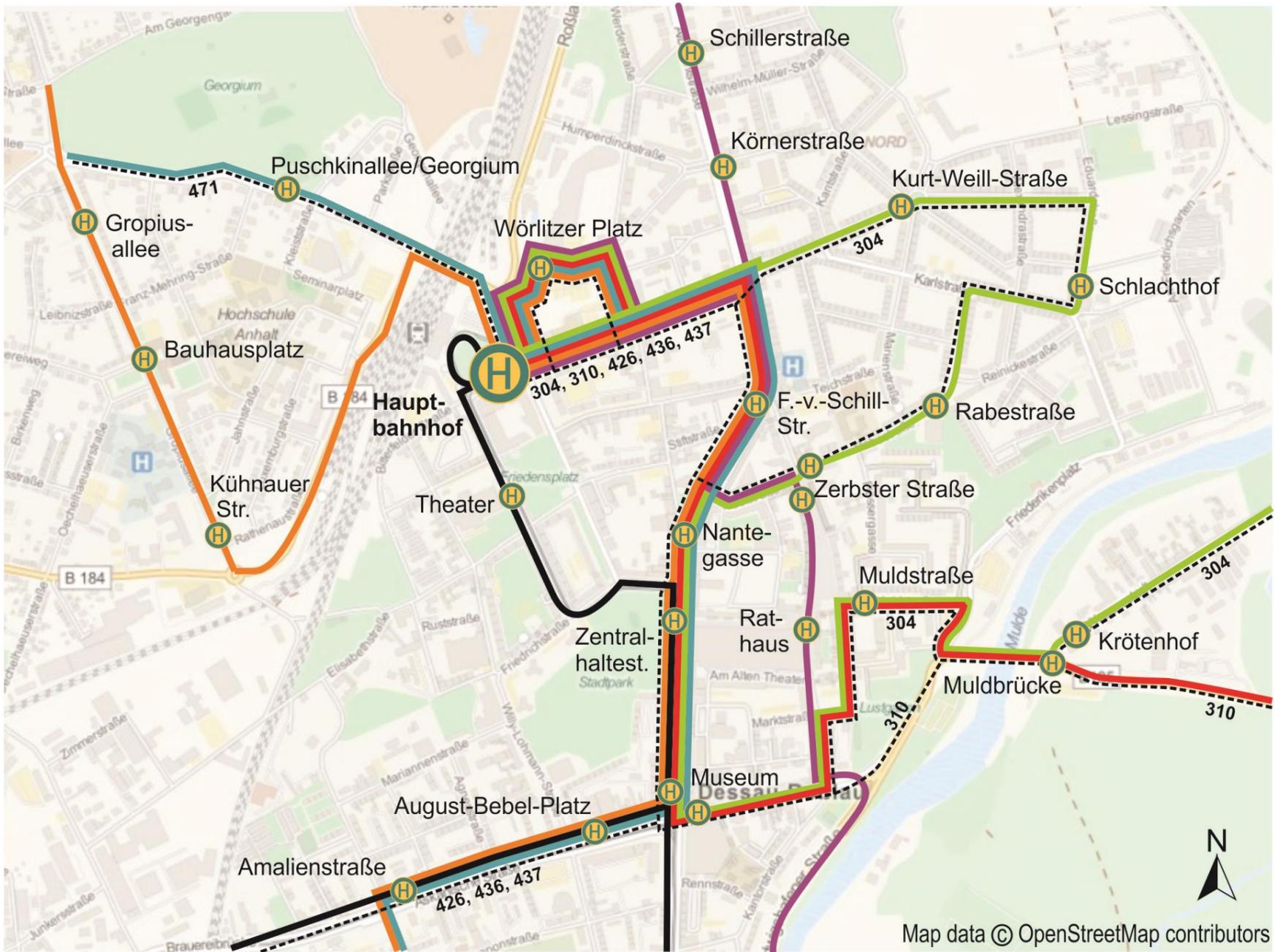
Netz- und Bedienungskonzept  
Stadtverkehr Dessau-Roßlau



Map data © OpenStreetMap contributors

## Anlage 13.2

Linienführung Stadtverkehr Innenstadt



Map data © OpenStreetMap contributors

**Legende**

*Relationskategorie A*  
**—** Straßenbahn

*Relationskategorie B1*  
**—** Linie 20

*Relationskategorie B2*

**—** Linie 12

**—** Linie 13

**—** Linie 14/15

**—** Linie 16/20

**—** Bauhauslinie

**- - -** Regionalbuslinie

**H** Haltestelle

Anlage 14

Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

## Qualitätsanforderungen an Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

An die fahrzeugseitige Ausrüstung sowie den Beförderungskomfort werden folgende Anforderungen gestellt:

- ▶ mindestens ein barrierefreier Einstieg mit fahrzeuggebundener Einstieghilfe (z. B. Rampe) und Kneeling;
- ▶ bequeme Mitnahmemöglichkeit von Kinderwagen, Rollstühlen, fahrbaren Gehhilfen (Rollatoren), Fahrrädern und schwerem Gepäck sowie sicheres Abstellen einschließlich geeigneter Arretierbarkeit;
- ▶ helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung und Markierung der Trittstufen als Hilfestellung für Sehbehinderte;
- ▶ Festhaltungsmöglichkeiten auch für Kinder – insbesondere in der Nähe der Kinderwagenstellplätze;
- ▶ Ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten (auch Erreichbarkeit von den Rollstuhlstellplätzen gewährleisten);
- ▶ Kennzeichnung der Sitzplätze für besondere Personengruppen (Mobilitätsbehinderte) mit Pictogramm in Türrnähe;
- ▶ fahrzeugseitig geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche und Erschütterungen;
- ▶ visuelle, nach außen und innen wirkende kontrastreiche Fahrgastinformationseinrichtungen mittels Bordsteuersystem (Fahrtrichtungsanzeige, Haltstellenanzeige, Anzeige „Wagen hält“);
- ▶ akustische Haltstellenansage (innen, außen);
- ▶ Voraussetzungen für die statische Fahrgastinformation in ausreichender Größe (z. B. Liniennetzplan, Tarifinformation)
- ▶ jeweiliger Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen (gesetzlich gültige EU-Abgasnorm), Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Beschaffung;
- ▶ Unfalldatenspeicher;
- ▶ fahrzeugeitige Ausrüstung für LSA-Beeinflussung, dynamische Fahrgastinformation und ähnliche Einrichtungen;
- ▶ Türbreite: mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm bei Fahrzeugen größer 10 m Länge);
- ▶ Zwei Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe (Toleranz: 20 mm);
- ▶ Anfahrspiegel (gemäß § 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO) Ausstattung für die Betriebsabwicklung (Funk, Bordrechner/RBL, fahrzeugseitige LSA-Beeinflussung),
- ▶ Entwerter und Fahrausweisautomaten in allen Fahrzeugen,
- ▶ Notrufeinrichtungen für Fahrgäste,
- ▶ ausreichende Anzahl Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels,
- ▶ Sitzplätze in genügender Anzahl,
- ▶ Beachtung der maximalen Fahrzeughöhe beim Einsatz im innerstädtischen Liniennetz (reglementiert durch die Unterführung Antoinettenstraße als Zufahrt zum Busbahnhof Dessau).

Die Sauberkeit der Fahrzeuge und Anlagen ist im Rahmen der Zuständigkeiten im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen sicherzustellen:

- ▶ Fahrzeuge haben sich prinzipiell in einem sauberen und gepflegten Zustand zu befinden (innen und außen). Die Reinigung der Fahrzeuge (innen und außen) erfolgt an allen Werktagen.
- ▶ Verunreinigungen oder Schäden an/auf Fußböden, Sitzen, Scheiben sind schnellstmöglich zu beseitigen.

Das Verkehrsunternehmen ist für die Sicherheit des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung seiner Verkehrsmittel und Anlagen verantwortlich. Insbesondere sind zu gewährleisten:

- ▶ Unfallsicherheit (ständige Verbindung des Fahrpersonals zur Betriebsleitstelle),
- ▶ Vorbeugung vor Kriminalität (ggf. Videoüberwachung im Fahrzeug, Ausbildung des Personals im Konfliktmanagement),
- ▶ Fahrzeug und Anlagenwartung nach vorgeschriebenen Zeitintervallen.

## Anlage 15

Investitionsplan für den Zeitraum  
2016 bis 2026

## Übersicht über ÖPNV-Investitionen im Zeitraum 2016 bis 2020

Geplante Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln (§ 8 ÖPNVG LSA) für ÖPNV-Investitionen<sup>1</sup>

Vorhaben	Finanzmittel gemäß §8 ÖPNVG LSA für ÖPNV-Investitionen (T€)				
	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Fahrzeugförderung</i>					
Ersatzinvestition Erdgasbusse	600				
<i>Zugangsstellen ÖPNV</i>					
Zentralhaltestelle Kavaliertstraße		200	300		
Ausbau von Haltestellen (Herstellung der Barrierefreiheit)	150	100	100	250	300
Bike & Ride-Anlagen		10	20	20	20
<i>Schnittstellen</i>					
Bahnhofplatz Dessau		70	130		
Bahnhof Roßlau				30	
Bahnhof Rodleben				20	
<i>Sonstige Maßnahmen</i>					
Fahrgastinformation/ Vertriebssysteme/ Marketing/ ÖV- Beschleunigung	80		50	30	30
Gesamt	830	380	700	350	350

Zur Gewährleistung der Finanzierung der Vorhaben sind auch Fördermittel des Entflechtgesetzes (Zentralhaltestelle Kavaliertstraße) und des Schnittstellenprogramms (Bahnhofplatz Dessau, Bahnhof Roßlau, Bahnhof Rodleben) zu nutzen. Die Komplementärfinanzierung der Fahrzeugbeschaffung erfolgt durch die Verkehrsunternehmen.

<sup>1</sup> Quelle: Stadtverwaltung Dessau-Roßlau, Stand 2015