

## Anlage B) Zusammenstellung der Inhalte des NVP 2016 bis 2026

### Übernahme von Inhalten des NVP 2008 bis 2015

Gliederungspunkt	Inhalt
1.2 Grundsätze und Ziele	Beibehaltung der grundsätzlichen verkehrspolitische Zielstellungen, z.B. die langfristige Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 10% aller Ortsveränderungen;
	Der Zuständigkeitsbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Dessau-Roßlau umfasst das Stadtgebiet Dessau-Roßlau für den straßengebundenen ÖPNV und die Eisenbahnstrecke Dessau-Wörlitz für den übertragenen SPNV;
	Gewährleistung der Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV
2.1 Raumstruktur-analyse	Einbeziehung aller Stadtbezirke in die ÖPNV-Erschließung (die Stadt-/Besiedlungsstruktur bleibt prinzipiell erhalten);
4.2 Netz- und Bedienkonzept SPNV	Einbeziehung der DWE in den NVP und Gewährleistung des SPNV auf der Strecke Dessau-Wörlitz (DWE) auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, der NASA GmbH und der Stadt Dessau-Roßlau
4.3 Netz- und Bedienkonzept Stadtverkehr	Die Verkehrsträger Straßenbahn und Bus bilden unter Einbeziehung flexibler Bedienformen ein aufeinander abgestimmtes, hierarchisch strukturiertes ÖPNV-System;
	Bündelung des innerstädtischen ÖPNV in der Kavallerstraße und Errichtung der Zentralhaltestelle;
	Fortführung des Nachtliniennetzes zur Schwachverkehrszeit
5.8 Tarif-gestaltung	Beibehaltung der Struktur der Beförderungstarife (Fahrausweissortiment) und eines attraktiver Preisniveaus, das zur ÖPNV-Nutzung anregt (z.B. ABO-Karten);
5.10 Verkehr-kooperation	Fortführung Verkehrs- und Tarifkooperation in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg (einschließlich ABW-Tarif);

Auf der Website [www.dessau.de](http://www.dessau.de) ist der NVP der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015 auf der Startseite „Bitte wählen Sie:“ unter der Rubrik „Nah- und Fernverkehr“ eingestellt.

## Neue Inhalte des NVP 2016 - 2026

Die neuen Festsetzungen ergeben sich aus sich ändernden Rahmenbedingungen.

Gliederungspunkt	Inhalt
3. Anforderungsprofil	Umfassende Bewertung des ÖPNV auf der Grundlage eines abgestimmten Anforderungsprofils
4 Verkehrsnachfrage	Fortschreibung der prognostizierten Verkehrsnachfrage in Abhängigkeit der Einwohnerentwicklung, der Altersstruktur (Schüler/AZUBIS, Erwerbstätige) und des Motorisierungsgrades unter Berücksichtigung der Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 7,5 %; Begrenzung des Rückgangs der ÖPNV-Nachfrage auf jährlich ca. 0,3 %
5.1 Verknüpfung zum SPNV und Fernverkehr, 6.2 Investitionsplanung	Ausbau und Errichtung neuer ÖPNV-Schnittstellen zur qualitativen Aufwertung der Verkehrsträgerverknüpfung und der Gewährleistung der Barrierefreiheit (Zentralhaltestelle Kavallerstraße, Bahnhofplatz Dessau, Bahnhof Roßlau, Bahnhof Rodleben);
5.2 Verkehrs Kooperation	Teilintegration in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bezogen auf die Regio-S-Bahn Mitteldeutschland (SPNV), Prüfung geeigneter Übergangstarife des Stadtverkehrs zum MDV
5.3 Maßnahmenkonzept	Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung als Reaktion auf die Umsetzung gefasster Beschlüsse und Vorgaben (z. B. Masterplan Bauhausstadt, Bebauungsplan Schwimmhalle)
	Einführung der Bauhausbuslinie als Teil der integrierten ÖPNV-Erschließung in Abstimmung mit der bestehenden Stadtbuslinie 12 (Ziebigk – Hbf.- Innenstadt – Törtern – Haideburg – Tempelhofer Straße);
	Gewährleistung der ÖPNV-Erschließung des Schwimmhallenstandortes Stenesche Straße durch die Buslinienführung über die Ludwigshafener Straße;
	Entwicklung einer neuen Durchmesser Verbindung Nord-Süd zur Herstellung direkter fahrgastfreundlicher Verkehrsbeziehungen (umsteigefreie Verbindungen von/ nach Kochstedt, Mosigkau) und einer effizienteren Betriebsdurchführung;
	Einbeziehung des Stadtteils Roßlau in das Nachtliniennetz
	Straffung des Straßenbahnliniennetzes durch Konzentration auf die Endhaltestellen Hbf. Dessau, Tempelhofer Straße und Junkers-park; die ÖPNV-Erschließung des WG Kreuzbergstraße erfolgt durch die Buslinie 12/ Bauhauslinie; Einstellung der Straßenbahnlinie 4;
	Aufwertung der intermodalen Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr durch Fortführung der kostenfreien Fahrradmitnahme im Stadtliniennverkehr und Ausbau von Bike & Ride – Anlagen;
5.4 Netz- und Bedienkonzept	Weiterentwicklung eines integrierten und an die Stadtstruktur angepassten hierarchischen ÖPNV-Systems, Festlegung neuer Relationskategorien A, B1, B2 und C;

Gliederungspunkt	Inhalt
5.4 Netz- und Bedien- konzept	Orientierung der Mindestbedienstandards am derzeitigen Fahrplanangebot mit Optionen der Anpassung an die Auswirkungen des demographischen Wandels und an die Nachfrageentwicklung, insbesondere durch flexible Bedienformen; Dynamisierung der Bedienzeiträume in den Tagesrandlagen und im Wochenend- und Feiertagsverkehr
5.7 Qualitäts- standards und Qualitäts- management	Erfüllung der Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im Stadtlinienvverkehr durch 100 %igen Einsatz von Niederflurfahrzeugen, den Ausbau von ÖPNV-Zugangsstellen, geeignete Fahrgastinformation und geschultes Personal;
Anlage 10	Festlegung von Prioritäten der Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen;
5.7.5 Tarif und Vertrieb	Vereinfachung der Tarifzonenstruktur (zukünftig nur eine Zone für das gesamte Stadtgebiet);
5.8 Organisation des ÖPNV	Anpassung der Vergabe von ÖPNV-Leistungen an die Rahmenbedingungen der EUVO 1370/ 2007 und des PBefG, Nutzung der Direktvergabemöglichkeit des städtischen Linienbündels an den internen Betreiber DVG; Zusammenfassung aller ÖPNV-Linien des Stadtgebietes Dessau-Roßlau (Straßenbahn und Bus) in einem Linienbündel, dazu sind die Laufzeiten der bestehenden Linienkonzessionen zu harmonisieren; Möglichkeit der Vergabe von Verkehrsleistungen an Nachauftragnehmer unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben (derzeitige Inhaber von Genehmigungen im Stadtlinienvverkehr Dessau-Roßlau sollen im Vergabeverfahren berücksichtigt werden);
6. Finanzierungs- konzept	Reaktion auf geänderte Rahmenbedingungen des ÖPNV-Gesetzes bezüglich der Höhe von Landeszuweisungen für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und für die Förderung des Ausbildungsverkehrs; Berücksichtigung der Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes zur Mittelverwendung von ÖPNV-Investitionen