

# Nahverkehrsplan für die Stadt Dessau-Roßlau 2008 bis 2015

*in der Fassung des Beschlusses des  
Stadtrates vom 04.06.2008,  
Beschluss-Nr. StR/017/2008*

A U F T R A G G E B E R

Stadt Dessau-Roßlau  
Tiefbauamt  
Finanzrat-Albert-Straße 1  
06862 Dessau

D A T U M

04. Juni 2008

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120

01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11

Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail [isup@isup.de](mailto:isup@isup.de)

[www.isup.de](http://www.isup.de)

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangssituation</b>	<b>5</b>
<b>1.1 Anlass</b>	<b>5</b>
<b>1.2 Grundsätze und Ziele</b>	<b>5</b>
<b>2 Bestandsaufnahme</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Raumstrukturanalyse</b>	<b>8</b>
2.1.1 Charakterisierung des Planungsraumes	8
2.1.2 Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur	9
2.1.3 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur	11
2.1.3.1 Wirtschaftsstruktur	11
2.1.3.2 Beschäftigungsstruktur	12
2.1.4 Schulnetz und Schülerzahlen	13
2.1.5 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen	15
2.1.6 Tourismus, Freizeit, Erholung	15
2.1.7 Verkehrsinfrastruktur	15
<b>2.2 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur</b>	<b>17</b>
2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr	17
2.2.2 Schienenpersonennahverkehr	17
2.2.2.1 Netzstruktur	17
2.2.2.2 Fahrtenangebot	18
2.2.3 ÖPNV Dessau-Roßlau	18
2.2.3.1 Gesamtliniennetz	18
2.2.3.2 Stadtverkehrsliniennetz Straßenbahn und Bus	18
2.2.3.3 Regionalbusliniennetz Dessau-Roßlau	20
<b>2.3 Nachfragesituation</b>	<b>22</b>
2.3.1 Nachfrage in der Stadt Dessau-Roßlau	22
2.3.2 Nachfrage im SPNV	23
<b>2.4 Stärken-/Schwächenanalyse</b>	<b>24</b>
2.4.1 Stärken	24
2.4.2 Schwächen und Lösungsansätze	25

<b>3</b>	<b>Zielvorgaben und Entwicklung der Verkehrsnachfrage</b>	<b>27</b>
	<b>3.1 Stadtentwicklung</b>	<b>27</b>
	<b>3.2 Strukturprognose</b>	<b>28</b>
	<b>3.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage</b>	<b>32</b>
<b>4</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>34</b>
	<b>4.1 Grundlegende Festsetzungen</b>	<b>34</b>
	4.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes	34
	4.1.2 Erschließungsqualität	35
	<b>4.2 Netz- und Bedienungskonzept SPNV</b>	<b>37</b>
	4.2.1 Eisenbahnfernverkehr	37
	4.2.2 Schienenpersonennahverkehr	37
	<b>4.3 Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr Dessau-Roßlau</b>	<b>38</b>
	4.3.1 Liniennetz Stadtverkehr Dessau-Roßlau	38
	4.3.2 Bedienstandards Stadtverkehr Dessau-Roßlau	41
	4.3.3 Kreisübergreifender Linienverkehr	45
<b>5</b>	<b>Maßnahmen zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes</b>	<b>47</b>
	<b>5.1 Bahnhöfe, Haltestellen, und Verknüpfungspunkte</b>	<b>47</b>
	5.1.1 Haltestellenbau	47
	5.1.2 Bestehende Haltestellen	47
	5.1.3 Dimensionierung und Gestaltung behindertengerechter Haltestellen	48
	5.1.4 Standards für Haltestellenausstattungen	48
	<b>5.2 Fahrwege</b>	<b>50</b>
	5.2.1 Maßnahmen an Fahrwegen und Infrastruktur	50
	5.2.2 Maßnahmen zur Beschleunigung im Straßenbahnnetz	50
	<b>5.3 Fahrzeuge</b>	<b>51</b>
	5.3.1 SPNV	51
	5.3.2 Stadtverkehr	51
	<b>5.4 Betriebspersonal</b>	<b>53</b>
	<b>5.5 Betrieblich-technische Einrichtungen</b>	<b>53</b>
	<b>5.6 Besondere Nutzergruppen</b>	<b>53</b>
	<b>5.7 Schnittstellen und Vernetzung</b>	<b>56</b>
	5.7.1 ÖPNV-Schnittstellen	56
	5.7.2 Intermodale Verknüpfung	56
	<b>5.8 Tarifgestaltung</b>	<b>58</b>

<b>5.9 Fahrgastinformation</b>	<b>59</b>
<b>5.10 Verkehrskooperation</b>	<b>60</b>
<b>5.11 Organisation</b>	<b>61</b>
5.11.1 Organisationsstruktur	61
5.11.2 Liniengenehmigungen	61
5.11.3 Qualitätsmanagement	62
5.11.4 Linienbündelung	63
5.11.5 Sonstiges	64
<b>6 Finanzierung</b>	<b>65</b>
<b>6.1 Finanzierungsgrundsätze</b>	<b>65</b>
<b>6.2 Förderung Investitionen</b>	<b>66</b>
<b>6.3 Finanzierung Verkehrsdurchführung</b>	<b>68</b>
6.3.1 Entwicklung der Betriebskosten	68
6.3.2 Entwicklung der Einnahmen	69
6.3.3 Finanzierungsbeteiligung der Aufgabenträger	70
6.3.4 Landesmittel für die Schülerbeförderung	72
<b>7 Verzeichnisse</b>	<b>73</b>
<b>7.1 Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>73</b>
<b>7.2 Abbildungsverzeichnis</b>	<b>74</b>
<b>7.3 Tabellenverzeichnis</b>	<b>75</b>
<b>7.4 Quellenverzeichnis</b>	<b>76</b>
<b>7.5 Anlagenverzeichnis</b>	<b>78</b>

## Anlagen

# 1 Ausgangssituation

---

## 1.1 Anlass

Die Stadt Dessau-Roßlau ist nach § 3 (1) des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20.01.2005 (GVBl.LSA 2005, S.16) /1/ seit dem 01.01.1996 Aufgabenträger für den ÖPNV auf ihrem Territorium.

In dem zum 01.01.2005 geänderten ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt wird nochmals verdeutlicht, dass die Verantwortung für Aufgabenträgerschaft und Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs in die Hand der Landkreise und kreisfreien Städte gelegt ist. Das Land hat zudem bestimmt, dass die Genehmigung von Linien Angelegenheit der Landkreise und kreisfreien Städte ist.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird seit 1996 vom Land Sachsen - Anhalt als besonderer Aufgabenträger wahrgenommen. Im Jahr 2001 wurde die Aufgabenträgerschaft für die Strecke Dessau - Wörlitz im Zuge der Streckenertüchtigung vom Land Sachsen - Anhalt auf die Stadt Dessau übertragen.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Kreisgebietsneuregelung des Landes Sachsen - Anhalt vom 19.Dezember 2006 (GVBl. LSA, S.544)/9/ wurde am 01.Juli 2007 die Fusion der kreisfreien Stadt Dessau und der Stadt Roßlau (Elbe) zur neuen Stadt Dessau-Roßlau vollzogen. Diese Entwicklung ist ein wesentlicher Grund für die Notwendigkeit, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben, um in der Stadt Dessau-Roßlau ein einheitliches Planwerk zu haben. Da es sich um eine Planung für zwei bislang eigenständige Kommunen handelt, sind die bisher für diese Kommunen jeweils geltenden Planungsdokumente zu beachten, wie z.B. sowohl der bisherige Nahverkehrsplan der Stadt Dessau als auch der bisherige Nahverkehrsplan des Landkreises Anhalt - Zerbst.

Außerdem verpflichtet § 6 ÖPNVG LSA /1/ die Aufgabenträger, einen NVP unter Berücksichtigung des Planes des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) nach § 12 aufzustellen und diesen in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren bzw. fortzuschreiben (§ 6 Abs. (4)).

## 1.2 Grundsätze und Ziele

Entsprechend dem Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20.01.2005 /1/ soll der ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau die Daseinsvorsorge sichern. Er soll die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen gewährleisten und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglich-

keit gerecht werden, um eine attraktive Alternative zum MIV darzustellen. Der Nahverkehrsplan soll den künftigen Rechtsrahmen der EU berücksichtigen.

Durch ein angepasstes SPNV-, Straßenbahn- und Buskonzept unter Nutzung der Verknüpfungsstellen im Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau soll der nachhaltigen Sicherung und Weiternutzung der Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen Rechnung getragen und eine Qualitätsverbesserung im ÖPNV erzielt werden. Im Interesse der Nutzer des ÖPNV sollen die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes mit möglichst vertakteten Angeboten verknüpft werden. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind konkurrierende Parallelverkehre weitestgehend abzubauen. Grundsätzlich ist die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des ÖPNV zu sichern.

Die Stadt Dessau-Roßlau als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr lässt sich bei dessen Gestaltung von folgenden allgemeinen 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 Verkehrskooperationen 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 maßnahmekonkret benannten Ziele gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden Nahverkehrsplanes beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2008 bis 2015.

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

- Veränderung des Verhältnisses zwischen Umweltverbund und MIV im Binnenverkehr auf 2:1 auf der Grundlage eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes in der Stadt Dessau-Roßlau. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split soll mittelfristig stabilisiert und langfristig auf etwa 10% erhöht werden.
- Schrittweise Herstellung von einheitlichen Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung in der Stadt Dessau-Roßlau, Aufbau eines integrierten ÖPNV-Systems für die Gesamtstadt.

- Der Straßenbahnverkehr und die Busachse Dessau-Roßlau bilden die Basis des Dessau-Roßlauer ÖPNV-Systems.
- Beibehaltung des Dessauer Hauptbahnhofes als Zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Stadt-, Regional-, Schienennah- und -fernverkehr.
- Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für die Stadt Dessau-Roßlau, das sozial verträglich, wirtschaftlich und überschaubar strukturiert sein sowie Anreize zur Nutzung bieten soll.
- Berücksichtigung der ÖPNV-Netzstruktur (insbesondere der Straßenbahn) bei Standortentscheidungen großer Verkehrserzeuger.
- Einführung alternativer Bediensysteme in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage (z.B. Anrufbus).
- Abstimmung und Ergänzung der Verkehrsarten ÖPNV und Radverkehr bei einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrserschließung durch Bike + Ride und Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Konsequente Durchsetzung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung und -begrenzung in den Kernstadtgebieten.
- Ausrichtung des ÖPNV an den wachsenden Personenkreis mit Mobilitätseinschränkungen (z.B. ältere Menschen und Behinderte).
- Aufbau einer regionalen Verkehrs- und Tarifkooperation in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg.
- Ausbau der umweltverträglichen, touristischen Erschließung des Dessau-Wörlitzer Gartenreiches durch die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn.
- Insbesondere bei Neuinvestitionen im ÖPNV sollen höchste Umweltstandards sowie Barrierefreiheit gesichert werden. Dabei ist eine Differenzierung nach den Anforderungen im Stadt- und Regionalverkehr zu berücksichtigen.

## 2 Bestandsaufnahme

---

### 2.1 Raumstrukturanalyse

#### 2.1.1 Charakterisierung des Planungsraumes

Die Stadt Dessau-Roßlau liegt im östlichen Teil des Landes Sachsen-Anhalt. Die Stadtstruktur wird durch die Flüsse Elbe und Mulde und deren Auengebiete bestimmt. Die Zentren der beiden Stadtteile Dessau und Roßlau befinden sich südlich und nördlich der Elbe und sind etwa 6 km voneinander entfernt. Die Stadt Dessau-Roßlau besitzt kein kompaktes Stadtgefüge. Neben den beiden Kernstadtgebieten gibt es eine Vielzahl von Außenstadtteilen, die meist durch den Landschaftsraum getrennt sind.

Im Ergebnis von Eingemeindungen und anderen bevölkerungsstrukturellen Bewegungen ist die Stadt nunmehr wie folgt gekennzeichnet:

Einwohner (Stand 31.12.2006):	Dessau	77.280	Einwohner
	Roßlau	14.035	Einwohner
Einwohnerdichte:			373 EW/km <sup>2</sup>
Gesamtfläche:			245 km <sup>2</sup>
Nord - Süd - Ausdehnung:			25 km
Ost - West - Ausdehnung:			15 km

Die Stadt Dessau-Roßlau ist, gemessen an der Zahl der Einwohner die drittgrößte Stadt, sowie eines von drei Oberzentren des Bundeslandes. Die Stadt wird im Norden, im Westen und Süden vom Landkreis Anhalt-Bitterfeld und im Osten vom Landkreis Wittenberg umschlossen. Zentralörtlich als Oberzentrum ausgewiesen fungiert die Stadt als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum der Region Anhalt - Bitterfeld - Wittenberg. Zu den umliegenden Orten Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Wittenberg bestehen eine Vielzahl wirtschaftlicher und verkehrlicher Verflechtungen.

Dessau-Roßlau ist straßenseitig gut an das großräumige Verkehrsnetz durch die Bundesautobahn A 9 München - Berlin angebunden.

Innerhalb des SPNV-Netzes bestehen Direktverbindungen nach Berlin, Halle/Leipzig über Bitterfeld-Wolfen, Magdeburg, Wittenberg und Aschersleben über Köthen-Bernburg.

Ab 2008 wird die Einbindung an das Eisenbahnfernverkehrsnetz eingestellt. Eine Wiedereingliederung des Hbf. Dessau in den Fernverkehr wird von der Stadt angestrebt.

Der nächstgelegene bedeutende Flughafen befindet sich in Halle/Leipzig. Außerdem verfügt die Stadt über einen Verkehrslandeplatz.

## 2.1.2 Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Raumstrukturen sind im Regionalen Entwicklungsplan (REP) /6/ für die Planungsregion Anhalt - Bitterfeld - Wittenberg dargelegt.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist auch nach der Fusion am 01. Juli 2007 entsprechend seiner raumordnerischen Funktion als Oberzentrum eingestuft. Die Stadt besteht dann aus insgesamt 26 Stadtteilen und stellt kein kompaktes Stadtgefüge dar. Die innerstädtischen Stadtgebiete Nord, Mitte und Süd, die Kernstadt Roßlau und das Stadtgebiet Zoberberg weisen eine kompakte Bebauung mit mehrgeschossigem Wohnungsbau auf. Großkühnau, Kleutsch, Sollnitz, Brambach, Mühlstedt, Streetz und Natho haben einen dörflichen Charakter. Die übrigen Stadtgebiete sind überwiegend durch Siedlungsbebauung geprägt. Großflächige Gewerbe- und Industrieansiedlungen befinden sich in den Stadtgebieten 1, 2, 3, 4, 7, 10, 12, 13, 14, 21 und 22.

Die Bevölkerungsentwicklung nach Stadtteilen von 2002 - 2006 ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.

Stadtteilnummer	Stadtteilname	2002	2003	2004	2005	2006	2006/2002
1	innerstädtischer Bereich Nord	11.132	11.149	11.260	11.391	11.219	-0,80%
2	innerstädtischer Bereich Mitte	10.487	10.253	10.025	9.802	9.628	-8,20%
3	innerstädtischer Bereich Süd	10.017	9.891	9.650	9.208	8.931	-10,80%
4	Süd	7.827	7.404	6.976	6.804	6.701	-14,40%
5	Haideburg	1.367	1.375	1.392	1.365	1.340	-2,00%
6	Törten	2.710	2.703	2.686	2.630	2.608	-3,80%
7	Mildensee	2.196	2.201	2.151	2.140	2.136	-2,70%
8	Waldersee	2.717	2.663	2.648	2.654	2.656	-2,30%
9	Ziebigk	6.224	6.219	6.212	6.193	6.094	-2,10%
10	Siedlung	5.272	5.159	5.042	4.919	4.921	-6,70%
11	Großkühnau	1.058	1.070	1.049	1.044	1.025	-3,10%
12	Kleinkühnau	1.869	1.832	1.822	1.801	1.761	-5,80%
13	West	948	953	991	1.081	1.046	10,30%
14	Alten	4.411	4.367	4.257	4.264	4.222	-4,30%
15	Kochstedt	4.120	4.238	4.544	4.337	4.343	5,40%
16	Mosigkau	2.288	2.267	2.275	2.234	2.212	-3,30%
17	Zoberberg	3.944	3.923	3.853	3.864	3.786	-4,00%
18	Kleutsch	443	434	444	435	424	-4,30%
19	Sollnitz	284	285	280	271	270	-5,00%
20	Brambach				392	396	
21	Rodleben				1.597	1.561	
22	Roßlau	12.335	11.925	11.786	11.868	11.793	-4,40%
23	Meinsdorf	1.751	1.758	1.758	1.740	1.696	-3,10%

24	Mühlstedt	211	207	205	197	190	-10%
25	Streetz	251	242	239	248	248	-1,20%
26	Natho	118	113	111	110	108	-8,50%
Gesamt	Stadt Dessau-Roßlau	93.980	92.631	91.656	92.589	91.315	-2,8%

Tabelle 2-1 Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen der Stadt Dessau- Roßlau

## Analyse der Bevölkerungsentwicklung

### Stadt Dessau

In der Stadt Dessau zeigen die Analysedaten von 1995-2006 mit 15 % einen deutlichen Bevölkerungsrückgang, der durch die Eingemeindungen von Brambach und Rodleben im Jahre 2005 abgeschwächt wird. Die Ursachen liegen darin begründet, dass weiterhin ein negatives Wanderungssaldo (Zu- und Abwanderungen) und mehr Sterbefälle als eine Steigerung der Geburtenrate prognostiziert werden. Neben den Zu- und Wegzügen finden innerhalb der Stadtgrenze jährlich etwa 6.000 Umzüge statt, davon fast zwei Drittel über die Stadtteilgrenzen hinaus. Während im kompakten Stadtgebiet (Stadtteile 2 und 4) ein negatives Saldo zu verzeichnen ist, überwiegen die Zuzüge in äußeren Stadtgebieten mit attraktiven Eigenheimstandorten. Die Änderung der Bevölkerungsstruktur (Verlagerung von innen nach außen) führt auch zu Auswirkungen in der ÖPNV-Nachfrage und den Erschließungsaufwand.

### Stadt Roßlau

In der Stadt Rosslau zeigen die Analysedaten von 1995 - 2006 mit 4,7 % einen vergleichsweise geringen Bevölkerungsrückgang. Durchschnittliche Verluste zu den Gesamteinwohnerzahlen werden in Rosslau und Meinsdorf verzeichnet. Hohe Verluste treten mit 8,5 bzw. 10 % in den Ortsteilen Natho und Mühlstedt auf, die aber aufgrund der ohnehin geringen Einwohnerzahl unbedeutsam sind.

Bezogen auf die Gesamtstadt beträgt der Frauenanteil etwa 52 %. Während in der Altersgruppe bis 65 Jahre der Anteil der Männer leicht überwiegt, sind Frauen ab 65 Jahre in der Überzahl (z.B. 2005: 13.295 Frauen und 8.902 Männer).

## Prognose Bevölkerungsentwicklung Stadt Dessau-Roßlau

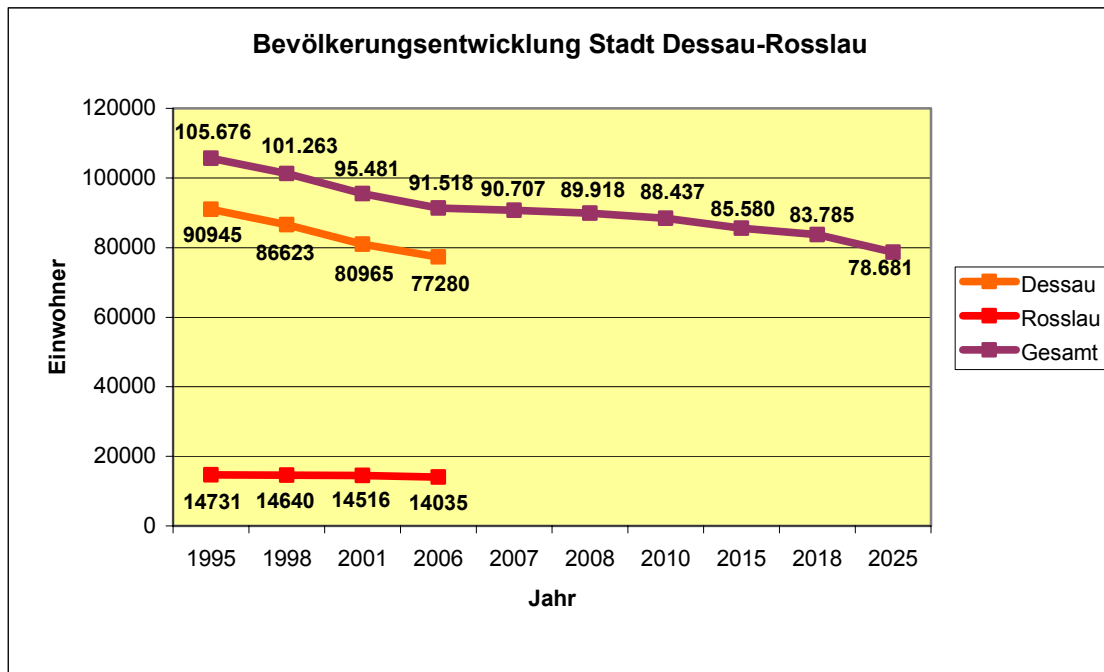


Abbildung 2-1 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau

In der Stadt Dessau-Roßlau wird sich die negative Bevölkerungsentwicklung im Prognosezeitraum von 2006 bis 2025 in abgeschwächter Form fortsetzen/12/. Bezogen auf die Gesamtstadt wird der Rückgang bis zum Jahr 2015 etwa 6% betragen. Die Ursachen liegen in einer niedrigen Geburtenrate und in einem negativen Wanderungssaldo begründet. Es ist davon auszugehen, dass sich der Trend der Bevölkerungsentwicklung nördlich und südlich der Elbe fortsetzt. Auf dem Dessauer Stadtgebiet werden durch den Stadtumbau Ost insbesondere in den Stadtteilen 3 und 4 starke Bevölkerungsrückgänge erwartet.

### 2.1.3 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

#### 2.1.3.1 Wirtschaftsstruktur

Der Wirtschaftsstandort Dessau wird durch einen starken Dienstleistungssektor, Verwaltungs- und Handelseinrichtungen sowie Unternehmen des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes geprägt.

Die nach 1990 stark reduzierte Industrie konzentriert sich gegenwärtig auf Metall-/Maschinen-/Fahrzeugbau, Kunststoffverarbeitung, Bauwesen, pharmazeutische, chemische und Lebensmittelindustrie.

Neben traditionellen Gewerbe- und Industriestandorten, die sich entlang der Eisenbahninfrastruktur konzentrieren, wurden seit 1990 eine Vielzahl von Gewerbegebieten entwickelt, die insgesamt über ca. 750 ha Gewerbe- und Industrieflächen verfügen. Die wichtigsten Standorte der Gewerbegebiete und Struktur bestimmender Unternehmen sind in Anlage 5 dargestellt.

Neben diesen genannten Standorten mit Arbeitsplatzkonzentrationen befindet sich ein Großteil der Arbeitsplätze in der Kernstadt mit den Stadtteilen 1-3 (Innerstädtischer Bereich Nord, Mitte, Süd). Hier sind etwa 15.000 der 34.000<sup>1</sup> Arbeitsplätze (44%) konzentriert, die vorwiegend im Dienstleistungsgewerbe, in der Verwaltung und im Handel angesiedelt sind. Bedeutende Verwaltungsstandorte sind das Umweltbundesamt, die Stadtverwaltung, die Agentur für Arbeit, das Finanzamt, der Landesrechnungshof und die Industrie- und Handelskammer.

Dessau ist Hochschulstandort. An der Hochschule Anhalt werden die Fachrichtungen Architektur, Design, Facility Management sowie Vermessung gelehrt. Das Städtische Klinikum ist akademisches Lehrkrankenhaus der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.

### 2.1.3.2 Beschäftigungsstruktur

Die Beschäftigungsstruktur ist nur für den Bereich Stadtgebiet der ehemaligen kreisfreien Stadt Dessau dargestellt. Der Teilbereich der Stadt Roßlau (Elbe) sowie umliegender Gemeinden, die im Rahmen der Kreisgebietsreform neu zur Stadt Dessau-Roßlau gehören, kann infolge der Statistikstruktur in den Arbeitsämtern erst in Zukunft erfasst werden.

Für beide Regionen gilt lediglich die permanente Abnahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Betrachtungszeitraum, ganz gleich ob nach Wohnort bzw. Arbeitsort aufgeschlüsselt. Die Ursache dafür liegt zum einen an der sinkenden Zahl der arbeitsfähigen Bevölkerung und zum anderen an der Bevölkerungsentwicklung. Die Anzahl der Erwerbspersonen ist im Zeitraum 2001 bis 2007 von 46.525 auf 35.932 zurückgegangen. Diese Tendenz ist auch bei der Entwicklung der Arbeitslosenzahlen zu verzeichnen. Im 2. Halbjahr 2007 ist wie im deutschlandweiten Trend ein Rückgang der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen. Bezogen auf Dessau-Roßlau beträgt diese im September 2007 ca. 15%.

In nachstehender Tabelle werden die Pendlerdaten für die Stadt Dessau zusammengefasst. Wie aus dem Vergleich in Tabelle 2-2 ersichtlich wird, haben sich die Pendlerströme in den dazwischen liegenden drei Jahren kaum verändert. Es ist ein deutlicher Einpendlerüberschuss erkennbar, welcher typisch für ein Oberzentrum ist. Es untermauert die zentrale Funktion der Stadt Dessau in Sachsen-Anhalt.

---

<sup>1</sup> Bezug Stadtgebiet Dessau

	Pendlerbeziehungen 2006*					
	Dessau			Roßlau		
	Einpendler	Auspendler	Saldo	Einpendler	Auspendler	Saldo
innerhalb Sachsen-Anhalt	12.671	5.279	7.392	1.216	2.993	-1.777
außerhalb Sachsen-Anhalt	1.699	2.582	-883	84	498	-414
<b>Gesamt</b>	<b>14.370</b>	<b>7.861</b>	<b>6.509</b>	<b>1.300</b>	<b>3.491</b>	<b>-2.191</b>

Tabelle 2-2 Pendlerbeziehungen für die Städte Dessau und Roßlau

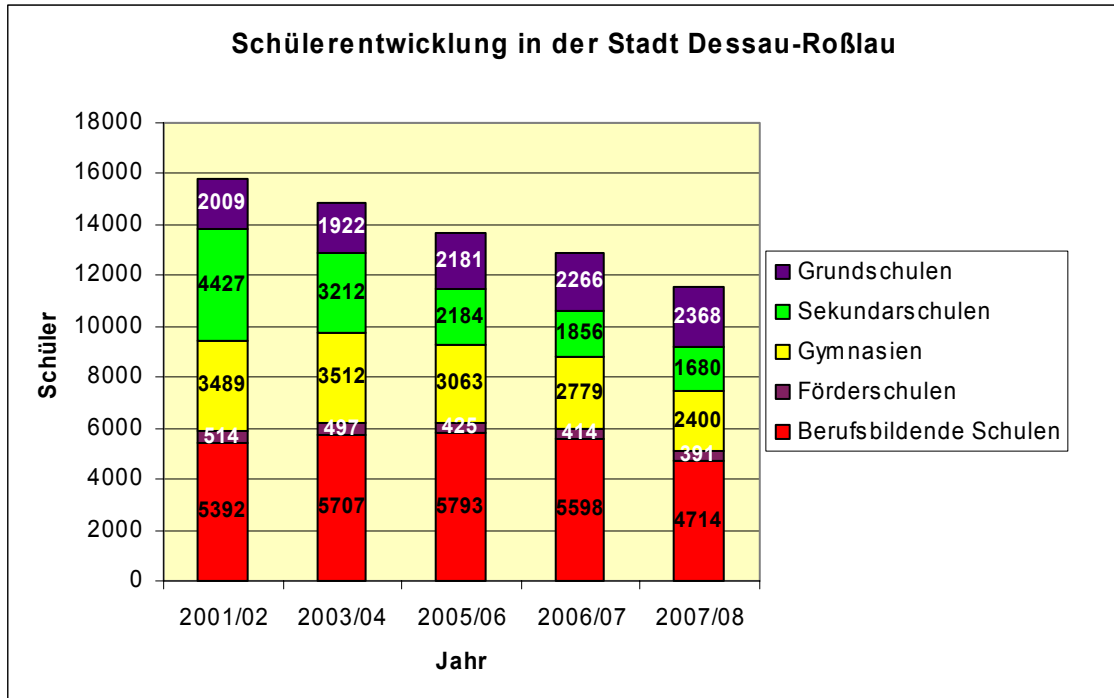
\* Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Stichtag: 30. 06. 2006

Mit der Fusion der Städte Dessau und Roßlau zählen die sozialpflichtig versicherten Beschäftigten, die ihren Arbeitsweg zwischen Dessau und Roßlau zurücklegen, nicht mehr zu den Pendlern. Die Summe der Einpendler der Stadt Dessau-Roßlau beträgt etwa 13.500 Personen, die der Auspendler 9.200. Das Saldo geht auf ca. 4.300 Personen zurück. Der Grossteil der Einpendler und Auspendler haben ihren Wohnort bzw. ihr Ziel in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie in der Stadt Halle/Saale.

## 2.1.4 Schulnetz und Schülerzahlen

### Darstellung der Entwicklung von 2001 bis 2007

Die Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte vom Schuljahr 2001/2002 zum Schuljahr 2007/08 ist Abbildung 2-2 Schülerentwicklung in Dessau-Roßlau zu entnehmen. Dabei handelt es sich um Schulen in Trägerschaft der Stadt Dessau und des Landkreises Anhalt-Zerbst. Die Schülerzahlen sind von 2001-2007 in der Stadt mit ca. 20 % drastisch rückläufig. Dabei sind in den Grundschulen leicht steigende Schülerzahlen, während in den Sekundarschulen und Gymnasien sinkende Schülerzahlen (geburtenschwache Jahrgänge von 1990 bis 1998) zu beobachten sind.



**Abbildung 2-2 Schülerentwicklung in Dessau-Roßlau**

Diese Entwicklung der Schülerzahlen führte zwangsläufig zu umfangreichen Veränderungen in der Schullandschaft. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 10 Schulen (Bereich Dessau) geschlossen. Ab dem Schuljahr 2006/07 ist weitestgehend eine Stabilisierung für die Schularten eingetreten. Die Ursache liegt an der demografischen Entwicklung sowie an den veränderten Grundsätzen der Schulentwicklungsplanung.

Entsprechend dem Prognosebelegungsplan der Stadt Dessau-Roßlau sind die bestehenden Schulstandorte in den nächsten Jahren im Wesentlichen gesichert. Verlagerungen von Schulstandorten sind dabei allerdings nicht ausgeschlossen. Außerdem können weitere Schulen in freie Trägerschaft übergehen.

Zu den Schulstandorten im Bereich der Stadt Dessau-Roßlau gehören gegenwärtig 14 Grundschulen, 6 Sekundarschulen, 4 Gymnasien, 4 Förderschulen und 3 Berufsbildende Schulen. Das Bürger-, Bildungs- und Freizeitzentrum in der Erdmannsdorffstraße beherbergt u.a. die Volkshochschule und die Musikschule.

Die Anlagen 7 bis 11 zeigen die Fahrschülerbeziehungen im Schuljahr 2006/2007 für alle Schularten.

## 2.1.5 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen

Die dominierende Rolle spielen hier im Bereich Dessau das

- Städtisches Klinikum Dessau
- Diakonissenkrankenhaus Dessau
- St. Joseph-Krankenhaus Dessau mit insgesamt **959** Betten,

sowie im Bereich Roßlau das

- Gesundheitszentrum der Medigreif GmbH mit verschiedenen Arztpraxen.

Im Einzugsgebiet von Dessau und Roßlau befinden sich je 5 Senioren- und Seniorenpflegeheime sowie ein Kinderheimverbund mit 51 Plätzen. Die Stadt Dessau verfügt über 35 Kindereinrichtungen und Horte mit 3.300 angemeldeten Kindern.

## 2.1.6 Tourismus, Freizeit, Erholung

In der Region Dessau befinden sich auf engstem Raum gleich drei UNESCO-Weltkulturerbestätten, die Bauhausbauten Dessau, das Gartenreich Dessau-Wörlitz und die Luthergedenkstätten Wittenberg. Die Kulturstiftung Dessau-Wörlitz hat in den Anlagen des Gartenreiches im Jahr 2006 eine Million Besucher ermittelt. Gegenüber dem Vorjahr war ein Zuwachs von etwa 10 % zu verzeichnen. Das erhebliche touristische Potenzial erstreckt sich auf die ganze Bundesrepublik und das europäische Ausland.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist außerdem ein wichtiger Ausgangspunkt innerhalb des touristischen Fernradnetzes. Sie liegt an vier überregional bedeutsamen Radfernwegen, dem Elberadweg, dem Europaradweg R 1, dem Muldentalradwanderweg und der Gartenreichtour Fürst Franz. Der innerstädtische Radweg Bauhaustour verbindet alle Bauhausbauten.

In der Sportstadt Dessau werden regelmäßig hochkarätige und international bedeutende Veranstaltungen organisiert. Dazu zählen zum Beispiel das internationale Leichtathletik-Meeting, Länderspiele (Handballweltmeisterschaft), Radrennen und der City-Lauf. Das Besucherpotenzial geht über die Region hinaus.

## 2.1.7 Verkehrsinfrastruktur

### **S t r a ß e n n e t z**

Die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an das großräumige Straßennetz erfolgt über die Bundesautobahn A 9 mit den Anschlussstellen Dessau-Süd, Dessau-Ost, Vockerode und Coswig(Anhalt). Hier erreicht man über die A 9 das Schkeuditzer Kreuz in südlicher Richtung und den Berliner Ring in nördlicher Richtung.

Durch das Stadtgebiet Dessau-Roßlau führen die B 184, B 185 und B 187.

Gemeinsam mit einem gut ausgebauten und dichten Landesstraßennetz verfügt die Region über ein durchschnittliches Straßenverkehrsnetz (siehe auch Anlage 4) und bietet damit eine gute Erschließung.

### **Schiennetz**

Für die Region sind die folgenden SPNV-Achsen von überregionaler Bedeutung

- Dessau - Belzig - Berlin
- Magdeburg - Dessau - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg
- Magdeburg - Dessau - Leipzig/Halle (Saale)
- Aschersleben - Bernburg - Köthen - Dessau

und von vorwiegend regionaler Bedeutung die SPNV-Achse

- Dessau - Wörlitz

### **Motorisierungsgrad**

In Abbildung 2-3 ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades der Stadt Dessau-Roßlau dargestellt. Trotz abnehmender Bevölkerung hat der Bestand an Pkw kontinuierlich zugenommen, allerdings hat sich das Wachstum von Jahr zu Jahr verlangsamt. Zwischen Dessau und Roßlau sind erhebliche Unterschiede festzustellen. Der Motorisierungsgrad in Roßlau liegt mit 556 Pkw/1000 Einwohner im Bundesdurchschnitt (550 Pkw/1000 EW), in Dessau mit 439 Pkw/1000 Einwohner weit darunter. Ursache für die bestehenden Unterschiede können in der Siedlungsstruktur, geringerer ÖPNV-Verfügbarkeit und längeren Arbeitswegen in der Region Roßlau liegen. In der Dessauer Kernstadt bietet die Straßenbahn und das Fahrrad eine günstige Alternative zur Pkw-Nutzung. Die Pkw-Verfügbarkeit wird in der Stadt Dessau-Roßlau gemäß Bundestrend weiter ansteigen. Dies bedeutet, dass der Anteil derjenigen, die zur Sicherung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind, zurückgeht, d.h. das Marktpotenzial der ÖPNV-Zwangskunden sich verringert. ÖPNV-Angebote müssen damit stärker auf die Gruppe der wahlfreien Nutzer ausgerichtet werden, auch angesichts steigender Kraftstoffpreise.

Die Pkw-Verfügbarkeit in Dessau-Roßlau ist hoch und hat ihre Sättigung noch nicht erreicht. 80% der Männer und 69% der Frauen verfügen ganztagig über ein Kfz. Beim Führerscheinbesitz sind geschlechtsspezifische Unterschiede bei den Altersgruppen 45 Jahre und höher festzustellen. Bei den über 65-jährigen liegt der Führerscheinbesitz mit ca.40% erheblich unter denen der Männer (ca.80%).

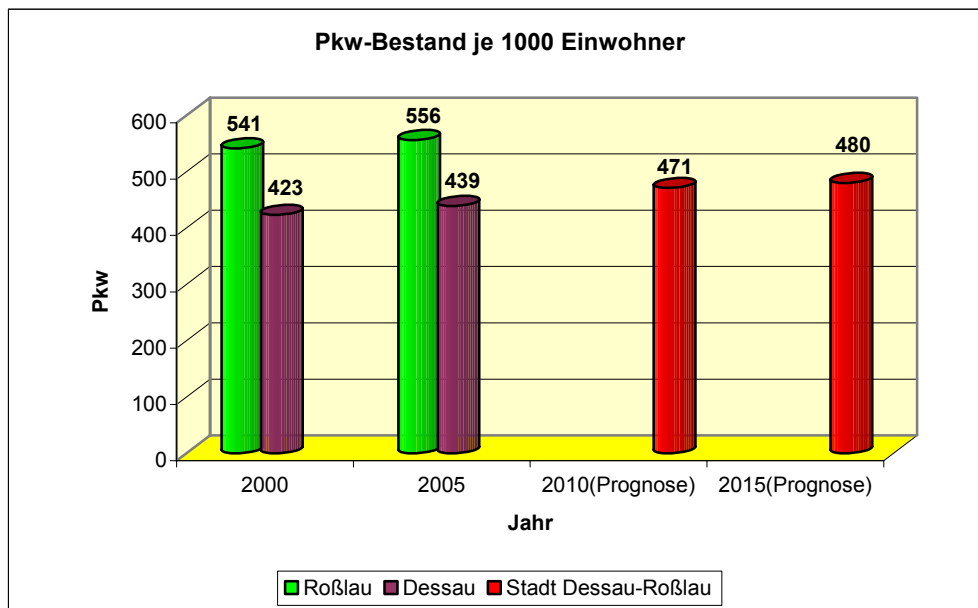


Abbildung 2-3 Pkw - Verfügbarkeit in Dessau-Roßlau

## 2.2 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

Die folgenden Ausführungen zur ÖPNV-Angebotsstruktur beziehen sich im Wesentlichen auf den Fahrplan 2006/2007.

### 2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die für die Stadt Dessau-Roßlau relevanten Übergangsstellen zum Fernverkehr der Bahn (Verbindungen mit IC, ICE und EC) sind

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

Der Flughafen Leipzig-Halle ist für die Stadt Dessau - Roßlau von Bedeutung.

### 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

#### 2.2.2.1 Netzstruktur

Der SPNV verbindet die umliegende Region (angrenzende Landkreise), insbesondere die Kreisstädte als Mittelzentrum/Oberzentrum mit dem Oberzentrum Dessau-Roßlau

und stellt die Verbindung zu den Zugangsstellen zum Fernverkehr her. Mit Fahrplan 2006/07 verkehren die in Tabelle 2-3 angegebenen 11 SPNV-Linien durch Dessau-Roßlau. Betreiber der Linien sind neben der DB AG und Elbe-Saale-Bahn auch die Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE mbH). Alle Linien bedienen die Stadt Dessau- Roßlau (Dessau Hbf).

Gemäß den Planungen des Bundeslandes Sachsen-Anhalt ist das gegenwärtige SPNV-Netz im Raum Dessau-Roßlau gesichert, es stehen keine SPNV-Strecken zur Disposition.

### 2.2.2.2 Fahrtenangebot

Das Zugangebot ist so gestaltet, dass durch Überlagerungen der Zugprodukte alle Strecken im Stundentakt mit teilweise weiteren Verdichtungen in der HVZ (30 Minuten) bedient werden. Am Wochenende wird annähernd das gleiche Angebot wie an den Arbeitstagen gefahren. Gegenüber dem Fahrplan 2005/06 hat sich das Fahrtenangebot nur unwesentlich verändert.

KBS	Produkt	Relation	Bahnhöfe, Haltepunkte	Betreiber	Fahrzeugfolgezeit [min]			Fahrtenzahl je Tag u. Richtung		
					MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
207	RE 7	Dessau - Belzig - Berlin	Dessau Hbf, Roßlau (Elbe), Meinsdorf	DB AG	60/120	120	120	13	10/9	9/10
216	RE 15 RB 51	Magdeburg - Dessau - Falkenberg Dessau - Falkenberg	Dessau Hbf, Roßlau (Elbe), Meinsdorf	DB AG	60	60	60	19	19	18
251	RE 13 RB 54 RB 86	Magdeburg - Dessau - Leipzig	Dessau Hbf, Dessau - Süd	DB AG	120	120	120	28	28	28
		Dessau - Leipzig Dessau - Halle			60	60	60			
254	RE 13 RE 15 RB 42	Magdeburg - Dessau - Leipzig Magdeburg - Dessau - Falkenberg Magdeburg - Dessau	Dessau Hbf, Roßlau(Elbe), Rodleben	DB AG	30/60	30/60	30/60	26	25/26	25/26
257	DWE	Dessau - Wörlitz*)	Dessau Hbf, Dessau-Waldersee, Dessau Adria	DVE	120 *)	120	120	5	5	5
334	RB 50	Aschersleben - Dessau	Dessau Hbf, Dessau-Alten, Dessau-Mosigkau	Elbe-Saale-Bahn	60	60	60	20	17	17

\*) Mi, Sa, So und an Feiertagen und nur vom 24.03.-07.10.2007

Tabelle 2-3 Kursbuchstrecken, Produkte, Relationen, Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl in Dessau-Roßlau

## 2.2.3 ÖPNV Dessau-Roßlau

### 2.2.3.1 Gesamtliniennetz

Das Grundgerüst des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau wird durch die Verkehrssysteme Straßenbahn und Stadtbus gebildet, deren Bedienung durch die Dessauer Verkehrs GmbH erfolgt. Das gegenwärtige ÖPNV-Liniennetz ist in den Anlagen 1 bis 3 dargestellt.

### 2.2.3.2 Stadtverkehrsliniennetz Straßenbahn und Bus

Das **Stadtverkehrsliniennetz** wird durch drei Straßenbahnlinien und 9 Stadtbuslinien betrieben. Dabei wird dem Straßenbahnnetz höchste Priorität zugeordnet. Das

Linienetz ist im Wesentlichen radial aufgebaut und stellt die Verbindung zwischen den äußeren Stadtgebieten und dem Hbf.Dessau bzw. dem Bf.Roßlau her. Die Stadtteile Alten, Kochstedt und Mosigkau werden über die Zubringerbuslinie 16 erschlossen, die den Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 und 3 herstellt. Die Linie 18 verläuft tangential und verbindet Dessau-Kochstedt mit dem Stadtteil Siedlung.

Die Stadtbuslinie 127 übernimmt die Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren, Bahnhöfen und wichtigen Einrichtungen von Dessau und Roßlau.

Die DVGmbH bietet im Verkehrsgebiet südlich der Elbe nach ca. 20:00 Uhr ein aus sieben Linien bestehendes Nachtlinienetz an. Nördlich der Elbe besteht ein Anrufbus-Angebot in verkehrsschwachen Zeiten und außerhalb des Linienbusbetriebes.

Die Schülerbeförderung ist weitestgehend in den Linienverkehr integriert. Ausnahmen bestehen bei der Schülerbeförderung zu den Schulstandorten Grundschule Waldersee, Sekundarschule Kreuzberge und Walter-Gropius-Gymnasium in der Peterholzstraße.

Dessauer Verkehrs GmbH		Taktfolge			Einsatzzeit		
		Mo-Fr	Sa	So/FT	Mo-Fr	Sa	So/FT
<b>Straßenbahnverkehr</b>							
Linie 1 <sup>1)</sup>	Hauptbahnhof - Tempelhofer Str.	10	15	30	4:03 - 21:50	4:01 - 21:50	6:32 - 21:50
Linie 3	Hauptbahnhof - Junkerspark	10	15	20	4:10 - 21:28	4:08 - 21:28	7:20 - 21:28
Linie 4	Hauptbahnhof - Sportplatz Kreuzbergsstr.	30	-	30	5:35 - 16:34	-	6:42 - 19:41
<b>Busverkehr</b>							
Linie 10	Hauptbahnhof - Hauptbahnhof	30/60	60	60	4:42 - 19:31	7:15 - 20:38	8:15 - 20:38
Linie 11	Hauptbahnhof - Hauptbahnhof	30/60	60	60	5:25 - 20:00	7:45 - 20:11	7:45 - 20:11
Linie 12	Hauptbahnhof - Tempelhofer Str.	30/60	60	60	4:58 - 20:51	7:03 - 21:12	7:41 - 21:21
Linie 13	Hauptbahnhof - Waldersee	30/60	60	60	4:58 - 21:00	7:16 - 21:00	8:16 - 21:00
Linie 14	Hauptbahnhof - Mildensee	60	60	60	5:11 - 20:59	7:10 - 20:59	8:15 - 20:59
Linie 15	Hauptbahnhof - Sollnritz	8 FP 2)	180	180	4:30 - 19:09	9:04 - 18:59	9:05 - 18:59
Linie 16	Lutherplatz - Kleine Schaftrift	30	45	60	4:43 - 21:05	7:07 - 21:25	7:07 - 21:00
Linie 18	Kochstedt - Finanzamt	60	-	-	5:46 - 19:03	-	-
<b>Nachtverkehr Bus</b>							
N1	Hauptbahnhof - Tempelhofer Str.	60	60	60	20:56-00:18	20:56-00:18	20:56-00:18
N2	Hauptbahnhof - Junkerspark	30	30	30	21:15-00:01	21:15-00:01	21:15-00:01
N3 <sup>2)</sup>	Tempelhofer Str. - Sportplatz Kreuzbergsstr.	30	30	30	21:20 - 00:18	21:20 - 00:18	21:20 - 00:18
N4 <sup>2)</sup>	Hauptbahnhof - Sollnritz	2 FP	2 FP	2 FP	21:32-23:44	21:32-23:44	21:32-23:44
N5 <sup>2)</sup>	Hauptbahnhof - Hauptbahnhof	60	60	60	20:30-23:57	20:30-23:57	20:30-23:57
N6 <sup>2)</sup>	Junkerspark - Junkerspark	30	30	30	21:03-00:27	21:03-00:27	21:03-00:27
N7 <sup>2)</sup>	Wasserwerkstr. - Kochstedt	30	30	30	21:09-00:20	21:09-00:20	21:09-00:20
<b>Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH &amp; Co KG und DVG mbH</b>							
Linie 127	Dessau, Busbahnhof - Meinsdorf	30	60	120	4:34 - 23:04	7:04 - 22:59	10:04 - 22:59

1) Linie 1 verkehrt samstags im 30 min-Takt über Kreuzbergstraße; 2) Das Fahrtenangebot auf den Nachtlinien N3 ... N7 umfasst ausschließlich Bedarfshfahrten, die 1 Stunde vor Fahrtbeginn anzumelden sind.

**Tabelle 2-4 Linienübersicht Stadtverkehr Dessau-Roßlau**

Taktverdichtungen entstehen durch Linienüberlagerungen, beispielsweise in der Dessauer Innenstadt. Das Fahrtenangebot wird weiterhin durch einfallende Regionalbuslinien ergänzt. In Gebieten mit hoher Nutzungsdichte wird ein angebotsorientiertes attraktives Angebot zur Verfügung gestellt. Das Nachtlinienetz gewährleistet ein ausreichendes Angebot bis ca. Mitternacht.

Die Reisegeschwindigkeit im Straßenbahn- und Busbetrieb ist in den vergangenen fünf Jahren konstant geblieben. Seit 2002 ist die Straßenbahn nahezu vollständig

und das Stadtbussystem schwerpunktmäßig in ein ÖPNV-Beschleunigungssystem eingebunden.

Während des Sommerfahrplanes verkehrt jede zweite Fahrt der Straßenbahnlinie 1 über den Streckenast Kreuzbergstraße. Das führt bei den betreffenden Fahrten zu Reisezeitverlängerungen zwischen Innenstadt und Dessau-Süd.

Der Linienverlauf ist in den Anlagen 1 bis 3 detailliert dargestellt.

### Angebotene Fahrplanleistung

	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Fplkm</b>					
Bus-Stadtlinie	1.376.145	1.538.459	1.584.176	1.569.786	1.513.118
Straßenbahn	890.760	905.475	897.166	832.999	748.828
gesamt	<u>2.266.905</u>	<u>2.443.934</u>	<u>2.481.342</u>	<u>2.402.785</u>	<u>2.261.946</u>

Tabelle 2-5 Fahrplanleistung im Stadtverkehr Dessau-Roßlau

### Verkehrsleistung

Die Entwicklung der Verkehrsleistung von 2002-2006 zeigt eine geringfügige Reduzierung der Personen-km-Leistung im Stadtverkehr Dessau. Die Reduzierung von 2002-2006 beläuft sich für die Straßenbahn und Stadtbusbetrieb auf 6,5%.

#### 2.2.3.3 Regionalbusliniennetz Dessau-Roßlau

Der **Regionalbus** übernimmt neben der Erschließung der Fläche im nördlich der Elbe gelegenen Stadtteil Roßlau als eine Verbindungsfunktion zwischen Roßlau und den zugehörigen Stadtteilen und Gemeinden (Linien 251, 254, 255, 262 und 291) auch eine Verbindungsfunktion zu zentralen Orten der angrenzenden Landkreise nach Zerbst (Linie 262) mit der Direktanbindung an das Oberzentrum Dessau-Roßlau.

Diese Linien werden vom ortsansässigen Busunternehmen Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & Co KG betrieben. Weitere 7 Linien anderer Verkehrsunternehmen und zwei Linien des ortsansässigen Verkehrsunternehmens fahren in das Gebiet ein und ergänzen das dort bestehende Fahrtenangebot. Die Linien 127, 251, 254, 255, 271, 272 und 291 haben in Roßlau einen gemeinsamen Linienkorridor zwischen Magdeburger Str. - Bahnhof - Erlebnisbad - (Gesundheitszentrum).

**Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & Co KG**

Linie 251	Roßlau - Mühlstedt - Thießen - Jeber-Bergfrieden - Serno - Görzitz
Linie 254	Roßlau - Luko - Ragösen - Hundeluft - Bräsen - Grochewitz - Jeber-Bergfrieden
Linie 255	Rodleben, Wäldchen - Tornau - Roßlau - Mühlstedt - Streetz - Natho
Linie 262	Roßlau - Rodleben - Brambach - Steutz - Steckby - Zerst
Linie 271	Roßlau - Klieken - Buro - Coswig - Piesteritz - Wittenberg
Linie 272	Roßlau - Klieken - Buro - Coswig - Buko
Linie 291	Rietzmeck - Rodleben - Tornau - Roßlau - Rodleben - Rietzmeck

**Heinrich GmbH Oranienbaum**

Linie 331	Gräfenhainichen - Oranienbaum - Dessau
Linie 332	Gräfenhainichen - Möhlau - Dessau
Linie 333	Oranienbaum - Vockerode - Dessau

**Regionalverkehr Köthen GmbH**

Linie 471	Köthen - Aken - Dessau
Linie 421	Wolfen-Nord – Raguhn – Dessau – Quellendorf - Köthen

**Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH**

Linie 402	Salzfurkapelle - Wolfen - Jeßnitz - Raguhn - Dessau
Linie 421	Wolfen - Salzfurkapelle - Thurland - Lingenau - Dessau

**Omnibusbetrieb & Reisebüro "Wricke-Touristik"**

Linie 273	Coswig - Roßlau
-----------	-----------------

**Tabelle 2-6 Linienübersicht Regionalverkehr Dessau-Roßlau**

Das Fahrtenangebot im Regionalverkehr Dessau- Roßlau stellt sich wie folgt dar:

Linie 251, 254, 255, 262, 291:

- vertaktetes Angebot (Jeder Fahrgast kann außerhalb des festen Fahrangebotes einen Anrufbus an allen Tagen der Woche von 04:00 - 24:00 Uhr bestellen. Während der Betriebszeiten entsteht dann angebotsseitig eine Vertaktung, welche aus festen und alternativen Angeboten besteht.)
- Werktags 3... 8 Fahrten/Tag und Richtung
- Sa/SF erfolgt ausnahmslos Anrufbusverkehr

Linien einfahrender Verkehrsunternehmen (271- 273; 331-333; 402, 421-B; 421-K; 471

- Werktags 2 ...12 Fahrten/Tag und Richtung, außer die Linien 331 und 471 im 60/120- Min-Takt
- Sa/SF werden auf den Linien 331 und 333 4 bzw. 5 Fahrtenpaare angeboten, die RVB- und RVK- Linie 421, Linie 271 und 272 verkehren im Anrufbusverkehr, alle übrigen Linien haben am Wochenende keine Fahrtenangebote.

Es wird damit ein der Nachfrage entsprechendes Angebot für die Randbereiche der Stadt Dessau-Roßlau und zu benachbarten zentralen Orten benachbarter Landkreise zur Verfügung gestellt. Das feste Fahrtenangebot in den Schulferien ist stark reduziert.

### Angebotene Fahrplanleistung

Linie	Fplkm	Fplkm alter-nativ	Leistung 2007	Anteil DE
251	51583	4370	55516	<b>18900</b>
254	79111	14782	90934	<b>29600</b>
255	43346	0	43346	<b>43346</b>
262	33094	10074	41654	<b>37489</b>
291	34338	0	34338	<b>34338</b>
<b>Gesamt</b>	<b>241472</b>	<b>29226</b>	<b>265788</b>	<b>163673</b>

Tabelle 2-7 Angebotene Fahrplanleistung im Regionalverkehr Dessau-Roßlau

## 2.3 Nachfragesituation

### 2.3.1 Nachfrage in der Stadt Dessau-Roßlau

Die Mobilität der Stadt Dessau beträgt 2,65 Wege je Person und Tag. Dieser Wert wurde 2003 im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelt. 5,8 % der Wege im Binnenverkehr entfallen auf ÖPNV-Fahrten. Das sind 0,15 Fahrten je Person und Tag.

Diese auf einer Verkehrserhebung basierende Statistik liegt für das Stadtgebiet Roßlau nicht vor. Es wird eingeschätzt, dass der ÖPNV-Anteil unter dem des Dessauer Stadtgebietes liegt.

Auf der Grundlage von Abrechnungsdaten der Verkehrsunternehmen und den im Stadtgebiet zu befördernden Schülern wird das Fahrgastaufkommen der Stadt Dessau-Roßlau für das Jahr 2006 auf ca. 4,5 Millionen Fahrgäste abgeschätzt. Etwa 60 % entfallen auf Jedermannfahrgäste. Im Stadtlinienverkehr südlich der Elbe wird der Großteil der Fahrgäste (etwa 70 %) mit dem Verkehrsmittel Straßenbahn befördert. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen entsprach in den vergangenen Jahren dem Trend der Bevölkerungsentwicklung. Witterungsbedingte und jahreszeitliche Schwankungen in der Nachfrage werden u. a. durch die überdurchschnittliche Radverkehrsmobilität (0,7 Fahrten je Person und Tag) verursacht.

### 2.3.2 Nachfrage im SPNV

Im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt ist die Verkehrsnachfrage netzbezogen für den Stand 2005 und die Prognose 2008 dargestellt. Die größte Nachfrage ist auf der Strecke Halle(Saale) - Bitterfeld - Dessau - Roßlau zu verzeichnen.

In dem von der DB AG mit Stand vom Oktober 2004 herausgegebenen Bahnhofsentwicklungsprogramm für Sachsen-Anhalt kommt den Bahnhöfen Dessau-Alten, Dessau-Mosigkau, Meinsdorf und Rodleben eine eher geringe Bedeutung zu. Folgende Bahnhofsnutzerzahlen (Definition: Zahl der Reisenden im Nah- und Fernverkehr zuzüglich Zahl der Besucher) pro Tag wurden festgestellt:

Bahnhof	Bahnhofskategorie	Nutzerzahlen
Dessau Hbf	3	< 10.000
Dessau-Alten	6	< 100
Meinsdorf	6	< 100
Dessau-Mosigkau	6	< 50
Rodleben	6	< 50
Dessau-Süd	6	< 500
Roßlau Bhf	5	< 2.500

Tabelle 2-8 Nachfrage im SPNV

Es ist einzuschätzen, dass sich die Nutzung der SPNV-Zugangsstellen vorwiegend auf die Werktag konzentriert, während die Nutzung am Wochenende deutlich sinkt.

Die Fahrgastzahlen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn bewegen sich zwischen 10.600 und 14.400 pro Jahr. Seit 2004 sind die Werte rückläufig.

## 2.4 Stärken-/Schwächenanalyse

Bezugsbasis der Stärken-/Schwächenanalyse ist das in Abschnitt 2.2 beschriebene Angebot gemäß Fahrplan 2006/2007.

### 2.4.1 Stärken

- Gute und ausreichend dichte Erschließung des Stadtgebietes mit Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbuslinien (Haltestellen- und Liniennetzpläne sind in den Anlagen 1 bis 3 dargestellt); Die Dessauer Innenstadt und der Hbf. Dessau ist mit maximal einmaligem Umsteigen erreichbar.
- Vorgaben des VDV zu Haltestelleneinzugsbereichen (300 bis 600 m je nach Nutzungsdichte) werden eingehalten.
- Das Fahrtenangebot im Stadtlinienverkehr entspricht an Werktagen und am Wochenende (einschließlich Nachtverkehr) den Anforderungen; an den Verknüpfungspunkten werden die Anschlüsse zwischen den Straßenbahnlinien (Museum) und zwischen Straßenbahn- und Buslinien (Wasserwerkstraße, Junkerspark, Berufsschulzentrum) hergestellt.
- Die Buslinie 127 bildet eine gute Basis einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zwischen den Innenstädten von Dessau und Roßlau einschließlich der Anbindung der Bahnhöfe.
- Parallele konkurrierende Linienführungen sind im bestehenden ÖPNV-Netz nicht vorhanden. SPNV und annähernd parallel verlaufende Straßenbahn- und Buslinien erfüllen unterschiedliche Erschließungsaufgaben (z. B. Hbf. Dessau - Dessau-Süd, Hbf. Dessau - Roßlau Bf.).
- Das Anrufbusangebot verbessert die Erschließungsbedingungen im Verkehrsgebiet nördlich der Elbe, insbesondere zu nachfrageschwachen Zeiten.
- Der Hbf. Dessau ist die wichtigste ÖPNV-Schnittstelle der Stadt. Die baulichen Anlagen auf dem Bahnhofplatz und deren Gestaltung sichern den Übergang zwischen Stadtverkehrs- und Regionalverkehrslinien mit dem SPNV sowie mit Taxen und dem Individualverkehr (Pkw und Fahrrad).
- Die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in den Verkehrsmitteln des SPNV (Sachsen-Anhalt) und des straßengebundenen ÖPNV in Dessau-Roßlau unterstützt die Beförderungskette Bike-ÖPNV und soll beibehalten werden. Das trifft auch auf die B+R-Anlagen zu, die in den vergangenen Jahren an vielen Standorten (z. B. Bahnhof Roßlau, Straßenbahndaltestellen, ausgewählte Bushaltestellen) errichtet wurden.
- P+R-Anlagen sind am Hbf. Dessau (90 Stellpl.), am Bf. Roßlau (30 Stellpl.), am Bf. Dessau-Süd (6 Stellpl.), an den Straßenbahndaltestellen Tempelhofer Straße (38 Stellpl.) und Junkerspark (52 Stellpl.) vorhanden.
- Die Stadt Dessau-Roßlau verfügt über ein dichtes Haltestellennetz (378 Haltestellenbereiche), das sich zum überwiegenden Teil in gutem Zustand befindet.

171 Haltestellenbereiche verfügen über Witterungsschutz und 154 Bereiche sind in den vergangenen Jahren behindertenfreundlich ausgebaut worden.

- Der Ausstattungsgrad mit modernen Niederflurfahrzeugen kann als gut bis sehr gut eingestuft werden. Im Straßenbahnnetz sind überwiegend Niederflurgelenktriebwagen und auf den Stadtbuslinien vollständig Niederflurbusse im Einsatz. Die zusätzliche Ausstattung der Busse mit Rampen gewährleistet die Mitnahme von Rollstühlen an allen Haltestellen des Stadtliniennetzes.
- Die ortsansässigen Verkehrsunternehmen verfügen über moderne und gut ausgestattete Betriebshöfe.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten eine insgesamt gute Fahrgastinformation über Aushänge an den Haltestellen, Taschenfahrpläne, die Veröffentlichung im Internet ([www.dvv-dessau.de](http://www.dvv-dessau.de), [www.insa.de](http://www.insa.de)) und das landesweite Informationssystem INSA (Telefonauskunft und Internet). In den Fahrzeugen des Stadtlinienverkehrs Dessau erfolgt eine visuelle und akustische Haltestellenanzeige/-ansage.
- Die Mobilitätszentrale am Bahnhofplatz ergänzt die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf. Die Möglichkeit der persönlichen Beratung erhält durch den höher werdenden Seniorenanteil zunehmende Bedeutung.

#### 2.4.2 Schwächen und Lösungsansätze

- Durch die Randlage von Eisenbahnstrecken ergeben sich weite Wege zwischen Siedlungsgebieten und Haltepunkten (z. B. Meinsdorf und Rodleben). Die Kombination mit dem Radverkehr (Bike + Ride) kann die Erreichbarkeit verbessern. Am Haltepunkt Meinsdorf ist die Errichtung einer Haltestelle zu prüfen.
- Das SPNV-Angebot ist unzureichend auf den Fernverkehr Berlin - Leipzig - Wittenberg abgestimmt.
- Reisezeiten im SPNV sind zu verkürzen. Schwerpunkt bilden die Relationen Dessau-Berlin, Dessau-Wittenberg.
- Die Übergänge zwischen dem SPNV und ÖPNV können weiter verbessert werden, wenn eine Konzentration der Ankünfte und Abfahrten des Eisenbahnverkehrs am Hbf. Dessau zur vollen Stunde erfolgt (Umsetzung Integraler Taktfahrplan).
- Die intermodale Verknüpfung (Pkw/Fahrrad - SPNV) ist am Westausgang Hbf. Dessau unzureichend gelöst. Eine Ausbau von P+R und B+R - Anlagen und eine ansprechende Gestaltung sind dringend erforderlich (Baubeginn 2008). Aufwertungen von P+R - Anlagen sind auch in Roßlau und Meinsdorf erforderlich.
- An der Haltestelle Hauptpost kann durch unterschiedliche Linienführungen von Straßenbahn und Bus keine vollständige Linienverknüpfung erreicht wer-

den. Das Überqueren der Kavallerstraße in Richtung Innenstadt und beengte Verhältnisse an den Haltestellen sind weitere Nachteile. Durch den Ausbau der Zentralhaltestelle Kavallerstraße werden diese Mängel beseitigt.

- Bisher nicht bestehende Anschlüsse der Regionalbuslinien (einschließlich bedarfsorientierter Verkehre) nördlich der Elbe sind konsequent auf die Buslinie 127 Dessau-Roßlau abzustimmen.
- Parallel verlaufende Stadtbus- und Regionalbuslinien sind im Linienverlauf und der Vertaktung noch besser aufeinander abstimmen (z. B Hbf. Dessau - Mildensee, Hbf. Dessau - Kleinkühnau).
- Die Bahnhöfe und Haltepunkte der DB AG im Stadtgebiet Dessau-Roßlau weisen meist große Mängel auf. Am Bf. Roßlau, Bf. Dessau-Süd und am Haltepunkt Meinsdorf ist kein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen möglich. Der Zustand von Bahnsteigen, Überdachungen und Gebäuden ist zum großen Teil mangelhaft.
- Im städtischen Haltestellennetz besteht Ausbaubedarf an ca. 30 Haltestellenbereichen, meist Befestigung von Warteflächen und Herstellung behindertengerechter Bordhöhen.
- In Straßenbahnen und Bussen genügt die Ausstattung noch nicht vollständig den Anforderungen behinderter Personen. Das betrifft u. a. die Befestigung von Rollstühlen, die Erreichbarkeit von Haltewunschtafeln und sehbehindertengerechte Kennzeichnungen (Stufen/Einstiege). Diese Mängel sind durch die Betreiber der Fahrzeuge abzustellen.
- Im Bushaupt- und -nebenetz besteht das Ziel, durchgängig Niederflurfahrzeuge einzusetzen (Ausnahme SVZ).
- Im Stadtgebiet Dessau-Roßlau gelten zwei Beförderungstarife. Im Stadtverkehr Dessau wird der Einheitstarif und im Regionalverkehr (nördlich der Elbe und Buslinie 127) der Flächenzonentarif angewendet. Das Preisniveau für Einzelfahrausweise und Zeitkarten ist daher sehr unterschiedlich. Das Ziel besteht darin, ein einheitliches Tarifsysteem zu entwickeln, das einen bezahlbaren ÖPNV ermöglicht und den Verkehrsunternehmen Einnahmen sichert.
- Die Fahrgastinformation wird zwar grundsätzlich gewährleistet, es besteht aber das Erfordernis der Aufwertung und Vervollständigung:
  - Herausgabe eines gemeinsamen Taschenfahrplanes für die gesamte Stadt Dessau-Roßlau (ab Fpl.-Wechsel 2008),
  - Aufnahme der Fahrpläne von SPNV und Regionalbuslinien, die in Dessau-Roßlau verkehren,
  - Kennzeichnung behindertengerechter Haltestellen im Linienetzplan,
  - Kennzeichnung des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen,
  - Verbesserung der Lesbarkeit der Fahrplaninformationen für Sehbehinderte,
  - Verbesserung des Erscheinungsbildes der Haltestelleninformation,
  - Gewährleistung der Haltestellenansage in den Fahrzeugen, die im Haupt- und Nebenetz eingesetzt sind.

# 3 Zielvorgaben und Entwicklung der Verkehrsnachfrage

---

## 3.1 Stadtentwicklung

Im Jahr 2006 wurde das Stadtentwicklungskonzept im Sinne der Integration von Dessau und Roßlau fortgeschrieben. Der sich vollziehende Stadtumbauprozess wird durch die demographische Entwicklung verursacht und bewirkt einen tiefgreifenden gesellschaftlichen Strukturwandel. Unter dem Leitbild „Stadtinseln - urbane Kerne und landschaftliche Zonen“ sollen vor allem die Innenstädte stabilisiert und funktionsverdichtet werden. Auf der anderen Seite müssen leerstehende Gewerbekomplexe und überzählige Wohnhäuser abgerissen werden. Das schafft Freiräume für einen zusammenhängenden Landschaftszug, der die Stadt prägt und attraktiver macht.

Die Wohnbedarfsprognose geht von einem strukturellen Wohnungsüberhang von 10.900 Wohnungen in Dessau und 1.460 Wohnungen in Roßlau aus. Der Rückbau von Wohnungen wird vor allem die Stadtgebiete Innerstädtischer Bereich Süd im Bereich der Wasserwerkstraße, Ludwigshafener Straße und Raguhner Str. sowie innerstädtischer Bereich Mitte westlich der Amalienstraße betreffen. Über die größten Reduzierungspotenziale verfügen folgende Wohnbereiche:

### **Dessau:**

Leipziger Tor, Heidestraße-Nord	3.510 WE
Wohngebiet Zoberberg	1.260 WE
Dessau-Süd (Östereichviertel)	790 WE
Kreuzbergviertel	640 WE

### **Roßlau:**

Biethe-Nord	430 WE
-------------	--------

Die äußeren Stadtgebiete (z. B Kochstedt, Waldersee, Kleinkühnau, Meinsdorf, Rodleben) werden als stabile Wohnbereiche definiert, die aber auch zukünftig über eine relativ geringe Wohndichte verfügen werden.

Die vom Wohnungsrückbau betroffenen Dessauer Wohnbereiche befinden sich hauptsächlich im Einzugsbereich der Straßenbahnlinien. Dadurch werden sich die Fahrgastpotenziale insbesondere zwischen den Wohnbereichen und der Innenstadt verringern. Auswirkungen auf das Strecken- und Liniennetz werden langfristig für die

Straßenbahnlinie 4 zum Wohngebiet Kreuzbergviertel erwartet, weil hier eine alternative Stadtbuserschließung besteht.

Das Wohngebiet Biethe-Nord wird langfristig keinen Bestand haben. Die hier verkehrenden Buslinien erschließen auch Rodleben und Brambach, so dass keine Auswirkungen auf das ÖPNV-Netz zu erwarten sind. Das Fahrtenangebot orientiert sich hauptsächlich an den Schülerverkehrsbeziehungen.

## 3.2 Strukturprognose

Die Entwicklung der Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau ist abhängig von der Entwicklung der demografischen und strukturellen Rahmenbedingungen.

Ausgehend von der Prognose der Strukturdaten (besonders Bevölkerungs-, Alters-, Schul-, Arbeitsplatzstruktur) können Tendenzen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage abgeleitet werden.

### Prognose der Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2006 - 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt/12/ setzt sich der Bevölkerungsrückgang in der Stadt Dessau-Roßlau weiter fort. Von 2005 bis 2025 wird der Einwohnerverlust mit 14,8 % prognostiziert. Das bedeutet eine Bevölkerungsveränderung von -13.658 Personen. Diese Werte ergeben sich aus den prognostizierten Einflussgrößen

- Wanderungssaldo + 3.723
- Geburtenüberschuss/-defizit - 17.381
  - davon Lebendgeborene 9.997
  - davon Gestorbene 27.378

Der Einwohnerrückgang in Sachsen-Anhalt wird mit 20 % im Betrachtungszeitraum noch deutlicher prognostiziert.

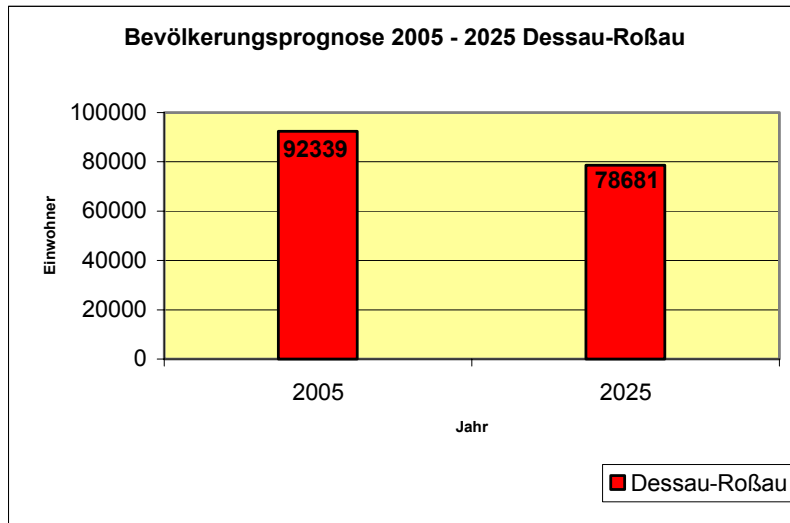


Abbildung 3-1 Einwohnerprognose Stadt Dessau-Roßlau

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen werden die Verschiebungen innerhalb der Altersgruppen die Potenziale für den ÖPNV beeinflussen. Ein vergleichsweise geringer Verlust tritt in der Altersgruppe der 0- bis unter 20-Jährigen ein, die das Potenzial für den Schülerverkehr bilden (-1 %). Ein deutlicher Rückgang ist bei der Bevölkerung im „Arbeitsalter“ (20 bis unter 65 Jahre) zu bemerken, der immerhin 8,0 % beträgt. Die geburtenschwachen Jahrgänge nach der „Wende“ wachsen in diese Altersgruppen hinein, während eher stark besetzte Jahrgänge diese Altersgruppe verlassen. Die Altersgruppe ab 65 Jahre hat demzufolge einen beträchtlichen Zuwachs von 9 % zu verzeichnen. Die Geburtenrückgänge und die steigende Lebenserwartung führen zu einer Erhöhung des Anteils der Bevölkerung im Rentenalter.

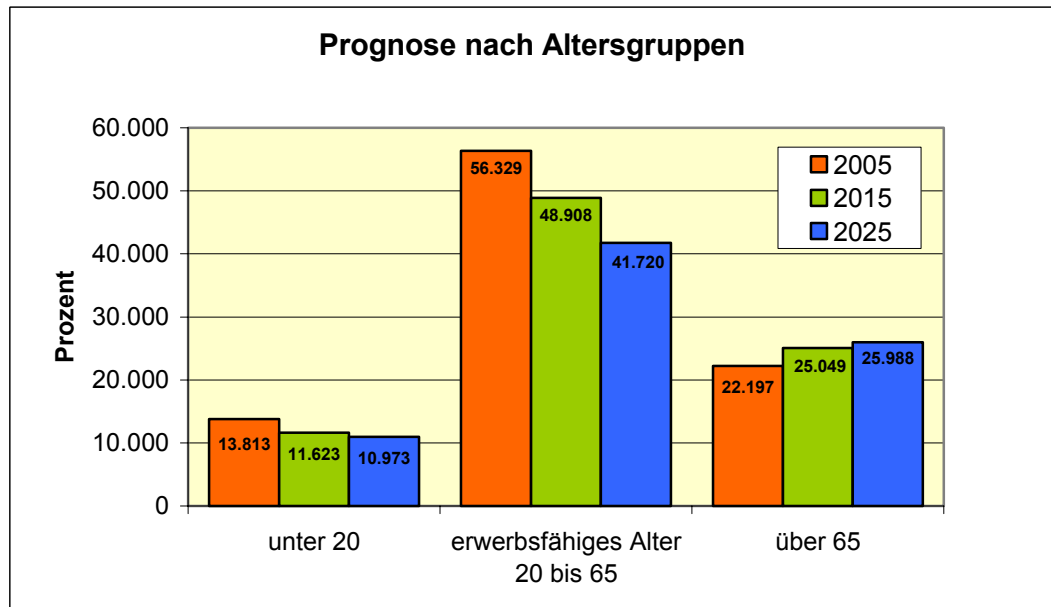
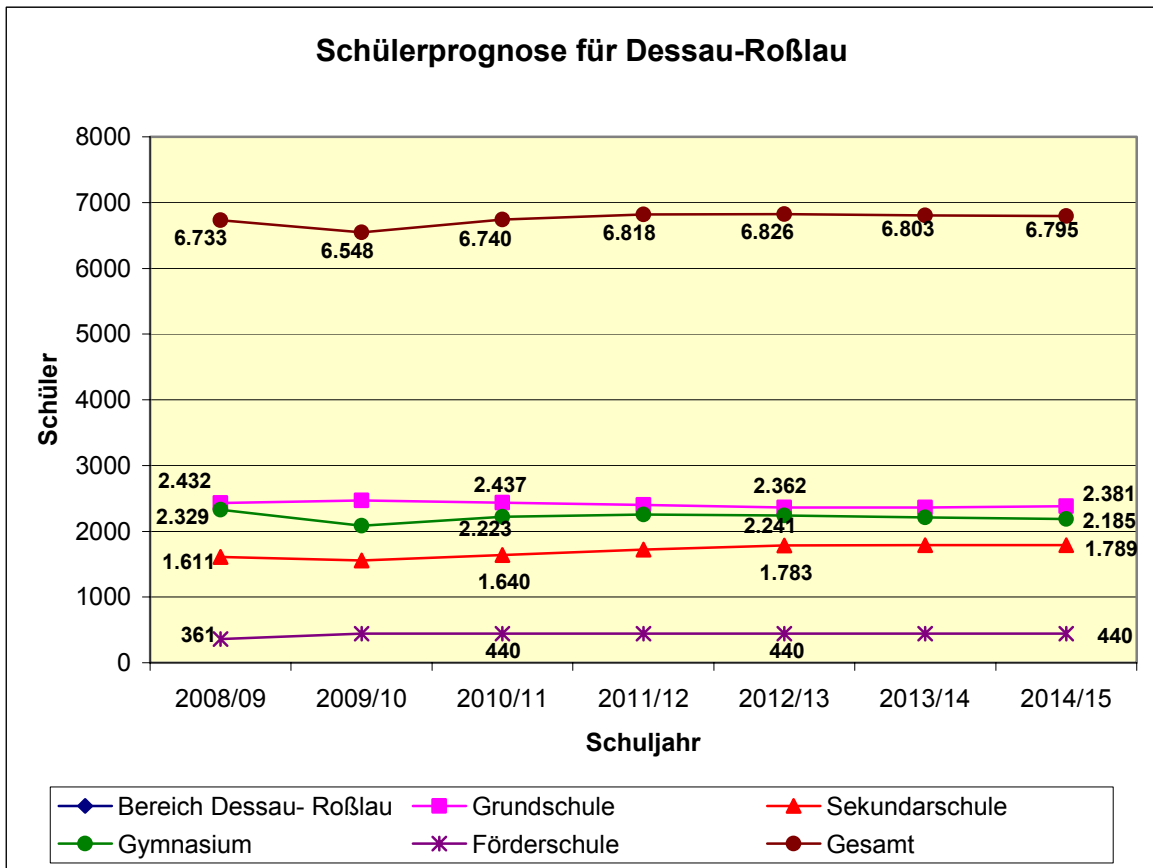


Abbildung 3-2 Einwohnerprognose nach Altersgruppen

Der Frauenanteil beträgt etwa 52% und bleibt zukünftig in dieser Größenordnung bestehen. Für das Jahr 2015 werden in der Altersgruppe 65 und höher 14.553 Frauen und 10.497 Männer prognostiziert.

**Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen**

Die für 2014/2015 prognostizierten Schülerzahlen für die Stadt Dessau-Roßlau gehen aus Abbildung 3-3 hervor. Die Gesamtschülerzahl bleibt nahezu konstant. Die ÖPNV-Nachfrage in der Schülerbeförderung wird sich zum Schuljahr 2010/2011 positiv niederschlagen und anschließend bis 2014/2015 stabil erwartet.



Quelle: Schulverwaltungsamt der Stadt Dessau-Roßlau

Abbildung 3-3 Prognose zur Entwicklung der Schülerzahlen Stadt Dessau-Roßlau

**Weitere für den ÖPNV relevante Tendenzen**

- **Gewerbe- und Industriestandorte**

Die vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete sollen weiter entwickelt werden. Bei Neuansiedlungen ist die Anbindung an den ÖPNV zu gewährleisten.

- **Motorisierung**

Der Motorisierungsgrad in der Stadt Dessau-Roßlau liegt gegenwärtig jeweils leicht über dem Durchschnitt der kreisfreien Städte bzw. der Landkreise im Bundesland Sachsen-Anhalt. Der Sättigungsgrad ist jedoch bei weitem noch nicht erreicht, wie Werte vergleichbarer Gebietskörperschaften in den alten Bundesländern zeigen. Auch die 24. Shell-Prognose 2004 weist, bezogen auf die fahrfähige, erwachsene Bevölkerung, je nach Szenario ein Anwachsen der Motorisierung von 664 Pkw/1000 Erwachsene auf 725 bis 785 Pkw/1000 Erwachsene im Jahr 2030 aus.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzt, dabei aber, insbesondere durch die weiter steigenden Betriebskosten, eine nur vergleichsweise geringe Wachstumsrate erreicht wird. Die künftige Motorisierung wird dabei vor allem von den jüngeren Jahrgängen und Senioren sowie von berufstätigen Ehefrauen (Zweitwagen) genährt. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrtsmöglichkeiten.

- **Fahrzeiten im MIV**

Es ist davon auszugehen, dass sich die MIV-Fahrzeiten im Planungsraum innerhalb der nächsten Jahre nicht wesentlich ändern, d.h. der Zunahme und damit Verlangsamung des Verkehrs insbesondere in Richtung der Stadt Dessau-Roßlau aufgrund deren Sogwirkung als Zentrum bezüglich Arbeiten, Einkaufen und Freizeit werden punktuelle Verkehrs-Verbesserungen durch Infrastrukturausbau und verkehrsorganisatorische Maßnahmen gegenüberstehen. Maßnahmen am Netz des MIV im Planungsraum werden sowohl die Sanierung bestehender Straßen (B 184 im Bereich Mulde - Elbe), die Erhöhung der Durchlassfähigkeit einzelner Knoten als auch den Neubau von Ortsumgehungen und den Ausbau von Hauptverbindungsstraßen betreffen.

- **Lage von Verkehrserzeugern**

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte wird sich in dem bisherigen Maße nicht fortsetzen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren.

Ein Teil der Stadtverwaltung wird im IV.Quartal 2007 an den Standort Roßlau (ehemaliges Landratsamt in der Lukoer Str.) versetzt. Das betrifft das Dezernat für Bauwesen und Umwelt mit etwa 230 Beschäftigten. Um die Erreichbarkeit des Verwaltungsstandortes für Beschäftigte und Bürger zu gewährleisten und die Erschließung des angrenzenden Wohngebietes zu verbessern, wird eine Verlängerung der Linie 127 angestrebt.

In der Ebertallee wurde Mitte 2007 ein neuer Standort der Jugendherberge eröffnet, der sich in der Randlage der gegenwärtigen ÖPNV-Erschließung befindet (Haltestellenabstand ca. 400 Meter). Durch eine alternative (flexible) Streckenführung soll die ÖPNV-Erreichbarkeit verbessert werden.

### 3.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Einen großen Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung im Planungsraum hat die **Schülerbeförderung**. Die Schülerbeförderung wird vorwiegend durch die ca. 5.000 Auszubildenden im Berufsschulzentrum bestimmt, von denen 1.500 aus Dessau-Roßlau kommen und 3.500 außerhalb wohnen. Entsprechend dem Ausbildungsberuf wird jedoch unterschiedlich nur an bestimmten Tagen oder Wochen Unterricht am Berufsschulzentrum durchgeführt, so dass keine Werte über eine konstante Nutzung des ÖPNV zur Verfügung stehen.

Außerdem sind ca. 2.000 Schüler (1.566 Schüler südlich und 473 Schüler nördlich der Elbe) in die Schülerbeförderung durch den ÖPNV integriert. Es wird eingeschätzt, dass nach einem leichten Schülerzuwachs bis 2010 die Schülerzahlen stabil bleiben und damit auch der prozentuale Teil der Fahrschüler erhalten bleibt. Sollten weitere Schulstandorte zusammengefasst werden, ist mit einer Erhöhung der anspruchsberechtigten Schüler zu rechnen.

Die Verkehrsmittel Straßenbahn und Bus sind grundsätzlich in der Lage, die ÖPNV-Erschließung des BSZ und der betreffenden anderen Bildungseinrichtungen sicherzustellen. Das trifft für den innerstädtischen ÖPNV und die Verbindung zwischen Hbf./Busbhf. und BSZ zu. In der Perspektive sollte zwischen BSZ und den Verkehrsunternehmen eine noch bessere Abstimmung bezüglich Schülerzahlen (Azubi), Fahrschüler und Unterrichtsorganisation erfolgen, um Verstärkerfahrten zur Achse HS 2 (jetzt Linie 3), falls erforderlich, gezielt einzusetzen.

Bei der Abschätzung der Nachfrageentwicklung in der Fahrgastgruppe der **20- bis 65-Jährigen**, die den Hauptteil der Bevölkerung stellt, spielen u.a. folgende Gesichtspunkte eine Rolle:

- Auch diese Altersgruppe unterliegt gemäß Bevölkerungsprognose (vgl. Abbildung 3-2) in den nächsten Jahren einem nicht unerheblichen Rückgang.
- Die Zunahme der Kraftstoffpreise und der Kosten für die Fahrzeugunterhaltung bildet einerseits ein Potenzial für die verstärkte Nutzung des ÖPNV, führt andererseits aber relativ schnell auch zu einer Erhöhung der ÖPNV-Fahrpreise.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass in dieser Altersgruppe die Fahrgastpotenziale für den ÖPNV in den folgenden Jahren nicht zunehmen werden.

Der wachsende **Seniorenanteil** kann einen positiven Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage haben. Die älteren Menschen verfügen über eine relativ hohe Mobilität, die mit 2,7 Wegen je Person und Tag kaum vom Durchschnittswert (3,0 Wege je Person

und Tag) abweicht. Der ÖPNV-Anteil an allen Wegen ist in dieser Personengruppe schon heute höher als bei anderen Altersgruppen. Das ist beispielsweise in der geringeren Pkw-Verfügbarkeit und im niedrigeren Führerscheinbesitz vor allem der weiblichen Bevölkerung begründet (siehe Abschnitt 2.1.7). Die Mobilitätsbedürfnisse der über 65-jährigen unterscheiden sich jedoch zeitlich und räumlich vom Schüler- und Berufsverkehr und erfordern entsprechende Angebote des ÖPNV im Freizeit- und Einkaufsverkehr. Weitere Effekte werden deshalb davon abhängen, wie es gelingt, durch günstige, serviceorientierte Angebote diesen Personenkreis noch stärker an den ÖPNV zu binden. Im Abschnitt 5.6 werden Maßnahmen aufgeführt, die dazu beitragen sollen.

Sofern bei künftigen Abwanderungen aus den Städten in das Umland die Bindung der neuen Umlandbewohner bezüglich Arbeit/Ausbildung und Einkauf/Besorgungen an die Städte erhalten bleibt, wird das zu neuen Pendlerbeziehungen führen. Im Ergebnis dessen werden vor allem die Beförderungsweiten und damit die Verkehrsleistung zu nehmen. Das setzt voraus, dass auch weiterhin entsprechende Verbindungen von den zentralen Orten in das Umland angeboten werden.

Bezüglich des Einkaufsverkehrs ist festzustellen, dass die Einkaufscenter außerhalb des unmittelbaren Zentrum-Bereiches von Dessau-Roßlau alle sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen sind, gleichzeitig aber auch sehr gut mit dem Pkw erreichbar sind und ein hohes Parkplatzangebot bereitstellen.

In Dessau spielen bei der ÖPNV-Nachfrage auch jahreszeitliche Schwankungen eine nicht unbedeutende Rolle. Wegen der erhöhten Radverkehrsmobilität (jedoch Einfluss durch die Wetterlage) und den Ferienzeiten wurde in den Sommermonaten auf den Straßenbahnlinien ein Sommerfahrplan mit reduziertem Angeboten eingeführt. Diese Maßnahme sollte auch weiterhin Bestand haben.

Als Fazit ergibt sich, dass die Aktivitäten zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in all seinen Teilbereichen konsequent fortgeführt werden müssen, um den gegenwärtigen Stand in der Nachfrage zu sichern und die Auswirkungen durch den Bevölkerungsrückgang zu kompensieren. Das betrifft u.a. den weiteren Ausbau des Marketing, die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote und den Abbau von Nutzungshemmschwellen (z. B. durch übersichtlich gestaltete Fahrpläne, leicht zugängliche und verständliche Fahrplaninformationen, attraktive Zugangsstellen, akzeptables Fahrpreisniveau u.ä.). Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes muss besonders die Belange der über 65-Jährigen (im Jahr 2015 etwa 29% der Bevölkerung und davon mit 58% überwiegend Frauen) berücksichtigen. Das folgende Kapitel 4 trifft hierzu die entsprechenden Aussagen.

# 4 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

## 4.1 Grundlegende Festsetzungen

### 4.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum wird durch die Verkehrsträger Eisenbahn, Regionalbus, Straßenbahn und Stadtbus abgewickelt.

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Regionalnetz	Eisenbahn und Regionalbus	Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten im Umland bzw. in der Region; durch SPNV gleichzeitig Verbindung der auf diesen Achsen gelegenen Ortsteile der Stadt Dessau-Roßlau untereinander
Ortsnetz	Regionalbus, Straßenbahn und Stadtbus	Stadt- und Regionalverkehr Dessau-Roßlau; Verbindungen innerhalb des Stadtzentrums und zwischen diesem und den zugehörigen ländlichen Stadtteilen

Tabelle 4-1 Gliederung des Liniennetzes

### Regionalnetz

Das Regionalnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Es wird überwiegend vom SPNV bedient und im angrenzenden Verdichtungsraum punktuell durch den Regionalbus ergänzt.

Die Hauptachsen für das Regionalnetz sind:

- Dessau - Belzig - Berlin
- Magdeburg - Dessau - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg
- Magdeburg - Dessau - Leipzig/Halle (Saale)
- Aschersleben - Köthen (Anhalt) - Dessau

Das vom Regionalbus bediente Netz realisiert die Flächenerschließung in der Stadt Dessau-Roßlau und die Verbindung der Städte und Gemeinden angrenzender Land-

kreise und deren Anbindung an das Oberzentrum Dessau-Roßlau. Auf seiner Fahrstrecke innerhalb von Dessau-Roßlau ergänzt der Regionalbus punktuell das dortige Stadtbusangebot und übernimmt in nicht vom Stadtbus bedienten Gebieten die Flächenerschließung.

### **Ortsnetz Stadt Dessau-Roßlau**

Die Straßenbahn ist der Hauptverkehrsträger des ÖPNV in Dessau-Roßlau. Sie wird ergänzt durch den Stadtbus, der nicht von der Straßenbahn bediente Hauptachsen befährt und die Flächenerschließung übernimmt. Dementsprechend erfolgt eine weitere Unterteilung in Haupt- und Nebennetz Straßenbahn, Hauptnetz Bus, Nebennetz und Ergänzungsnetz Bus.

Sie dienen der Erschließung der eigentlichen Stadtteile und der Anbindung der Stadtteile an die Zentren.

#### **4.1.2 Erschließungsqualität**

Alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u.ä.) aufweisen, sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden.

Teilflächen sind Ortsteile, zusammenhängende Wohn-, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete, welche als Quelle oder Ziel von Fahrten auftreten können.

Die Festlegung der Teilflächengröße, die erschlossen werden soll, ist ein Kompromiss zwischen dem Wunsch, möglichst für alle Einwohner ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und der Forderung nach wirtschaftlichem Betrieb. Kleine Teilflächen sind oft nur über aufwändige Umwegfahrten zu erreichen, erbringen aber meist nur ein sehr geringes Einsteigerpotenzial.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffent-

entlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Luftlinienentfernungen, die in Abhängigkeit von Lage und Verkehrsmittel für zumutbar gehalten werden, gehen aus folgender Tabelle 4-2 hervor<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> vgl. hierzu auch VDV-Schrift 4; Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Ausgabe 6/2001

Zentralörtliche Gliederung	Gebiet	Einzugsbereich der Haltestelle (Luftlinie) in m	
		Straßenbahn, Bus	SPNV
<b>Oberzentrum</b>	Kernzone	400	400
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	1.000
<b>Mittelzentrum</b>	Zentraler Bereich	300	400
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	1.000
<b>Grundzentrum</b>	Zentraler Bereich	400	600
	übriges Gebiet	600	1.000
<b>Gemeinde</b>		600	1.000

Tabelle 4-2 Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche

Bei der Festlegung des unmittelbaren Standortes einer Haltestelle sind neben der Lage der Aufkommensschwerpunkte die konkreten verkehrsräumlichen, topografischen und betriebstechnologischen Besonderheiten zu berücksichtigen.

Die Differenzierung der Haltestelleneinzugsbereiche folgt sowohl Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die aus der Einwohnerdichte und dem Fahrgastaufkommen abgeleitet sind, als auch Kriterien der Attraktivität insbesondere in den zentralen Bereichen. In Bereichen mit relativ dünner Besiedlung sind Abweichungen von den genannten Richtwerten möglich. Hier muss unter Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität bei der Erschließung jeder Teilraum für sich untersucht werden.

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

## 4.2 Netz- und Bedienungskonzept SPNV

### 4.2.1 Eisenbahnfernverkehr

Die Stadt Dessau-Roßlau strebt zur besseren Erreichbarkeit des Oberzentrums und des Umweltbundesamtes eine direkte Einbindung in das Eisenbahnfernverkehrsnetz an. Schwerpunkt bildet eine regelmäßig verkehrende IC-Direktverbindung zwischen Berlin Hbf. und Dessau Hbf. mit einer Reisezeit von höchstens einer Stunde. Die südliche Fortsetzung der IC-Linie ist über Halle(Saale) in Richtung Frankfurt/Main vorstellbar. Voraussetzung ist der konsequente Ausbau der Streckeninfrastruktur insbesondere zwischen Dessau und Berlin.

### 4.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Stadt Dessau-Roßlau setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass das im Planungsraum zum Fahrplan 2006/2007 mit Schienenpersonennahverkehr befahrene Streckennetz auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient wird.

Das gegenwärtige SPNV-Liniennetz stimmt mit dem Liniennetz 2005 gemäß ÖPNV-Plan für den Schienenpersonennahverkehr Sachsen-Anhalt überein (vgl./11/). In diesem Sinn ist durch das Land Sachsen-Anhalt die Zielsetzung einer ausgewogenen Entwicklung des SPNV-Angebotes in allen Landesteilen entsprechend den raumstrukturellen Gegebenheiten konsequent weiter zu verfolgen.

Im Raum Dessau-Roßlau ist der bereits begonnene Ausbau des Eisenbahnknotens planmäßig fortzusetzen. Die sich anschließende Streckeninfrastruktur in Richtung Lutherstadt Wittenberg, Magdeburg und Köthen(Anhalt) ist ebenfalls auszubauen, um die Vorgaben des ÖPNV-Planes des Landes zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zu erfüllen. Die Verkürzung der Reisezeiten ist zwingend erforderlich, um die Erreichbarkeit des Oberzentrums in der Region zu verbessern und die Anschlussicherung zum Fernverkehr herzustellen.

Der Hauptbahnhof Dessau ist zum ITF-Knoten auszubauen, damit Übergänge zwischen den SPNV-Strecken und zwischen SPNV und ÖSPV fahrgastfreundlich organisiert werden können.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist SPNV-Aufgabenträger für die Eisenbahnstrecke Dessau-Wörlitz. Auf der Grundlage des Vertrages, der zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH und der Stadt abgeschlossen wurde, wird die Eisenbahninfrastruktur betrieben und Verkehrsleistungen erbracht. Der SPNV dient vorwiegend der touristischen Erschließung und wird saisonal angeboten. Entwicklungstendenzen werden im Investitionskonzept dargestellt. Der genannte Vertrag ist für den Zeitraum ab 2011 fortzuschreiben, um den SPNV auf der Eisenbahnstrecke Dessau-Wörlitz zukünftig sicherzustellen.

Für den Planungshorizont 2008 ergibt sich gemäß ÖPNV-Plan das in Tabelle 4-3 dargestellte Angebot:

Linie	Verlauf	Takt (h)	Bemerkungen
RE 7	Dessau - Roßlau - Belzig - Berlin	2 + V	Zu-/Abbringer SPFV
RE 13	Magdeburg- Roßlau - Dessau-Leipzig	2	Zu-/Abbringer SPFV
RE 15	Magdeburg - Zerbst - Coswig - Lu.Wittenberg	V	Verdichterfahrten
RB 42	Magdeburg - Dessau	2	Zu-/Abbringer SPFV
RB 42.3	Zerbst- Roßlau - Dessau	V	Verdichterfahrten
RB 50	Aschersleben - Köthen - Dessau	1	
RB 51.1	Dessau - Roßlau - Lu.Wittenberg	1	
RB 51.2	Lu.Wittenberg - Annaburg - Falkenberg	2	
RB 54	Dessau - Bitterfeld (-Leipzig)	2	Zu-/Abbringer SPFV
RB 86	Dessau - Bitterfeld (- Halle)	2	Zu-/Abbringer SPFV
DWE	Dessau - Wörlitz	2	Saisonale, touristisch orientierte Bedienung

Tabelle 4-3 SPNV-Liniennetz im Planungsraum

Die aus den Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur im Knoten Dessau-Roßlau resultierenden Änderungen bewirken eine Überplanung der SPNV-Angebotskonzeption für den Planungshorizont 2008 bis 2015. Diese Aufgabe obliegt dem Land Sachsen-Anhalt.

## 4.3 Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr Dessau-Roßlau

### 4.3.1 Liniennetz Stadtverkehr Dessau-Roßlau

Die **Straßenbahn** ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Sie ermöglicht eine qualitativ hochwertige, schnelle und zugleich für hohe Verkehrsaufkommen geeignete Beförderung. Das mit Stand November 2006 aus 3 Linien bestehende Netz, welches die Achsen HS 1, HS 2 und NS 1 bildet, ist fortzuführen. Die Maßnahmen des Stadtumbaus haben auf das Straßennetz im Bereich der HS 1 und HS 2 keinen Einfluss, weil entlang der gesamten Trassen vielfältige Erschließungsaufgaben erfüllt werden. Die Stadtgebiete Alten, Kochstedt und Mosigkau sind weiterhin mit der Zubringerbuslinie HB 3 an die HS 1 und HS 2 anzubinden. Eine Schwächung des Verkehrsmittels Straßenbahn durch Parallelverkehre muss vermieden werden.

In Abhängigkeit der Reduzierung des Wohnungsbestandes im Einzugsbereich der NS 1 (insbesondere im Kreuzbergviertel) und der damit verbundenen Entwicklung der Fahrgastzahlen sind Entscheidungen zur Einstellung des Straßenbahnbetriebes auf diesem Streckenast zu treffen. Die flächendeckende Erschließung dieser Achse NS 1 ist in Folge durch die Achse HB 2 zu gewährleisten. Investive Maßnahmen in die NS 1 sind zu vermeiden.

Straßenbahnnetzwerkerweiterungen 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 können beispielsweise Direktverbindungen zwischen der Dessauer Innenstadt und Roßlau oder Wörlitz entwickelt werden. Die Machbarkeit (technisch und wirtschaftlich) muss untersucht und nachgewiesen werden. Wichtigste Voraussetzung ist eine umfassende finanzielle Förderung eines solchen Vorhabens.

Durch den **Stadtbus** ist die flächendeckende Erschließung der Gebiete der Stadt Dessau zu gewährleisten, die nicht im Einzugsbereich der Straßenbahn oder eines ganz-tägig verfügbaren Regionalbusangebotes liegen. Dabei realisiert das Hauptnetz Bus auf den Achsen HB 1 bis HB 4 die Verbindungen innerhalb des kompakten Stadtgebietes. Der Achse HB 1 kommt dabei besondere Bedeutung zu, da hier eine stabile und schnelle Verbindung der beiden fusionierten Städte Dessau und Roßlau einschließlich der direkten Erreichbarkeit der jeweiligen Stadtzentren und wichtigen Einrichtungen zu gewährleisten ist. Die Verlängerung der Hauptachse HB 1 bis zur Lukoer Straße auf Grund der Nutzung des ehemaligen Landratsamtes für das Dezernat für Bauwesen und Umwelt mit ca. 230 Beschäftigten und entsprechendem Besucherverkehr ist zu berücksichtigen. Die Erschließung der Jugendherberge ist durch wechselseitige Bedienung der Strecken Saarstraße und Ebertallee/Elballee im Zuge der Busachsen HB 4 und N 3 zu gewährleisten. Das Nebennetz Bus auf den Achsen N 1 bis N 3 übernimmt die flächendeckende Erschließung von ländlich geprägten Stadtteilen mit hoher Besiedlungsdichte an das kompakte Stadtgebiet. Das Ergänzungsnetz Bus auf den Achsen E 1 bis E 6 übernimmt die flächendeckende Anbindung der ländlich geprägten Ortsteile an das kompakte Stadtgebiet (vgl. Anlage 12).

Das mit Fahrplan 2006/2007 bestehende Bus-Liniennetz bildet für das zukünftige Netz- und Bedienkonzept die Grundlage. Die neuen Mindestbedienstandards orientieren sich an der Gewährleistung stabiler Fahrplanangebote in der HVZ und der NVZ. Ein höherer Anteil flexibler Bedienformen in Verkehrsgebieten und zu Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen soll weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung bieten und die Wirtschaftlichkeit verbessern. Die dem Mindestbedienstandard zu Grunde gelegte Fahrplanleistung bietet die Möglichkeit, während der Laufzeit des NVP auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung und Schwankungen in der ÖPNV-Nachfrage (z. B. saisonale Unterschiede) zu reagieren.

Die Achsen des Stadtverkehrs Dessau-Roßlau sind auf die zentrale Umsteigehaltestellen „Dessau Hbf“ und „Museum“ im Zentrum der Stadt ausgerichtet. Das entspricht den Beschlusslagen des NVP der Stadt Dessau für den Zeitraum 2002 bis 2006 und der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes vom Jahr 2005, die eine Bündelung der Straßenbahn- und Buslinien in der verkehrsberuhigten Kavallerstraße vorsehen, um sowohl die Erschließung der Innenstadt zu verbessern als auch die ÖPNV-

Verknüpfung auf kurzen Wegen zu ermöglichen. Die langfristige Zielstellung zur Errichtung einer Zentralhaltestelle in der Kavallerstraße wird aufrecht erhalten. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt werden die Busachsen HB 1 und HB 2 durch die Zerbster Straße geführt. Die Einbeziehung von Zerbster Straße/Muldstraße und Museumskreuzung in die Buslinienführung gewährleistet eine umfassende ÖPNV-Innenstadterschließung (siehe Anlage 13). Innerhalb der Linienbündel sind Radiallinien zu Durchmesserlinien so zu verknüpfen, dass die Erreichbarkeit der Innenstädte weiter verbessert wird.

Die konsequente Verknüpfung der Stadtbusse mit der Straßenbahn ist im Sinne der Vermeidung von Parallelverkehren fortzuführen. Die Dessauer Innenstadt (Hbf. Dessau, Haltestelle Museum und zukünftige Zentralhaltestelle Kavallerstraße) sollen von allen Stadtgebieten aus mit maximal einmaligem Umsteigen erreichbar sein.

Nördlich der Elbe sind die Achsen des Stadtverkehrs mit Ausnahme der HB 1 als Ergänzungsnetz festgelegt und auf die zentrale Umsteigehaltestelle „Roßlau Bhf“ ausgerichtet. Alle Achsen berühren den zentralen Umsteigepunkt und gewährleisten somit eine gute Verknüpfung zum Stadtgebiet südlich der Elbe, dass mit einmaligem Umstieg zur Achse HB 1 erreichbar ist. Damit wird auch die Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (Dessau Hbf, Roßlau Bhf) gewährleistet.

Bei sich ändernden Bedingungen (z.B. Umverteilung der Einwohner im Zuge des weiteren Stadtumbaus; Veränderungen im Schülerverkehr; Notwendigkeit der Erschließung neuer Potenziale; sonstige Verschiebungen in der Nachfrage) ist das Stadtbusnetz entsprechend anzupassen bzw. weiterzuentwickeln. Es muss dabei überschaubar und leicht merkbar bleiben und durch wie bisher klar strukturierte Fahrtwege kurze Fahrzeiten ermöglichen.

### 4.3.2 Bedienstandards Stadtverkehr Dessau-Roßlau

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Tabelle 4-4 definierten Verkehrszeiten zu differenzieren. Die Zeiten sind dabei als Orientierungswerte zu betrachten, die je nach Aufgabe und Bedeutung der jeweiligen Linie konkret auszugestaltet sind. Das betrifft insbesondere Beginn und Ende der Normalverkehrszeit.

Verkehrszeit	Beschreibung	Wochentag	Zeitraum
Hauptverkehrszeit <b>HVZ</b>	Zeit des Berufsverkehrs	Mo-Fr	06:00 bis 08:00 Uhr 14 :00 bis 17:00 Uhr*
Normalverkehrszeit <b>NVZ</b>	Zeit nach dem morgendlichen Berufsverkehr bis zum allgemeinen Ladenschluss	Mo-Fr	08:00 bis 14:00 Uhr 17 :00 bis 20:00 Uhr
		Sa	08:00 bis 16:00 Uhr
		So/FT	09:00 bis 16:00 Uhr
Schwachverkehrszeit <b>SVZ</b>	Zeit mit geringer Verkehrsnachfrage	Mo-Fr	05:00 bis 06:00 Uhr 20:00 bis 23:00 Uhr
		Sa	06:00 bis 08:00 Uhr 16:00 bis 23:00 Uhr
		So/FT	07:00 bis 09:00 Uhr 16:00 bis 23:00 Uhr

\*) Abweichungen wegen Erfordernissen der Schülerbeförderung möglich.

**Tabelle 4-4 Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Dessau-Roßlau**

Das Fahrtenangebot bei Straßenbahn (Hauptachsen HS 1 und HS 2) und Stadtbus (Hauptachsen HB 1 bis HB 4) ist generell nach einem Taktfahrplan zu gestalten. Dabei sind leicht merkbare Takte zu realisieren, d.h. innerhalb eines Taktes sollen die Abfahrtsminuten möglichst konstant bleiben.

Notwendige Taktverdichtungen oder -dehnungen sollen sich weitestgehend in das bestehende Taktschema einpassen (Beibehaltung der Taktminuten des Grundtaktes).

Im **Straßenbahnnetz**, welches durch die Hauptachsen HS 1 und HS 2 und der Nebenachse NS 1 gebildet wird, soll entsprechend der Bedeutung dieses Verkehrssystems für den Stadtverkehr Dessau-Roßlau auch künftig mindestens die in Tabelle 4-5 festgelegte Fahrtenhäufigkeit verfügbar sein.

Wird der Fahrbetrieb auf der Achse NS 1 auf dem Streckenabschnitt Heidestraße - Kreuzbergstraße auf Grund Wohnungsrückbau mittelfristig eingestellt, ist die flächendeckende Erschließung durch die Achsen HB 2 und HS 1 zu gewährleisten.

Hauptnetz/Nebennetz Straßenbahn		Bedienstandard (Fahrten je Std. und Richtung)						
Achse		Mo - Fr			Sa		So/FT	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
HS 1	Hauptbahnhof - Museum - Tempelhofer Str.	4	4	B <sup>1</sup>	2	B <sup>1</sup>	2	B <sup>1</sup>
HS 2	Hauptbahnhof - Museum - Berufsschulzentrum - Junkerspark	4	4	B <sup>1</sup>	2	B <sup>1</sup>	2	B <sup>1</sup>
NS 1 <sup>1)</sup>	Klughardtstr./Friedhof III - Sportplatz - Kreuzber- ge	2	2	B <sup>2</sup>	2	B <sup>2</sup>	2	B <sup>2</sup>

1) In der NVZ und SVZ ist die Integration in die HS 1 möglich; B - Fahrten als bedarfsorientiertes Angebot in jeweiligen Zeitabständen; B<sup>0,5; 1; 2</sup>) Bedarfsorientiertes Angebot alle 0,5; 1 bzw. 2 Stunden

**Tabelle 4-5 Mindestbedienstandards bei der Straßenbahn**

Die Fahrtenhäufigkeit im **Stadtbusverkehr ist** in den Achsen im gewählten Hauptnetz mit HB 1 bis HB 4, dem Nebennetz mit N 1 bis N 3 und dem Ergänzungsnetz E 1 bis E 6 unterschiedlich und richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen der zu bedienenden Stadtteile. Nach gegenwärtigem Stand ist das in Tabelle 4-6 aufgeführte Mindestangebot umzusetzen.

Hauptnetz Bus		Bedienstandard (Fahrten je Std. und Richtung)						
Achse		Mo - Fr			Sa		So/FT	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
HB 1 <sup>1)</sup>	Dessau, Busbahnhof - Rosslau, Bhf - Lukoer Str. - Meinsdorf	2	2	B <sup>1</sup>	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>
HB 2 <sup>2)3)</sup>	Hauptbahnhof - Mu- seum - Wasser- werkstr. - Törten - Tempelhofer Str.	2	1	B <sup>1</sup>	1	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>
HB 3 <sup>4)5)6)</sup>	Wasserwerkstr. - Kochstedt - Mosigkau - Junkerspark	2	1	B <sup>1</sup>	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>
HB 4 <sup>7)</sup>	Hauptbahnhof - Ebertallee	2	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>

Nebennetz Bus		Bedienstandard (Fahrten je Std. und Richtung)						
Achse		Mo – Fr			Sa		So/FT	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
N 1	Hauptbahnhof - Schlachthof - Museum - Rathaus - Waldersee	1	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>
N 2 <sup>8)</sup>	Hauptbahnhof - Museum - Rathaus - Mildensee - Adria	1	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>
N 3	Kreuzung „Sieben Säulen“ - Kleinkühnau - Großkühnau - Ebertallee	1	1	B <sup>2</sup>	1	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>

Ergänzungsnetz Bus		Bedienstandard (Fahrten je Std. und Richtung)						
Achse		Mo - Fr			Sa		So/FT	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
E 1	Roßlau - Meinsdorf - Mühlstedt - (Thießen - Jeber-Bergfrieden)*	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>
E 2	Roßlau - Meinsdorf - Mühlstedt - Streetz - Natho	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>
E 3	Roßlau - Technisches Rathaus - (Luko) *	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>
E 4	Roßlau - Tornau - Rodleben - Brambach - Rietzmeck - (Steutz)*	B <sup>1</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>
E 5	Dessau, Hbf - Kleutsch - Sollnitz	B <sup>1</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>2</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>	B <sup>3</sup>
E 6	Kochstedt - Klinikum - Junkerspark - Berufsschulzentrum - Finanzamt	B <sup>1</sup>	-	-	-	-	-	-

Tabelle 4-6 Mindestbedienstandards im Stadtbusnetz

\*) Erweiterung/Vernetzung in Abstimmung mit den jeweils benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern LK Anhalt-Bitterfeld und LK Wittenberg

- 1) Eine Fahrt/Std. und Richtung zwischen Roßlau, Lukoer Straße und Meinsdorf
  - 2) Eine Fahrt/Std. und Richtung in der HVZ zwischen Dessau Hbf und Wasserwerkstraße;
  - 3) Bedienung der Haltestellen Möster Str. und Hagenbreite eine Fahrt/Std. u. Richtung in der HVZ und eine Fahrt/2 Std. u. Richtung in der NVZ
  - 4) Eine Fahrt/Std und Richtung in der HVZ zwischen Königendorfer Str. und Kochstedt, Mühle
  - 5) Eine Fahrt/Std. und Richtung zwischen Junkerspark und kleine Schaftrift
  - 6) Eine Fahrt/2Std. und Richtung zwischen Mosigkau, Karoliusplatz und Schloß
  - 7) Eine Fahrt/2 Std. und Richtung zwischen Elballee und Kornhaus
  - 8) Eine Fahrt/2 Std. und Richtung zwischen Mildensee, Gewerbegebiet und Adria
- B<sup>1;2;3</sup>) Bedarfsorientiertes Angebot alle 1; 2 bzw.3 Stunden

Im Ergänzungsnetz werden außer dem bedarfsorientierten Fahrtenangebot feste Fahrten entsprechend der Schülerbeförderungssatzung in den Zeiten des Schulbeginns und Schulendes bereitgestellt.

Im zentrumsnahen Bereich ergeben sich durch Überlagerung von Linienwegen (Achsen) z.T. höhere Fahrtenangebote (z.B. Abschnitt Hauptbahnhof - Theater - Hauptpost - Museum durch Belegung der Achsen HS 1 und HS 2, HB 2, NS 1, N3 und E5; gleiche Start-Zielpunkte von HS 1 und HB 2). Bei abschnittsweise parallel verkehrenden Linien sind die Fahrtenlagen auch künftig konsequent aufeinander abzustimmen (Vertaktung).

Der Grundtakt von Zubringerbuslinien zur Straßenbahn soll dem Grundtakt der Straßenbahn bzw. einem Vielfachen davon entsprechen.

Die Bedienung soll gewährleisten, dass Montag-Freitag alle Stadtteile bis gegen 20.00 Uhr vom Stadtzentrum aus erreicht werden können. Damit soll es für die Einwohner möglich sein, den ÖPNV für abendliche Einkaufsfahrten zu nutzen.

Bei geringer Fahrtenhäufigkeit des Stadtverkehrs sind Anschlüsse zum SPNV an den entsprechenden Verknüpfungspunkten herzustellen, bei Takten von 15 Minuten gilt ein Anschluss als gegeben.

Die bedarfsorientierte Angebotsgestaltung ermöglicht, den Fahrzeugeinsatz (z.B. Busse auf Straßenbahnlinien, Einsatz von Großraum-Pkw in der SVZ) wirtschaftlicher zu gestalten. Im Zeitraum zwischen 20.00 und 23.00 Uhr bietet sich der Aufbau eines Nachtliniennetzes an, um das Angebot speziellen Nachfragepotenzialen anzupassen. Ein Nachtliniennetz soll den gesamten Verkehrsraum berücksichtigen und einheitlich aufgebaut sein. Für die Anmeldung von Fahrtwünschen sollen alle Fahrgäste im Stadtgebiet eine einheitliche Tel.-Nummer nutzen können.

Die die Stadtgrenzen überschreitenden Leistungsangebote des Stadtverkehrs E1, E3 und E4 sind bezüglich ihrer Ausprägung auch künftig mit dem zuständigen Aufgabenträger Landkreis Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld abzustimmen.

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. In Betracht kommen kann auch der Einsatz größerer Fahrzeugeinheiten (z.B. Gelenkbusse).

### 4.3.3 Kreisübergreifender Linienverkehr

Kreisübergreifende Buslinien bestehen zwischen der Stadt Dessau-Roßlau und den benachbarten Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg. Die Aufgabenträgerschaft für einen kreisübergreifenden Linienverkehr richtet sich nach der Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde.

Kreisübergreifende Buslinien sollen auch zukünftig Bestandteil der ÖPNV-Erschließung sein, um eine sinnvolle Ergänzung des SPNV zu ermöglichen und die Verbindung zwischen zentralen Orten und der Region zu gewährleisten.

An den Aufgabenträgergrenzen sollen die Linienführungen möglichst durchgängig gestaltet werden. Im Sinne einer hohen Wirtschaftlichkeit muss eine Integration der kreisübergreifenden Linienverkehre in die ÖPNV-Bedienung des benachbarten Verkehrsgebietes erfolgen.

Für den ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau bedeutet das:

- Übergangsmöglichkeiten des Regionalbusverkehrs zum Straßenbahnnetz an den Haltestellen Tempelhofer Str. (Dessau-Süd), Junkerspark und Berufsschulzentrum (Dessau-West) sind grundsätzlich zu nutzen.
- Nach Dessau einfahrenden Regionalbuslinien sind in das vertaktete Bedienangebot des Stadtbusses einzubinden, sofern nicht Belange der Schülerbeförderung entgegenstehen. Auf überlagernden Abschnitten sind Fahrweg, Fahrplan und Fahrzeugeinsatz abzustimmen. Das trifft insbesondere für die Relation Dessau - Oranienbaum - Gräfenhainichen (jetzige Linie 331) als Bestandteil des ÖPNV-Landesnetzes zu.

Bedarfsorientierte Fahrten (z. B. Anrufbus) sind durchgängig zu organisieren, wenn diese sowohl im städtischen als auch im regionalen ÖPNV zum Einsatz kommen. Als Endhaltestellen werden in der Stadt Dessau-Roßlau der Hbf. Dessau und der Bhf. Roßlau festgelegt.

Stadtverkehr Dessau-Roßlau	Abstimmung mit Regionalbusverkehr		
	Buslinie/Linienbündel	Zuständiger ÖPNV-Aufgabenträger	Anzustrebender Übergang
Bedienachse			
HS 1 Hbf. Dessau - Tempelhofer Straße	402 (RVB), 421 (RVB)	LK Anhalt -Bitterfeld	Anschluss
HS 2 Hbf. Dessau - Junkerspark	421 (RVK)		Anschluss
N 3 Hbf. Dessau - Kleinkühnau	471 (RVK)		Integration
E 4 Bf. Roßlau - Rodleben - Steutz	234 (PNVG)		Anschluss
N 1 Hbf. Dessau - Waldersee	333 (Heinrich GmbH)	LK Wittenberg	Integration
N 2 Hbf. Dessau - Mildensee	331 (Heinrich GmbH)		Integration
E 5 Hbf. Dessau - Sollnitz	332 (Heinrich GmbH)		Integration
	331, 332, 333 zukünftig Linienbündel 5		
E 1 Bf. Roßlau - Mühlstedt - Thießen - Jeber-Bergfrieden	zukünftig Linienbündel 4		Integration / Anschluss in Jeber-Bergfrieden
E 3 Bf. Roßlau - Luko			Integration / Anschluss

**Tabelle 4-7 Anschlussbeziehungen Regionalverkehr-Stadtverkehr**

Kann die Integration von Stadt- und Regionalbusverkehren bei einem Teil des ÖPNV-Angebotes aus wirtschaftlichen und technologischen Gründen nicht gewährleistet werden, sind für das Umsteigen geeignete Haltestellen (Witterungsschutz, Beleuchtung, Eignung für Mobilitätsbehinderte) in den äußeren Stadtgebieten zu nutzen und fahrgastfreundliche Übergangszeiten zu planen.

An den Verknüpfungspunkten sind folgende Umsteigezeiten zu gewährleisten:

Regionalbus - Straßenbahn: minimal 4 bis höchstens 10 Minuten

Regionalbus - Stadtbus: minimal 4 bis höchstens 10 Minuten

Regionalbus - SPNV 15 Minuten

Wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Kooperation zwischen Stadt- und Regionalverkehr ist die Einführung eines einheitlichen Tarifes. Zwischenzeitlich ist das Prinzip der Fahrscheinanerkennung anzuwenden.

In Anlage 12 „Netz- und Bedienkonzept - ÖPNV-Achsen in Dessau-Roßlau“ sind die Kooperationsräume zwischen Stadt- und Regionalverkehr dargestellt.

# 5 Maßnahmen zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes

---

## 5.1 Bahnhöfe, Haltestellen, und Verknüpfungspunkte

### 5.1.1 Haltestellenbau

In Bezug auf den Haltestellenbau sind folgende Verbesserungen zu gewährleisten:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger
- Gewährleistung bzw. Erleichterung des Zuganges zum ÖPNV für Mobilitätsbehinderte durch schrittweise Herstellung der Einheit zwischen behindertengerechter Fahrzeugtechnik und behindertengerechter Haltestellen- bzw. Haltestellenumfeldgestaltung entsprechend einer Prioritätenliste
- Verbesserung der Ausrüstung bzw. Ausstattung der Haltestellen, insbesondere bezüglich der Fahrgastinformation.

### 5.1.2 Bestehende Haltestellen

Bezüglich bestehender Haltestellen ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Haltestellen bei Stichprobenkontrollen keine Beanstandung auftritt. Der Wert von 90 % berücksichtigt, dass zwischen einer Zustandsverschlechterung der Haltestelle und ihrer Behebung immer ein gewisser Reaktionszeitraum verbleiben muss. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel festzustellen sind.

Als kleine Mängel zählen dabei: offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen, keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten der Haltestellenanlage, überfüllte Abfallkörbe, herumliegender Abfall in der Haltestellenumgebung.

Als große Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, negativer Gesamteindruck der Haltestelle, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, herumliegender Abfall auf den Fahrgastwarteflächen, Geruchsbelästigungen, undichte Dächer der Unterstände, Zerstörungen an den Haltestelleneinrichtungen, nicht funktionierende Beleuchtung.

### **5.1.3 Dimensionierung und Gestaltung behindertengerechter Haltestellen**

An die Dimensionierung und Gestaltung behindertengerechter Haltestellen im Bestand und Neubau werden folgende Anforderungen gestellt:

- behindertengerechte Gestaltung des unmittelbaren Haltestellenumfeldes
- Wegebreiten auch für Rollstuhlfahrer ausreichend
- abgesenkte Borde an Überquerungsstellen
- Rampenneigungen kleiner gleich 6%
- Einrichtung eines Leitstreifensystems zur Erleichterung des Auffindens der Haltestelle für Blinde
- Betreten und Verlassen von Fahrzeugen soll in der Regel selbständig mit Rollstuhl möglich sein bzw. durch Hilfestellung des Fahrpersonals und den Einsatz mechanischer Rampen in den Bussen
- Höhe der Wartefläche 200 mm über Schienenoberkante bei Straßenbahnhaltestellen
- Höhe der Wartefläche 160 mm über Straßenoberfläche bei Bushaltestellen
- nutzbare Breite der Wartefläche mindestens 2,00 m, um den erforderlichen Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen zu schaffen.
- kontrastreiche und für Blinde ertastbare Oberflächengestaltung (Blindenleitstreifen; Führung des Blindenleitstreifens bis zur LSA, wenn diese den Übergang über die Gleise signalisiert)
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformation

Die hier benannten technischen Standards ergeben sich aus den Anforderungen der Nutzergruppen und entsprechenden Anwendungserfahrungen.

### **5.1.4 Standards für Haltestellenausstattungen**

Haltestellen sind nach den im Folgenden benannten Standards auszustatten. Die Standards tragen den unterschiedlichen Anforderungen je nach Haltestellenfunktion Rechnung und entsprechen der bisherigen Praxis.

Die Zuständigkeit für die Straßenbahnhaltestellen ist in der Straßennutzungsvereinbarung zur Sondernutzung im öffentlichen Verkehrsraum zwischen DVGmbH und Stadt vom Dezember 2005 geregelt. Danach ist die DVGmbH für die Verkehrsanlagen der Straßenbahn einschließlich der Haltestellen verantwortlich, die Stadt ist für die Bushaltestellen zuständig.

	Ausstattungsmerkmale
alle Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummern mit Fahrtzielen sowie Logo des Verkehrsunternehmens)</li> <li>• Fahrgastinformation (Aushangfahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan); Anbringung so, dass auch durch Kinder und Rollstuhlfahrer lesbar (mittlere Höhe bei ca. 1,30 m, keine Blockade des Zugangs durch die Sitzgelegenheit)</li> <li>• ausreichende Beleuchtung</li> <li>• Papierkorb</li> </ul>
mäßig und stark frequentierte Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Witterungsschutz in transparenter Ausführung</li> <li>• Sitzgelegenheiten</li> <li>• evtl. Fahrausweisautomat</li> </ul>
stark frequentierte Haltestellen und wichtige Umsteigehaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• anzustreben: zusätzliche Einrichtungen wie öffentliche Fernsprecher, Briefkästen, öffentliche Toiletten, Verkaufseinrichtungen (Kioske)</li> <li>• Stadt- bzw. Haltestellenumgebungsplan</li> <li>• dynamische Fahrplananzeige (Abfahrtstafel)</li> <li>• Fahrausweisautomat, evtl. Verkaufs- und Serviceeinrichtung</li> </ul>

**Tabelle 5-1 Standards für die Haltestellenausstattung**

An bestehenden oder künftigen Verknüpfungspunkten sind die in Tabelle 5-2 benannten Maßnahmen umzusetzen:

Verknüpfungspunkt	Maßnahmen
Roßlau Bhf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Bahnsteigzugänge</li> <li>• Kinderwagen-/Fahrradrampe an den Treppenaufgängen</li> <li>• Wegweisung</li> <li>• Verbesserung der subjektiven Sicherheit</li> <li>• Gesamtrekonstruktion mit dem Ziel der Aufwertung und Herstellung der barrierefreien Erreichbarkeit aller Haltepunkte</li> </ul>
Dessau Hbf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung des Westzuganges</li> <li>• Schaffung von P+R und B+R- Plätzen</li> <li>• Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Fahrgastinformation</li> <li>• Aufwertung des Hbf.- Empfangsgebäudes und Vervollständigung des Informationssystems</li> </ul>

**Tabelle 5-2 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten**

An den in der Anlage 14 benannten Haltestellen (ausschließlich Bus) ist der behindertengerechte Standard herzustellen.

Die Priorität für behindertengerechte Haltestellenausstattung liegt auf solchen Haltestellen, in deren Einzugsbereich sich verstärkt behindertengerechte Wohnungen sowie häufig von behinderten oder älteren Menschen aufgesuchte Einrichtungen befinden. Die Rangfolge basiert vorrangig auf den für ältere und behinderte Menschen definierten Beurteilungskriterien.

Weiterer Ausbaubedarf besteht an den Haltestellen Schwedenhaus, Sonnenallee, Hagenbreite, Kindergarten, Mühlweg und Buchholzmühle. Diese Haltestellen liegen im dünnbesiedelten Außenbereich und haben daher keine sehr hohe Priorität, sollen aber dennoch schrittweise mit vertretbarem Aufwand aufgewertet werden.

An der Jugendherberge Ebertallee ist eine neue Bushaltestelle einzurichten und auszubauen.

## 5.2 Fahrwege

### 5.2.1 Maßnahmen an Fahrwegen und Infrastruktur

Die Maßnahmen an Fahrwegen und der Infrastruktur sind darauf auszurichten, dass sie

- eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel,
- eine Reduzierung der Behinderungszeiten an LSA, beim Ausfahren aus Haltestellenbuchten etc. und
- den Abbau von Verkehrsbehinderungen bewirken.

Damit soll sowohl die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV als auch seine Attraktivität für die Fahrgäste verbessert werden.

### 5.2.2 Maßnahmen zur Beschleunigung im Straßenbahnnetz

Die Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Straßenbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen erfolgt bei der DVGmbH nach dem System INIT. Die Investitionen sind weitestgehend abgeschlossen. Zukünftig ist die Funktionsfähigkeit zu sichern.

Anpassungen bzw. Systemerweiterungen können beim Einsatz der Regionalbuslinien und der flexiblen Bediensysteme erforderlich werden.

Die entsprechenden Maßnahmen sollen gewährleisten, dass nicht allein die Fahrzeiten für die Fahrgäste kürzer und stabiler werden, sondern auch betriebswirtschaftlich sich Einsparungen von Fahrzeugen und Fahrpersonal ergeben.

## 5.3 Fahrzeuge

### 5.3.1 SPNV

Die Stadt Dessau-Roßlau setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger SPNV dafür ein, dass auf den auf ihrem Gebiet verkehrenden SPNV-Linien moderne Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese sollen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- fahrgastfreundliche und behindertengerechte Einstiege
- hoher Reisekomfort durch komfortable Sitze, zweckentsprechende Innenraumgestaltung (u.a. Ausrüstung mit Tischen), Fahrgastinformationssysteme, Bewirtschaftungseinrichtungen in RE, ausreichend bemessene Mehrzweckabteile für Kinderwagen, Rollstühle, Gepäck und Fahrräder, hohe Laufgüte, geringe Geräuschentwicklung, wirkungsvolle Heizung/Lüftung
- gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen und eine hohe Fahrgeschwindigkeit
- Notrufeinrichtungen für Fahrgäste
- wirtschaftliche Betriebsweise durch hohe Laufleistungen und geringe Unterhaltungs- und Energiekosten.

Weiterhin ist bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen darauf zu orientieren, dass ein möglichst großer Anteil der Wertschöpfung bei der Herstellung im Land Sachsen-Anhalt stattfindet.

Die an die Busse des straßengebundenen ÖPNV zu stellenden Anforderungen hinsichtlich eines hohen, dem Pkw-Standard nahe kommenden Beförderungskomforts gelten gleichermaßen für die Fahrzeuge des SPNV. Die unkomplizierte Anpassung der Zuglänge an die Nachfrage ist sowohl aus Sicht des Komforts als auch der Wirtschaftlichkeit von Bedeutung.

### 5.3.2 Stadtverkehr

#### **Fahrzeugeinsatz und Besetzungsgrad**

Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig. Folgende Ansprüche sind zu erfüllen:

- 60 % der im Buslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge pro Unternehmen sollen nicht älter als 12 Jahre sein;
- 75 % der Straßenbahnzüge sollen Niederflureinstieg ermöglichen;
- 100 % der auf Stadtbuslinien (Hauptnetz und Nebennetz) eingesetzten Fahrzeuge sollen Niederflureinstieg ermöglichen und mit Rampen zur Beförderung von Rollstühlen ausgestattet sein;
- Die im bedarfsorientierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge (Großraum-Pkw) müssen die Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen und schwerem Gepäck ermöglichen.

Dieses Grundangebot bedeutet auch für mobilitätseingeschränkte Personen und Senioren bei entsprechender Information eine erhebliche Erleichterung.

## **Fahrzeugzustand und Sauberkeit**

Bezüglich des Einsatzes von Fahrzeugen im Stadtverkehr ist zu gewährleisten, dass bei 90 % der Fahrzeuge des jeweiligen Verkehrsunternehmens bei Stichprobenkontrollen keine Beanstandung auftritt. Eine Beanstandung ist dann gegeben, wenn mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel festzustellen sind.

Als kleine Mängel zählen dabei: offensichtlichen Verschmutzungen an Sichtflächen und Fenstern, leichte Verschmutzungen am Boden, eine defekte Tür, kleine Verschleißerscheinungen, Abgasgeruch im Fahrzeug.

Als große Mängel zählen: offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten des Fahrgastraumes, herumliegender Abfall, Unbrauchbarkeit, Lesbarkeit und Verständlichkeit der Informationseinrichtungen, Zerstörungen oder sehr starke Verschleißerscheinungen im Fahrzeug, ungenügende Beleuchtung, Unbrauchbarkeit der Haltewunsch- und Notruftasten.

Mit der Festsetzung sollen wichtige Attraktivitätsanforderungen an die Fahrzeuge kontrollier- und bewertbar gemacht werden.

## **Weitere geforderte Standards**

Die im Stadtverkehr einzusetzenden Fahrzeuge (Straßenbahn, Stadtbus, Kleinbusse) sollen außerdem folgende Eigenschaften aufweisen:

- Bequeme Mitnahmemöglichkeit von Kinderwagen, Rollstühlen, fahrbaren Gehhilfen (Rollatoren), Fahrrädern und schwerem Gepäck sowie sicheres Abstellen einschließlich Arretierbarkeit
- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung als Hilfestellung für Sehbehinderte,
- Festhaltungsmöglichkeiten auch für kleine Kinder, insbesondere in der Nähe der Kinderwagenstellplätze,
- fahrzeugseitig geringe Belastung durch Geräusche, Gerüche und Erschütterungen,
- Haltestellenansage und -anzeige (dynamisch)
- fahrzeugseitige Ausrüstung zur Ansteuerung der im jeweiligen Bedienungsgebiet dafür ausgestatteten LSA sowie zur Ist-Daten-Übermittlung für dynamische Fahrgastinformationen und ähnliche Einrichtungen,
- jeweiliger Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahr-sicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Beschaffung.
- Gewährleistung hoher Umweltstandards im Sinne der maximalen Vermeidung von Abgas- und Lärmemissionen;
- Einsatz von Erdgasbussen im Bushaupt- und -nebenetz im Linienbündel 2 wegen vorhandener Infrastruktur.
- Die Nutzung des landesweiten Echtzeit-Nahverkehrs-Informationssystems „INSA-Plus“ und die damit verbundene Fahrzeugausrüstung ist zu prüfen. Das System dient insbesondere der dynamischen Fahrgastinformation und der Anschlusssicherung. Schwerpunkte der Anschlusssicherung sind die Schnittstellen zwischen Straßenbahn und Stadtbus.

Mit den genannten Standards soll gewährleistet werden, dass die Fahrzeuge modern, kundenfreundlich und behindertengerecht sind.

## 5.4 Betriebspersonal

Das in den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Service eingesetzte **Personal** muss

- fachliche Kompetenz und Motivation (nachgewiesene Qualifikation für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln)
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)

besitzen. In den Verkehrsunternehmen sind dementsprechend regelmäßige Schulungen durchzuführen.

## 5.5 Betrieblich-technische Einrichtungen

Die Standorte der Betriebshöfe in jedem der beiden Stadtteile sind von erheblicher strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau. Die Sicherung aller wichtigen technischen und logistischen Bestandteile an den Standorten der beiden Verkehrsunternehmen führt zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und langfristig auch zu positiven Effekten für die Wirtschaftlichkeit der Betriebsabläufe und sind somit unabdingbare Bestandteile eines geschlossenen Verkehrskonzeptes für die Stadt Dessau-Roßlau.

## 5.6 Besondere Nutzergruppen

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan definierten Standards bezüglich Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsangeboten verfolgen auch das Ziel, den Nutzergruppen der Frauen, der Kinder, der Behinderten, der Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und der älteren Menschen die volle Nutzbarkeit der Angebote zu ermöglichen. Damit wird zugleich der Anforderung des Personenbeförderungsgesetzes, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, entsprochen.

Mit dem „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467) wurde im Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 /2/ die Zielvorgabe für Nahverkehrspläne, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, eingefügt. Neben den im vorliegenden Nahverkehrsplan dazu benannten konkreten Zielen (z.B. bezüglich der Haltestellen) be-

darf es laufender Konsultationen, um neue Problemstellungen anzugehen bzw. neue Lösungsmöglichkeiten in die Praxis umsetzen zu können.

Die für die o.g. Nutzergruppen zu erfüllenden Anforderungen werden nachfolgend schwerpunktmäßig aufgeführt:

Themenkomplex	Maßnahmen
ÖPNV-Erschließung	<p>Angemessene Erschließung des gesamten bebauten Stadtgebietes,</p> <p>Gewährleistung der Erreichbarkeit der Schulen, der Seniorenheime und medizinischen Einrichtungen;</p> <p>Ergänzung des festen Fahrplanangebotes mit Flexiblen Bedienformen in nachfrageschwachen Gebieten bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten;</p> <p>Möglichkeit der Haus-Haus-Bedienung beim Anrufbus;</p> <p>Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Innenstadt (Stadtteil Dessau) und eines Überganges zwischen Straßenbahn- und Bussystem an einem gemeinsamen Bahnsteig;</p>
Barrierefreiheit/Sicherheit	<p>Einsatz von Niederflurfahrzeugen (100% beim Stadtbus, 75% bei der Straßenbahn)</p> <p>Eignung der bei Flexibler Bedienung eingesetzten Großraum-Pkw für Behinderte, Senioren, Mitnahme von Rollstühlen, fahrbare Gehhilfen, Kinderwagen;</p> <p>Sitzplatzreservierung für Senioren;</p> <p>angemessene Fahrweise;</p> <p>Kontinuierlicher Haltestellenausbau und Haltestellenausstattung (ausreichende Bordhöhen, Blindenleitsystem, Aufstellen von Sitzbänken);</p> <p>Gewährleistung der sicheren und behindertenfreundlichen Erreichbarkeit der Haltestellen (Bordabsenkungen, Querungshilfen für Fahrbahnen);</p> <p>Beleuchtung der Haltestellenbereiche (Sicherheit);</p>
Fahrgastinformation	<p>An die Anforderung von Seh- und Körperbehinderten angepasste Fahrgastinformation (Höhe der Anbringung, kontrastreiche und ausreichend große Darstellung von Netzplänen, Fahrplanaushängen; Linien-/ Fahrtrichtungsanzeigen; Haltestellenansage und -anzeige in den Fahrzeugen);</p> <p>Betreibung der Mobilitätszentrale;</p>

	<p>Veröffentlichung im Internet mit zeitnaher Aktualisierung und rechtzeitiger Ankündigung von Änderungen;</p> <p>Hinweise im Fahrplan zu behindertengerechten Beförderungsmöglichkeiten;</p>
Beförderungstarif	<p>Einfaches Tarifsysteem für die Gesamtstadt und mittelfristig für die Region mit der Prüfung von speziellen Angeboten für Senioren (z.B. 9-Uhr-Tageskarte);</p>
Service	<p>Regelmäßige Schulung des Betriebspersonals der Verkehrsunternehmen im Umgang mit besonderen Nutzergruppen (Hilfestellung, Beratung, Information);</p> <p>Unentgeltliche Anmeldung der Fahrten bei flexibler Bedienung mit einheitlicher Rufnummer;</p> <p>Anmeldung und Bestätigung des Fahrtwunsches über Fax oder E-mail als Service für Hörgeschädigte;</p> <p>Einbeziehung der Bürgerämter in die ÖPNV-Problematik</p>
Beratung/Beschwerde-Management	<p>Regelmäßige Zusammenarbeit im ÖPNV-Beirat, Behandlung von ÖPNV-Themen im Behinderten- und Seniorenbeirat;</p> <p>Verkehrsunternehmen betreiben das Beschwerdemanagement mit dem Ziel der Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit</p>

**Tabelle 5-3 Anforderungen an besondere Nutzergruppen**

Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Zugangs- und Nutzungsbedingungen zum ÖPNV für den wachsenden Anteil der älteren Generation zu verbessern. Einerseits kann die Mobilität nur durch den ÖPNV gewährleistet werden (Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz bei Frauen relativ gering) und andererseits soll bei vorhandener Pkw-Verfügbarkeit der ÖPNV als Alternative genutzt werden können.

## 5.7 Schnittstellen und Vernetzung

### 5.7.1 ÖPNV-Schnittstellen

Die in der Tabelle 5-4 angegebenen Verknüpfungspunkte sind bei der Netzkonzeption zu berücksichtigen.

Verknüpfungspunkt	SPNV	Straßenbahn	Regionalbus	Stadtbus	Alternative Bedienformen	Verknüpfungsart	
						räumlich	zeitlich <sup>2)</sup>
Dessau Hauptbahnhof	X	X	X	X	X	ja	Bus-SPNV mit Konzentration auf Nullknoten
Rosslau Bhf	X		X	X	X	ja	E 1, E 2, E 3 mit HB 1 und SPNV (DE-WB, DE-RSL)
Museumskreuzung		X	X	X	X	ja	HS 1 und HS 2 (Richtung Süd und West)
Hauptpost		X	X	X	X	ja	
Zentralhaltestelle Kavallerstraße <sup>1)</sup>		X	X	X	X	ja	
Tempelhofer Straße	Fußweg	X	X	X	X	ja	HS 1, HB 2 und Regionalverkehr Dessau-Bitterfeld
Köthener Straße		X		X	X	ja	HS 2 - HB 3
Berufsschulzentrum		X		X		ja	HS 2 - HB 3
Wasserwerkstraße		X	X	X	X	ja	HS 1 - HB 3

1) Die Zentralhaltestelle Kavallerstraße ist eine neu einzurichtende Schnittstelle; 2) Folgende Übergangszeiten (Orientierungswerte) sind anzustreben: Straßenbahn - Straßenbahn bzw. Straßenbahn - Stadtbus max. 5 Minuten; Regionalbus - Stadtbus max. 10 Minuten; ÖSPV - SPNV ca. 20 Minuten

Tabelle 5-4 Verknüpfungspunkte in Dessau-Roßlau

### 5.7.2 Intermodale Verknüpfung

#### Aufgabe und Ziel

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen.

Mit Pkw bzw. Fahrrad als Zu- und Abbringer können Reiseketten des ÖPNV optimiert und damit Reisezeitverkürzungen erreicht werden.

## Bike + Ride

Die Einrichtung von Bike+Ride-Standorten soll an den Zugangsstellen zum SPNV und an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 ... 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Zu den Standards der Anlagen gehören diebstahlsichere Abstellung, Standsicherheit, Beleuchtung und an ausgewählten Standorten Witterungsschutz. Neben dem Weiterbetrieb der vorhandenen Anlagen sollen an den in Tabelle 5-4 benannten ÖPNV-Zugangsstellen Bike + Ride - Anlagen eingerichtet werden.

Standort	Bemerkungen
Rodleben	10 Plätze
Dessau-Alten	10 Plätze
Mosigkau	10 Plätze
Meinsdorf	Erweiterung auf 10 Plätze (überdacht)
Dessau, Hbf. (Westaufgang)	50 Plätze (überdacht)

Tabelle 5-5 Zu realisierende Bike+Ride-Anlagen

Bike + Ride und die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln trägt wirkungsvoll zur Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei. Diese Maßnahmen sind in der Stadt Dessau-Roßlau, insbesondere wegen der überdurchschnittlichen Radverkehrsmobilität, fortzuführen.

## Park + Ride

In der Stadt Dessau-Roßlau hat Park + Ride vor allem Bedeutung beim Übergang vom MIV zum SPNV und zu den Straßenbahnlinien. Eine Erweiterung der bestehenden Kapazitäten ist am Westausgang des Dessauer Hauptbahnhofes (145 Stellplätze) und am Bahnhof Meinsdorf geplant. Die Zubringerverkehrsmittel müssen als Bestandteil der Gesamtbeförderungskette in die ÖPNV-Vermarktung integriert werden.

## 5.8 Tarifgestaltung

In der Stadt Dessau-Roßlau ist ein einheitlicher ÖPNV-Tarif (Stadtverkehrstarif) anzuwenden. Mit einem Fahrausweis müssen alle Linien des Stadtverkehrs genutzt werden können. Der einheitliche Tarif soll Zugangshemmnisse zum ÖPNV abbauen. Bei den in der Stadt Dessau-Roßlau verkehrenden Regionalbuslinien ist das Prinzip der Fahrscheinanerkennung anzuwenden und zwischen den betreffenden Verkehrsunternehmen entsprechend zu regeln.

### **Merkmale des Tarifsystems sind:**

- Schrittweise Realisierung eines einheitlichen Tarifsystems, das in der gesamten Stadt Dessau-Roßlau anzuwenden ist
- Anwendung eines einheitlichen Fahrausweises für den gesamten Stadtlinienverkehr (Straßenbahn und Bus)
- klare Strukturierung und einfache Handhabung
- einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen
- an den Nutzern orientierte Preisgestaltung
- Sicherstellung der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fortführung des ABW-Tarifes und Überleitung in eine regionale Tarifkooperation unter Einbeziehung des SPNV
- Zwischenzeitliche gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen zwischen straßengebundenen Stadt- und Regionalverkehr

### **Tarifzonen:**

- Die Anzahl der Tarifzonen im Stadtgebiet ist so zu bemessen, dass Übersichtbarkeit, Handhabung und Kontrolle gewährleistet ist.
- Die Dessauer und Roßlauer Innenstadt sollen sich in einer gemeinsamen Tarifzone befinden.

### **Tarifsortiment:**

- Einzelfahrausweise Jedermann/ermäßigt
- Mehrfahrtenkarten Jedermann/ermäßigt
- Tageskarte Jedermann/ermäßigt
- Monatskarten Jedermann/Schüler
- Wochenkarten Jedermann/Schüler
- ABO-Monatskarte
- Dessau-Roßlau-Card-PLUS für die Kombination mit Kultur (jetzige Dessau-Card)

Die Tarifbestimmungen werden dem neuen Tarifsortiment angepasst. Sie haben besondere Bedeutung zum einen für die Ertragskraft und zum anderen auf die Vertriebstechnik hinsichtlich von Geltungsdauer bzw. Entwertbarkeit.

Mit dem Preismodell sind die Anzahl der Preisstufen einschließlich der Kappungsgrenze und über zu definierende Preisregeln die Preishöhe je Stufe und Fahrausweisart zu bestimmen.

Entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung sind auch künftig Tarifierpassungen notwendig.

Bei der Entwicklung eines **Gemeinschaftstarifes** in der Region ABW ist der Stadtverkehrstarif als eigenständiger Beförderungstarif einzupassen. Der zukünftige Gemeinschaftstarif ist für alle Verkehrsangebote einschließlich SPNV anzuwenden, um die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und für ein arbeitsteilig organisiertes Gesamtsystem ÖPNV zu schaffen.

## 5.9 Fahrgastinformation

Im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens liegt die Fahrgastinformation, die Gewinnung von Neukunden durch offensive Vermarktung, die Organisation eines Beschwerdemanagements. Der Aufgabenträger unterstützt die Fahrgastinformation durch Einbeziehung des Bürgeramtes, der Touristinformation und Veröffentlichungen im Amtsblatt.

Kernstück der Fahrgastinformation ist der Fahrplan. Die Fahrplaninformationen müssen verständlich gestaltet sein. Die visuellen Informationen sollen auf die Anforderungen von Sehbehinderten abgestimmt sein. Das Layout sowie die Verwendung von Kennfarben und Signets sollten möglichst einheitlich verwendet werden.

Das bezieht sich auf alle Produkte der Informationskette:

- Liniennetzplan
- Fahrplanbuchtabelle
- Haltestellenaushang
- Linien- und Zielbeschilderung am Fahrzeug
- Elektronische Informationsmedien (Fahrplanauskunft)
- Kennzeichnung des Einsatzes der NF-Fahrzeuge

An die Fahrgastinformation werden folgende Anforderungen gestellt:

- Darstellung alle die Stadt Dessau-Roßlau betreffenden öffentlichen Verkehrsangebote im Taschenfahrplan
- Angabe der Telefonnummer der Fahrplanauskunft INSA im Fahrplanheft und auf den Aushangfahrplänen
- Regelmäßige Datenaktualisierung der elektronischen Fahrplanauskunft (INSA, Internet) als Voraussetzung einer nutzerfreundlichen Fahrplanauskunft

- Weiterführung der Mobilitätszentrale
- Kennzeichnung der behindertengerecht ausgebauten Haltestellen im Linienetzplan
- Seitliche Fahrtrichtungsanzeige an Fahrzeugen als Bestandteil des Informationssystems
- Sehbehindertengerechte Gestaltung der Fahrzeugkennzeichnung
- Informationsübermittlung bei Störungen im Betriebsablauf (z.B. akustische Informationen)
- Beschilderung und Fahrgastinformation bei Umleitungsführungen
- Kennzeichnung der Haltestellen bei Übergang zum SPNV (z.B. Dessau Hbf, Bhf Dessau-Süd)
- Verbesserung der Information zum P+R-Angebot Dessau-Süd (nächste Abfahrt, freie Kapazität)
- Aufbau eines ergänzenden Informationssystems mit Auskünften für spezielle Nutzergruppen (Einwohner in Wohngebieten, Kunden großer Geschäftszentren, Besucher kultureller/Freizeiteinrichtungen, Beschäftigte von Arbeitsstätten)
- Rechtzeitige Information über geplante Fahrplanänderungen/Fahrplanwechsel
- Kennzeichnung des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen

## 5.10 Verkehrskooperation

Verkehrskooperationen und insbesondere Verkehrsverbünde schaffen die Voraussetzungen dafür, den Fahrgästen in einem größeren Verkehrsraum koordinierte Verkehrsleistungen bei Anwendung eines einheitlichen Tarifsystems anzubieten. Zugangserleichterungen zum ÖPNV werden vor allem im Einzugsbereich größerer Städte erwartet.

Im Zeitraum 2005 bis 2006 hat sich die Stadt Dessau und Landkreise der Region ABW an der Untersuchung zur „Schaffung von Verkehrsverbundstrukturen im nördlichen Teil des Landes Sachsen-Anhalt“ (Nordverbund) beteiligt. Die Auswertung der umfangreichen Verkehrserhebungen zeigt, dass die ÖPNV-Verflechtungen zwischen den Oberzentren und deren Umfeld wesentlich größer sind als zwischen den einzelnen Regionen.

Als Empfehlung für die Region Dessau folgt, regionale Verbundlösungen auf dem Gebiet der drei ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau, LK Anhalt-Bitterfeld und LK

Wittenberg aufzubauen oder diesen Verkehrsraum dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) zuzuordnen.

Die Stadt Dessau-Roßlau und die benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger favorisieren den Aufbau einer regionalen Verkehrs- und Tarifkooperation. Dabei kann auf die seit Januar 1999 bestehende gute Zusammenarbeit in der Interessengemeinschaft „Verkehrskooperation Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“ unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und der NASA GmbH aufgebaut werden. Kernstück ist die Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden Verbundtarifes, der den SPNV vollständig einbezieht.

Der ABW-Tarif soll nach Auffassung des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Dessau-Roßlau mindestens solange aufrechterhalten werden, bis ein regionaler Verbundtarif unter Einbeziehung des SPNV in Kraft tritt. Der ABW-Tarif hat sich insbesondere bei der Kombination SPNV - Stadtverkehr bewährt und wird hauptsächlich von Auszubildenden genutzt. Die Fahrgäste sollen auch zukünftig einen verkehrsmittelübergreifenden Tarif nutzen können.

## 5.11 Organisation

### 5.11.1 Organisationsstruktur

Die bestehende Organisationsstruktur des ÖPNV in Dessau-Roßlau ist hinsichtlich der Veränderung der europa- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln, um die Aufgabenträgerfunktion zu stärken, die Durchsetzung der Anforderungen des vorliegenden Nahverkehrsplanes bei der Erteilung von Liniengenehmigungen zu gewährleisten und die Vorteile des steuerlichen Querverbundes insbesondere für die Straßenbahninfrastruktur weiterhin nutzen zu können.

### 5.11.2 Liniengenehmigungen

Für den Zeitraum nach Ablauf der bis 30.06.2008 bestehenden Liniengenehmigungen des Dessauer Stadtbuslinienverkehr und der bis 30.06.2008/30.06.2009 bestehenden Liniengenehmigungen der Regionalbuslinien im Planungsraum sind, sofern konzessions- oder beihilferechtlich erforderlich, die Genehmigungsverfahren für die entsprechenden Linienbündel durchzuführen. Um ein abgestimmtes ÖPNV-Konzept in der Gesamtstadt zu realisieren, ist es erforderlich, die Erteilung der Genehmigungen im Buslinienverkehr zu harmonisieren.

Die Harmonisierung des Genehmigungsbeginns der Bus-Linienbündel erfolgt zum 1. Juli 2009.

Dazu ist es erforderlich, die bestehenden Genehmigungen der Stadtbuslinien (zukünftig Linienbündel 2) und der Buslinie 127 (zukünftig Bestandteil des Linienbündels 3) um ein Jahr zu verlängern.

Das Genehmigungsverfahren für die Linienbündel 2 und 3 soll mit einer einheitlichen Genehmigungszeit für die Konzessionierung ab 1. Juli 2009 durchgeführt werden. Die Erteilung der Liniengenehmigungen erfolgt für die maximale Laufzeit.

Die Kriterien für die Neuerteilung der Liniengenehmigungen ergeben sich aus den im NVP beschriebenen Anforderungen. Diese stellen von den Verkehrsunternehmen objektiv einzuhaltende Bedingungen nach § 8 Abs. 3 PBefG dar. Sie bilden die transparente und unternehmensunabhängige Grundlage für die Genehmigungserteilung eigenwirtschaftlicher Genehmigungen nach § 13 PBefG sowie für die Einreichung von Fahrplänen nach § 40 PBefG und für den Tarifantrag nach § 39 PBefG bei der Genehmigungsbehörde.

Sie zielen auf eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr bei wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung ab und sorgen für eine integrierte Nahverkehrsbedienung im Verkehrsgebiet, insbesondere durch Verkehrskooperation, abgestimmte bzw. einheitliche Beförderungsentgelte und einen abgestimmten Fahrplan aller Verkehrsträger im Stadtgebiet Dessau-Roßlau.

### 5.11.3 Qualitätsmanagement

Die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Dessau-Roßlau werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig weiterentwickelt werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Die in diesem NVP definierten Standards bilden die Grundlage für die Durchführung des ÖPNV im Planungsraum. Für die nach dem Nahverkehrsplan zu erbringenden Verkehrsleistungen innerhalb der Linienbündel 1 bis 3 sind die konkreten qualitativen Anforderungen detailliert, eindeutig und erschöpfend in einer Qualitätsbeschreibung zusammenzufassen. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten müssen dabei entsprechend berücksichtigt werden. Der detaillierten Qualitätsbeschreibung kommt eine elementare Bedeutung zu, da sie unmittelbar die Attraktivität der künftigen ÖPNV-Leistungen bestimmt und die Vergleichbarkeit der Angebote sicherstellt.

Die Hauptbereiche für die Festlegung von Qualitätsstandards sind: <sup>3)</sup>

- a) Zugänglichkeit zum ÖPNV (Zugangs-/Schnittstellen, Fahrausweiserwerb)
- b) Information (Reisendeninformation inkl. Störfallmanagement)
- c) Zeit (Reisezeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)
- d) Komfort (Fahrzeug-/Haltestellengestaltung, Fahrkomfort, Sauberkeit)
- e) Fahrgastbetreuung (Serviceumfang, Schnittstellen zum Kunden, Servicepersonal)
- f) Sicherheit (Unfallsicherheit, Sicherheit vor Kriminalität)
- g) Umweltbeeinflussung (Emissionen, Ressourcenverbrauch).

---

<sup>3)</sup> vgl. hierzu auch: Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gemäß § 13a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, des Deutschen Industrie- und Handelsstages, der Gewerkschaft ÖTV, des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer e.V. und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.; VDVG, 2000

Der Aufgabenträger erarbeitet Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung der Qualitätsstandards und setzt diese um.

#### 5.11.4 Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftlicher Gestaltung des Verkehrs (Deckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden. Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 (2) PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. 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, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Bekanntmachungen/Ausschreibungen/Genehmigungswettbewerben verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewährleistet sein.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit im Ergebnis möglichst geringer Belastungen des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich daraus keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zunahme des Umsteigezwanges).

Die künftige Linienbündelung ist wie folgt vorgesehen:

Für die Straßenbahnlinien wird auf Grund der Größe und räumlichen Struktur des Netzes sowie der langen Genehmigungslaufzeiten die Zusammenfassung zu einem Linienbündel vorgesehen.

Beim Stadtbuslinien- und Erschließungsnetz, bei denen die Zubringerfunktion zur Straßenbahn und die komplexe Erschließung des nicht von der Straßenbahn bedienten Stadtgebietes im Vordergrund stehen, ist angesichts der engen verkehrlichen Verflechtungen die Zusammenfassung aller Einzellinien zu zwei weiteren Linienbündeln festgelegt.

Die Bildung der beiden Linienbündel (Buslinien Nord und Buslinien Süd) im Stadtbuslinien- und Erschließungsnetz berücksichtigt die hier bestehenden verkehrlichen und wirtschaftlichen sowie raum- und siedlungsstrukturellen Zusammenhänge. Sie sichert, dass das Busliniennetz aus einem Guss mit optimalen Verknüpfungen der Linien untereinander und zur Straßenbahn gestaltet werden kann.

In der Stadt Dessau-Roßlau sind insgesamt **2.285.000 Fpl.-km** zu erbringen. Bei Einstellung des Fahrbetriebes auf dem Streckenabschnitt Heidestraße - Kreuzbergstraße (NS 1) verringert sich die Fahrplanleistung im Linienbündel 1 auf **ca. 580.000 Fpl.-km**.

Bei Nutzung der Einsparpotenziale insbesondere in der SVZ verringert sich die Fahrplanleistung im Linienbündel 2 auf ca. 1.050.000 Fpl.-km.

Linienbündel	Linien		ca. Fplkm
	bisher	neu	
Linienbündel 1 <b>Straßenbahnlinien</b>	1, 3, 4	HS 1, HS 2, NS 1	650.000
Linienbündel 2 <b>Buslinien Süd</b> (Stadtgebiet südlich der Elbe)	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18	HB 2, HB 3, HB 4, N 1, N 2, N 3, E 5, E 6	1.150.000
Linienbündel 3 <b>Buslinien Nord</b> (Stadtgebiet nördlich der Elbe)	127, 251, 254, 255, 262, 291	HB 1, E 1, E 2, E 3, E 4	485.000

**Tabelle 5-6 Geplante Linienbündel in der Stadt Dessau-Roßlau**

Die Größe der Linienbündel sichert, dass sich auch kleinere Verkehrsunternehmen an der Leistungserbringung beteiligen können. Darüber hinaus ist die Zusammenfassung einzelner Linienbündel zu größeren Einheiten jederzeit möglich.

Damit die Linienbündelung genehmigungsrechtlich wirksam werden kann, sind die Laufzeiten der Linienkonzessionen innerhalb der einzelnen Bündel einer Harmonisierung zu unterziehen.

### 5.11.5 Sonstiges

Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs Dessau-Roßlau gewährleisten einen als Einheit nach außen und für den Fahrgast wahrnehmbaren ÖPNV. Diese Verkehrsunternehmen stimmen die dafür erforderlichen technischen, organisatorischen und vertraglichen Regelungen eigenverantwortlich miteinander ab. Das trifft insbesondere auf den Straßenbahnlinienverkehr zu. Um die entsprechenden Fahrplanabstimmungen zu ermöglichen, stellt der Aufgabenträger (die Genehmigungsbehörde) die aktuellen Fahrpläne zur Verfügung und informiert über vorliegende geplante Fahrplanänderungen.

Das mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Dessau-Roßlau befasste Personal ist auf seine wachsenden Aufgaben (resultierend aus dem neuen EU-Recht) durch Schulung und Weiterbildung vorzubereiten.

# 6 Finanzierung

---

## 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.

Nach § 8 (4) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen. An gleicher Stelle werden Verkehrsleistungen als eigenwirtschaftlich definiert, deren Aufwand gedeckt wird durch

- Beförderungserlöse
- Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des § 8 Abs.2-4 ÖPNVG-LSA /1/ den Aufgabenträgern und Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung sowie Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen und zur Förderung von Verkehrskooperationen, die zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote beitragen sollen. Die Höhe des Anteils der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Mittel ist in entsprechenden Förderrichtlinien geregelt.

Der Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau unterstützt auch künftig die mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und damit der Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung durch Bereitstellung von Finanzhilfen zum Ausgleich verbleibender Fehlbeträge.

Finanzierungsrelevante Verträge und Verpflichtungen zwischen öffentlicher Hand und Konzessionsinhabern müssen den vom Europäischen Gerichtshof 2003 aufgestellten vier Kriterien entsprechen:

- 1) Das Unternehmen muss tatsächlich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein.
- 2) Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
- 3) Der Ausgleich darf nicht über die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen inklusive eines angemessenen Gewinns abzüglich der erzielten Einnahmen hinausgehen.
- 4) Anzusetzen sind die Kosten nur in der Höhe, wie sie in einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen entstehen würden.

Mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung und deren Umsetzung in das nationale Recht werden die Aufgabenträger prüfen, ob die derzeitigen Finanzierungsregeln den dann geltenden Rechtsbedingungen entsprechen oder ob im Hinblick auf den neuen Rechtsrahmen Veränderungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht.

Über diese Unterstützung hinaus können öffentliche Mittel für die Finanzierung verkehrsverbundbedingter Aufwendungen (Ausgleich Kosten Gemeinschaftstarifeinführung) notwendig werden.

## 6.2 Förderung Investitionen

Die nach dem gegenwärtigen Stand für den ÖPNV im Planungsraum vorgesehenen Investitionen sind in Anlage 15 dargestellt. Es erfolgt eine Aufschlüsselung nach Jahresscheiben und Vorhaben.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist vor allem vom Umfang der durch das Land Sachsen-Anhalt bereitgestellten Fördermittel abhängig.

Sofern weitere, hier noch nicht berücksichtigte Investitionen notwendig werden und dafür Möglichkeiten der Förderung bestehen, sind in der jährlichen Fortschreibung des Investitionsplanes entsprechende Ergänzungen bzw. Präzisierungen vorzunehmen.

### **Investitionskonzept SPNV, Dessau-Wörlitzer Eisenbahn**

Das DWE-Entwicklungskonzept beinhaltet zwei Stufen, die sich in der Betriebsdurchführung unterscheiden.

**Stufe 1** geht von einer Weiterführung des praktizierten Eisenbahnbetriebes aus, der durch gezielte Maßnahmen gesichert werden und zusätzliche touristische Fahrgastpotenziale gewinnen soll. Durch die Aufwertung der Schnittstelle zwischen DWE und Grubenbahn im Bahnhof Oranienbaum werden Synergieeffekte im touristischen Verkehr erwartet.

**Stufe 2** sieht den Anschluss des Dessauer Straßenbahnnetzes an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Hbf. Dessau vor. Dadurch wird die Voraussetzung zur Entwicklung eines schienengebundenen Stadt-Umland-Verkehrssystems erfüllt. Untersuchungsbedarf besteht zum Investitionsaufwand, zur Betriebsdurchführung und zur Wirtschaftlichkeit. Neben Roßlau und Wörlitz können weitere SPNV-Verbindungen in die Betrachtungen einbezogen werden (Zerbst, Wittenberg).

<b>STUFE 1</b>	mittelfristig	Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer Verbesserung der touristischen Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schnittstelle DWE- Grubenbahn im Bf. Oranienbaum;</li> <li>▪ Bahnübergangssicherungsanlagen;</li> <li>▪ Aufwertung Bahnhöfe/ Haltepunkte;</li> <li>▪ Kreuzungsstelle Biosphärenreservat</li> </ul>	Investumfang: <b>ca. 1,3 Mio €</b>
<b>STUFE 2</b>	langfristig	stadtbahnähnlicher Stadt-Umland-Verkehr	<u>Schnittstelle Hbf. Dessau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anschluss Strab - DB-Netz im Bereich Bahnhofplatz;</li> <li>▪ Anschluss Strab - DB-Netz im Bereich Hauptbahnhof ;</li> </ul>	Investumfang: <b>ca. 3,0 Mio €</b>
			<u>Straßenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastruktur (Roßlau / Wörlitz)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Haltepunkte;</li> <li>▪ Streckensicherung</li> <li>▪ Fahrzeuge</li> </ul>	

Das Vorhaben Stützwand Bahnstättbrücke wurde bereits realisiert, um die Gleistrasse einer zukünftigen Verbindung zwischen dem Dessauer Straßenbahnnetz und den Gleisanlagen der DB Netz AG im Hauptbahnhof Dessau von Einbauten freizuhalten. Die Realisierung dieses Teilvorhabens war technisch-konstruktiv an das Bauvorhaben Ersatzneubau der Bahnstättbrücke Dessau gebunden und wurde im Jahr 2003 abgeschlossen.

Stufe 2 kann nur realisiert werden, wenn das Stadt-Umland-Konzept wirtschaftlich tragfähig ist und für die Investitionen eine Sonderförderung bereitgestellt wird.

### **Investitionen Stadt- und Regionalverkehr**

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit innerhalb des Planungszeitraumes sind:

- Schnittstelle Hbf. Dessau Westausgang, Gestaltung Vorplatz und Anlage eines P+R-Platzes
- Errichtung der Zentralhaltestelle Kavallerstraße
- Maßnahmen zum Abbau von Behinderungen und zur Beschleunigung des ÖPNV
- Ausbau von Haltestellenbereichen

- Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation

Sofern für einzelne Vorhaben im geplanten Jahr keine Förderung erfolgt, werden die Vorhaben in die Folgejahre übernommen.

### **Investitionen in Verbindung mit Einführung einer regionalen Tarifkooperation**

Mit der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems in der Region ABW sind investive förderfähige Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Vertriebssysteme der beteiligten Verkehrsunternehmen notwendig, um die kundenfreundliche Abbildung und Verarbeitung des neuen Tarifs sicherzustellen.

Diese im Einzelnen noch zu präzisierenden Maßnahmen auf Basis der Ist-Zustandsanalyse der Vertriebssysteme und der in Bearbeitung befindlichen Tarifkonzeption zum Kooperationsstarif stellen auf folgende Lösungen ab:

- Software-Anpassungen bei vorhandenen Vertriebssystemen mit bereits vorhandenen Lösungen für einen dialoggeführten Quell-Ziel- oder produktbezogenen Fahrausweiserwerb
- Software- und Hardware-Anpassungen bzw. -Ersatz für Vertriebssysteme, die nicht für einen dialoggeführten Quell-Ziel- oder produktbezogenen Fahrausweiserwerb aufgerüstet werden können
- Beschaffung einer Tarifdatenbanklösung zur Nutzung für alle Verkehrsunternehmen zur Implementation des Gemeinschaftstarifs
- Software- und Hardware-Anpassungen bzw. -Ersatz für Abrechnungs- und Informationssysteme
- Umstellung aller Vertriebssysteme auf den Gemeinschaftstarif
- Implementation des Gemeinschaftstarifs in die zentrale Tarifdatenbank der DB AG.

Die Mengen- und Kostengerüste werden als Bestandteil der Konzepterarbeitung der regionalen Verkehrskooperation erstellt. Eine Kostenbeteiligung des Landes Sachsen-Anhalt wird angestrebt.

Die Gesamtsummen der bisher geplanten Investitionen sind in der Anlage 15 zusammengefasst.

## **6.3 Finanzierung Verkehrsdurchführung**

### **6.3.1 Entwicklung der Betriebskosten**

Bezüglich Kenngrößen, die Einfluss auf die Entwicklung der Betriebskosten im ÖPNV haben, wird von folgenden allgemeinen Tendenzen ausgegangen:

- Durch weitere betriebsinterne Rationalisierungen können die Kosten noch in begrenztem Umfang gesenkt werden.

- Das Wachstum der Energiepreise wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen.
- Die allgemeine jährliche Teuerungsrate sollte sich im Durchschnitt der Jahre 2005 und 2006 bewegen; Tendenzen für ein deutliches Absinken der Teuerungsrate sind gegenwärtig nicht erkennbar.
- Die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd; allerdings sollte hier von einem weiterhin moderaten Niveau ausgegangen werden. Zu beachten ist, dass neues Personal seine Tätigkeit häufig zu kostengünstigeren Konditionen aufnimmt.
- Die Lohnnebenkosten werden nicht in entscheidendem Maße sinken.
- Die Verstärkung von Wettbewerbselementen bei den Unternehmen wirkt kostendämpfend.
- Der Ersatz angebotener Fahrplanleistungen durch bedarfsorientierte Bedienweisen wirkt deutlich kostendämpfend.

Aufgrund der Verlängerung von Anfahrtswegen in der Schülerbeförderung kann die Fahrplankilometer-Leistung in den nächsten Jahren weitestgehend konstant gehalten werden.

Auf Grund der allgemeinen Kostenentwicklungen und weitestgehend ausgeschöpfter Rationalisierungspotenziale werden die Kosten bei der Abwicklung des Regionalbusverkehrs insgesamt einer leichten Steigerung unterliegen.

### **6.3.2 Entwicklung der Einnahmen**

Hinsichtlich der Entwicklung der Erlöse im ÖPNV sind folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

- Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang wird sich auch in der ÖPNV-Nachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen. Bei einer Verminderung der ÖPNV-Leistung wird dieser Fahrgastrückgang möglicherweise noch verstärkt. Andererseits kann er jedoch durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Serviceorientierung abgeschwächt werden. Hierzu gehören insbesondere die weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes durch Fahrplanverdichtung bei starker Nachfrage und höhere Flexibilität bei bedarfsorientierter Bedienung sowie der Abbau von Nutzungshemmschwellen.
- Analog der Stabilisierung der Schülerzahlen ab dem Schuljahr 2007/08 wird sich die Schülerbeförderung auf gleichem Niveau darstellen, durch mögliche größere Anfahrtswege sind geringe Steigerungsraten zu erwarten.
- Zur Verbesserung der Fahrgeldeinnahmesituation sind regelmäßige Fahrpreisanhebungen erforderlich.
- Infolge politischer Entscheidungen ist eine Verminderung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und der Landeszuweisung nach ÖPNV-Gesetz nicht auszuschließen.

Es wird davon ausgegangen, durch weitere Attraktivitätsverbesserungen im ÖPNV in Umsetzung der im Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen die Fahrgastzahlen unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung zu stabilisieren.

Unberücksichtigt bleibt, dass die Einführung des gemeinsamen Tarifs die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste erwarten lässt. Außerdem wird der neue Tarif in Abhängigkeit von seiner Struktur und seiner Einführungshöhe generell die Einnahmesituation beeinflussen, konkrete Aussagen hierzu sind jedoch gegenwärtig noch nicht möglich, weil die Beförderungstarife durch die Verkehrsunternehmen entwickelt und beantragt werden.

Insgesamt ergibt sich, dass ein ausreichendes, flächendeckendes und weitestgehend attraktives ÖPNV-Angebot, dessen Realisierung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse ist, allein durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen und sonstigen betrieblichen Erlösen nicht finanzierbar ist.

### 6.3.3 Finanzierungsbeteiligung der Aufgabenträger

Unter Ansatz der vorstehend getroffenen Abschätzungen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse ergibt sich eine Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Planungsraum Stadt Dessau-Roßlau.

Zur Unterstützung der im Planungsraum mit eigenwirtschaftlichen Linien konzessionierten Verkehrsunternehmen sind die nachfolgend dargestellten Mittel vorgesehen.

#### Finanzierungsprognose Stadt Dessau-Roßlau

	Landesmittel für den ÖPNV in Tsd. EUR				
	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Stadt Dessau-Roßlau</b>					
ÖPNV-Landesmittel Gesamt	1.500	1.450	1.610	1.380	1.380
davon Invest/Planung	200	100	50	50	50
davon Finanzausgleich benachbarte Aufgabenträger	-	-	50	50	50
Konsumtive Mittel (Betriebsdurchführung)	1.300	1.350	1.510	1.280	1.280

Tabelle 6-1: Zur Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau geplante Mittel

Die Bemessung der Landesmittel ist abhängig von den geleisteten Fahrplankilometern, den beförderten Fahrgästen und den Einwohnerzahlen. Da sich diese Werte sowohl in Dessau-Roßlau als auch im Landesmaßstab jährlich ändern, kann nur eine Abschätzung vorgenommen werden.

Für die Stadt Dessau-Roßlau ist kein wesentlicher Zuwachs an ÖPNV-Landesmitteln gegenüber der Finanzausstattung der ehemaligen Stadt Dessau zu erwarten. Das liegt an der Bemessungsgröße Fahrgäste je Einwohner, die sich nicht positiv verändern wird und an der Kürzung der zur Verfügung stehenden Landesmittel in Abhängigkeit der Regionalisierungsmittel des Bundes (Kürzung um ca. 1,8 Mio € in 2007). Um Finanzmittel für die Betriebsdurchführung bereitstellen zu können, sind Finanzmittel für Investitionen und Planung zu begrenzen. Investitionen der Verkehrsunternehmen sind deshalb aus den Einnahmen der jeweiligen Linienverkehre zu finanzieren, wozu u.a. das Fahrgeld sowie gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsregelungen zählen.

Für das Jahr 2009 wurden eine Maximal- und Minimalvariante betrachtet. Das Spektrum der ÖPNV-Landesmittel reicht von 1,31 bis 1,46 Mio €. Für die weiteren Betrachtungen wurde der Mittelwert angenommen.

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen. Das sind zunächst weitere Verbesserungen der Effektivität des ÖPNV mit dem Ziel der Kostensenkung. Hierzu gehören u.a. Optimierung der Fahr- und Wagenlaufpläne, Anwendung flexibler Bedienformen, Erweiterung von Subunternehmerleistungen bei Aufrechterhaltung der ÖPNV-Qualität, konsequente Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene. Kosteneinsparungseffekte sind nur erreichbar, wenn Kapazitäten in den Unternehmen tatsächlich freigelenkt werden (darunter ist jeweils ein Fahrzeug mit zugehörigem Fahrer zu verstehen). Da den möglichen Quellen weiterer Rationalisierungen in den Verkehrsunternehmen trotz wachsenden Wettbewerbs, wie bereits erwähnt, Grenzen gesetzt sind, muss es darüber hinaus vor allem gelingen, durch Erhöhung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV (u.a. Anschlusssicherung, Angebotsvertaktung, Service, Minimierung Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit Verbesserungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Fahrgastzuwächse und damit höhere Erlöse zu erreichen. Zu beachten ist dabei, dass auch Attraktivitätssteigerungen häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden sind (z.B. Modernisierung Haltestellen und Fahrzeuge).

Für die Umsetzung der Finanzierung entsprechend den Vorgaben der EU-Richtlinie wird durch die Stadt Dessau-Roßlau eine Finanzierungsrichtlinie bzw. -satzung erarbeitet, die die Regelungen des NVP ergänzt.

### 6.3.4 Landesmittel für die Schülerbeförderung

Schülerbeförderung	Schülerbeförderungskosten (EUR)			
	2007		2008	2009
	Dessau	Roßlau*	Dessau-Roßlau	Dessau-Roßlau
ÖPNV (Monatskarten)	367.000	50.000	475.500	550.000
Fahrdienste	240.000	90.000	465.000	450.000
Schwimmen, Sport, sonstige Fahrtkosten	23.000	25.000	51.500	50.000
<b>Gesamt</b>	<b>630.000</b>	<b>165.000</b>	<b>992.000</b>	<b>1.050.000</b>

\*) ab Juli 2007

**Tabelle 6-2 Landesmittel für die Schülerbeförderung**

In den Kosten ÖPNV-Monatskarten Dessau 2007 sind 50.000 EUR für die Schülerbeförderung Rodleben/Brambach enthalten.

Die Werte für 2009 wurden abgeschätzt. Die tatsächlichen Änderungen gegenüber 2008 werden durch Änderungen der Beförderungstarife, Neuausschreibung der Fahrdienste (2008) und eventuelle Veränderungen bei den Schulstandorten beeinflusst.

Das Land reicht 20,5 Mio € für die Schülerbeförderung aus. Je die Hälfte der Mittel werden entsprechend des Flächenanteils und des Schüleranteils verteilt. Da die Schülerzahlen ab 2008 nur prognostiziert werden können, handelt es sich um Abschätzungen. Die Stadt Dessau-Roßlau kann etwa 80.000,- € zusätzliche Einnahmen erwarten.

Etwa die Hälfte der Mittel entfallen auf die Schülerbeförderung mit dem ÖPNV.

Bei Erhöhung der Anzahl der anspruchsberechtigten Schüler und bei Änderung der Beförderungstarife werden sich die Ausgaben erhöhen.

# 7 Verzeichnisse

---

## 7.1 Abkürzungsverzeichnis

ABW	Anhalt - Bitterfeld - Wittenberg
BGBI.	Bundesgesetzblatt
B+R	Bike and Ride
BSZ	Berufsschulzentrum
DB AG	Deutsche Bahn AG
DE	Dessau
DVGmbH	Dessauer Verkehrsbetrieb GmbH
E	Ergänzungsnetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EW	Einwohner
FP	Fahrtenpaar
GVBl.	Gesetz- u. Verordnungsblatt
HB	Hauptnetz Bus
Hbf	Hauptbahnhof
HS	Hauptnetz Straßenbahn
HVZ	Hauptverkehrszeit
IRE	InterregioExpress
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MF	Montag bis Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N	Nebennetz Bus
NS	Nebennetz Straßenbahn
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
ÖSPV	Straßengebundener ÖPNV
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
REP	Regionaler Entwicklungsplan
RV	Regionalverkehr
RVB	Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH
RVK	Regionalverkehr Köthen GmbH
SF	sonn- und feiertags
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 7.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau.....	11
Abbildung 2-2	Schülerentwicklung in Dessau-Roßlau.....	14
Abbildung 2-3	Pkw - Verfügbarkeit in Dessau-Roßlau .....	17
Abbildung 3-1	Einwohnerprognose Stadt Dessau-Roßlau.....	29
Abbildung 3-2	Einwohnerprognose nach Altersgruppen.....	29

## 7.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen der Stadt Dessau-Roßlau .....	10
Tabelle 2-2	Pendlerbeziehungen für die Städte Dessau und Roßlau .....	13
Tabelle 2-3	Kursbuchstrecken, Produkte, Relationen, Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl in Dessau-Roßlau .....	18
Tabelle 2-4	Linienübersicht Stadtverkehr Dessau-Roßlau .....	19
Tabelle 2-5	Fahrplanleistung im Stadtverkehr Dessau-Roßlau .....	20
Tabelle 2-6	Linienübersicht Regionalverkehr Dessau-Roßlau .....	21
Tabelle 2-7	Angebote Fahrplanleistung im Regionalverkehr Dessau-Roßlau .....	22
Tabelle 2-8	Nachfrage im SPNV .....	23
Tabelle 4-1:	Gliederung des Liniennetzes .....	34
Tabelle 4-2:	Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche .....	36
Tabelle 4-3:	SPNV-Liniennetz im Planungsraum.....	38
Tabelle 4-4:	Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Dessau-Roßlau...	41
Tabelle 4-5:	Mindestbedienstandards bei der Straßenbahn.....	42
Tabelle 4-6:	Mindestbedienstandards im Stadtbusnetz.....	43
Tabelle 5-1	Standards für die Haltestellenausstattung.....	49
Tabelle 5-2	Maßnahmen an Verknüpfungspunkten.....	49
Tabelle 5-3	Verknüpfungspunkte in Dessau-Roßlau .....	56
Tabelle 5-4	Zu realisierende Bike+Ride-Anlagen .....	57
Tabelle 5-5	Geplante Linienbündel in der Stadt Dessau-Roßlau .....	64
Tabelle 6-1:	Zur Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau geplante Mittel .....	70
Tabelle 6-2	Landesmittel für die Schülerbeförderung.....	72

## 7.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20. 01.2005 (GVBl. LSA 2005, S. 16)
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990, zuletzt geändert am 31.10.2006
- /3/ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 28.01.1988, zuletzt geändert am 31.01.2006
- /4/ Bahnhofsentwicklungsprogramm Sachsen-Anhalt ; Stand: 2004
- /5/ Fahrplan der Regionalverkehr Köthen GmbH und Regionalverkehr Bitterfeld - Wolfen GmbH für 2006/2007 gültig ab 31.08.2006
- /6/ Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt- Bitterfeld-Wittenberg; genehmigt am 09.November 2005
- /7/ Nahverkehrsplan Stadt Dessau 2002- 2006
- /8/ Mittelfristige Schulentwicklungsplanung der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2001 - 2007 und Prognose bis 2015
- /9/ Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Kreisgebietsneuregelung und des Anhalt-Jerichow-Kreissitz-Gesetzes vom 16.11.2006
- /10/ Entwurf der Satzung für die Schülerbeförderung in der Stadt Dessau-Roßlau vom 12.12.2006
- /11/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen- Anhalt - ÖPNV- Plan- Zeitraum 2005 bis 2008/2015 vom 20. Dezember 2005
- /12/ 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2006- 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen- Anhalt
- /13/ BO- Kraft vom 21.06.1975, BGBl. I S.1573, zuletzt geändert am 22.01.2004 (BGBl. I S.1117)
- /14/ StVO vom 16.11.1970 BGBl. I S.1565, zuletzt geändert am 11.05.2006 (BGBl. I S.1160)
- /15/ Zuarbeit des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Dessau vom 22.03.2007
- /16/ Zuarbeit der ansässigen Verkehrsunternehmen DVG mbH und Otto Müller Omnibusbetrieb GmbH & Co.KG
- /17/ Verkehrsentwicklungsplan 3.Fortschreibung 2005 Stadt Dessau
- /18/ Amtlicher Stadtplan Dessau-Roßlau in digitaler Form, Reg-Nr.: Stadtplan 09/2007
- /19/ Nahverkehrsplan Anhalt-Zerbst
- /20/ Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (LEP-SA) vom 23.08.1999; zuletzt geändert 2005, veröffentlicht Dezember 2005

/21/ VDV-Schrift 4; Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV  
Ausgabe 06/2001

### **Weiterführende Quellen**

Fahrplan 2006/2007 der Dessauer Verkehrs GmbH

Verbundfahrplan 2007/2008

Regionalfahrplan 2006/2007 für den Landkreis Anhalt - Zerbst

Internetauftritt der Stadt Dessau, [www.dessau.de](http://www.dessau.de)

Internetauftritt der Stadt Roßlau (Elbe), [www.roßlau.de](http://www.roßlau.de)

Internetauftritt der Dessauer Verkehrsbetrieb GmbH, [www.dvv-dessau.de](http://www.dvv-dessau.de)

Internetauftritt Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, [www.stala.de](http://www.stala.de)

Bereitgestellte Daten zu ÖPNV- Angebot, Nachfrage, Infrastruktur, Investitionen usw.  
durch die Verkehrsunternehmen

Verkehrsentwicklungsplan Dessau 2005

Flächennutzungsplan Dessau 2004

Flächennutzungsplan Roßlau

Stadtentwicklungskonzepte

Schulentwicklungsplan

## 7.5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Liniennetz ÖPNV 2007 Stadt Dessau-Roßlau
Anlage 2	Liniennetz ÖPNV 2007 Stadtgebiet Dessau
Anlage 3	Liniennetz ÖPNV 2007 Stadtgebiet Roßlau
Anlage 4	Verkehrsinfrastruktur Stadt Dessau-Roßlau
Anlage 5	Zentralörtliche Gliederung Gewerbegebiete und Unternehmen
Anlage 6	Übersicht Schulen Stadt Dessau-Roßlau
Anlage 7	Fahrschülerbeziehungen Grundschulen
Anlage 8	Fahrschülerbeziehungen Sekundarschulen
Anlage 9	Fahrschülerbeziehungen Gymnasien
Anlage 10	Fahrschülerbeziehungen Förderschulen
Anlage 11	Fahrschülerbeziehungen Berufsbildende Schulen
Anlage 12	Netz- und Bedienkonzept - ÖPNV-Achsen in Dessau-Roßlau
Anlage 13	Linienführung Bus/Straßenbahn Innenstadt Dessau/Zerbster Straße
Anlage 14	Liste der notwendigen behindertengerechten Gestaltung von Haltestellen
Anlage 15	Anlage zu Investitionen und ÖPNV-Planung

# Anlagen