

Fortschreibung 2021

Nahverkehrsplan Landkreis Harz

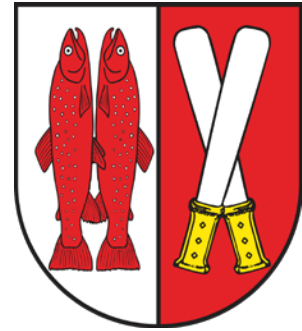
Landkreis Harz

**Friedrich-Ebert-Str. 42
38820 Halberstadt**

03941 5970-1505

Nahverkehr@kreis-hz.de

www.kreis-hz.de



Beschluss:

Beschlossen auf der Sitzung des Kreistags

am 22.09.2021 in Halberstadt

Die Bestandsanalyse wurde zu Mitte des Jahres 2020 fertiggestellt. Alle dargestellten Daten beziehen sich auf den 31.12. eines jeden Jahres!

Mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit und zur Reduzierung der Textmenge wird im Nahverkehrsplan i. d. R. auf die gleichzeitige Verwendung geschlechterspezifischer Sprachformen (z.B. Pendler/Pendlerin) verzichtet. Es wird im Regelfall auf die männliche Bezeichnung zurückgegriffen. Es gelten jedoch ausdrücklich sämtliche Bezeichnungen für alle Geschlechter gleichermaßen. Die Gestaltung des ÖPNV ist eine Querschnittsaufgabe, die alle Menschen betrifft.

Erstellung durch:



BPV Consult GmbH

Koblenz

www.bpv-consult.de

dialog@bpv-consult.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan	12
1.1	Rechtsrahmen.....	12
1.1.1	EU-Verordnung 1370/2007.....	12
1.1.2	Regionalisierungsgesetz	12
1.1.3	Personenbeförderungsgesetz	12
1.1.4	ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt	13
1.2	Übergeordnete Planwerke.....	14
1.2.1	Landesentwicklungsplan	14
1.2.2	Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz.....	15
1.2.3	ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt.....	15
1.3	Fortschreibung und Aktualisierung des Nahverkehrsplans	18
2.	Strukturdaten und Bestandsaufnahme	21
2.1	Raumstruktur.....	21
2.1.1	Flächennutzung.....	21
2.1.2	Kreisgliederung	21
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung.....	24
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	28
2.1.5	Erwerbsstruktur und Pendlerverflechtungen.....	30
2.1.6	Betriebsstätten und Versorgungseinrichtungen	32
2.1.7	Freizeit- und Tourismusstruktur	36
2.1.8	Verkehrsstruktur.....	38
2.2	ÖPNV-Bestand.....	40
2.2.1	Angebot im SPNV	40
2.2.2	Angebot im ÖSPV	43
2.2.3	Nachfrage im ÖSPV	50
2.2.4	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	51
2.2.5	Fahrzeugeinsatz im ÖSPV	52

2.2.6	Servicestellen, Tarif, Vertrieb und Marketing	53
2.2.7	Sachstand barrierefreier Haltestellenausbau	58
3.	Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele	61
4.	Entwicklung und Potenziale der Nachfrage im ÖSPV	64
4.1	Demographischer Wandel	64
4.2	Entwicklung im Schüler- und Berufsverkehr	65
4.3	Entwicklung im Tourismus- und Freizeitverkehr	66
4.4	Bewertung Verkehrsprognose und Nachfragepotenziale	67
5.	Anforderungsprofil für das ÖPNV-Angebot	70
5.1	Gliederung des ÖSPV-Netzes	70
5.1.1	Netzstruktur	70
5.1.2	Netzhierarchisierung und Linienkategorien	71
5.1.3	Produktbildung und Vermarktung des ÖSPV	72
5.1.4	Linienübersicht ÖSPV	72
5.1.5	Schnittstellen und Anschlussknoten	74
5.1.6	Linienbündelung	77
5.2	Angebotsstandards	78
5.2.1	Erschließungsqualität	78
5.2.2	Bedienungsqualität	79
5.2.3	Verbindungsqualität	84
5.3	Haltestellen und Infrastruktur	86
5.4	Fahrzeuge im ÖSPV	88
5.5	Tarif, Vertrieb, Marketing und Kommunikation	95
5.6	Betrieb, Organisation und Beteiligung	96
5.7	SPNV in kommunaler Verantwortung	98
6.	Linien- und Maßnahmenkonzept	99
6.1	Linienkonzept ÖSPV	99
6.1.1	Regionale Hauptlinien im Bahn-Bus-Landesnetz	101
6.1.2	Regionale Hauptlinien	102

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

6.1.3	Regionale Nebenlinien	104
6.1.4	Lokale Ergänzungslinien	106
6.1.5	Stadtverkehrslinien im Landkreis Harz	108
6.1.6	ÖSPV in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger	110
6.2	Priorisierung und Ausnahmen beim barrierefreien Haltestellenausbau.....	111
6.3	Alternative Antriebe im ÖSPV	112
6.4	Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Harz	112
6.4.1	Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs	112
6.4.2	Weiterentwicklung der Stadtverkehre	118
6.4.3	Abstimmung Schülerverkehr im ÖPNV-Gesamtsystem	119
6.4.4	Weiterentwicklung Tarif/Vertrieb und Kommunikation.....	120
6.4.5	Weitere Prüfaufträge aus der NVP-Beteiligung.....	121
6.4.6	Leitprojekte des Landes Sachsen-Anhalt	122
6.5	Maßnahmenwirkung.....	123
7.	Organisation und Finanzierung.....	124
7.1	Finanzierungsrahmen.....	124
7.2	Wirtschaftliche Situation	126
7.3	Grundsätze zur künftigen Finanzierung	127
8.	Anhang.....	129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Trend Bevölkerungsentwicklung Landkreis Harz 2014-2018.....	24
Abbildung 2: Wanderungsentwicklung (Zu- und Fortzüge) im Landkreis Harz	27
Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2014-2018 (am Wohnort)	30
Abbildung 4: Straßen- und Schienennetz in Sachsen-Anhalt.....	39
Abbildung 5: Streckennetz HSB	42
Abbildung 6: Verkehrsverbünde in Sachsen-Anhalt.....	54
Abbildung 7: VTO-Tarifzonenplan 2020.....	56
Abbildung 8: VTO-Fahrpreisübersicht 2020.....	57
Abbildung 9: HATIX-Übersicht.....	58
Abbildung 10: Prognose der Verkehrsnachfrage für 2030 (Mo-Fr) im Landesnetz.....	68

Kartenverzeichnis

Karte 1: Räumliche Gliederung Landkreis Harz.....	23
Karte 2: Schulstandorte LK Harz und außerhalb.....	29
Karte 3: Auspendler.....	31
Karte 4: Einpendler.....	31
Karte 5: Gesamtübersicht der Betriebe und Arbeitsstätten	32
Karte 6: Betriebe ab 200 AN im Landkreis Harz	33
Karte 7: Detailansichten – Versorgungsschwerpunkte.....	34
Karte 8: Versorgungsstruktur.....	35
Karte 9: Touristische und kulturelle Schwerpunkte	37
Karte 10: Übersicht Anschlussknoten Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Bus/Bus	76
Karte 11: Linienkonzept Teilnetz Regionalverkehr.....	101

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (Zusammenfassung)	16
Tabelle 2: Gliederung der Kommunen im LK Harz (fett = Orte mit zentralörtlicher Funktion)	22
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2014-2018, EW je Stadt und Gemeinde	25
Tabelle 4: Altersstruktur der Bevölkerung 2018	26
Tabelle 5: Bevölkerungsprognose LK Harz für Planungshorizont 2030	28
Tabelle 6: Beherbergungen Harz und Harzvorland 2014-2019 (und 2020*).....	36
Tabelle 7: ÖPNV-Anbindung touristisch relevanter Ziele (Auswahl).....	37
Tabelle 8: Bestand SPNV-Linien (Fahrplanstand: 13.12.2020).....	40
Tabelle 9: Bestand Linien Harzer Schmalspurnetz (Stand: 13.12.2020)	42
Tabelle 10: Bestand Regionalbuslinien (Stand: 13.12.2020).....	44
Tabelle 11: Bestand Stadt- und Ortsbuslinien (Stand: 13.12.2020).....	48
Tabelle 12: Bestand Straßenbahn und Stadtbus Halberstadt (Stand: 13.12.2020)	49
Tabelle 13: Bestand einbrechende ÖSPV-Linien benachbarter AT (Stand: 13.12.2020)	50
Tabelle 14: Entwicklung der Verkehrsnachfrage ÖSPV im Landkreis Harz u. a.....	51
Tabelle 15: Verkaufs-/Servicestellen	55
Tabelle 16: Abfrage der Kommunen zum priorisierten barrierefreien Haltestellenausbau	59
Tabelle 17: Argumente zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbau (Stellungnahmen).....	59
Tabelle 18: Wesentliche Standards der Busmarken PlusBus und TaktBus.....	72
Tabelle 19: Übersicht der künftigen ÖSPV-Linien im Landkreis Harz	73
Tabelle 20: ÖPNV-Schnittstellen im Landkreis Harz (gem. REPHarz 2009)	74
Tabelle 21: Anschlussknoten Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Bus/Bus im Landkreis Harz.....	76
Tabelle 22: Linienbündelung im Landkreis Harz	77
Tabelle 23: Standards der Bedienungsqualität Regionalverkehr.....	81
Tabelle 24: Zulässige Abweichungen vom Regeltakt im Rahmen der Schülerbeförderung... ..	82
Tabelle 25: Bedienungsstandards in partnerschaftlich finanzierten Stadtverkehrsnetzen	83
Tabelle 26: Standards zur Ausstattung barrierefreier Bushaltestellen.....	86
Tabelle 27: Ausstattungskriterien und Mindeststandards bei Fahrzeugbeschaffungen	90
Tabelle 28: Leistungsumfang Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz.....	102
Tabelle 29: Leistungsumfang regionale Hauptlinien ÖSPV.....	102
Tabelle 30: Leistungsumfang regionale Nebenlinien ÖSPV.....	104
Tabelle 31: Leistungsumfang lokale Ergänzungslinien ÖSPV.....	107
Tabelle 32: Leistungsumfang Stadtverkehre Wernigerode, Quedlinburg, Blankenburg.....	108
Tabelle 33: Leistungsumfang Stadtverkehr Halberstadt.....	109
Tabelle 34: Leistungsumfang einbrechender Regionalbuslinien	110

Tabelle 35: Leitprojekte ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt (Auszug)	122
Tabelle 36: Übersicht Förderprogramme für den ÖSPV (Stand April 2021)	126
Tabelle 37: Entwicklung Regionalisierungsmittel 2018-2031	127

Festlegungen

Festlegung 1: Prinzip des Integralen Taktfahrplans	70
Festlegung 2: Hierarchisierung des ÖSPV-Netzes.....	71
Festlegung 3: ÖSPV-Linien im Landkreis Harz	72
Festlegung 4: Anschlussknoten im ÖPNV-Netz.....	75
Festlegung 5: Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts	77
Festlegung 6: Gewährleistung einer verlässlichen ÖPNV-Erschließung	78
Festlegung 7: Haltestellenabstand innerhalb erschlossener Siedlungsbereiche.....	78
Festlegung 8: Einzugsbereiche von Zugangsstellen zum ÖPNV.....	79
Festlegung 9: Gewährleistung einer verlässlichen ÖPNV-Bedienung	80
Festlegung 10: Mindestbetriebszeiten des ÖSPV im Bahn-Bus-Landesnetz.....	80
Festlegung 11: Mindestbetriebszeiten im ÖSPV zur Anbindung an zentrale Orte.....	80
Festlegung 12: Mindeststandards der Bedienungsqualität im Regionalverkehr	81
Festlegung 13: Gestaltung der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖSPV.....	81
Festlegung 14: ÖSPV-Angebote im Spätverkehr	82
Festlegung 15: Mindeststandards der Bedienungsqualität im Stadtverkehr	83
Festlegung 16: Bedienungsqualität in erweiterten Stadtverkehrsnetzen.....	83
Festlegung 17: Übergangszeiten in Anschlussknoten	84
Festlegung 18: Verbindungsqualität in die Grundzentren.....	84
Festlegung 19: Linienbandbetrieb	84
Festlegung 20: Einsatz und Weiterentwicklung flexibler Bedienformen.....	85
Festlegung 21: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen.....	86
Festlegung 22: Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen.....	87
Festlegung 23: Förderinstrumente zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur	87
Festlegung 24: Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge.....	88
Festlegung 25: Mindeststandards bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen	90
Festlegung 26: Umwelt- und Klimaschutz-fördernde Gestaltung des ÖPNV	93
Festlegung 27: Tarifierung beim ÖSPV im Landkreis Harz	95
Festlegung 28: Barrierefreie Nutzung von Service und Informationen	96
Festlegung 29: Beeinträchtigungen und Information bei Verkehrsstörungen.....	96
Festlegung 30: Bedienung bei längerfristigen Umleitungen und Sperrungen.....	96
Festlegung 31: Termin jährlicher Fahrplanwechsel.....	97
Festlegung 32: Beteiligungsgremien zur ÖPNV-Gestaltung	97
Festlegung 33: Leistungsumfang der ÖSPV-Linien.....	99
Festlegung 34: Zulässige Ausnahmen zu den ÖSPV-Leistungsvorgaben.....	100
Festlegung 35: Priorisierung auszubauender Haltestellen	111
Festlegung 36: Strategie zum Einsatz alternativ angetriebener Busse.....	112

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AN	Arbeitnehmer
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike+Ride
Bf	Bahnhof
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FP	Fahrtenpaar(e)
Fpl-km (p. a.)	Fahrplan-Kilometer (pro Jahr)
H-Schild	Haltestellenschild
HBB	Halberstädter Bus-Betriebe GmbH (ehem.)
Hbf	Hauptbahnhof
HBX	Harz-Berlin-Express
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
HST	Haltestelle(n)
HATIX	Harzer Urlaubs-Ticket
HVB	Harzer Verkehrsbetriebe GmbH
HVG	Halberstädter Verkehrsgesellschaft mbH
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
INSA	Fahrplanauskunft in Sachsen-Anhalt (insa.de)
ITF	Integraler Taktfahrplan

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kat.	Kategorie
KBS	Kursbuchstrecke (Eisenbahn)
Kfz	Kraftfahrzeug
km ²	Quadratkilometer (Fläche)
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LRVP	Landesradverkehrsplan
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LVerGeo	Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NN	Normal Null (Höhe Meeresspiegel)
NO ₂	Stickstoffdioxid
NVP	Nahverkehrsplan
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Q-Bus	Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft mbH (ehem.)
RA	Richtungsanschluss

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
REPHarz	Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz
SchulG LSA	Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StaLA	Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vgl.	Vergleich
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VO	Verordnung
VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
VTO	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
VU	Verkehrsunternehmen
WVB	Wernigeröder Verkehrsbetriebe GmbH (ehem.)

1. Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtsrahmen

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

1.1.1 EU-Verordnung 1370/2007

Die EU-Verordnung 1370/2007¹ legt fest, wie die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten. Mit der jüngsten Novellierung in Gestalt der Änderungsverordnung 2016/2338² erhält die Verordnung 1370 u. a. einen zusätzlichen Artikel 2a zur Regelung der „Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“, welche mit den politischen Zielen gemäß der „Strategiepapiere für den öffentlichen Verkehr“ (Nahverkehrsplan) in Einklang stehen müssen. Dabei wird den Behörden ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, kostendeckende und nicht kostendeckende öffentliche Personenverkehrsdienste zusammenzufassen.

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

1.1.2 Regionalisierungsgesetz

Das RegG definiert den Begriff des ÖPNV und legt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge fest, wobei es den Ländern obliegt, zu bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt, d. h. welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

1.1.3 Personenbeförderungsgesetz

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

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

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

³ RegG vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 06.03.2020

⁴ PBefG vom 08.08.1990, zuletzt geändert am 03.12.2020

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

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

1.1.4 ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) ⁵ regelt Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Demnach bildet der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) die Grundlage für eine landesweit koordinierte ÖPNV-Gestaltung im Rahmen der Landesentwicklung. Das ÖPNVG LSA definiert zudem die Landkreise und kreisfreien Städte, so auch den Landkreis Harz, als Aufgabenträger im Sinne des PBefG und des RegG und legt die Inhalte des NVP fest, insbesondere die Darstellung

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

Über die Anforderungen an bei der Aufstellung des NVP zu beteiligenden bzw. anzuhörenden Organisationen gemäß PBefG hinaus verlangt das ÖPNVG LSA zusätzlich die Beteiligung der

⁵ ÖPNVG LSA vom 31.07.2012, zuletzt geändert am 27.06.2019.

kreisangehörigen Gemeinden, der Straßenbaulastträger und dem ÖSPV-Beirat vor. Der beschlossene NVP ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium anzuzeigen.

1.2 Übergeordnete Planwerke

Maßgebliche raumordnerische Planwerke für übergeordnete Zielstellungen – auch den ÖPNV betreffend – sind der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt und der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz (REPHarz)⁶.

1.2.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan (LEP) verweist zugleich auf den Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan), der die Grundlage für alle landesbedeutsamen Maßnahmen für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt darstellt, und aktuell für den Zeitraum 2020 bis 2030 vorliegt (s. Kapitel 1.2.3)⁷. Ferner wird auf den Landesradverkehrsplan (LRVP) verwiesen, der Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs inkl. der Schnittstellen zum ÖPNV entsprechend festlegt.

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

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

Darüber hinaus legt der LEP Ziele für die Gestaltung des ÖPNV fest, die im ÖPNV-Plan weiter ausformuliert und konkretisiert werden, z. B. die flächendeckende Sicherung des ÖPNV als „Haltefaktor“ im ländlichen Raum, die Abstimmung schienen- und straßengebundener Angebote aufeinander mit Vermeidung von Parallelverkehr, die leistungsfähige ÖPNV-Anbindung bedeutender Arbeitsplatzstandorte, weiterführender Schulen, Einzelhandelsschwerpunkte,

⁶ REPHarz, herausgegeben von der Regionalen Planungsgemeinschaft Harz und der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg, beschlossen und genehmigt im Jahr 2009, ergänzt in 2011 und zum Teil fortgeschrieben in 2018

⁷ ÖPNV-Plan 2020-2030, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, beschlossen durch die Landesregierung am 11.12.2018

Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie touristische Ziele und die Aufwertung der Schnittstellen zwischen dem Verkehrsträgern und Verkehrsarten in Ober- und Mittelzentren (explizit als Beispiel genannt wird u.a. Halberstadt).

1.2.2 Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz

Der REPHarz umfasst eine von fünf Planungsregionen des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus den (heutigen) Landkreisen Harz, Mansfeld-Südharz und Salzland. Er wurde im Jahr 2009 aufgestellt, in 2010 und 2011 in einzelnen Punkten geändert bzw. ergänzt und im Jahr 2018 um den Teilplan „Zentralörtliche Gliederung“ aktualisiert. Der REPHarz formuliert Festlegungen, Ziele und Grundsätze für die regionale Gesamtentwicklung zur Entwicklung von Bevölkerung und Siedlungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr sowie Natur- und Landschaftsraum und entwirft ein zentrales Leitbild für die Region.

An ÖPNV-relevanten Grundsätzen und Zielen mit Relevanz für den Landkreis Harz sind neben einer regionsspezifischen Konkretisierung der Anforderungen aus dem Landesentwicklungsplan einige zusätzliche Vorgaben definiert. Hierzu gehören:

- Festlegung regional bedeutsamer ÖPNV-Schnittstellen (s. Kapitel 5.1.5)
- Erhalt des Straßenbahnbetriebs in Halberstadt als Teil des innerstädtischen ÖPNV-Systems in angemessenem Umfang
- Ausrichtung des ÖSPV auf Haltepunkte des Schienenverkehrs, auf zentrale Orte und weitere stark frequentierte öffentliche Einrichtungen
- Abstimmung der Fahrpläne mittels systemübergreifender Vertaktung nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) im öffentlichen Fern-, Nah- und Stadtverkehr untereinander
- Sicherung und wenn möglich Verbesserung der Anbindung regional bedeutsamer Erholungsgebiete, Freizeitanlagen und Sehenswürdigkeiten durch den ÖPNV
- Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrs- und Tarifkooperationen durch die Aufgabenträger und Verkehrsträger bzw. Verkehrsunternehmen bei Einbezug einer regionsübergreifenden Zusammenarbeit
- Umfassende und effektive Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr mit Berücksichtigung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen bei der Schulentwicklungsplanung.

1.2.3 ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt

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

berücksichtigen⁸. Bei der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans wurden die Interessen aller Aufgabenträger sowie betroffener Interessenverbände berücksichtigt und die Planungen der einzelnen Verkehrsträger unter Einbezug der Verknüpfung mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr abgestimmt.

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

In Tabelle 1 sind die Themen und Inhalte der Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung gemäß ÖPNV-Plan kurz zusammengefasst⁹. Die jeweils vollständigen Wortlaute der einzelnen Leitlinien sind **Anhang A** zu entnehmen.

Tabelle 1: Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (Zusammenfassung)

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
1	Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung Erreichbarkeit der zentralen Orte • Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote als elementare Bestandteile des Gesamtsystems
2	Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung Teilsysteme SPNV und ÖSPV inkl. flexibler Bedienformen • Einsatz nach spezifischen Stärken mit Blick auf Wirtschaftlichkeit, Umwelt- und Klimaschutz • Vernetzung mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV)
3	Aufgabenträgerschaften im ÖPNV-Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn-Bus-Landesnetz (überregional bedeutsam) und kommunale ÖPNV-Netze (lokal bedeutsam) • Trennung der Zuständigkeiten Land und kommunale Aufgabenträger nach Verkehrsarten
4	Festlegung des Bahn-Bus-Landesnetzes	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse • Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte im Grundsatz nicht berührt
5	Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Fokus: Verbindungen der zentralen Orte gemäß LEP • Dimensionierung des Angebots nach Hierarchie der zentralen Orte und potenzieller Nachfrage • Qualität von Angebot und Kommunikation zur Gewinnung möglichst hohen Anteils am Verkehrsaufkommen für ÖPNV

⁸ Gemäß § 6 ÖPNVG LSA

⁹ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 38ff

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
6	Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung kommunaler Netze aus ÖSPV-Angeboten inkl. flexiblen Bedienformen • Verantwortung bei kommunalen Aufgabenträgern auf Grundlage der Nahverkehrspläne • Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz und Berücksichtigung intermodaler Reiseketten
7	Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung anhand erreichbarer Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit • Aufgabenteilung und Durchlässigkeit zwischen Verkehrsträgern
8	ÖPNV für alle Fahrgastgruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung spezifischer Ansprüche der Fahrgastgruppen • Ziel der barrierefreien Zugänglichkeit zum ÖPNV-Gesamtsystem
9	Integraler Taktfahrplan	<ul style="list-style-type: none"> • Prinzip für Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz • Vernetzung untereinander, mit Fernverkehr und kommunalem ÖPNV
10	Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel: hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und aktuellen Fahrgastinformationen • Leichte Begreifbarkeit des Fahrpreis- und Vertriebssystems
11	Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation integrierter Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus • Verknüpfung der Teilsysteme zeitlich, tariflich, räumlich optimiert • Koordination und Kooperation von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
12	Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz und kommunale Netze als Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger • Weiterentwicklung intermodaler Vernetzung • Vernetzung mit Fuß und Rad als Teilsysteme des Umweltverbundes
13	Freizeit- und Tourismusverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des ÖPNV als Alternative zum MIV • Förderung des Zusammenwirkens der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter • Unterstützung touristischer SPNV-Angebote durch das Land
14	Schülerverkehr und Schulzeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung des Schülerverkehrs möglichst im bestehenden Angebot mit kurzen Reisezeiten • Orientierung der Schulzeiten nach Möglichkeit an den Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs
15	Vergaben im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Grundlage: EU-Verordnung 1370/2007 • Berücksichtigung Interessen der Fahrgäste, Aufgabenträger, Arbeitnehmer und Verkehrsunternehmen, betriebliche Initiativen und mittelständische Strukturen
16	Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe	<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung von Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft • Einsatz emissionsärmerer und emissionsfreier Antriebskonzepte • Angebotsverbesserungen zur Verlagerung möglichst großer Kfz-Anteile auf den ÖPNV

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Nr.	Thema der Leitlinie	Inhalte der Leitlinie
17	Innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme	<ul style="list-style-type: none">• Nutzung von Innovationspotenzialen bei Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Information und Service für das Verkehrssystem• Verbesserung der intermodalen Verknüpfung durch Informations-, Planungs- und Buchungssysteme• Ziele: Erhöhung Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Beitrag zu nationalen und internationalen Klimaschutzziele
18	Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie	<ul style="list-style-type: none">• Offenheit entsprechender Vorhaben für Weiterentwicklung und Verknüpfungen als Maßstab für Förderungen• Mindeststandards hinsichtlich Kompatibilität, Schnittstellengestaltung und geeignetem Zugang
19	Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme	<ul style="list-style-type: none">• Ausbau erforderlicher Infrastruktur• Vernetzung und Möglichkeit für Datenaustausch der Systeme

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt kommunale Aufgabenträger bei der Gestaltung des ÖSPV-Angebots in den Landkreisen konkret auf Basis der folgenden Handlungsgrundsätze¹⁰:

- Hilfe bei der Ausgestaltung des ÖSPV in den Landkreisen im Hinblick auf Verwirklichung gleichstellungspolitischer Ziele
- Unterstützung von Planungsvorhaben kommunaler Aufgabenträger mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung des Angebots in Verantwortung des Landkreises auf Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege, die Nahmobilität und die Einführung von Taktverkehren bzw. systematisch verknüpften Verkehrsangeboten
- Unterstützung bei der Durchführung von Kommunikationskampagnen für neu ausgerichtete ÖSPV-Systeme
- Bereitstellung von Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems INSA für Verkehrsunternehmen als Bestellmöglichkeit in Zusammenhang mit der Einführung flexibler Bedienformen
- Unterstützung von Gemeinden und bürgerschaftlichen Initiativen bei der Neueinrichtung eigenständiger Orts- und Nachbarortsverkehre zur sinnvollen Ergänzung des vorhandenen ÖSPV-Angebots und bei Finanzierung dieser Verkehre überwiegend aus lokalen und kommunalen Quellen.

1.3 Fortschreibung und Aktualisierung des Nahverkehrsplans

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan ab 2016 für den Landkreis Harz wurde am 02.12.2015 beschlossen und mittels entsprechender Direktvergaben an die Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB) ab 18.04.2018 und die Halberstädter Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) ab 01.01.2019 umgesetzt.

¹⁰ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 92ff

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

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

Die Fortschreibung des NVP des Landkreises Harz verfolgt insbesondere diese Zielstellungen:

- Anpassung und Sicherung des Leistungsangebots im Busverkehr im Einklang mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises Harz,
- Sinnvolle Verzahnung der Belange unterschiedlicher Nutzergruppen des Busverkehrs (Schüler, Pendler, touristische Besucher, Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge),
- Stärkung der Erreichbarkeit und Bedienung wichtiger touristischer Ziele und Verbindungen (u. a. aufgrund der Ausweitung des HATIX-Tickets auf den niedersächsischen Westharz),
- Zielformulierung für die stärkere Harmonisierung und Integration der Anforderungen an die Schülerbeförderung mit den übergeordneten Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Netz (Taktzeitvorgaben an den Anschlussknoten). Schrittweise Annäherung an das Ziel in den kommenden Jahren in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und weiteren Beteiligten,
- Formulierung weiterer Entwicklungsziele für den ÖPNV und Ableitung entsprechender Prüfaufträge und Prioritäten zur Bearbeitung während des folgenden NVP-Geltungszeitraums.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans greift die durch Kreistagsbeschluss vom 12.12.2018 festgelegten Rahmenbedingungen auf, entsprechend dem geltendem Recht, dem anerkannten Stand der Technik und übergeordneten Vorgaben.

Im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung weiterer Stellen und Organisationen wurde die Bearbeitung durch zwei Veranstaltungen „Regionalrunden“ mit jeweils vier Orts Terminen im Juli und Oktober 2020 unterstützt. Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Durchführung von Präsenzveranstaltungen aufgrund der Corona-Pandemie wurde im Frühjahr 2020 zusätzlich eine schriftliche Auftaktbeteiligung durchgeführt.

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

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

2. Strukturdaten und Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur

2.1.1 Flächennutzung

Der Landkreis Harz erstreckt sich über eine Fläche von rund 2.105 km². Der tiefste Punkt ist im Landschaftsschutzgebiet Großes Bruch mit ca. 80 Metern über dem Meeresspiegel verortet, der höchste Punkt auf dem Brocken mit 1.141 Metern über NN.

Neben Siedlungs-, Verkehrs- und Wasserflächen nimmt mit 88,5 Prozent der Gesamtfläche die Vegetation einen hohen und im Landesvergleich überdurchschnittlichen Anteil an der Gesamtfläche in Anspruch (Land Sachsen-Anhalt: 86,3 Prozent). Darin enthalten ist der Nationalpark Harz mit rund 89 km² Fläche, der unter den ausgewiesenen Landschafts- und Naturschutzgebieten nicht nur für den Erhalt der Ökosysteme einen bedeutenden Beitrag leistet, sondern der darüber hinaus auch für Freizeit, Naherholung und (naturnahen) Tourismus eine für den Landkreis wichtige wirtschaftliche Funktion erfüllt.

2.1.2 Kreisgliederung

Der Landkreis Harz liegt im Südwesten des Landes Sachsen-Anhalt und grenzt an die Landkreise Börde, Salzlandkreis und Mansfeld-Südharz. Vom benachbarten Niedersachsen her grenzen die Landkreise Helmstedt, Wolfenbüttel und Goslar an.

Das Kreisgebiet umfasst 13 Städte bzw. Gemeinden und eine Verbandsgemeinde (vgl. Karte 1). Die einzelnen Kommunen gliedern sich weiter wie in Tabelle 2 dargestellt.

Halberstadt als Kreisstadt liegt im Nordkreis und ist in der Landesplanung als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums eingestuft. Als Mittelzentren klassifiziert sind außerdem Wernigerode und Quedlinburg. Grundzentren im Landkreis Harz sind Ballenstedt, Blankenburg, Elbingerode, Ermsleben, Harzgerode, Hasselfelde, Ilsenburg, Osterwieck, Thale und Veckenstedt sowie jeweils in Funktionsteilung: Dingelstedt mit Badersleben und Dardesheim, Schwanebeck mit Wegeleben¹¹.

¹¹ Vgl. REPHarz – Sachlicher Teilplan „Zentralörtliche Gliederung“, <https://www.rpgharz.de/seite/360324/sachlicher-teilplan-zentral%C3%B6rtliche-gliederung.html> (abgerufen am 22.03.2021)

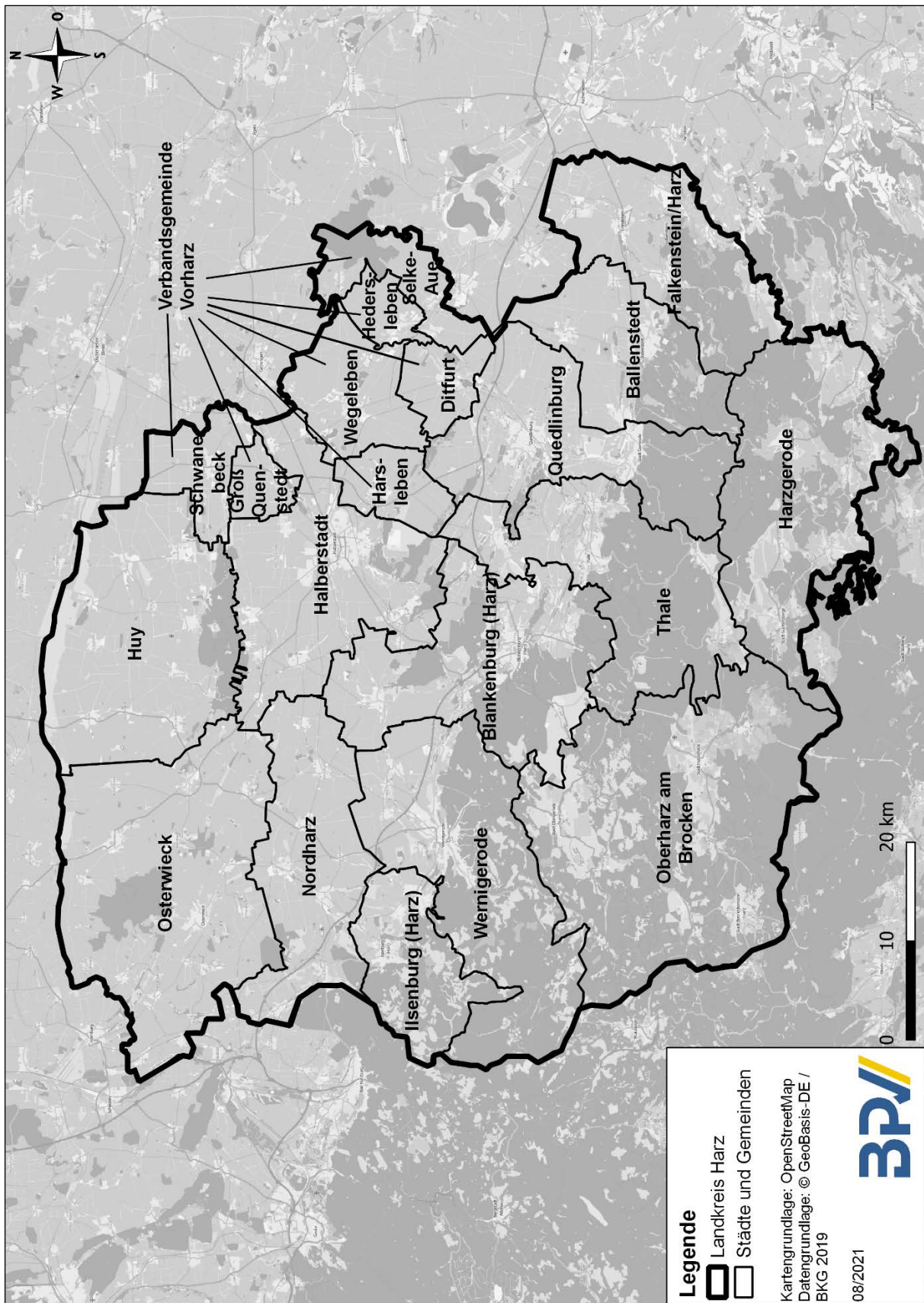
Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 2: Gliederung der Kommunen im LK Harz (fett = Orte mit zentralörtlicher Funktion)

Gebietskörperschaft	Stadt-/Ortsteile bzw. Mitgliedsgemeinden
Stadt Ballenstedt	Badeborn, Ballenstedt , Radisleben, Rieder
Stadt Blankenburg (Harz)	Blankenburg , Börnecke, Cattenstedt, Derenburg, Heimbürg, Hüttenrode, Timmenrode, Wienrode
Stadt Falkenstein/Harz	Endorf, Ermsleben , Meisdorf, Neuplatendorf, Pansfelde, Reinstedt, Wieserode
Stadt Halberstadt	Aspenstedt, Athenstedt, Emersleben, Halberstadt , Klein Quenstedt, Langenstein, Sargstedt, Schachdorf Ströbeck
Stadt Harzgerode	Dankerode, Güntersberge, Harzgerode , Königserode, Neudorf, Schielo, Siptenfelde, Straßberg
Gemeinde Huy	Aderstedt, Anderbeck, Badersleben , Dedeleben, Dingelstedt am Huy , Eilenstedt, Eilsdorf, Huy-Neinstedt, Pabstorf, Schlanstedt, Vogelsdorf
Stadt Ilsenburg (Harz)	Darlingerode, Drübeck, Ilsenburg
Gemeinde Nordharz	Abbenrode, Danstedt, Heudeber, Langeln, Schmatzfeld, Stapelburg, Veckenstedt , Wasserleben
Stadt Oberharz am Brocken	Benneckenstein (Harz), Elbingerode (Harz) , Elend, Hasselfelde , Königshütte (Harz), Rübeland, Sorge, Stiege, Tanne, Trautenstein
Stadt Osterwieck	Berßel, Bühne, Dardesheim , Deersheim, Hessen, Lüttgenrode, Osterode am Fallstein, Osterwieck , Rhoden, Rohrsheim, Schauen, Veltheim, Wülperode, Zilly
Welterbestadt Quedlinburg	Bad Suderode, Gernrode , Quedlinburg
Stadt Thale	Allrode, Altenbrak, Friedrichsbrunn, Neinstedt, Stecklenberg, Thale , Treseburg, Warnstedt, Weddersleben, Westerhausen
Verbandsgemeinde Vorharz	Ditfurt, Groß Quenstedt, Harsleben, Hedersleben, Schwanebeck , Selke-Aue, Wegeleben
Stadt Wernigerode	Benzingerode, Minsleben, Reddeber, Schierke, Silstedt, Wernigerode

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Karte 1: Räumliche Gliederung Landkreis Harz



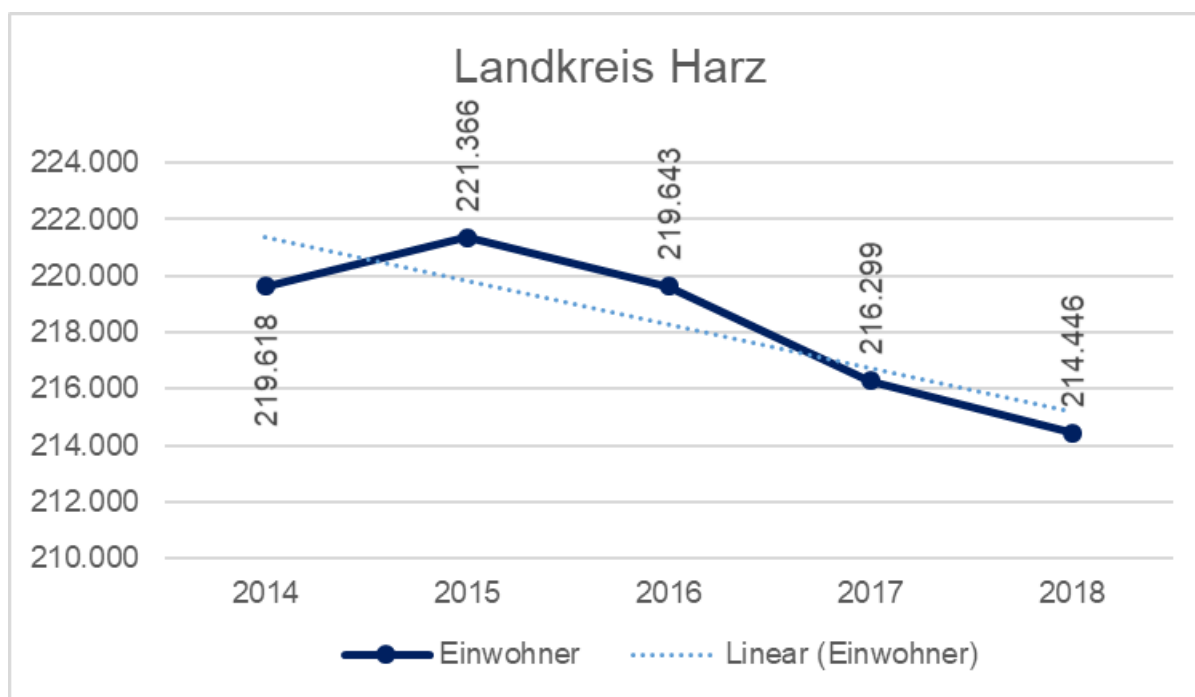
2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Strukturell lässt sich der Landkreis Harz unterscheiden in den ländlich geprägten Nordkreis mit eher geringer Siedlungs- und Bevölkerungsdichte, dem eher dicht besiedelten mittleren Kreisteil entlang des Harzrandes als Bevölkerungsschwerpunkt und dem wiederum dünner besiedelten, jedoch touristisch sehr bedeutenden südlichen Kreisteil im Bereich des Harzgebirges.

Die Bevölkerungszahl des Landes Sachsen-Anhalt hat sich in den Jahren 2014 bis 2018 von rund 2,236 Mio. auf rund 2,208 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) verringert. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 1,22 Prozent.

Den Trend der Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Harz zeigt Abbildung 1.

Abbildung 1: Trend Bevölkerungsentwicklung Landkreis Harz 2014-2018¹²



Entsprechend dem Landestrend ist die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Harz ebenfalls durch einen Bevölkerungsrückgang deutlich geprägt. Insgesamt lässt sich für den Landkreis von 2014 bis 2018 sogar ein Bevölkerungsrückgang von im Saldo 2,35 Prozent verzeichnen (vgl. Tabelle 3). Abweichend davon ist nur für die Jahre 2014 bis 2015 ein migrationsbedingter Anstieg der Bevölkerungszahl zu beobachten.

Bei Betrachtung der einzelnen Städte und Gemeinden des Landkreises im Zeitraum 2014 bis 2018 fällt diese Entwicklung lediglich für die Stadt Ilsenburg mit einem geringen

¹² StaLA – Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/berichte-bevoelkerung/>; Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht – Gemeinden 2014 bis 2018.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Bevölkerungszuwachs von 94 Personen positiv aus (vgl. Tabelle 3). Darüber hinaus ist ein aus landesweiter Sicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang in der Stadt Halberstadt mit „nur“ 0,45 Prozent zu erkennen. Außerdem gehen die Zahlen in den Städten Thale und Wernigerode sowie in der Ortsgemeinde Harsleben geringfügiger zurück als im gesamten Kreisgebiet.

Die in absoluten Zahlen stärksten Bevölkerungsverluste verzeichnen im betrachteten Zeitraum Quedlinburg (-753 EW), Blankenburg (-692 EW), Wernigerode (-586 EW) und Oberharz am Brocken (-524 EW).

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2014-2018, EW je Stadt und Gemeinde¹³

Stadt/Gemeinde	2014	2015	2016	2017	2018	Zu-/Abnahme ¹⁴
Ballenstedt	9.241	9.130	9.033	9.018	8.940	-3,25%
Blankenburg	20.509	20.294	20.189	19.985	19.817	-3,37%
Falkenstein/Harz	5.552	5.510	5.419	5.346	5.274	-5,01%
Halberstadt	40.440	43.768	42.980	40.871	40.256	-0,45%
Harzgerode	8.196	8.068	7.906	7.812	7.745	-5,50%
Huy	7.454	7.340	7.282	7.165	7.111	-4,60%
Ilseburg	9.432	9.475	9.491	9.535	9.526	+1,00%
Nordharz	7.914	7.867	7.912	7.894	7.860	-2,51%
Oberharz a. B.	10.975	10.771	10.731	10.563	10.451	-4,77%
Osterwieck	11.376	11.292	11.221	11.176	11.103	-2,40%
Quedlinburg	24.742	24.555	24.411	24.216	23.989	-2,71%
Thale	17.832	17.639	17.708	17.600	17.442	-2,19%
Vorharz	12.636	12.549	12.449	12.281	12.199	-3,46%
<i>Ditfurt</i>	<i>1.557</i>	<i>1.544</i>	<i>1.530</i>	<i>1.492</i>	<i>1.505</i>	<i>-3,34%</i>
<i>Groß Quenstedt</i>	<i>935</i>	<i>931</i>	<i>890</i>	<i>885</i>	<i>873</i>	<i>-6,63%</i>
<i>Harsleben</i>	<i>2.189</i>	<i>2.180</i>	<i>2.152</i>	<i>2.135</i>	<i>2.149</i>	<i>-1,83%</i>
<i>Hedersleben</i>	<i>1.385</i>	<i>1.353</i>	<i>1.343</i>	<i>1.333</i>	<i>1.322</i>	<i>-4,55%</i>
<i>Schwanebeck</i>	<i>2.511</i>	<i>2.515</i>	<i>2.516</i>	<i>2.479</i>	<i>2.454</i>	<i>-2,27%</i>
<i>Selke-Aue</i>	<i>1.444</i>	<i>1.435</i>	<i>1.423</i>	<i>1.416</i>	<i>1.389</i>	<i>-3,81%</i>
<i>Wegeleben</i>	<i>2.615</i>	<i>2.591</i>	<i>2.595</i>	<i>2.541</i>	<i>2.507</i>	<i>-4,13%</i>
Wernigerode	33.319	33.108	32.911	32.837	32.733	-1,76%
Landkreis Harz	219.618	221.366	219.643	216.299	214.446	-2,35%
Sachsen-Anhalt	2.235.548	2.245.470	2.236.252	2.223.081	2.208.321	-1,22%

¹³ StaLA – Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/berichte-bevoelkerung/>; Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht – Gemeinden 2014 bis 2018 und eigene Berechnungen

¹⁴ Vergleichszeitraum 2014 mit 2018.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Im Jahr 2018 kann für Sachsen-Anhalt ein deutlich hoher Anteil von Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung erkannt werden. Personen im Alter 45 bis 65 machen einen Anteil von 31,4%, Personen im Alter über 65 Jahre einen Anteil von 26,5% an der Gesamtbevölkerung aus. Diese Entwicklung zeichnet sich im Jahr 2018 ebenfalls und noch verstärkt für den Landkreis Harz ab. Der Anteil 45 bis 65-jähriger beträgt 32,5%, bei den älter als 65-jährigen 28,0%. Damit liegt der Anteil von Einwohnerinnen und Einwohner älter als 45 Jahren in Sachsen-Anhalt bei fast, im Landkreis Harz bei über 60%.

Die Aufschlüsselung der Altersstruktur nach Städten und Gemeinden enthält Tabelle 4.

Tabelle 4: Altersstruktur der Bevölkerung 2018¹⁵

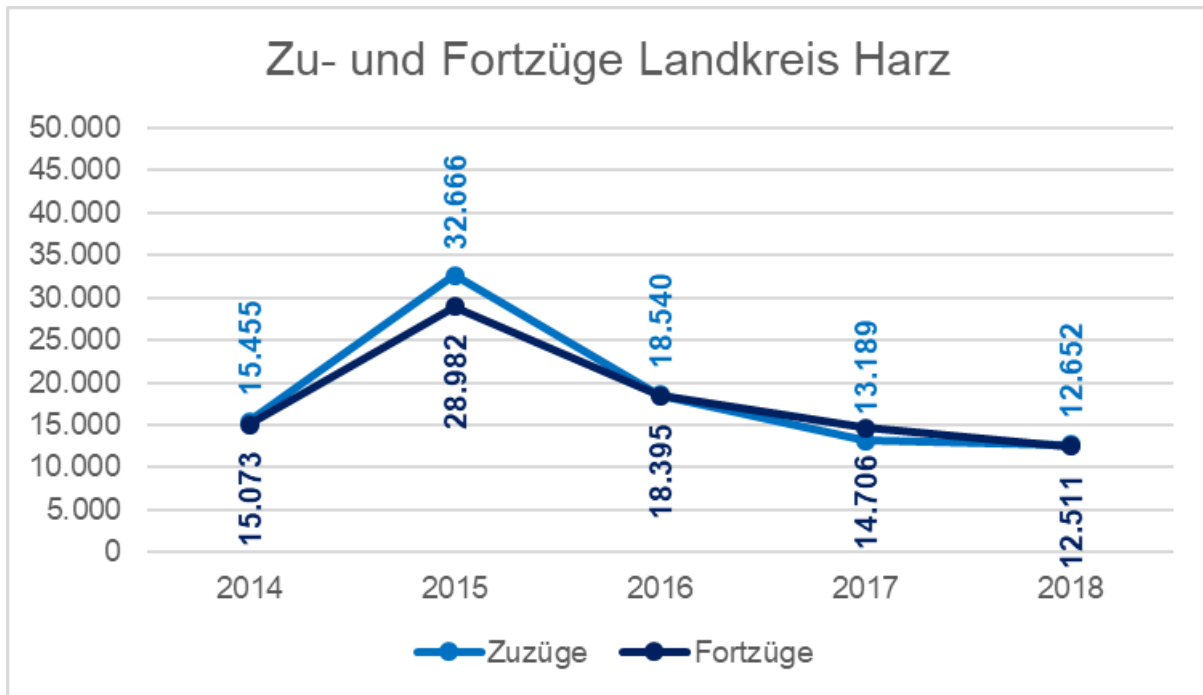
Stadt/Gemeinde	Einwohner (31.12.2018)	unter 3	3 bis 6	6 bis 15	15 bis 25	25 bis 45	45 bis 65	älter als 65
Ballenstedt	8.940	192	199	671	632	1.765	2.944	2.537
Blankenburg	19.817	462	454	1.366	1.231	3.897	6.364	6.043
Falkenstein/Harz	5.274	97	117	315	355	1.019	1.913	1.458
Halberstadt	40.256	923	995	2.893	3.330	8.646	12.311	11.158
Harzgerode	7.745	147	159	478	417	1.358	2.710	2.476
Huy	7.111	135	178	544	488	1.423	2.482	1.861
Ilsenburg	9.526	257	239	704	627	2.180	3.089	2.430
Nordharz	7.860	209	257	645	590	1.862	2.657	1.640
Oberharz a. B.	10.451	208	217	663	650	1.866	3.506	3.341
Osterwieck	11.103	255	286	889	793	2.401	3.878	2.601
Quedlinburg	23.989	497	524	1.618	1.741	5.003	7.709	6.897
Thale	17.442	349	386	1.166	1.068	3.313	5.811	5.349
Vorharz	12.199	262	278	869	838	2.506	4.418	3.028
<i>Ditfurt</i>	1.505	38	31	83	110	333	531	379
<i>Groß Quenstedt</i>	873	19	27	50	58	185	320	214
<i>Harsleben</i>	2.149	42	56	176	137	450	827	461
<i>Hedersleben</i>	1.322	32	20	90	97	287	438	358
<i>Schwanebeck</i>	2.454	54	61	201	178	516	845	599
<i>Selke-Aue</i>	1.389	23	37	109	101	252	516	351
<i>Wegeleben</i>	2.507	54	46	160	157	483	941	666
Wernigerode	32.733	711	729	2.214	2.579	7.202	9.862	9.436
LK Harz	214.446	4.704	5.018	15.035	15.339	44.441	69.654	60.255
Sachsen-Anhalt	2.208.321	54.125	55.201	160.953	172.954	486.550	693.620	584.918

¹⁵ StaLA Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/berichte-bevoelkerung/>; Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht – Gemeinden 2018.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Die Wanderungsentwicklung 2014 bis 2018 im Landkreis Harz ist der Abbildung 2 zu entnehmen. Hier fallen insbesondere die Zuzüge im Jahr 2015 auf, bedingt durch die verstärkte Migration. Im Vergleich 2018 mit 2014 sind sowohl die Anzahl der Zu- als auch der Fortzüge leicht gesunken (um ca. 18 bzw. 17 Prozent). Für das Jahr 2018 lässt sich ein geringfügig positives Wanderungssaldo (+141) verzeichnen.

Abbildung 2: Wanderungsentwicklung (Zu- und Fortzüge) im Landkreis Harz¹⁶



Grundlage für die im Landkreis Harz zu erwartende Bevölkerungsentwicklung als ein wesentlicher Maßstab für die Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots bildet die derzeit aktuelle Fassung der „6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose“ (2014 bis 2030) von 2016¹⁷. Die daraus resultierende Berechnung basiert auf den Bevölkerungszahlen mit dem Stichtag 31.12.2014 – inklusive der Vergleichswerte für Nachbarlandkreise – und den nach dem Zensus 2011 errechneten Einwohnerzahlen für Sachsen-Anhalt (vgl. Tabelle 5).

¹⁶ StaLA – Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/berichte-bevoelkerung/>; Wanderungen 2014 bis 2018.

¹⁷ StaLA Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/bevoelkerungsprognose/>; Bevölkerungsprognose, Stand Dezember 2016.

Tabelle 5: Bevölkerungsprognose LK Harz für Planungshorizont 2030¹⁸

Bereich	2014	2030	Veränderung	
			absolut	%
LK Harz	219.618	190.465	-29.153	-13,3
LK Börde	172.829	151.375	-21.454	-12,4
LK Mansf.-Südharz	142.054	114.858	-27.196	-19,1
Salzlandkreis	196.750	162.804	-33.946	-17,3
Sachsen-Anhalt	2.235.548	1.990.324	-245.224	-11,0

Insgesamt ist für den Landkreis Harz für das Jahr 2030 derzeit von einem Bevölkerungsrückgang von 13,3 Prozent, gemessen an der Bevölkerungszahl von 2014, auszugehen. Der prognostizierte Rückgang im Landkreis liegt im Vergleich somit leicht über der erwarteten Veränderung bezogen auf das gesamte Bundesland (-11 Prozent).

2.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

Neben Grundschulen und weiterführenden Schulen (Sekundarschulen, Gymnasien, berufsbildenden Schulen und Förderschulen) befinden sich im Landkreis zusätzlich auch Schulen der Freien Träger, Gemeinschaftsschulen und Schulen in Landesträgerschaft. Eine Auflistung der entsprechenden Schulformen, deren Trägerschaften, Stadt/Gemeinde, Name der Schule, Schulanfangszeit und Anzahl der Fahrschüler für HVB, HVG und KVG mit dem Stand 28.04.2020 enthält **Anhang C**. Eine Übersicht der Schulstandorte enthält Karte 2¹⁹.

Für Schüler besteht laut § 1 der Satzung zur Schülerbeförderung im Landkreis Harz der Anspruch auf Beförderung unter zumutbaren Bedingungen zur nächstgelegenen Schule (§ 71 Abs. 2 SchulG LSA). Die gültige Schülerbeförderungssatzung²⁰ kann **Anhang D** entnommen werden.

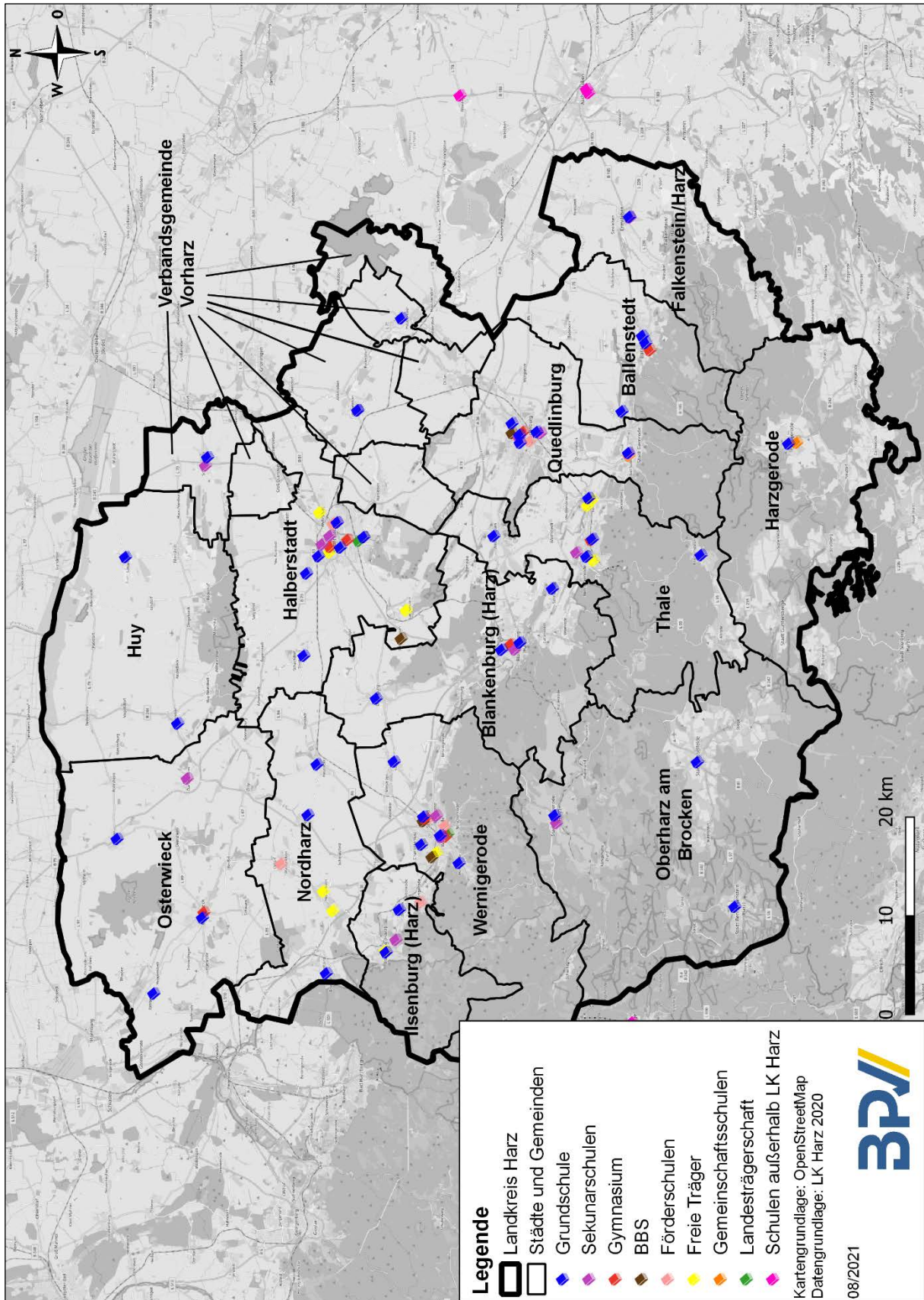
¹⁸ StaLA Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/bevoelkerung-erwerbstaetigenrechnung-mikrozensus-evs/bevoelkerung/bevoelkerungsprognose/>; Bevölkerungsprognose, Stand Dezember 2016

¹⁹ Es sind außerdem relevante Schulstandorte außerhalb des Landkreises Harz aufgeführt, sofern die Verkehrsunternehmen des Landkreises Harz Schüler zu diesen Standorten befördern

²⁰ Stand: 21.03.2019, veröffentlicht im Harzer Kreisblatt Nr. 4 vom 20.04.2019

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

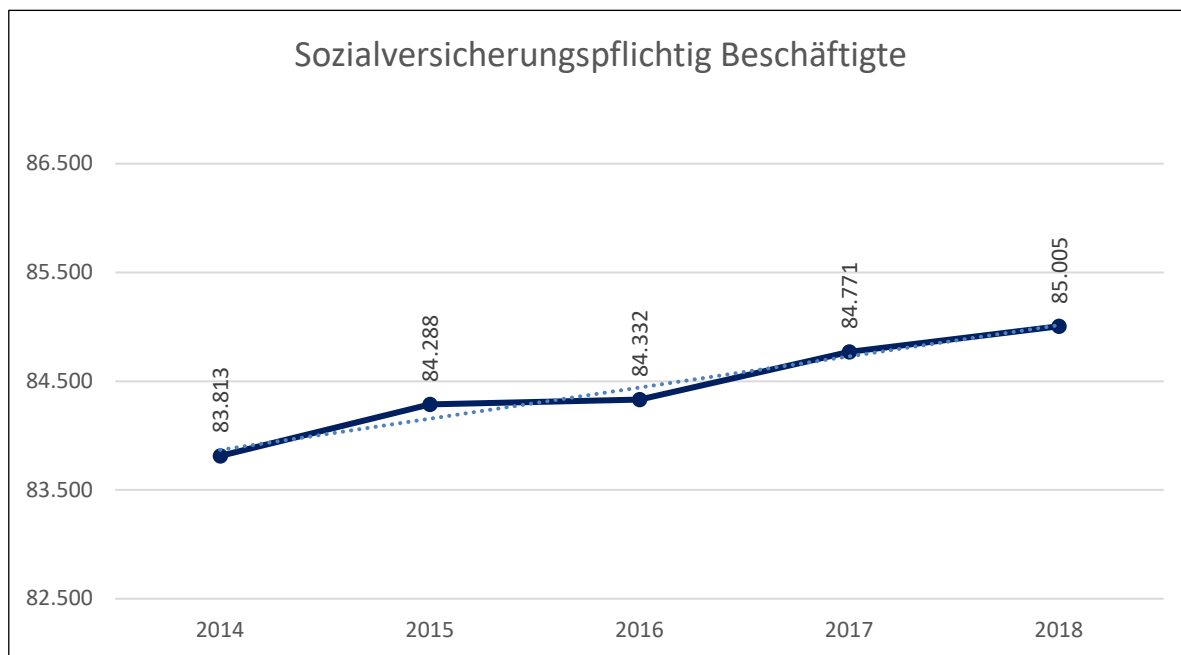
Karte 2: Schulstandorte LK Harz und außerhalb



2.1.5 Erwerbsstruktur und Pendlerverflechtungen

Anzahl und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort sind in der folgenden Abbildung 3 dargestellt. Insgesamt hat der Landkreises Harz eine positive Entwicklung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort zu verzeichnen.

Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2014-2018 (am Wohnort)²¹



Aus dem Datenbestand der Bundesagentur für Arbeit ergibt sich für das Jahr 2019 im Landkreis Harz die Anzahl von ca. 84.460 ansässigen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

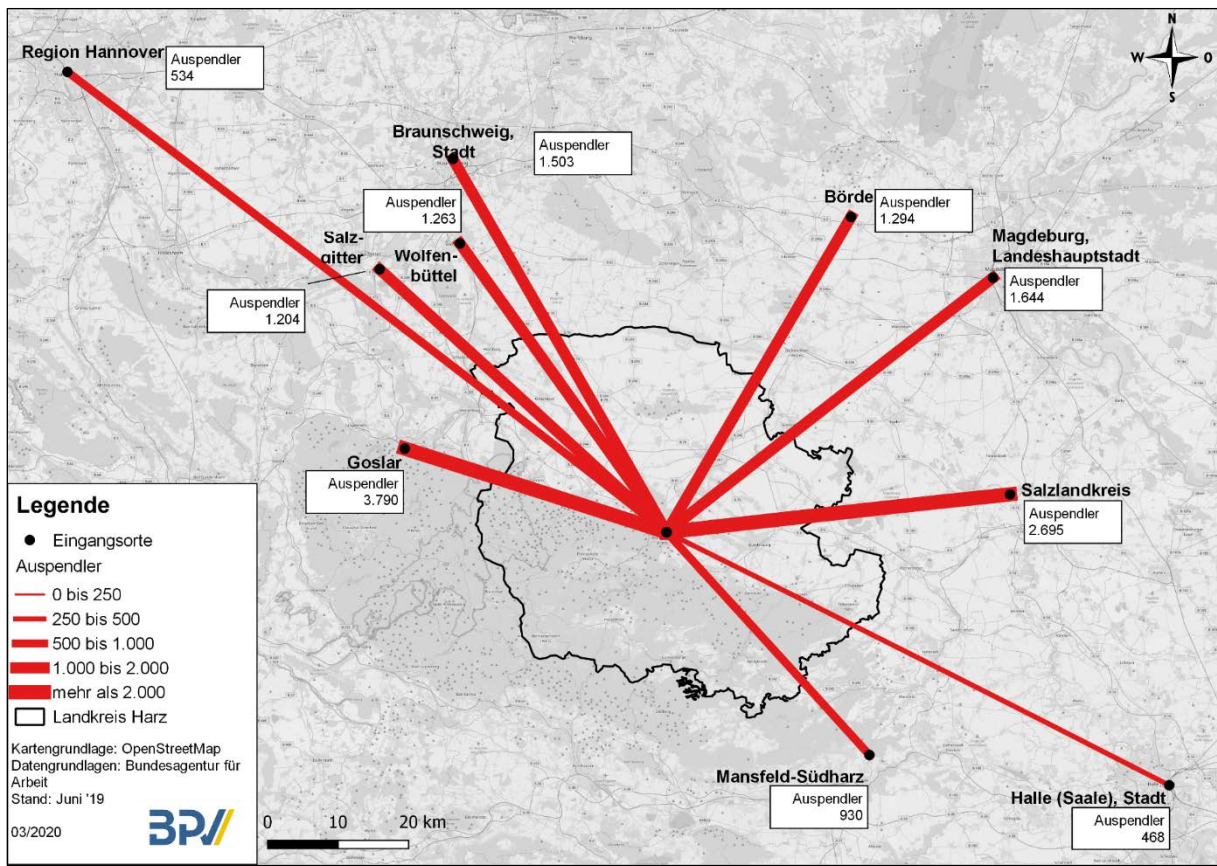
Insgesamt pendeln davon rund 22.080 Beschäftigte zur Arbeit als Auspendler in eine benachbarte Region (vgl. Karte 3). Deutlich zu erkennen ist eine negative Bilanz (Auspendlerüberschuss). Die Auspendler orientieren sich größtenteils in den Landkreis Goslar und den Salzlandkreis, nach Magdeburg und Braunschweig.

Die Anzahl der Einpendler in den Landkreis Harz fällt vergleichsweise relativ gering aus. In der Summe pendeln 9.502 Beschäftigte, die in einer anderen Region wohnen, als Einpendler in den Landkreis Harz (vgl. Karte 4). Die meisten Einpendler stammen aus einer der folgenden Regionen: Salzlandkreis, Landkreis Börde, Landkreis Mansfeld-Südharz und Goslar.

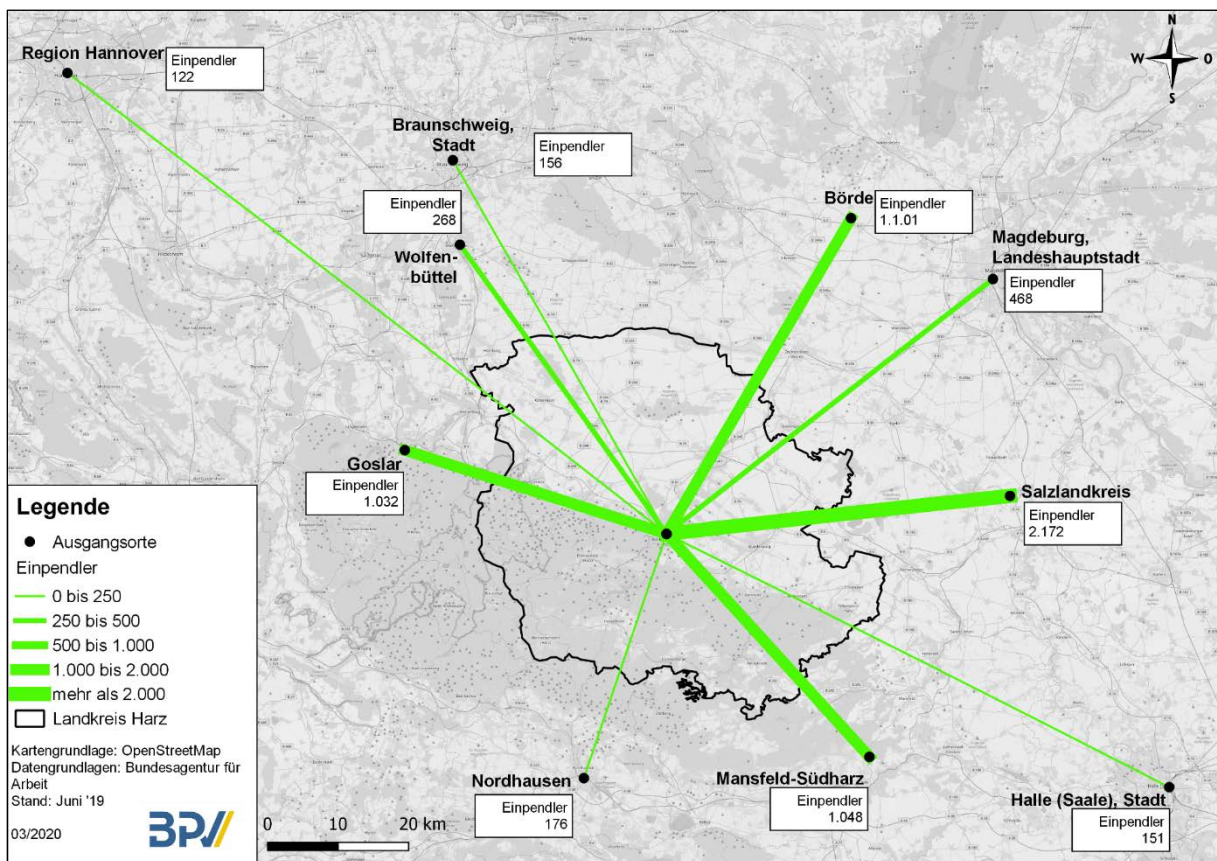
²¹ StaLA – Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/gesamtrechnungen/berichte-gesamtrechnungen/>, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Stand 06/2018.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Karte 3: Auspendler



Karte 4: Einpendler

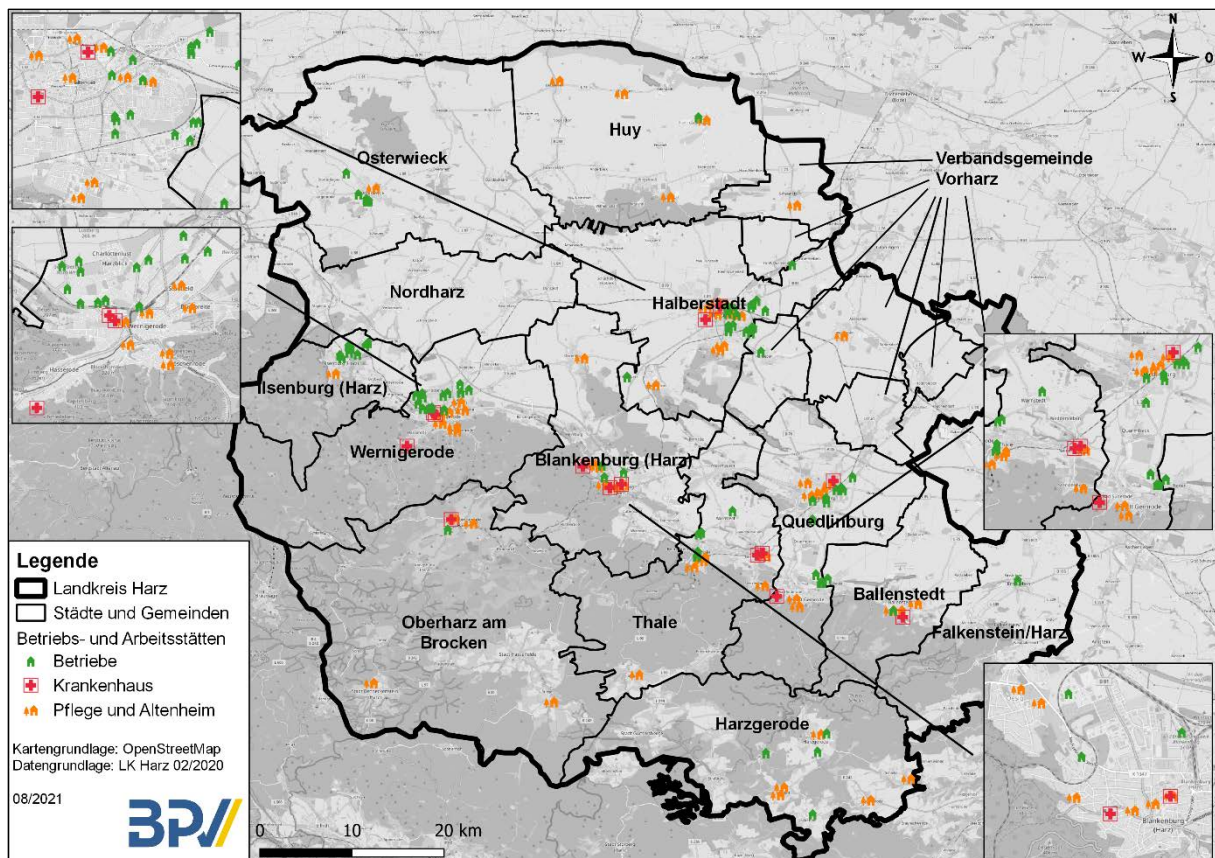


Somit ist im Ergebnis für den Landkreis Harz ein deutliches Pendlersaldo von -12.581 Beschäftigten zu erkennen. Ein nennenswerter Teil der erwerbstätigen Bevölkerung nutzt demnach die Vorzüge des Landkreises Harz als Wohnstandort, geht aber einer Erwerbsarbeit in benachbarten und weiteren Regionen nach, insbesondere den zentralen Orten, nach. Für die Mobilität der Menschen unterstreicht dies einerseits den Bedarf an schnellen und leistungsfähigen Verbindungen in die umliegenden Zentren, etwa nach Magdeburg, Goslar und Braunschweig, andererseits aber auch an attraktiven Angeboten für die Freizeitmobilität am Wochenende.

2.1.6 Betriebsstätten und Versorgungseinrichtungen

Bei der Übersicht der Betriebe im Landkreis Harz (vgl. Karte 5²²) werden neben den produzierenden Betriebs- und Arbeitsstätten auch soziale Dienstleistungseinrichtungen, insbesondere Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen und Altenheime berücksichtigt.

Karte 5: Gesamtübersicht der Betriebe und Arbeitsstätten



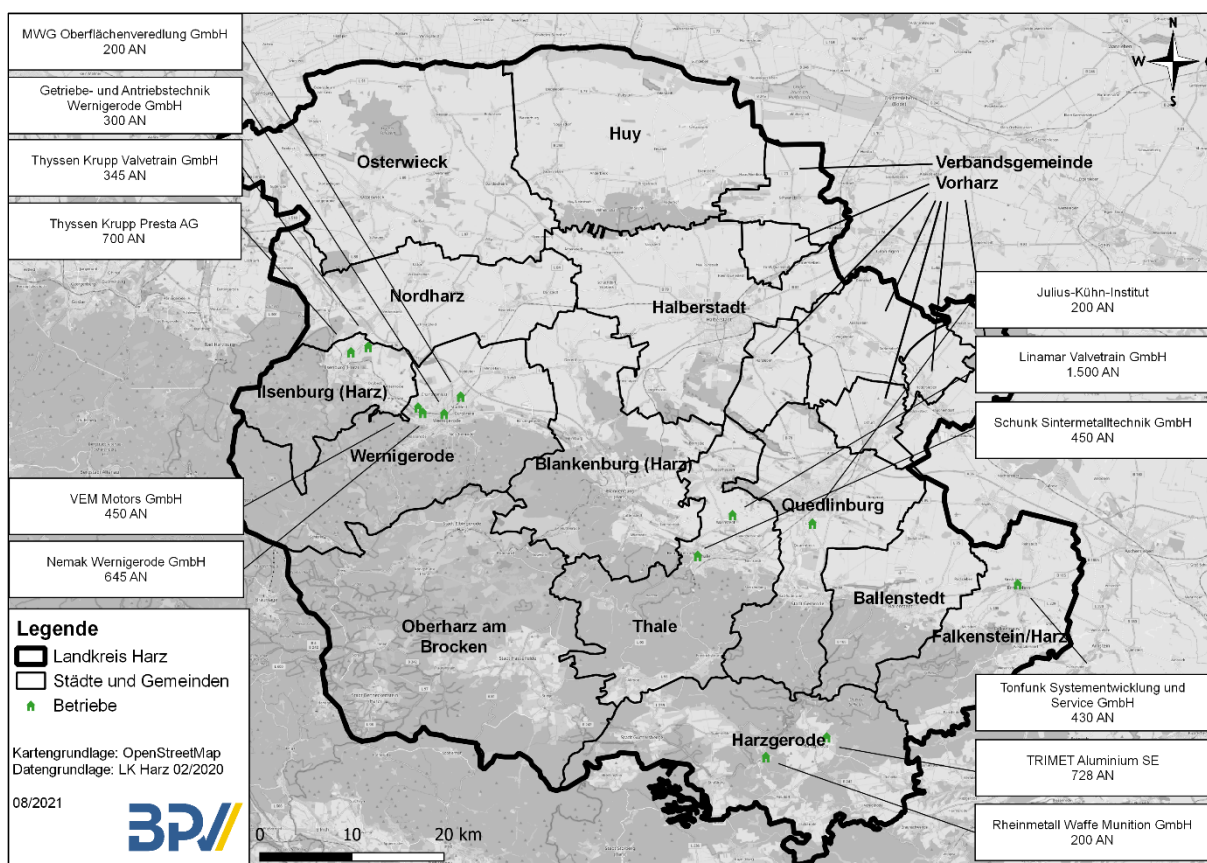
²² Dargestellt mit einem Personalbestand ab min. 50 MA.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Zu den größten im Landkreis Harz ansässigen Betrieben (inkl. Zahl der Arbeitnehmer (AN)) (vgl. Karte 6) zählen:

- Linamar Valvetrain GmbH, Thale-Warnstedt (1.500 AN)
- TRIMET Aluminium SE, Harzgerode (728 AN)
- ThyssenKrupp Presta AG, Ilsenburg (700 AN)
- Nemak Wernigerode GmbH (645 AN)
- VEM Motors GmbH, Wernigerode (450+50 AN)
- Schunk Sintermetalltechnik GmbH, Thale (450 AN)
- Tonfunk Systementwicklung und Service GmbH, Falkenstein-Ermsleben (430 AN)
- Thyssen Krupp Valvetrain GmbH; Ilsenburg (345 AN)
- Getriebe- und Antriebstechnik Wernigerode GmbH (300 AN)
- MWG Oberflächenveredlung GmbH, Wernigerode (230 AN)
- Rheinmetall Waffe Munition GmbH, Harzgerode-Silberhütte (200 AN)
- Julius-Kühn-Institut, Quedlinburg (200 AN)

Karte 6: Betriebe ab 200 AN im Landkreis Harz



Der Landkreis Harz umfasst zudem größere Krankenhäuser und sonstige Einrichtungen des Gesundheitswesens, die zum einen als wichtiger Arbeitsplatzstandort anzusehen sind, durch die Vielzahl an Nutzerinnen und Nutzern (neben den Beschäftigten auch Patienten bzw.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

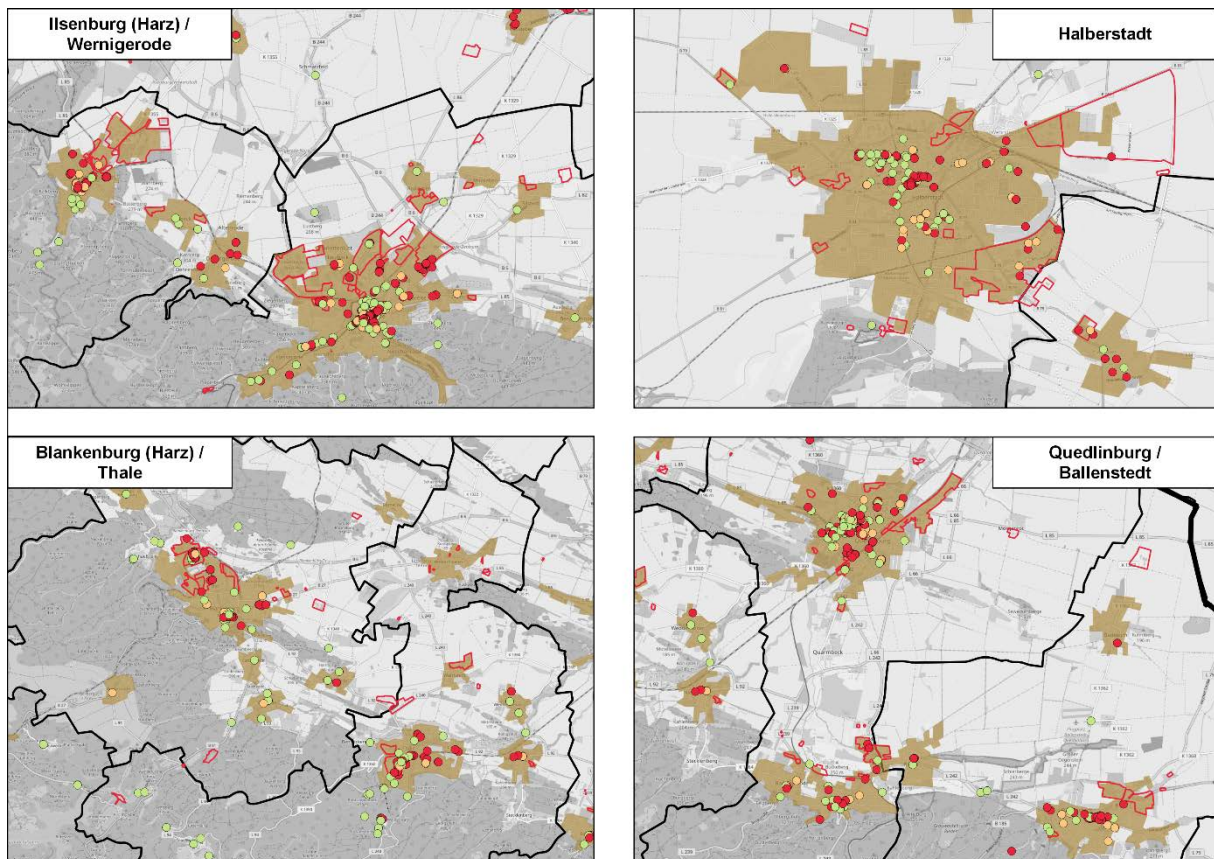
Bewohner sowie Besucher) zu den Zielen mit hohem ÖPNV-Potenzial gezählt werden können. Folgende bedeutende Einrichtungen sind hier zu nennen:

- Ameos-Klinikum St. Salvator, Halberstadt (453 Betten)
- Harzklinikum Dorothea Christiane Erleben, Quedlinburg (394 Betten)
- Harzklinikum Dorothea Christiane Erleben, Wernigerode (344 Betten)
- Teufelsbad Fachklinik, Blankenburg-Michaelstein (280 Betten)
- Paracelsus Harzklinik, Bad Suderode (260 Betten)
- Diakonie-Krankenhaus Harz, Elbingerode (232 Betten)
- Harzklinikum Dorothea Christiane Erleben, Blankenburg (163 Betten)
- Lungenklinik Ballenstedt/Harz GmbH, Ballenstedt (116 Betten).

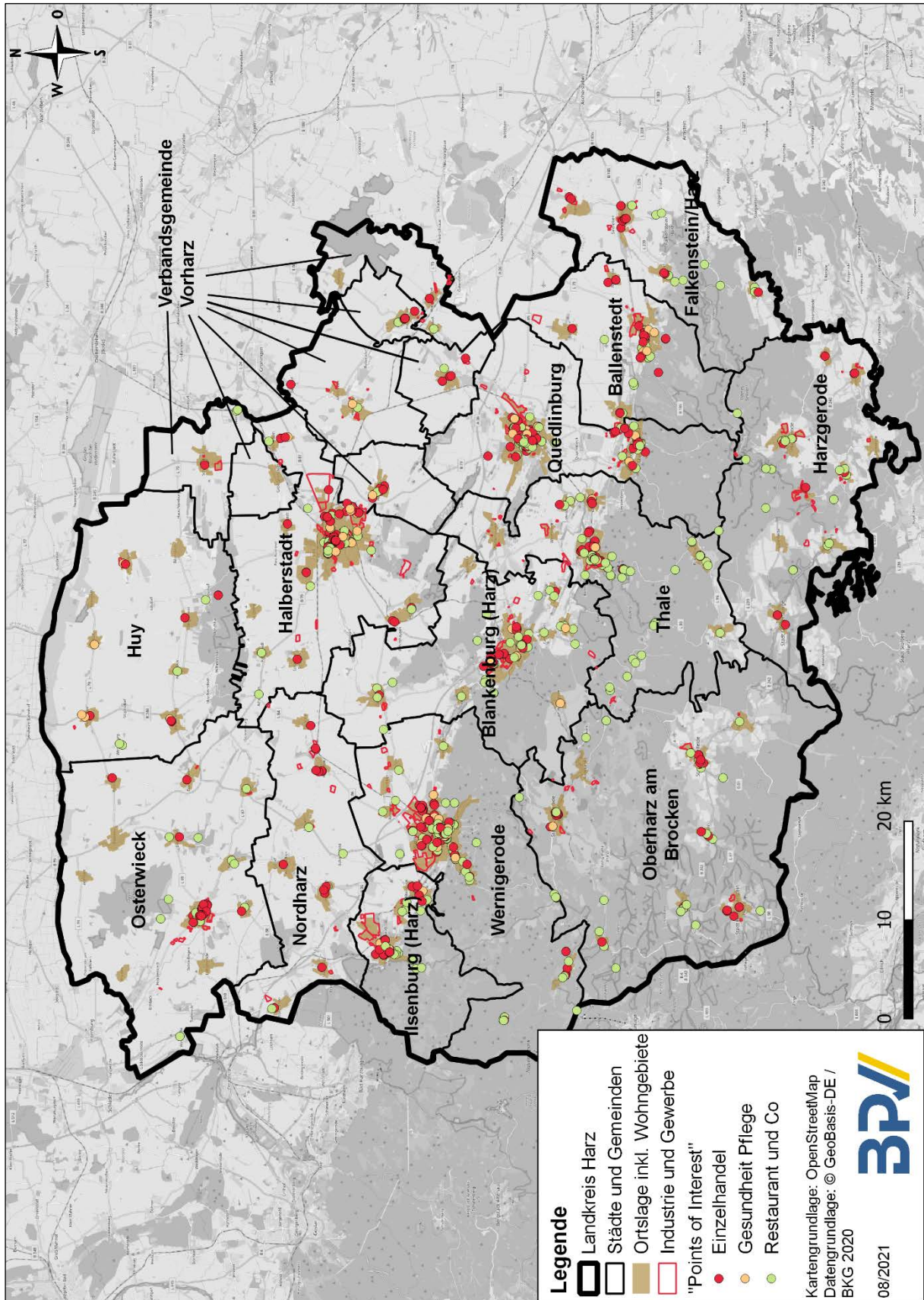
Weitere Standorte finden sich in darüber hinaus in Blankenburg (Harzklinikum), Halberstadt (CIR-Zentrum, Dialysezentrum), Thale-Neinstedt (Evangelische Stiftung – Lukashauss, Ev. Fachkrankenhaus für Psychiatrie) und Wernigerode (Dialysezentrum, Harzklinikum).

Karte 8 gibt einen Überblick über die kreisweite Versorgungsstruktur (Einzelhandel, Gesundheit/Pflege und Gastronomie). Die Versorgungsschwerpunkte im Bereich der drei Mittelzentren sowie des Grundzentrums Blankenburg bilden die Detailansichten (vgl. Karte 7) ab.

Karte 7: Detailansichten – Versorgungsschwerpunkte



Karte 8: Versorgungsstruktur²³



2.1.7 Freizeit- und Tourismusstruktur

Der Landkreis Harz zählt zu den touristischen Hauptdestinationen in Sachsen-Anhalt. Für das Reisegebiet Harz und Harzvorland wurden für das Jahr 2019 über 3,3 Mio. Übernachtungen registriert (Sachsen-Anhalt gesamt 2019: 8,6 Mio. Übernachtungen). Die entsprechenden Kenndaten zur Bedeutung des Tourismus in der Region sind in Tabelle 6 aufgeführt.

Tabelle 6: Beherbergungen Harz und Harzvorland 2014-2019 (und 2020*)²⁴

Kenngröße	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Vgl.2019 zu 2014
Anz. Betriebe	373	387	391	393	405	414	+11,0%
Anz. Betten	23.155	22.911	23.903	24.198	25.006	25.576	+10,5%
Anzahl Übernachtungen	2,823 Mio.	2,827 Mio.	2,932 Mio.	3,010 Mio.	3,159 Mio.	3,338 Mio.	+18,2%

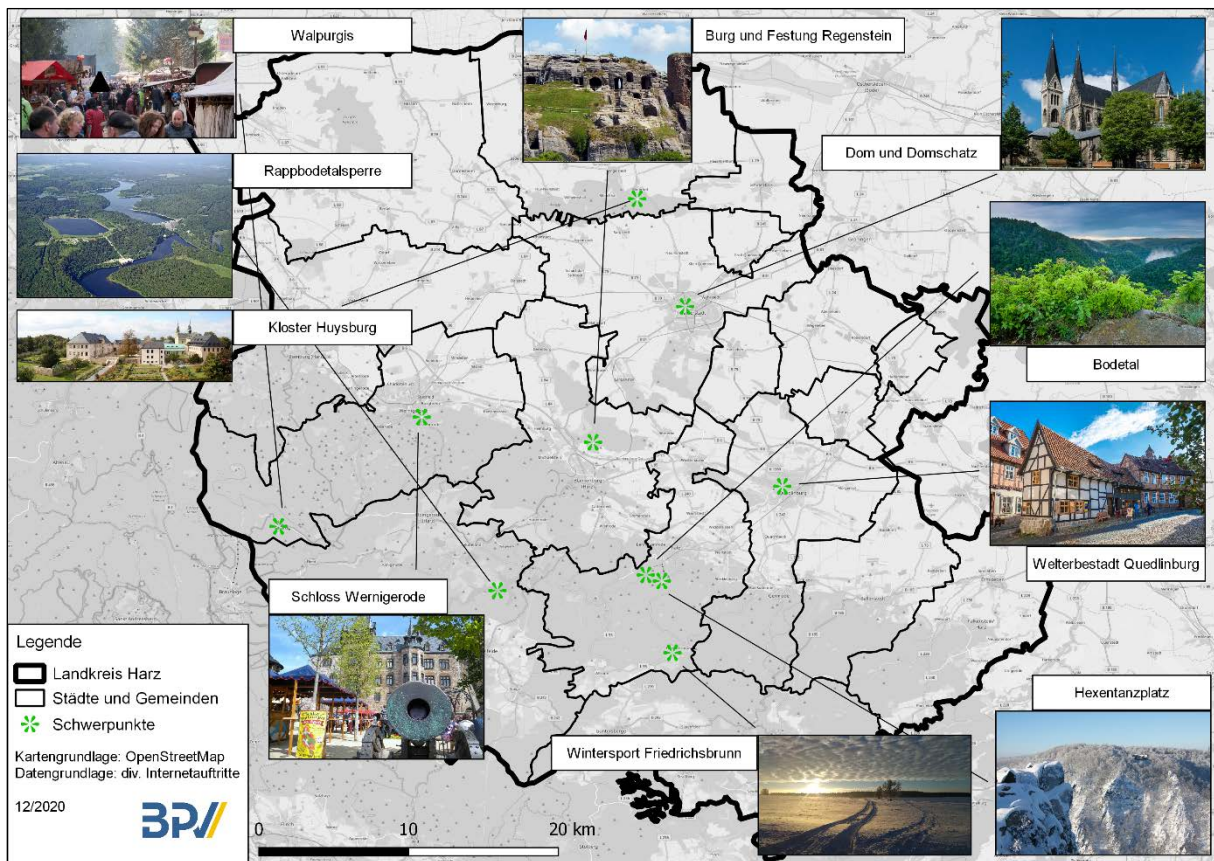
*Im Jahr 2020 infolge der Pandemie-Situation Einbruch der Entwicklung bis dato: Anzahl Betriebe: 257, Anzahl Betten: 14.718, Anzahl Übernachtungen: 2,250 Mio.

Gäste wie Einheimische können im Landkreis Harz eine breite Palette an Freizeit- und touristischen Angeboten in den Bereichen Naturerlebnis, Kultur/besondere Bauwerke sowie Sport/Unterhaltung nutzen. Die touristischen Angebote werden v. a. durch kulturelle Schwerpunkte geprägt, insbesondere in den zentralen Orten Blankenburg, Halberstadt, der Welterbestadt Quedlinburg und Wernigerode. Daneben wird in nachfolgender Karte die Bedeutung des Wandertourismus mit den entsprechenden Attraktionen für den Landkreis Harz verdeutlicht.

²³ Points of Interest: Einzelhandel: Bäckereien, Banken, Getränkemärkte, verschiedene Shops (Bücher, Computer, Geschenke), Metzgereien, Drogeriemärkte Baumärkte, Kaufhäuser, Möbel- und Gartengeschäfte, Feinkostläden, Schmuck, Mobilfunkanbieter, Optiker, Outdoor, Post, Sport- und Schuhgeschäfte, Schreibwaren, Supermärkte, Spielzeuggläden; Gesundheit und Pflege: Beautysalons, Zahnärzte, Ärzte, Apotheken; Restaurants und Co: Bars, Biergarten, Café, Fast-Food, Kiosk, Pub, verschiedene Restaurants

²⁴ StaLA – Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; <https://statistik.sachsen-anhalt.de/themen/wirtschaftsbereiche/handel-tourismus-gastgewerbe/tabellen-tourismus/#c191631>, Beherbergungen im Reiseverkehr (einschließlich Camping) nach Reisegebieten, Jahre 2014-2020

Karte 9: Touristische und kulturelle Schwerpunkte



Der Tourismus stellt im Landkreis Harz einen der Hauptwirtschaftsfaktoren dar, wodurch die Ausbildung des ÖPNV-Angebotes im Wesentlichen touristische Belange beachten muss. Dabei rücken die in Tabelle 7 aufgeführten Ziele mit touristisch relevanten Haltestellen und den bestehenden Linienanbindungen (vgl. Kapitel 2.2) besonders in den Fokus:

Tabelle 7: ÖPNV-Anbindung touristisch relevanter Ziele (Auswahl)

Touristisches Ziel	Zentrale Haltestelle	Linie(n) Bestand
Altstadt der Welterbestadt Quedlinburg	Quedlinburg Bf	RE 11, HSB (SPNV), Buslinien 230, 233, 235, 240, 241, 242, 251, 252, 253, 255 der HVB, 140 der KVG SLK
Brocken (Gipfel)	Brocken Bf	HSB (SPNV)
Burg und Festung Regenstein	Regenstein B81	232, 250 der HVB
Dom und Domschatz	Halberstadt Holzmarkt	Tram 1, Tram 2, Buslinien 11, 12, 13, 14, 16, 15 der HVG
Hexentanzplatz, Bodetal (inkl. Anbindung an Roßtrappe, Sessellift und Kabinenbahn)	Thale Bf (Hexentanzplatz / Roßtrappe)	RE 11 (SPNV), Buslinien 245, 250, 251, 252, 253, 256, 257 der HVB (Linien 256 / 257 der HVB)
Kloster Huysburg	Röderhof Abzweig Huysburg	220, AST 4 und 5 der HVB
Schloss Wernigerode	Wernigerode Holfelder Platz	204 der HVB
Walpurgis in Schierke	Schierke Bf / Raths.	HSB (SPNV), Buslinie 264 der HVB

2.1.8 Verkehrsstruktur

Der Landkreis Harz ist durch ein dichtes Straßennetz geprägt und verfügt ebenfalls über zahlreiche Schienenverbindungen (vgl. Abbildung 4). Die wichtigsten regionalen Anbindungen bestehen mit der Bundesautobahn 36 („Nordharzautobahn“ Braunschweig – Bernburg), die Anfang 2019 aus der Bundesautobahn 395 und einem Teil der Bundesstraße 6 (als Schnellstraße) hervorging, sowie den DB-Schienenstrecken Goslar – Halberstadt – Halle und Halberstadt – Magdeburg.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Abbildung 4: Straßen- und Schienennetz in Sachsen-Anhalt²⁵



²⁵ LVermGeo Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt; https://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/kostenfreie_geobasisdaten_lvermgeo.html; Basiskarte (KP-N), Stand 12/2019

2.2 ÖPNV-Bestand

In den folgenden Abschnitten werden für den SPNV und den ÖSPV die bestehenden Leistungsangebote dargestellt.

2.2.1 Angebot im SPNV

Verantwortlich als Aufgabenträger für das Angebot des SPNV im Gebiet des Landkreises Harz ist das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch das zuständige Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr. Für Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV sowie die Organisation von Servicedienstleistungen, wie die landesweite Fahrplanauskunft INSA, bedient das Land sich der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) als zu 100% im Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt stehende Gesellschaft.²⁶

SPNV-Linien des landesweiten Taktverkehrs

Die relevanten Linien mit den zugehörigen DB-Kursbuchstrecken (KBS), Verlauf (mit Regeltakt im Kreisgebiet), Betriebszeiten (erste Abfahrt bis letzte Ankunft regelmäßiger Fahrten innerhalb des Landkreises Harz, gerundet auf volle Stunden) nach Verkehrstagen und Grundtakt (Regeltakt im Kreisgebiet) werden derzeit wie in Tabelle 8 dargestellt angeboten.

Tabelle 8: Bestand SPNV-Linien (Fahrplanstand: 13.12.2020)

Linie	KBS	Verlauf	Betriebszeit Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Grundtakt**
RE 4	330	Halle Hbf – Halberstadt – Heudeber-Danstedt – Wernigerode Hbf – Ilseburg – Goslar (u. z.)	5-24 Uhr	5-24 Uhr	5-24 Uhr	120'
RE 11*	315	Magdeburg Hbf – Nienhagen - Halberstadt – Wegeleben – Ditfurt – Quedlinburg – Neinstedt – Thale Musestieg – Thale Hbf (u. z.)	3-1 Uhr	5-1 Uhr	5-1 Uhr	60'
RE 21*	315, 330	Magdeburg Hbf – Nienhagen – Halberstadt – Wernigerode Hbf – WR Elmowerk – Darlingerode – Ilseburg – Goslar (und zurück)	4-1 Uhr	5-1 Uhr	5-1 Uhr	120'
RE 24	330	Halle Hbf – Halberstadt (und zurück)	4-24 Uhr	4-24 Uhr	4-24 Uhr	120'
RE 31*	315	Magdeburg Hbf – Nienhagen – Halberstadt – HBS Oststraße – HBS Spiegelsberge – Langenstein – Börnecke – Blankenburg (u. z.)	5-23 Uhr	7-23 Uhr	7-1 Uhr	120'/60'
RB 44	330	Aschersleben – Hedersleben-Wedderstedt – Wegeleben – Halberstadt (und zurück)	5-1 Uhr	9-1 Uhr	9-1 Uhr	240'

*Linie RE 11 fährt zwischen Magdeburg und Halberstadt vereint mit Linien RE 21 oder 31

**zu bestimmten Zeiten zusätzliche Fahrten zur Taktverdichtung oder einzelne Taktlücken möglich

²⁶ <https://www.nasa.de/ueber-nasa-gmbh/> (abgerufen am 23.12.2020)

Linien der HSB

Für das Netz der Harzer Schmalspurbahnen hat das Land Sachsen-Anhalt seine Aufgabenträgerschaft, die es für den SPNV prinzipiell innehat, auf die Finanzierung und Vergabe der Bahnleistungen für den sachsen-anhaltischen Teil des Netzes (letzteres durch die landeseigene NASA) beschränkt. Dem entspricht auch die neue Rahmenvereinbarung des Landes mit dem Nachbarland Thüringen und der Verkehrsunternehmen HSB zum 01.01.2021, welche für den Bereich Sachsen-Anhalt ein Volumen von etwa 90 Millionen Euro mit jährlich ca. 510.000 Zugkilometern und 14 Jahren Laufzeit des Verkehrsvertrages aufweist.²⁷

Das Streckennetz der HSB erstreckt sich über 140,4 km und besteht aus Harzquerbahn, Selketalbahn und Brockenbahn, wobei das Fahrplanangebot saisonal nach Sommer- und Winterbetrieb differenziert wird.

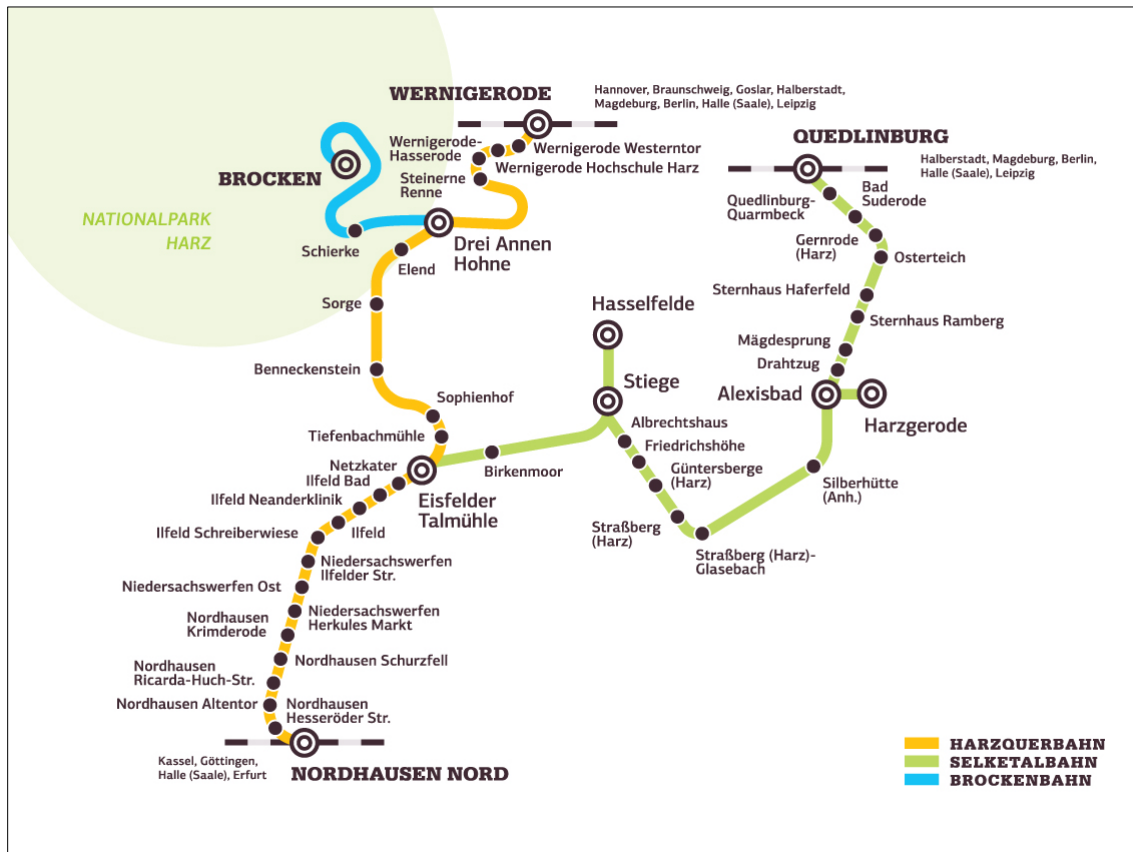
Die Fahrten werden entweder mit Dampflok-bespannten Zügen oder mit Dieseltriebwagen durchgeführt²⁸. Dabei verfügen die HSB derzeit über 25 Dampflokomotiven sowie 10 Dieseltriebwagen als Triebfahrzeuge. Auf dem thüringischen Streckenabschnitt zwischen Ilfeld und Nordhausen kommen zusätzlich Stadtbahntriebwagen (Diesel-Elektro-Hybridfahrzeuge) zum Einsatz.

²⁷ Vgl. <https://www.nasa.de/presse/aktuell/detail/news/sachsen-anhalt-und-thueringen-schliessen-vertraege-mit-den-hsb/> (Stand: 07/2021)

²⁸ HSB – Harzer Schmalspurbahn; <https://www.hsb-wr.de/Fahrplan-Tarife/Fahrplaene/Sommerfahrplan/>, Stand 04/2020.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Abbildung 5: Streckennetz HSB²⁹



Die Linien der HSB im Bereich des Landkreises Harz werden nachfolgend dargestellt.

Tabelle 9: Bestand Linien Harzer Schmalspurnetz (Stand: 13.12.2020)

Linie	KBS	Verlauf	Betriebszeiten	Takt
HSB	325	Brockenbahn Wernigerode – Drei Annen Hohne – Schierke – Brocken (und zurück)	8-21 Uhr	ohne Takt
HSB	326	Harzquerbahn Nordhausen Nord – Benneckenstein – Sorge- Elend – Drei Annen Hohne (und zurück)	10-19 Uhr	ohne Takt
HSB	333	Selketalbahn Quedlinburg – Gernrode – Mägdesprung – Alexisbad – Silberhütte – Straßberg – Güntersberge – Stiege (– Hasselfelde) / – Eisfelder Talmühle (und zurück)	8-20 Uhr	ohne Takt

²⁹ HSB – Harzer Schmalspurbahn; <https://www.hsb-wr.de/Fahrplan-Tarife/Streckennetz/>, 12/2020.

Angebote im Fernverkehr (nachrichtlich)

Der Landkreis Harz verfügt unmittelbar über keine Halte im Schienenpersonenfernverkehr. Regelmäßig und umsteigefrei aus dem Kreisgebiet mit dem SPNV erreichbar sind die Fernverkehrshalte in Magdeburg Hbf (IC-Anschluss) und Halle (Saale) Hbf (ICE/IC-Anschlüsse).

Mit dem Harz-Berlin-Express (HBX) bestehen derzeit saisonal an Wochenenden einzelne direkte Zugverbindungen zwischen dem Landkreis Harz, u.a. ab/bis Ilsenburg, Wernigerode, Thale, Quedlinburg und Halberstadt, und Berlin bzw. Potsdam. Betreiber des HBX (Kursbuchstrecke 201.5) ist die Abellio GmbH.

2.2.2 Angebot im ÖSPV

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

Im Bereich der Stadt Halberstadt erfolgt die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft der Linien im Stadtverkehr, bestehend aus Straßenbahn und Bus inkl. flexiblen Bedienungsangeboten, durch die Stadt Halberstadt und Landkreis Harz im Rahmen einer Kooperation.

Die Leistungen im Busverkehr des Landkreises Harz werden weitgehend durch die Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB) erbracht. Der Stadtverkehr Halberstadt (Straßenbahn und Bus) erfolgt durch die Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG). Die jährliche Angebotsleistung der Unternehmen beträgt im ÖSPV (Buslinien und Straßenbahn) derzeit rund 8,7 Mio. Fahrplan-Kilometer (HVB) bzw. rund 0,64 Mio. Fahrplan-Kilometer (HVG).

Buslinien der HVB

Die Buslinien der HVB im Regionalverkehr – inkl. Anruf-Sammel-Taxi (AST)-Verkehre abends und am Wochenende – mit Verlauf, Netzkategorie, Betriebszeitfenster und Fahrtenanzahl bzw. Takt sind in der nachfolgenden Tabelle 10 dargestellt.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 10: Bestand Regionalbuslinien (Stand: 13.12.2020)

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
210	A <O>	PlusBus Halberstadt – Athenstedt – Dardesheim – Osterwieck (– Vienenburg) (u. zurück)	04:00-21:00 60'-Takt 21:00-24:00 120'-Takt	06:00-23:00 120'-Takt	07:00-22:00 120'-Takt
211	C	Osterwieck – Bühne – Göddedenrode – Wülperode (/Schladen) (u. zurück)	S: 06:00-18:00 11+9 Fahrten F: 07:15-18:00 4+5 Fahrten	s. Linie AST 1	s. Linie AST 1
212	B	Osterwieck – Rhoden (– Isingerode)/ – Osterode – Hessen – Osterwieck (u. zurück)	04:00-19:00 S:9+11 Fahrten F:6 Fahrtenpaare	s. Linien AST 1, 2	s. Linien AST 1, 2
213	B	Halberstadt – Athenstedt – Zilly – Schauen – Osterwieck (u. zurück)	S: 05:30-17:45 7+9 Fahrten F: 06:15-16:45 6 Fahrtenpaare AST bis 21:30 1 Fahrtenpaar	s. Linie AST 3	s. Linie AST 3
214	B	Halberstadt – Athenstedt – Dedeleben – Hessen (u. zurück)	03:30-19:30 S:11+13 Fahrten F:9 Fahrtenpaare AST bis 21:00 1 Fahrtenpaar	s. Linien AST 2, 3, 4	s. Linien AST 2, 3, 4
220	A	Halberstadt – Dingelstedt – Dedeleben (u. zurück)	03:45-19:00 S:11+12 Fahrten F:9 Fahrtenpaare AST bis 21:00 1 Fahrtenpaar	s. Linien AST 4, 5	s. Linien AST 4, 5
222	B	Halberstadt – Schwanebeck – Dingelstedt – Dardesheim (u. zurück)	04:30-19:00 S:18 Fahrtenpaare F:14+15 Fahrten AST bis 21:45 3 Fahrtenpaare	s. Linien AST 5, 6	s. Linien AST 5, 6
230	A <O>	PlusBus Wernigerode – Blankenburg – Westerhausen – Quedlinburg (u. zurück)	05:30-22:30 60'-Takt	07:45-23:00 120'-Takt	07:45-23:00 120'-Takt
231	A	Wernigerode – Derenburg – Langenstein – Halberstadt (u. zurück)	04:45-20:30 60'-Takt+V	08:30-20:45 120'-Takt	08:30-20:45 120'-Takt
233	B	Halberstadt – Harsleben (– Quedlinburg) (u. zurück)	05:30-19:45 13+12 Fahrten* *davon 4+3 Fahrten nur HBS-Harsleben	---	---
234	B	Halberstadt – Harsleben – Wegeleben – Hedersleben (u. zurück)	04:30-19:30 9 Fahrtenpaare	---	---
235	A	Quedlinburg – Hedersleben – Heteborn/Gatersleben (u. zurück)	05:15-19:00 60'/120'-Takt+V	07:30-21:30 240'-Takt	07:30-21:30 240'-Takt

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
236	B	Halberstadt – Harsleben – Wegeleben – Gröningen – Nienhagen – Schwanebeck (u. zurück)	S: 05:00-17:00 7+8 Fahrten F: 05:00-16:00 4 Fahrtenpaare AST bis 21:00 2 Fahrtenpaare	s. Linie AST 6	s. Linie AST 6
240	A <O>	PlusBus Quedlinburg – Bad Suderode – Ballenstedt – Ermsleben – Aschersleben (u. zurück)	05:00-23:00 60'-Takt	07:00- 23:30 120'-Takt	07:00- 23:30 120'-Takt
241	A	Quedlinburg – Badeborn – Ballenstedt (- Opperode) (u. zurück)	05:30-19:45 60'-(120-)Takt+V	07:30- 19:30 120'-Takt	07:30- 19:30 120-Takt
242	A	Quedlinburg – Bad Suderode – Alexisbad – Harzgerode (- Wippa) (u. zurück)	05:30-20:30 60'(120-)Takt	08:30- 19:30 120'-Takt	08:30- 19:30 120'-Takt
243	C	(Harzgerode – Königerode –) Pansfelde – Ermsleben – Reinstedt (u. zurück)	S: 06:15-19:15 21+19 Fahrten F: 08:45-18:15 11 Fahrtenpaare* *jeweils nur auf Teilstrecken oder mit Umstieg in Pansfelde	AST 08:45- 19:15 6 Fahrtenpaare** **nur Pansfelde-Reinstedt	AST 08:45- 19:15 6 Fahrtenpaare** **nur Pansfelde-Reinstedt
244	C	Ballenstedt – Alexisbad – Harzgerode (u. zurück)	05:30-18:45 S:9+8 Fahrten F:6 Fahrtenpaare	---	---
245	B	Ballenstedt – Bad Suderode – Stecklenberg – Thale (u. zurück)	04:30-19:00 120'-Takt+V	08:00- 18:00 240'-Takt	08:00- 18:00 240'-Takt
247	C	Harzgerode – Neudorf – Dankerode – Königerode – Harzgerode (u. zurück)	04:45-20:00 S:4+9 Fahrten F:4+5 Fahrten	08:45- 18:15 2+1 Fahrten	08:45- 18:15 2+1 Fahrten
250	A <O>	PlusBus Wernigerode – Blankenburg – Timmenrode – Thale (u. zurück)	04:30-21:15 60'-Takt	06:45- 22:15 120'-Takt	06:45- 22:15 120'-Takt
251	B	Quedlinburg – Warnstedt – Weddersleben – Neinstedt – Thale (u. zurück)	05:30-19:30 120'-Takt+V	08:30- 19:30 120'-Takt	08:30- 19:30 120'-Takt
252	B	Quedlinburg – Westerhausen – Thale (u. zurück)	05:00-19:00 S:7+8 Fahrten F:4+6 Fahrten	---	---
253	C	(Quedlinburg – Gernrode – Stecklenberg –) Thale – Thale Stadtverkehr – Thale (u. zurück)	S: 05:15-20:00 6+8 Fahrten F: 05:15-18:00 4+6 Fahrten	08:45- 18:15 5 Rundfahrten	08:45- 18:15 5 Rundfahrten
254	B	Harzgerode – Alexisbad – Neudorf – Straßberg (- Stolberg) / – Siptenfelde – Güntersberge (und zurück)	04:15-20:15 S:12+14 Fahrten F:11 Fahrtenpaare	07:30- 21:30 4 Fahrtenpaare	07:30- 21:30 4 Fahrtenpaare

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
255	A	Quedlinburg – Gernrode – Friedrichsbrunn – Allrode – Güntersberge (– Stolberg) (und zurück)	S: 04:45-20:30 F: 05:00-20:30 60'-(240'-)Takt+V	07:30-20:30 120'-(240'-) Takt	07:30-20:30 120'-(240'-) Takt
256	B	Thale – Hexentanzplatz – Friedrichsbrunn (– Treseburg) (u. zurück)	S: 06:30-20:15 8 Fahrtenpaare F: 08:30-20:15 6 Fahrtenpaare	09:45-19:30 4 Fahrtenpaare	09:45-19:30 4 Fahrtenpaare
257	B	Blankenburg – Altenbrak – Treseburg (– Roßtrappe – Thale)	S: 05:30-19:30 10+8 Fahrten F: 06:30-19:30 8+7 Fahrten	08:30-19:30 4 Fahrtenpaare	08:30-19:30 4 Fahrtenpaare
260	A	Wernigerode – Elbingerode – Hasselfelde – Allrode – Güntersberge (u. zurück)	05:15-20:00 60'-Takt+V	08:00-20:00 120'-Takt	08:00-20:00 120'-Takt
261	B	(Wernigerode –) Elbingerode – Rübeland – Blankenburg (u. zurück)	04:45-19:30 120'-Takt+V	07:30-18:30 120'-Takt	07:30-18:30 120'-Takt
262	C	Benneckenstein – Tanne – Sorge – Braunlage (u. zurück)	06:30-15:30 4 Fahrtenpaare nur an S in Niedersachsen	---	---
263	B	Benneckenstein – Hasselfelde – Blankenburg (u. zurück)	05:00-20:00 120'-Takt+V	06:30-20:30 4 Fahrtenpaare	06:30-20:30 4 Fahrtenpaare
264	B	Wernigerode – Elbingerode/Drei Annen Hohne – Schierke (– Braunlage) (u. zurück)	05:30-20:30 S:16 Fahrtenpaare F:14+15 Fahrten	07:30-20:30 60'-Takt	07:30-20:30 60'-Takt
265	A	Wernigerode – Elbingerode – Benneckenstein (– Hohegeiß) (u. zurück)	04:45-20:30 60'-Takt+V	07:15-20:45 120'-Takt	07:15-20:45 120'-Takt
270	A	Wernigerode – Drübeck – Ilsenburg – Stapelburg (– Abbenrode/Bad Harzburg)	04:15-21:00 S:22+21 Fahrten F:17 Fahrtenpaare	08:30-19:45 120'-Takt	08:30-19:45 120'-Takt
271	B	Wernigerode – Wasserleben – Ilsenburg (– Abbenrode)	05:00-18:45 S:10+11 Fahrten F:9 Fahrtenpaare	s. Linie AST 7	s. Linie AST 7
272	C	Wernigerode – Langeln – Heudeber – Zilly (u. zurück)	S: 07:30-17:30 3+4 Fahrten F: 07:00-17:30 4+3 Fahrten	---	---
273	B	Wernigerode – Veckenstedt – Wasserleben – Osterwieck (u. zurück)	05:00-20:00 120'-Takt+V AST bis 20:30 1 Fahrt	s. Linie AST 8	s. Linie AST 8

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
274	C	Wernigerode – Plessenburg – Drei Annen Hohne – Elbingerode (u. zurück)	Winter: S: 06:30-16:00 4+6 Fahrten F: 09:30-16:00 3 Fahrtenpaare Sommer (Mo): S: 06:30-15:15 1+3 Fahrten Sommer (Di-Fr): S: 06:30-17:30 4+6 Fahrten F: 09:30-17:30 3 Fahrtenpaare	Sommer: 09:30- 17:30 3 Fahr- tenpaare	---
275	A	Wernigerode – Reddeber – Mins- leben – Heudeber – Athenstedt (u. zurück)	05:00-20:15 60'-Takt+V	s. Linien AST 3, 7	s. Linien AST 3, 7
AST 1	---	Osterwieck – Bühne – Osterode – Götdeckenrode – Rimbeck – Osterwieck (zu Linien 211, 212)	---	07:30- 22:30 120'-Takt	08:00- 21:00 120'-Takt
AST 2	---	Dardesheim – Deersheim – Hes- sen – Badersleben – Dardes- heim (und zurück) (zu Linien 212, 214)	---	00:00- 00:45 1 Fahrt 07:30- 22:30 240'-Takt	07:30- 20:30 120'-Takt
AST 3	---	Halberstadt – Heudeber – Dar- desheim – Sargstedt – Halber- stadt (u. zurück) (zu Linien 213, 214, 275)	---	06:00- 00:30 240'-Takt	08:00- 20:00 120'-Takt
AST 4	---	Halberstadt – Huy-Neinstedt – Schlanstedt - Dingelstedt – Hal- berstadt (u. zurück) (zu Linien 214, 220)	---	05:00- 22:00 240'-Takt	0:15-1:15 1 Fahrt 08:00- 20:00 120'-Takt
AST 5	---	Halberstadt – Neu Runstedt – Dingelstedt – Schwanebeck – Halberstadt (u. zurück) (zu Linien 220, 222)	---	06:00- 00:15 240'-Takt	08:00- 20:00 120'-Takt
AST 6	---	Halberstadt – Groß Quenstedt – Gröningen – Wegeleben – Hal- berstadt (u. zurück) (zu Linien 222, 236)	---	07:00- 00:15 240'-Takt	0:15-1:15 1 Fahrt 08:00- 20.00 120'-Takt
AST 7	---	Wernigerode – Heudeber – Was- serleben – Stapelburg – Abben- rode (u. zurück) (zu Linie 271, 275)	---	07:45- 18:45 120'-Takt	07:45- 18:45 120'-Takt
AST 8	---	Wernigerode – Veckenstedt – Wassleben – Berßel – Oster- wieck (u. zurück) (zu Linie 273)	---	08:45- 19:45 120'-Takt	08:45- 19:45 120'-Takt

AST = Anruf-Sammel-Taxi mit max. 8 Sitzplätzen; Bestellung telefonisch mind. 60 Min. vor planmäßiger Abfahrt

*Definition Linienkategorien s. Kapitel 5.1.2

**S = nur an Schultagen, F = nur an Ferientagen, +V = Taktverstärker- oder -verdichterverfahren

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Die HVB betreibt zudem Buslinien im Stadt- und Ortsverkehr; neben dem Citybus Wernigerode sind dies Linien in Quedlinburg, Schierke und Blankenburg. Diese sind mit Verlauf, Betriebszeitfenster und Fahrtenanzahl bzw. Takt in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 11: Bestand Stadt- und Ortsbuslinien (Stand: 13.12.2020)

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
201	S	Citybus Wernigerode Heidebreite – Rendezvous – Floßplatz (u. zurück)	05:45-19:00 30'-Takt	08:30- 17:45 60'-Takt	08:30- 17:45 60'-Takt
202	S	Citybus Wernigerode M.-H.-Klaproth-Str. – Rendez- vous – Wendeplatz Mühlental (u. zurück)	05:45-19:00 30'-Takt	08:15- 17:45 60'-Takt	08:15- 17:45 60'-Takt
203	S	Citybus Wernigerode Im Bodengarten – Rendezvous – Röntgenstr. (u. zurück)	05:45-19:00 30'-Takt	08:15- 17:45 60'-Takt	08:15- 17:45 60'-Takt
204	S	Citybus Wernigerode Floßplatz – Rendezvous – E.- Pörner-Str. (u. zurück)	03:00-20.00 30'-Takt ³⁾	05:00- 19:30 60'-Takt	05:00- 19:30 60'-Takt
205	S	Citybus Wernigerode Floßplatz – Rendezvous – E.- Pörner-Str. (u. zurück) (Abendli- nie)	19:15-00:15 60'-Takt+V	17:45- 00:15 60'-Takt ⁴⁾	17:45- 00:15 60'-Takt ⁴⁾
207	S	Ortsverkehr Schierke (nur saisonal im Winterquartal)	09:15-18:00 20'-Takt ⁵⁾	09:15- 18:00 20'-Takt ⁵⁾	09:15- 18:00 20'-Takt ⁵⁾
206	S	Stadtbusverkehr Quedlinburg	08:30-17:30 5 Rundfahrten	---	---
232	S	Stadtbusverkehr Blankenburg Börnecke – Markt/Center (– Bönnshausen/Derenburg) (u. zu- rück)	05:00-19:00 S:21 Fahrten- paare F:18+17 Fahr- ten* *über wechselnde Li- nienwege und/oder nur auf Teilstrecken	07:30- 18:45 120'-Takt	07:30- 18:45 120'-Takt

*Definition Linienkategorien s. Kapitel 5.1.2

**S = nur an Schultagen, F = nur an Ferientagen, +V = Taktverstärker- oder -verdichtfahrten

³⁾30'-Takt ab ca. 05:15 Uhr, vorher nachfrageorientierter Fahrplan mit zusätzlich 4 Fahrtenpaaren

⁴⁾60'-Takt ab ca. 19:15 Uhr, vorher zusätzlich 1 Fahrtenpaar

⁵⁾verkehrt ca. Anfang Dez. bis Ende Feb., Betriebspause täglich 13:30-14:00 Uhr

Die Liniengenehmigungen der HVB-Linien im Rahmen der Linienbündel „Regionalverkehr“ und „Stadtverkehr Wernigerode“ gelten vom 15.04.2018 bis 31.12.2027. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Abweichungen:

- Die ursprünglich genehmigte Linie 221 wird zzt. im Rahmen der Linie 222 betrieben.
- Die genehmigten Linien 280, 281 und 282 sind derzeit durch AST-Verkehre ersetzt.
- Die HVB-Linien 214 und 247 verkehren infolge geänderter Rahmenbedingungen zusätzlich.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Straßenbahn- und Stadtbuslinien der HVG

Die Linien der HVG im Stadtverkehr Halberstadt mit Verlauf, Netzkategorie, Betriebszeitfenster und Fahrtenanzahl bzw. Takt sind in der nachfolgenden Tabelle 12 aufgeführt.

Tabelle 12: Bestand Straßenbahn und Stadtbus Halberstadt (Stand: 13.12.2020)

Linie	Kategorie*	Verlauf	Betriebszeit/ Fahrten** Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Tram 1	S	Friedhof – Holzmarkt – Hbf (u. zurück)	05:30-19:45 15'-Takt ¹⁾	08:15- 19:00 30'-Takt	s. Linien 12 und 13
Tram 2	S	Sargstedter Weg – Holzmarkt – Herbingstr. (– Klus) – Hbf (u. zu- rück)	05:30-20:00 15'-Takt ²⁾	07:30- 19:00 30'-Takt ³⁾	08:30- 19:00 30'-Takt
Bus 11	S	Sargstedter Siedlung – Voigtei – Holzmarkt – FSZ – EDEKA – Porta (u. zurück)	05:15-18:30 60'-Takt+V	08:30- 17:30 120'-Takt	08:30- 17:30 120'-Takt
Bus 12	S	(Wehrstedt –) Hbf – Landgraben – Holzmarkt – FSZ – Klusberge (u. zurück)	06:00-19:15 60'-Takt+V ⁴⁾	07:45- 18:15 120'-Takt	08:30- 18:15 60'-Takt
Bus 13	S	Sargstedt – Sargstedter Siedlung – AMEOS Klinikum – Holzmarkt – Kuckucksfeld (u. zurück)	05:00-18:45 60'-Takt ⁵⁾⁶⁾	07:15- 18:30 120'-Takt ⁶⁾	08:30- 18:30 60'-Takt ⁶⁾
Bus 14	S	Klein Quenstedt – Friedhof (– AMEOS Klinikum – Holzmarkt) (u. zurück)	05:45-18:15 60'-Takt+V ⁷⁾⁸⁾	09:00- 17:30 3 Fahr- tenpaare ⁸⁾	09:00- 17:30 3 Fahrten- paare ⁸⁾
Bus 15	S	Sargstedter Siedlung – Voigtei – Holzmarkt – Kirschallee – Hbf – Landgraben (u. zurück) (Abendli- nie)	19:30-22:45 60'-Takt ⁹⁾	18:30- 22:45 60'-Takt ⁹⁾	18:30- 22:45 60'-Takt ⁹⁾
Bus 16	S	Holzmarkt – Voigtei – Mahndorf – Ströbeck (u. zurück)	S: 06:15-18:00 F: 06:30-18:00 6 Fahrten- paare+V	---	---

*Definition Linienkategorien s. Kapitel 5.1.2

**S = nur an Schultagen, F = nur an Ferientagen, +V = Taktverstärker- oder -verdichtfahrten

¹⁾15'-Takt bis ca. 18:45 Uhr, dann 30'-Takt; bei jeder 2. Fahrt zwischen 06:00-17:45 Uhr Bedienung durch Niederflurbus möglich; bei letzter Fahrt nach 19:15 Uhr bis Hauptbahnhof Bedienung durch Niederflurbus

²⁾15'-Takt bis ca. 18:15 Uhr, dann 30'-Takt; bei erster Fahrt vor 6:00 Uhr bis Hauptbahnhof und letzter Fahrt nach 19:30 Uhr ab Hauptbahnhof Bedienung durch Niederflurbus

³⁾Fahrten bis Hauptbahnhof Sa und So/Ftg 08:00-18:30 Uhr über Klus

⁴⁾Wehrstedt – Hbf (und zurück): Mo-Fr 8 Fahrtenpaare+V, Sa/So/Ftg kein Betrieb

⁵⁾mit Taktabweichungen

⁶⁾Sargstedt – Sargst. Siedlung (und zurück): Rufbus-Bedienung Mo-Fr vor 05:30 Uhr und nach 18:30 Uhr, Sa und So/Ftg ganztägig

⁷⁾Mo-Fr 6,5 Fahrtenpaare ab/bis Holzmarkt

⁸⁾Klein-Quenstedt – Friedhof (und zurück): Rufbus-Bedienung Mo-Fr vor 06:00 und nach 18:00 Uhr, Sa und So/Ftg ganztägig

⁹⁾Nach 20:30 Uhr Rufbus-Bedienung, letztes Fahrtenpaar als Anrufsammeltaxi

Die aktuellen Liniengenehmigungen der HVG-Linien im Rahmen des Linienbündels „Stadtverkehr Halberstadt“ gelten seit 01.01.2019 bis 31.12.2033.

Weitere Linien im ÖSPV

Des Weiteren wird das Kreisgebiet durch sog. einbrechende Linien weiterer Verkehrsunternehmen bedient, für die jeweils benachbarte Aufgabenträger federführend zuständig sind.

Die hier relevanten Buslinien mit federführendem Aufgabenträger (AT), Verlauf, derzeitigem Betreiber, Verkehrstagen und Grundangebot zeigt nachfolgende Tabelle 13.

Tabelle 13: Bestand einbrechende ÖSPV-Linien benachbarter AT (Stand: 13.12.2020)

Linie	Zust. AT	Verlauf	Betreiber	Verkehrstage*	Grundtakt*
23	LK NDH	Nordhausen – Ilfeld – Benneckenstein (– Hohegeiß) (u. zurück)	VBN GmbH	Mo-So	Mo-Fr 7 Fahrtenpaare Sa/So 5 Fahrtenpaare
140 <O>	SLK	TaktBus Aschersleben – Reinstedt – Hoym – Quedlinburg (u. zurück)	KVG Salzland mbH	Mo-So	120'+V
VGS-423	LK MSH	(Wippra -) Braunschwende - Harzgerode	VGS mbH	Mo-Fr (S)	RufBus 2 Fahrtenpaare
668	LK BK	Oschersleben – Schwanebeck – Gröningen - Dalldorf	Bördebus	Mo-Fr	Mo-Fr ca. 9 Fahrtenpaare, z.T. Rufbus Sa/So kein Betrieb im LK HZ

*S = nur an Schultagen, F = nur an Ferientagen, +V = Taktverstärker- oder -verdichtfahrten

2.2.3 Nachfrage im ÖSPV

Der ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt weist die Entwicklung der landesweiten Verkehrsnachfrage im ÖSPV, gegliedert nach Landkreisen, für die Jahre 2009 bis 2015 aus. Grundlage der Daten sind jeweils die dem Landesverwaltungsamt gemeldeten Fahrgastzahlen³⁰ auf Basis der verkauften Tickets. Die für den Landkreis Harz relevanten Angaben sowie zum Vergleich die Werte der angrenzenden Landkreise Sachsen-Anhalts und des gesamten Landes sind in Tabelle 14 zusammengestellt.

Die Nachfrage im ÖSPV des Landkreises Harz ging im Vergleichszeitraum um etwas mehr als sechs Prozent zurück und folgt damit in etwa dem Landestrend. Auffallend ist, dass die Landkreise Börde und Salzland, die sich seit 2010 innerhalb des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes (marego) mit ÖSPV und SPNV organisiert hatten, zwischen 2009 und 2015 keine

³⁰ Gemäß § 8a ÖPNVG LSA

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Rückgänge verzeichnen mussten bzw. sogar steigende Werte bei der ÖSPV-Nachfrage vermelden konnten.

Tabelle 14: Entwicklung der Verkehrsnachfrage ÖSPV im Landkreis Harz u. a.³¹

Landkreis bzw. Land gesamt	Anzahl Fahrgäste pro Jahr in 1.000							Zu-/Abnahme ³²
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Harz	3.964	4.115	3.968	3.940	3.950	3.876	3.706	-6,51%
Börde	852	847	873	908	983	973	1.178	+38,26%
Mansf.-Südharz	1.424	1.409	1.424	1.599	1.415	1.383	1.359	-4,56%
Salzlandkreis	1.154	1.137	1.100	1.099	1.229	1.284	1.184	+2,60%
Sachsen-Anhalt	90.171	85.062	93.032	91.046	88.084	85.331	84.446	-6,35%

In den Jahren ab 2016 entwickelte sich die Verkehrsnachfrage im Landkreis Harz wie folgt³³: 2016: 3.786.000, 2017: 3.815.000, 2018: 3.802.000 und 2019: 4.009.000 Fahrgäste pro Jahr³⁴. Dies ergibt rechnerisch für den Zeitraum 2009-2019 eine geringfügige Zunahme der Fahrgastzahlen um +1,14 Prozent.

2.2.4 Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Nachrichtlich werden ergänzend weitere vorhandene Angebote zur Personenbeförderung aufgeführt. Für diese besteht keine Aufgabenträgerschaft seitens des Landkreises Harz.

Sonderlinienverkehr („Bimmelbahnen“)

Im Landkreis Harz werden einige touristische Angebote im Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG betrieben (sog. „Bimmelbahnen“):

- Wernigerode Alte Kapelle – Marktstraße über Schloss und Hasseröder Ferienpark (Linie SB 1, Verkehrsunternehmen Michaela Zielke)
- Wernigerode Marktstraße – Alte Kapelle über Schloss (Linie WB 1, Verkehrsunternehmen Birgit Mackert)
- Quedlinburg Marktstraße – Marktstraße über Neustadt (Linie QBB 1, Verkehrsunternehmen Quedlinburger Bimmelbahn GmbH).

³¹ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030, S. 167

³² Vergleich 2009 mit 2015, eigene Berechnungen

³³ Beförderungszahlen LK Harz, Auskunft Amt für Investitionen und Bauen vom 14.04.2021

³⁴ Die Beförderungszahl im Jahr 2019 weicht stark ab aufgrund der Umstellung des VTO-Tarifs (deutliche Preissenkung im Segment der Tageskarten – mit anderem Umrechnungsfaktor – im Vergleich zu den Einzelfahrscheinen). Für das Jahr 2020 wird Pandemie-bedingt ein starker Rückgang der Fahrgastzahlen erwartet.

Seilbahnen

Um den Hexentanzplatz mit Harzer Bergtheater und Tierpark, div. Wanderwege sowie die Roßtrappe zu erreichen, können Seilbahnen genutzt werden. Historisch gesehen ist die Idee einer Seilbahn bereits 1886 aufgekommen, um den Hexentanzplatz und die Roßtrappe mittels Seilschwebbahn zu erreichen³⁵.

Bis 1969 wurde die Idee bis zur Finanzierung und dem endgültigen Vertragsschluss entwickelt. Der offizielle Start für die Bauarbeiten für die Kabinenbahnen war der im Februar 1969 und konnte final im Oktober 1970 abgeschlossen werden. Damit wurde in einem ersten Schritt der Hexentanzplatz erschlossen³⁶.

Ende März 1977 wurde auch die Umsetzung des Sessellifts zur Roßtrappe vorangetrieben, welches im Mai 1980 eröffnet wurde³⁷.

2.2.5 Fahrzeugeinsatz im ÖSPV

Auf den ÖSPV-Linien im Landkreis Harz setzt die HVB insgesamt rund 140 eigene Fahrzeuge ein³⁸. Darunter sind

- 5 Gelenkbusse
- 7 Midibusse (im Stadtverkehr Wernigerode).

Das Durchschnittsalter der HVB-eigenen Fahrzeugflotte beträgt derzeit knapp 8 Jahre und fällt damit etwas geringer aus als das Fahrzeugalter im Sachsen-Anhalt-Durchschnitt (8,9 Jahre) bzw. Bundesdurchschnitt (8,7 Jahre)³⁹.

Zusätzlich werden regelmäßig ca. 35 Fahrzeuge von Subunternehmern eingesetzt. Der Anteil barrierefreier Busse auf den HVB-Linien (Niederflur- oder „Low-Entry“-Fahrzeuge mit Einstiegsrampe) beträgt insgesamt rund 92 Prozent.

Die HVB setzt neben Dieselnissen auch ca. 45 Erdgasbusse (Anteil rund 32 Prozent) ein. Die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen die Schadstoffnormen Euro III – Euro VI. Der Anteil an Fahrzeugen, die mindestens die Kriterien der Schadstoffnorm Euro VI erfüllen, beträgt ca. 37 Prozent (Stand: 31.12.2020).

³⁵ Seilbahnen Thale GmbH; <https://www.seilbahnen-thale.de/attraktionen/historie/>, Stand 04/2020.

³⁶ Seilbahnen Thale GmbH; <https://www.seilbahnen-thale.de/attraktionen/historie/>, Stand 04/2020.

³⁷ Seilbahnen Thale GmbH; <https://www.seilbahnen-thale.de/attraktionen/historie/>, Stand 04/2020.

³⁸ Übersicht Fahrzeugbestand HVB, Stand 24.03.2021 und ergänzende Auskunft HVB vom 30.04.2021

³⁹ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030, S. 157f; nach einer Erhebung im Auftrag der VDV-Landesgruppe Ost, Stand Sommer 2020, lag das Durchschnittsalter der Busse in Sachsen-Anhalt bei 7,0 Jahren

Auf den Straßenbahn- und Stadtbuslinien in Halberstadt setzt die HVG derzeit insgesamt 17 Fahrzeuge im ÖSPV ein (ohne historische Straßenbahnfahrzeuge bzw. Sonderwagen):

- 5 Straßenbahn-Niederflur-Gelenktriebwagen
- 4 Straßenbahn-Gelenktriebwagen
- 6 Niederflur-Stadtbusse (Solobusse)
- 1 Midibus
- 1 Minibusse⁴⁰.

2.2.6 Servicestellen, Tarif, Vertrieb und Marketing

Verkehrsverbände und Tarifgemeinschaften

Bestehende Verkehrs- und Tarifverbände in Sachsen-Anhalt sind der länderübergreifende Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) und der Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego). Im westlich angrenzenden Niedersachsen gelten die Tarife des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) bzw. Süd-Niedersachsen (VSN).

Der Landkreis Harz gehört zzt. keinem dieser Verkehrsverbände an. Lediglich auf der Linie 140 der KVG Salzland im Bahn-Bus-Landesnetz (Quedlinburg – Hoym – Reinstedt – Aschersleben) kommt der marego-Tarif zur Anwendung⁴¹. Ansonsten gelten im Kreisgebiet die Tarife und Beförderungsbedingungen der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO) (vgl. Abbildung 6). Einzelne angrenzende Orte benachbarter Landkreise sind mit einer VTO-Tarifzone eingebunden: Schladen/Hornburg, Vienenburg, Bad Harzburg, Braunlage und Hohegeiß in Niedersachsen, Gröningen im Landkreis Börde, Aschersleben im Salzlandkreis sowie Stolberg, Wippra und Hettstedt im Landkreis Mansfeld-Südharz.

Ins Leben gerufen wurde die VTO im Jahr 1995 ursprünglich durch die Halberstädter Bus-Betriebe GmbH (HBB), Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft mbH (Q-Bus), Wernigeröder Verkehrsbetriebe GmbH (WVB) und die HVG. Im Zuge der Kreisgebietsreform von 2007 wurden die WVB, HBB und Q-Bus zur HVB vereinigt, so dass in der VTO gegenwärtig die HVB und HVG zusammengeschlossen sind und weitere örtlich tätige Verkehrsunternehmen (Abellio GmbH und HSB) bestimmte VTO-Angebote (z. B. HarzTourCard, HarzMobilCard und Anerkennung von Zeitkarten zwischen HVB und KVG Salzland bzw. VG Südharz auf gemeinsam befahrenen Streckenabschnitten) anerkennen. Darüber hinaus gelten die entsprechenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

⁴⁰ Angaben unter <https://www.stadtverkehr-halberstadt.de/hvg/> und erg. mündliche Auskunft, Stand 05/2021

⁴¹ Zudem werden auf gemeinsam mit der HVB befahrenen Abschnitten Zeitfahrausweise gegenseitig anerkannt

Abbildung 6: Verkehrsverbünde in Sachsen-Anhalt⁴²



Vertrieb und Service

Eine Übersicht der Verkaufs- und Informationsstellen im Landkreis mit dem jeweils angebotenen Ticketsortiment enthält Tabelle 15.

⁴² INSA – Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH; <https://www.insa.de/tickets/tarife-in-sachsen-anhalt>, Stand 05/2020.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 15: Verkaufs-/Servicestellen^{43 44}

Verkaufsstelle	Einzelfahr-schein	Zeit-karte/fahr-ausweis	10er-Karte	Tageskarte	Harz-Mobil-Card	Harz-Tour-Card	Schülerferi-enticket	WiSeI Card	Selkebahn-Ticket	Fahrplan (Regio)	Fahrplan (Citybus)	Verkehrs-unterneh-men
Bus (Fahrpersonal)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	• begrenzt	• begrenzt	HVB/ HVG
Tram (Automaten)	•	•	•	•	•	•						HVG
Reisebüro Köhler Oberstadt 65 Benneckenstein							•			•		HVB
Busv. Schwarzenberg Reisebüro Poststraße 2 Blankenburg		•	•	•	•	•	•	•	•	•		HVB
Tourist-Information Markt 3 Elbingerode							•			•		HVB
Mobilitätszentrale im Bahnhofsgebäude Hal- berstadt		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	HVB
Uhrengeschäft Breite Straße 6 Hasselfelde							•			•		HVB
Lotto/Tabak Köhler Marienhöfer Straße 14 Ilseburg										•		HVB
Reisebüro "Traumwelt" Marienhöfer Straße 1a Ilseburg							•			•		HVB
HVB-Kundencenter im Bahnhofsgebäude Quedlinburg		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	HVB
Bodetal-Information im Bahnhofsgebäude Thale		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	HVB
HVB-Kundencenter am Busbahnhof Wernigerode		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	HVB
Tourismus GmbH Marktplatz 10 Wernigerode						•	•			•	•	HVB
Lord Shop Ringstraße 37 Wernigerode		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	HVB
Halberstadt Information Hinter dem Rathaus 6	•	•										HVG
Bürgerbüro der Stadt Halberstadt Rathaus	•	•										HVG
Mobilitätszentrale Harz im Hauptbahnhof	•	•										HVG
Zeitschriften – Lotto – Tabak Holzmarkt 7	•	•										HVG
Schreib Chic am Fünfeck Westerhäuser Str. 95	•	•										HVG
Presse-, Lotto-Shop R.-Wagner-Str. 41b	•	•										HVG
Lotto – Annahme Fr.-Ebert-Str. 23	•	•										HVG
Willi & Co Tränketor 8	•	•										HVG
Lotto-Zeitschriften-Ge- tränke-Shop Gröperstr. 40	•	•										HVG
Presse-Eck NW – 10 Str. 16	•	•										HVG

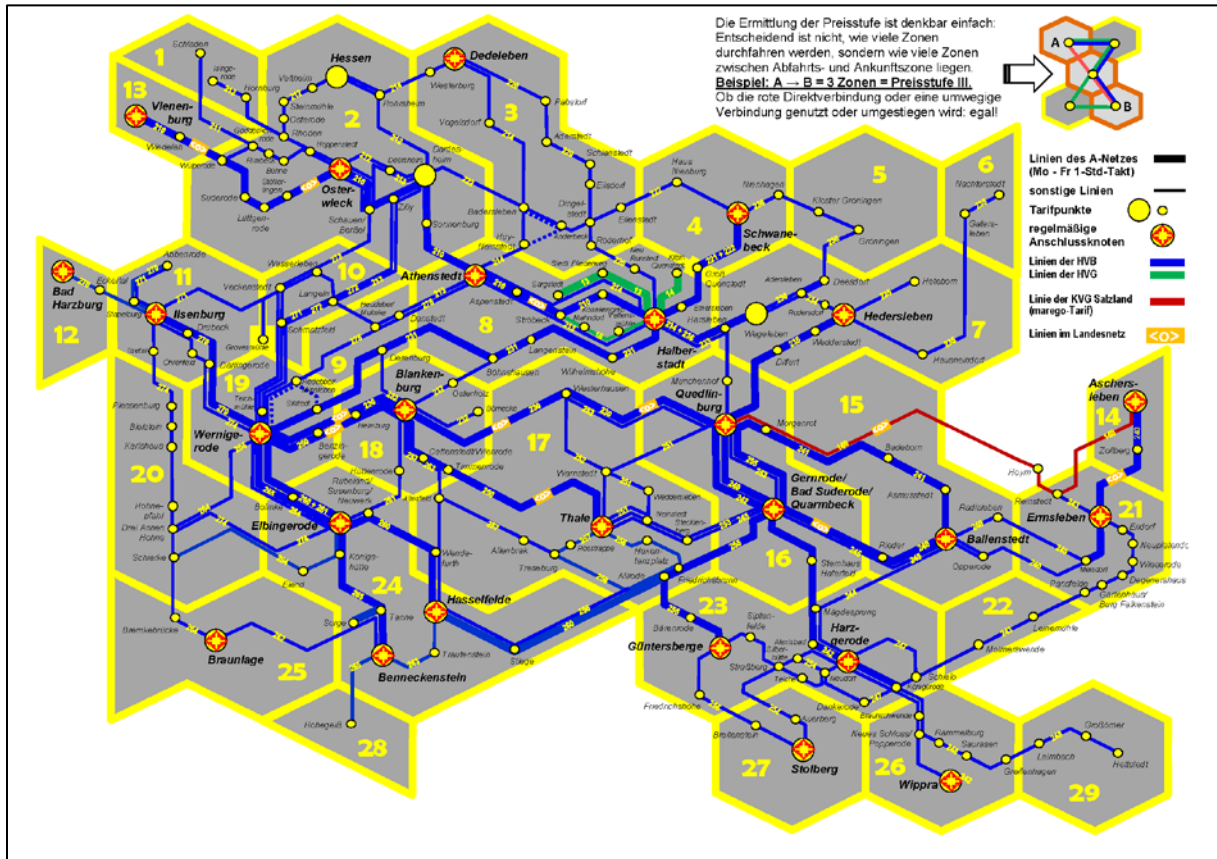
⁴³ HVB, Fahrscheine und Preise, alle Verkaufsstellen; <http://pdf.hvb-harz.de/verkaufsstellen/verkaufsstellen.pdf>, Stand 12/2020.

⁴⁴ HVG, Fahrscheine, Vorverkaufsstellen; <https://www.stadtverkehr-halberstadt.de/fahrscheine-u-tarife/>, Stand 12/2020.

Fahrpreise

Die Fahrpreise der VTO bilden sich nach Anzahl der befahrenen Tarifzonen inkl. Start und Zielzone, unabhängig davon, ob die Verbindung dem direkten Weg entspricht, einem Umweg oder einer Umsteigeverbindung (Flächenzonentarif). Abbildung 7 zeigt den Tarifzonenplan, Stand 01.01.2020.

Abbildung 7: VTO-Tarifzonenplan 2020



Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Die Fahrpreisübersicht zum VTO-Tarif, Stand 01.01.2020, enthält die Abbildung 8.

Abbildung 8: VTO-Fahrpreisübersicht 2020

Fahrpreistabelle der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft "Ostharz" (VTO); gültig ab 01.01.2020																
Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB). Alle Preise in Euro. Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten.																
Tarif- stufe	Tageskarte		10er- Karte	Einzelfahrt			Einzelfahrt Sozialtarif		Gruppen- tarif ab 10 Personen pro Person	Harz- Abo mtl.**	Monatskarte		9-Uhr- Karte	Wochenkarte		Harz Mobil Card
	Single	Familie*		normal	Hund	ermäßigt	normal	ermäßigt			normal	ermäßigt		normal	ermäßigt	
O	3,20	6,10	14,50	1,80	in allen Tarif- stufen pau- schal 1,00	1,10	1,10	0,60	1,60	25,00	40,50	30,50	29,50	13,50	10,20	13,00 mtl. ****
N	3,20	6,10	16,00	2,00		1,20	1,20	0,70	1,80	25,00	45,00	34,00	29,50	15,00	12,00	
I	4,60	8,80	20,00	2,50		1,50	1,50	0,80	2,30	75,00	61,50	47,00		20,50	16,00	
II	6,80	13,00	31,00	3,90		2,20	2,20	1,20	3,50		96,00	72,00		32,00	24,00	
III	8,70	16,80	39,00	4,90		2,70	2,70	1,50	4,40		120,00	90,00		40,00	30,00	
IV	9,70	19,10	43,20	5,40		3,00	3,00	1,70	4,90		134,00	100,50		46,00	34,50	
V	12,60	24,80	52,00	6,50		3,60	3,60	2,00	5,90	85,00	159,50	119,50	55,00	41,50		
Freizeit- angebote	JugendFreizeitAbo an Schultagen ab 14:00 Uhr, sonst ganztags			HarzTourCard 3 Tage am Stück alle Verkehrsmittel im Landkreis Harz nutzbar! Gültig in HVB, HVG & Bahn (HSB nur eingeschränkt nutzbar)						Selkebahn-Ticket 3 Tage ausgewählte HVB-Linien (HSB-Selkebahn nur eingeschränkt nutzbar)			WiSeiCard 1 Tag Wipper- und Selketal mit Bahn und Bus			
	bis zum 21. Geburtstag***			Einzel		Familie*		Einzel		Einzel		ermäßigt		Familie*		Hund
12,00 (mtl.)****			27,00		56,00		26,00		10,00		5,00		19,00		1,00	
* 2 Erwachsene & bis zu 3 Kinder von 6 bis 14 Jahren																
** Abonnement abzüglich 10% Skonto bei Jahresvorauszahlung																
*** Abonnement beinhaltet Schüler/FerienTicket Sachsen-Anhalt in den Sommerferien abzüglich 3,5% Skonto bei Jahresvorauszahlung (139,00)																
**** berechtigt zu ermäßigten Einzelfahrten in allen Verkehrsmitteln im Landkreis Harz (HVB, HVG, Regelspurbahnen, HSB außer Blockenbahn)																
Änderung der Konditionen bei der HarzTourCard: 1.) Preispassung; 2.) Beschränkung der Fahrleistung der HSB beim Einzel-Ticket auf 26,00 € und beim Familien-Ticket auf 54,00 €.																
Änderung der Konditionen beim Selkebahn-Ticket: 1.) Preispassung; 2.) Beschränkung der Fahrleistung der HSB beim Selkebahn-Ticket im Selketal auf 25,00 €.																

Angebot „HATIX“ – Harzer Urlaubs-Ticket

Ein speziell auf die Zielgruppe der Übernachtungsgäste zugeschnittenes Angebot für den Landkreis Harz ist „HATIX“ (Harzer Urlaubs-Ticket). Um das HATIX-Ticket verwenden zu können, muss ein Meldeschein mit der Anmeldung bei dem jeweiligen Gastgeber am Urlaubsort ausgefüllt werden. Dieser Anmeldeschein ist eindeutig durch das Logo *HATIX* gekennzeichnet und gilt somit gleichzeitig als Fahrausweis. Der ausgefüllte Meldeschein berechtigt den Inhaber und weitere aufgeführte Personen zur kostenfreien Fahrt im eingetragenen Geltungszeitraum (Übernachtungszeitraum).

Das HATIX-Ticket gilt auf allen Linien der HVB, HVG, auf ausgewählten Linien der VGS sowie seit Anfang 2020 (zunächst befristet bis 2022) in Niedersachsen auf allen Linien im Landkreis Goslar und ausgewählten Linien des Landkreises Göttingen (vgl. Abbildung 9). Von der HATIX-Nutzung ausgeschlossen sind Sonderbuslinien, AST, Züge im Nah- und Fernverkehr sowie die Harzer Schmalspurbahnen.

Abbildung 9: HATIX-Übersicht⁴⁵



2.2.7 Sachstand barrierefreier Haltestellenausbau

Gemäß Personenbeförderungsgesetz muss der Nahverkehrsplan die Belange von Fahrgästen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität oder Sensorik berücksichtigen mit dem Ziel, für die ÖPNV-Nutzung bis 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen bzw. entsprechende Ausnahmen – wozu verlängerte Fristen oder auch dauerhafte Ausnahmen zählen können – im NVP zu benennen und zu begründen. Somit ist die Barrierefreiheit als sogenanntes *Querschnittziel* in allen Planungsprozessen im Landkreis Harz grundlegend zu beachten⁴⁶.

Um den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau für das Kreisgebiet darstellen zu können, wurde im Rahmen der NVP-Aufstellung eine Abfrage der einzelnen Städte und Gemeinden durchgeführt (vgl. Tabelle 16). Zentrales Anliegen war es dabei, Haltestellen zu ermitteln, welche für einen bevorzugten Haltestellenausbau vorgesehen bzw. priorisiert

⁴⁵ HATIX - Harz AG Initiative Wachstumsregion; <https://www.hatix.info/de/wo-gilt-hatix/uebersicht.html>, Stand 05/2020.

⁴⁶ Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt, 2010.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

werden sollen. Ebenfalls wurde abgefragt, ob ein Ausnahmetatbestand vorliegt, der gegen einen Haltestellenausbau spricht.

Tabelle 16: Abfrage der Kommunen zum priorisierten barrierefreien Haltestellenausbau

Start der Abfrage	Verlängert bis zum	Verlängert bis zum	Letztmöglicher Termin
31.08.2020	09.10.2020	23.10.2020	20.11.2020

Von den insgesamt 14 kontaktierten Kommunen haben 12 ein aktualisiertes bzw. priorisiertes Haltestellenverzeichnis zurückgemeldet. In der folgenden Tabelle 17 sind die Argumente zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus aufgezeigt:

- Für einen hoch priorisierten barrierefreien Haltestellenausbau sprechen vor allem die starke Frequentierung, Anbindung an relevante Einrichtungen wie Einzelhandel, Nahversorgung und Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen hervor.
- Für einen niedrig priorisierten Haltestellenausbau sprechen z. B. Situationen nur gering frequentierter Haltestellen, eine Lage außerorts sowie Haltestellen von untergeordneter Bedeutung.

Tabelle 17: Argumente zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus (Stellungnahmen)

„Ist ein hoch priorisierter barrierefreier Haltestellenausbau sinnvoll?“	
Ja	Nein
<ul style="list-style-type: none"> • zentrale Lage • Wegführung barrierefrei ausgebaut bzw. Planung zum Ausbau • einzige im Ort vorhandene Haltestelle • starke Frequentierung • Nähe zu relevanten Einrichtungen (Einzelhandel, Nahversorgung, Gesundheit, Seniorenheime, etc.) • Verbindungspunkte zu Orten • Haltestelle wird hauptsächlich durch Schüler/Kindergartenkinder und Senioren genutzt • Zubringer Tourismus/touristische Angebote • Hauptknotenpunkt für den ÖPNV / Erschließungshaltestelle • Wohngebieterschließung • grundlegend mangelhafter Ausbauzustand 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende bauliche Voraussetzungen • fehlende finanzielle Mittel • bereits barrierefrei ausgebaut bzw. guter Ausbauzustand bereits vorhanden • geringe bis kaum frequentiert • Bedarfshaltestelle außerorts • Haltestelle wird aufgegeben • untergeordnete Haltestelle

Als ein weiteres Ergebnis der Rückläufe wurden die folgenden Fragestellungen mit der Aktualisierung des Haltestellenverzeichnisses eingereicht:

- Wem obliegt die Verantwortung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen?
- Wo liegt die Zuständigkeit für einen barrierefreien Haltestellenausbau, insofern die Haltestelle außerorts liegt?
 - Zuständigkeit Straßenbaulastträger (vgl. Haltestellenverzeichnis Huy)?
 - Zuständigkeit Landesstraßenbaubehörde (vgl. Haltestellenverzeichnis Thale)?
- Wer trägt die Kosten des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen?
- Wie können die Zugehörigkeiten zu Orten/Gemeinden geklärt werden?

Auf diese Fragestellungen wird im Rahmen von Kapitel 5.3 näher eingegangen.

Die aktualisierte Haltestellenliste mit Darstellung des jeweiligen Zustandes ist dem **Anhang E** zu entnehmen.

3. Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele

Der ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt dient als Richtschnur zur Sicherung und weiteren Gestaltung des Nahverkehrs in den Städten und Regionen. Er macht Vorgaben und Vorschläge, wie mit den zukünftigen Herausforderungen, aber auch Chancen für den ÖPNV vor Ort umzugehen ist. Im Mittelpunkt stehen dabei die Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung (vgl. Kapitel 1.2.3 und **Anhang A**).

Auf dieser Basis wurden wiederum Leitsätze entwickelt, wie der Landkreis Harz den ÖPNV zukünftig ausgestalten will. Die daraus zu entwickelnden Maßnahmen werden unter spezifischen, messbaren, attraktiven, realistischen und terminierten Kriterien ausgearbeitet und fortlaufend geprüft. Die Leitlinien zur Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Harz unterliegen keiner Wertung oder Priorisierung.

- *Anforderungen an eine koordinierte Verkehrsgestaltung*

Die Rahmenbedingungen aus dem ÖPNV-Plan 2020 – 2030 des Landes Sachsen-Anhalt werden berücksichtigt und es erfolgt fortlaufend eine Prüfung und Anpassung auf den regionalbezogenen ÖPNV.

- *Förderung der Attraktivität des ÖPNV*

Der ÖPNV wird unter den regionalen Rahmenbedingungen attraktiv gestaltet und weiterentwickelt, damit er den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und somit den Zielstellungen und den Herausforderungen des demografischen Wandels, der angestrebten Mobilitätswende und des Klimaschutzes gerecht werden kann. Der ÖPNV hat eine gesellschaftliche Bedeutung und soll daher einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätssicherung der gesamten Bevölkerung beitragen. In diesem Kontext werden auch mittelfristig Maßnahmen geprüft, um den ÖPNV anzupassen und neue Fahrgäste zu gewinnen.

- *Sicherung von Landeszuweisungen und weiterer Finanzierungsmittel*

Der ÖPNV im Landkreis Harz wird nach den Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet. Zur Sicherung der Finanzierungsmittel werden die Vorgaben aus dem ÖPNVG LSA und weitere anzuwendende Förderrichtlinien stetig geprüft und bewertet.

- *Prinzip der Verkehrstaktung*

Die Verkehrsplanung im ÖPNV bezieht sich auf Maßnahmen im Landkreis Harz zur Beibehaltung und Steigerung der Attraktivität im Personennahverkehr, die die angestrebte Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaschutzziele maßgeblich unterstützen. Hierbei werden stets die Anforderungen an die Sicherung der Gesamtfinanzierung und die Leistungsfähigkeit der Unternehmen des ÖPNV beachtet.

Das ÖPNV-Netz des Landkreises Harz soll im Grundsatz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) strukturiert werden, ausgehend vom ITF-Konzept des Bahn-Bus-Landesnetzes. Die kommunalen ÖSPV-Linien sind – an sinnvollen und geeigneten Knotenpunkten – so weit wie möglich nach dem ITF-Prinzip zu integrieren und miteinander zu verknüpfen. Bei der Anpassung müssen wirtschaftliche, geographische und zeitliche Gegebenheiten stets mitberücksichtigt werden. Im Rahmen von mittel- bis langfristigen Prüfprozessen erfolgt zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen die Prüfung der Erweiterung von systematischen Anschlüssen zu anderen Bus- und Bahnlinien. Im Ergebnis wird ein Prüfbericht erstellt, der den Prüfprozess dokumentiert und die entsprechenden Handlungsmöglichkeiten aufzeigt. Dieser Prüfbericht wird zur Abstimmung zwischen beteiligten Partner vorgestellt und bewertet.

- *Schülerverkehr*

Der Schülerverkehr nimmt im ÖPNV des Landkreises Harz einen hohen Stellenwert ein. Dementsprechend hat die Sicherstellung des Schülerverkehrs für den Landkreis Harz oberste Priorität. Daher werden folgende Ausgestaltungsmöglichkeiten entgegen des Taktverkehrs ermöglicht (vgl. Tabelle 24):

- Linienkategorie A*, B, C, S: Taktabfahrten vor 8:00 Uhr,
- Linienkategorie A*, B, C, S: Taktabfahrten zwischen 12:00 und 16:00 Uhr. Weitergehende „zulässige Ausnahmen“ die in der Praxis notwendig erscheinen werden im Arbeitsprozess geprüft.

(*ausgenommen Linienkategorie A<O> im Bahn-Bus-Landesnetz, für die Ausgestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der Landesrichtlinie geregelt sind; vgl. Anhang B1-B3)

Mittelfristig wird im Rahmen eines transparenten Verfahrens mit den kommunalen Partnern ein Umsetzungskonzept erstellt. Mit diesem Umsetzungskonzept sollen Maßnahmen und Wirkungen geprüft und dargelegt werden, um eine entsprechende Integration des Schülerverkehrs in das vertaktete Grundangebot zu ermöglichen.

- *Tourismus/Freizeitwecke*

Der Tourismus ist für den Landkreis Harz ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor. Daher sollen bestehenden Angebote aktiv kommuniziert werden und auch neue Maßnahmen geprüft werden, um das Touristenaufkommen bestmöglich vom individuellen motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umzulenken.

- *Barrierefreiheit*

Zur Erhöhung der Mobilitätschancen für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen, soll die Barrierefreiheit im ÖPNV durch Maßnahmen, die den Bereich der Fahrzeuge, Haltestellen und Informationen/Medien betreffen, erreicht werden.

- *Digitalisierung*

Der Schwerpunkt der Digitalisierung ist als Schnittstelle zwischen Attraktivitätssteigerung und Klimaschutzpolitischen Aspekten zu verstehen. Daher sind zumindest Modellprojekte zur Digitalisierung voranzutreiben.

- *Klimaschutz*

Der ÖPNV erbringt im Landkreis Harz einen ökologischen Beitrag. Daher werden weiterführende Möglichkeiten angestrebt, um die Energieeffizienz weiter zu erhöhen, die Treibhausmission zu reduzieren und somit zum Erreichen der Klimaschutzziele beizutragen.

- *Kommunikation und Kooperation der Akteure*

Die Kommunikation und Kooperation der Akteure im ÖPNV ist transparent und im Einvernehmen zu gestalten. Die Interaktion der relevanten Partner soll unter dem Aspekt erfolgen, dass für den Landkreis Harz und den ÖPNV ein gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Mehrwert erzielt wird.

4. Entwicklung und Potenziale der Nachfrage im ÖSPV

4.1 Demographischer Wandel

Grundlage für die landesweite ÖPNV-Planung ist zurzeit die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose, deren Berechnungen auf dem Stichtag 31.12.2014 und den Einwohnerzahlen für Sachsen-Anhalt gemäß Zensus 2011 beruhen. Diese weist für den Landkreis Harz einen Bevölkerungsrückgang voraus, der geringfügig stärker ausfällt als der Landesdurchschnitt (vgl. Kapitel 2.1.3). Grundsätzlich ist in den nächsten Jahren von einem weiteren Rückgang der Einwohnerzahlen auszugehen, absehbar in abgeschwächter Form und/oder in örtlich unterschiedlicher Deutlichkeit. In diesem Zusammenhang ist auch ein Blick auf die Nachbarkreise hilfreich, der zeigt, dass die voraussichtlichen Entwicklungen rund um den Landkreis Harz sehr unterschiedlich ausfallen sollen: von einem geringeren Rückgang im nördlich angrenzenden Bördekreis und einem höheren Rückgang im Osten (Salzlandkreis) und Südosten (Mansfeld-Südharz).

Strukturpolitisch versucht das Land Sachsen-Anhalt, diesem Trend durch entsprechende Projekte und Fördermaßnahmen entgegenzuwirken. Für den ÖPNV-Bereich betrifft das die Konzepte zur Weiterentwicklung des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie Konzeptempfehlungen an die kommunalen Aufgabenträger, die ÖSPV-Netze und Schnittstellen gezielt und nach einem abgestimmten Vorgehen weiterzuentwickeln. Die Wirkung dieser Maßnahmen erfolgt im Zusammenspiel mit anderen Einflussgrößen auf die Entwicklung der Regionen, so dass diese allein für das Kriterium ÖPNV-Anbindung kaum abschätzbar ist, umgekehrt jedoch eine Reduzierung des ÖPNV-Angebotes vielerorts zu einer weiteren Schwächung der Standortvoraussetzungen unmittelbar und im Vergleich zu anderen Regionen führen kann⁴⁷.

Die Prognose weist aus, dass der entscheidende Grund für den Bevölkerungsrückgang der kommenden Jahre das anhaltende Geburtendefizit ist. Folgende Tendenzen sind hierbei für die weitere ÖPNV-Gestaltung von Bedeutung:

- Weiter zunehmende Alterung der Bevölkerung (trotz leichtem, aber für eine Trendumkehr nicht ausreichendem Anstieg der Geburtenrate)
- Absehbare Auswirkungen auf die Nachfrage nach Kindergärten und Schulen, insofern auf den Schülerverkehr im ÖPNV im ländlichen Bereich
- Verschiebungen in der Altersstruktur mit Zuwachs (nur) bei den 65-jährigen und älteren Menschen, Rückgängen bis 2030 in den Altersgruppen der 35- bis unter 65-jährigen,

⁴⁷ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 32

deutlicher Rückgang bei den 15- bis unter 35-jährigen und mäßiger Rückgang auch bei Kindern.

- Bei den 15- bis 35-jährigen weist der ÖPNV-Plan 2020-2030 auf die wesentliche Rolle dieser Altersgruppe für „Berufsfindung, Wohnortwahl und Familiengründung“⁴⁸ und Orientierung hinsichtlich der Mobilität hin. Dieser „Markt“ wird demnach schrumpfen.
- Vergleichsweise günstigere Entwicklung durch ein positives Wanderungssaldo, allerdings nicht in dem Ausmaß wie etwa in den Jahren 2014 und 2015.

Unmittelbare Auswirkungen hätten solche Tendenzen auf die örtliche Kaufkraftentwicklung sowie die Wohnraumsituation. Aktuelle Wanderungsbewegungen zurück aus den Großstädten ins Umland, die seit 2014 zunehmend verstärkt zu beobachten sind, beziehen sich derzeit vorwiegend auf stadtnahe Regionen und weniger auf ländlich geprägte Bereiche⁴⁹.

4.2 Entwicklung im Schüler- und Berufsverkehr

In der landesweiten Betrachtung ist infolge der demographischen Entwicklung insbesondere in den Landkreisen abseits der Oberzentren ein Rückgang des Berufs- und Ausbildungsverkehrs zu erkennen, während die Schülerzahlen in den Großstädten stabil bleiben oder sogar zunehmen werden⁵⁰.

Zurückliegende Entscheidungen im Rahmen der Schulentwicklungsplanung, insbesondere die Freigabe der Schuleinzugsbereiche für die Wahl der Gymnasien und die Schwerpunktbildung bei den Berufsschulen, aber auch die Tendenz zu weiteren Standorten privater Schulträger, haben zur Verlagerung von Verkehrsströmen der Schülerbeförderung auf neue Verbindungen geführt, die vielfach abseits von oder „quer“ zu den meist Zentren-orientierten ÖPNV-Haupt-routen verlaufen⁵¹. Dadurch ergeben sich räumlich und zeitlich zunehmend neue, zusätzliche „Zwangspunkte“, die bei der Planung beachtet werden müssen.

Aus wirtschaftlichen Gründen, aber auch mit Ziel der Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum, wird ein Großteil der Schülerbeförderung im Rahmen des Linienverkehrs nach § 42 Personenbeförderungsgesetz, d. h. als „regulärer“ ÖPNV, der von jedermann genutzt werden kann und soll, erbracht. Der ÖPNV kann seine Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Effizienzvorteile, letztlich die beabsichtigten ökonomischen Vorteile der Integration des Schülerverkehrs, jedoch nur dann ausspielen, wenn er als Gesamtsystem gedacht und geplant wird.

⁴⁸ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 33f

⁴⁹ Noch ohne Berücksichtigung der Auswirkungen und möglicher Trendveränderungen infolge der Pandemie

⁵⁰ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 34

⁵¹ Beispielsweise sind hier für den ÖPNV aufwändig zu gestaltende Schülerverbindungen aus dem Gemeindegebiet von Harzgerode nach Ballenstedt oder aus der Gemeinde Nordharz nach Osterwieck zu nennen

Durch eine koordinierte und transparente Abstimmung zwischen der Organisation Grundsatzfragen ÖPNV sowie der gemeindlichen Ebene und dem Amt für Schulverwaltung und Bildung sollen zukünftig die relevanten Aspekte, die es in der Schulnetz- und Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen gilt, untereinander vereinbart werden. Hierbei werden Möglichkeiten geprüft, die den Schülerverkehr optimieren. Jedoch müssen hierbei auch die geografischen Besonderheiten und die sich verändernden Schulnetzstrukturen berücksichtigt werden.

Während beim SPNV im ganzen Land weniger ausgeprägte Nachfragespitzen im Berufspendelverkehr als noch Jahre zuvor zu beobachten sind, haben bestimmte Verbindungen zu Arbeitsplatzstandorten außerhalb Sachsen-Anhalts sogar zugenommen, beispielsweise Wolfsburg in Niedersachsen⁵². Der Landkreis Harz kann hierbei als eines der betroffenen Gebiete angesehen werden, insbesondere in der zunehmenden Orientierung auf den Verdichtungsraum und das Oberzentrum Braunschweig. Neben möglichen neuen Direktverbindungen in Richtung Wolfenbüttel für den Berufs- und Besorgungsverkehr wäre hier auch und in erster Priorität die Möglichkeit der Optimierung bestehender Verbindungen im Zulauf nach Niedersachsen und im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Oberzentrums zu betrachten.

4.3 Entwicklung im Tourismus- und Freizeitverkehr

Die zu beobachtende Entwicklung verzeichnet in diesem Marktsegment ein Wachstum, sowohl betreffend der täglichen Wege als auch im Bereich der Wochenendunternehmungen. In diesem Zusammenhang wird auf die verstärkte Nachfrage nach einem barrierefreien Tourismus hingewiesen durch die ansteigende Zahl mobilitätsbeeinträchtigter Menschen und „im ÖPNV mobiler Senioren“, die einen barrierefrei nutzbaren ÖPNV in Anspruch nehmen wollen bzw. müssen⁵³.

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Harz trägt der zunehmenden Bedeutung des touristischen Verkehrs bereits jetzt in hohem Maß Rechnung. Dies gilt vor allem

- für die Anreisemöglichkeiten mittels Fernbusverbindungen, dem Harz-Berlin-Express oder dem regionalen SPNV-Taktverkehr (wenn auch mit derzeit fehlender Direktanbindung aus den Großräumen Braunschweig und Hannover)
- beim Aufenthalt selbst in Verbindung mit dem HATIX-Gästeticket, welches nun – zunächst probeweise – auch im niedersächsischen Teil des Harzes anerkannt (und auch dortigen Gästen angeboten) wird, aber auch für Tagesgäste z. B. in Verbindung mit im Bahn-Bus-Landesnetz gültigen Ländertickets oder der „HarzTourCard“

⁵² Vgl. ÖPNV-Plan 2020.2030 Sachsen-Anhalt, S. 34

⁵³ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 34

- in der bestehenden Angebotsgestaltung mit im Ansatz bereits gut vertakteten und verknüpften Linien im lokalen Busverkehr.

Insbesondere das Harzer Schmalspurnetz und dem Betrieb von Dampflokomotiven machen es möglich, dass sogar „der Weg zum Ziel“ wird, d. h. Personenbeförderung und touristische Attraktion einhergehen.

Der Potenzialausschöpfung bei der touristischen Nutzergruppe kann zusätzlich Rechnung getragen werden durch die Verbesserung bestimmter Angebote oder zusätzliche Services, z. B.

- verbesserte zeitliche Einbindung bestimmter Linien in den Harz in Bezug auf die Verknüpfungspunkte und Taktknoten, vor allem ab/bis Wernigerode und Blankenburg durch Abstimmung der Schulzeiten und der Taktsystematik des ÖPNV
- zusätzliche Angebote in schwierig oder gar nicht mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbarer Ziele (z. B. Quedlinburger Altstadt oder Nationalpark Harz)
- zusätzliche Angebote im regionalen Abend- und Wochenendverkehr (v. a. freitags und samstags) sowie bei Veranstaltungen
- erweiterte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV, z. B. von Fahrrädern oder Sportgeräten durch geeignete Gepäckträger an den Bussen oder Bus-Anhänger, ggf. an bestimmten Tagen und/oder auf ausgewählten Routen.

Festzuhalten ist, dass ein vorrangig zum Zweck der touristischen Mobilität gut ausgebauter ÖPNV, insbesondere am Wochenende, auch den Einheimischen in ihrer (Freizeit-)Mobilität zu Gute kommt, für die allein (ohne die Nachfrage der Gäste und Besucher) das Angebot in vielen Fällen nicht so ausgeprägt gestaltet werden könnte.

4.4 Bewertung Verkehrsprognose und Nachfragepotenziale

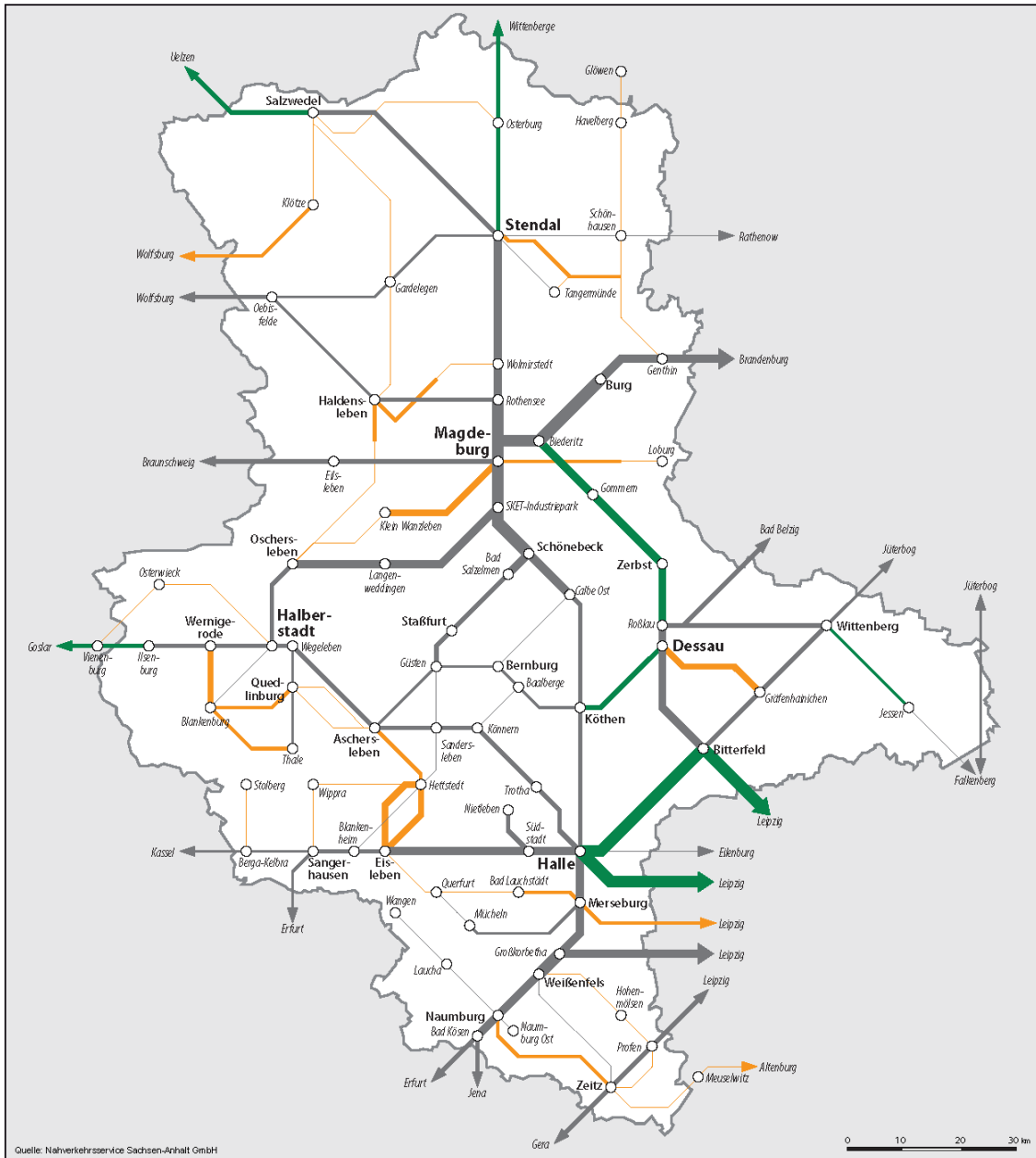
Mit Erstellung des ÖPNV-Plans 2020-2030 Sachsen-Anhalt wurde die landesweite Prognose der Verkehrsnachfrage auf Basis des Verkehrsmodells fortgeschrieben (vgl. Abbildung 10).

Im Ergebnis wird zwar ein netzweiter Rückgang des Fahrgastpotenzials in Folge des Bevölkerungsrückgangs erwartet. Dieser kann jedoch hinsichtlich der Nachfrageentwicklung mit Hilfe der vorgesehenen bzw. angenommenen Angebotsverbesserungen im Bahn-Bus-Landesnetz und den lokalen Netzen überwiegend ausgeglichen werden bzw. auf bestimmten Strecken kann zudem mit zusätzlichen Fahrgästen gerechnet werden⁵⁴.

⁵⁴ Bewertung auf Basis der landesweiten Verkehrsmodellierung; vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 35f; Annahme: Stärkung der Nachfrageentwicklung durch Verkehrsverlagerung insb. vom MIV zum ÖPNV

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Abbildung 10: Prognose der Verkehrsnachfrage für 2030 (Mo-Fr) im Landesnetz⁵⁵



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Abb. Prognose der Verkehrsnachfrage für 2030 (Mo-Fr) im Landesnetz

Reisendenkilometer pro km Streckenlänge

SPNV

< 500

500 - 1.000

1.000 - 2.000

2.000 - 4.000

> 4.000

Streckenabschnitt mit prognostizierter signifikanter Steigerung der Nachfrage gegenüber 2016

Hinweis: Strecken mit einem signifikanten Rückgang der Nachfrage wurden in der Landesverkehrsprognose nicht prognostiziert.

Bus

< 300

300 - 500

> 500

Hinweis: Aufgrund der stark abweichenden Fahrzeugkapazitäten im SPNV und im Busverkehr wurden unterschiedliche Maßstäbe gewählt.

⁵⁵ Quelle: ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 37; im Landkreis Harz wird bis 2030 eine signifikante Steigerung der Nachfrage gegenüber 2016 auf dem SPNV-Abschnitt Ilsenburg – Viernburg – Goslar erwartet.

Davon ausgehend werden für den ÖSPV im Landkreis Harz insbesondere folgende Handlungsansätze als zielführend angesehen:

- Sicherung und Stärkung der Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz bzw. vergleichbarer lokaler Hauptbuslinien für die Anbindung zu und Verbindung zwischen zentralen Orten
- Integration der Grundzentren durch direkten Anschluss an die Hauptbuslinien oder durch räumlich und zeitlich abgestimmte Zubringerlinien
- Anbindung von Ortschaften abseits der Haupt- und Zubringerlinien durch flexible Bedienungsformen, bedarfsgesteuerte Angebote, oder – bei kleinen Siedlungsbereichen < 200 Einwohnern bzw. Querverbindungen zu den Linienrouten auch nachbarschaftliche Systeme (z. B. Bürgerbus oder „Dorfauto“-Carsharing)
- Sicherung und Stärkung relevanter Berufsverkehrsverbindungen; insbesondere Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an den Großraum und das Oberzentrum Braunschweig aus dem Nordkreis
- Stärkung der auf die Bedürfnisse des touristischen und Freizeitverkehrs zugeschnittenen Busangebote; Optimierung der Knoteneinbindung und Umsteigeanschlüsse für an- und abreisende Tages- und Übernachtungsgäste
- Schaffung der Bedingungen zur verbesserten Knoteneinbindung der lokalen Buslinien durch Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten mit den Taktknotenzeiten gemeinsam und in enger Abstimmung mit Schulen und Schulträgern
- Sicherung und Weiterentwicklung der Stadtverkehrssysteme in Blankenburg, Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode gemeinsam und in enger Abstimmung sowie unter Berücksichtigung partnerschaftlicher Finanzierungsvereinbarungen.

5. Anforderungsprofil für das ÖPNV-Angebot

Nachfolgend werden die grundlegenden Standards zur Angebotsqualität in Bezug auf die Liniennetzstruktur, die Erschließung und Erreichbarkeiten, Bedienungs- und Verbindungszeiten sowie weiterer Qualitätsstandards festgelegt und erläutert. Damit werden linienübergreifende Regelstandards definiert, die im anschließenden Maßnahmenkapitel auf einzelne Linien konkretisiert und ggf. mit zulässigen Ausnahmen und Abweichungen unterlegt werden.

5.1 Gliederung des ÖSPV-Netzes

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

5.1.1 Netzstruktur

Festlegung 1: Prinzip des Integralen Taktfahrplans

Das ÖPNV-Netz des Landkreises Harz soll im Grundsatz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) strukturiert werden, ausgehend vom ITF-Konzept des Bahn-Bus-Landesnetzes. Die kommunalen ÖSPV-Linien sind – an sinnvollen und geeigneten Knotenpunkten – so weit wie möglich nach dem ITF-Prinzip zu integrieren und miteinander zu verknüpfen. Es ist eine Erhöhung des Niveaus beim Integralen Taktverkehr zu erreichen. Hierbei sind wirtschaftliche, geographische und zeitliche Gegebenheiten stets zu berücksichtigen.

Durch den Integralen Taktfahrplan werden die Taktfahrpläne einzelner Linien an räumlich und zeitlich abgestimmten Knotenpunkten zu einer bestimmten Zeit bzw. zu einem bestimmten Zeitfenster (Symmetrieminute) miteinander verknüpft. Damit das ITF-Prinzip ohne Einschränkungen oder Ausnahmen funktionieren kann, werden bestimmte Anforderungen an die Verkehrsplanung gestellt:

- Der Knotenpunkt muss von der baulichen Kapazität her geeignet sein, für alle in den ITF eingebundenen Linien und Fahrtrichtungen jeweils einen Bussteig je Fahrzeug bereitzustellen, damit Fahrgäste zeitgleich ein-, aus- und umsteigen können.
- Die Umsteigezeiten zwischen den Linien müssen für möglichst alle Fahrgäste ausreichend lang sein, abhängig von der Länge der Umsteigewege und davon, ob Höhenunterschiede bewältigt werden müssen.

- Die Fahrzeiten der Linienwege müssen so bemessen werden (können), dass die Fahrstrecke zwischen zwei Knotenpunkten eines bestimmten Zeitraums bewältigt werden kann⁵⁶.
- Die Zahl günstiger Anschlüsse zwischen einzelnen Linien kann durch das ITF-System in beiden Fahrtrichtungen maximiert werden. In der Folge können eine Vielzahl an regelmäßigen ÖPNV-Verbindungen „von A nach B und zurück“ zuverlässig angeboten werden, über reine Direktverbindungen einzelner Linien hinaus.
- Fahrgäste, die zu bestimmten Anfangszeiten an einem Ziel im Einzugsbereich des ÖPNV sein müssen, z. B. Schüler oder Berufstätige, profitieren dann vom ITF-Prinzip, wenn die entsprechenden Einrichtungen die regelmäßigen Taktzeiten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. die Symmetrieminute am nächstgelegenen Knotenpunkt bei der Planung und Festlegung ihrer Unterrichts- bzw. Arbeitszeiten berücksichtigen.

5.1.2 Netzhierarchisierung und Linienkategorien

Festlegung 2: Hierarchisierung des ÖSPV-Netzes

Das ÖSPV-Netz des Landkreises Harz gliedert sich in regionale Hauptachsen (Linienkategorie A), regionale Nebenlinien (Kategorie B), lokale Ergänzungslinien (Kategorie C) sowie Stadtverkehre (Kategorie S). Innerhalb der städtischen Liniennetze soll je nach Struktur und spezifischen Anforderungen auch nach Hauptlinien und Ergänzungslinien differenziert werden.

Als Grundlage für die Akzeptanz attraktiver ÖSPV-Angebote – auch unter den Bedingungen des Bevölkerungsrückgangs – empfiehlt der ÖPNV-Plan 2020-2030 den Aufgabenträgern, das verantwortete Liniennetz zu hierarchisieren und zu differenzieren. Mit dieser Netzgliederung wird den unterschiedlichen Funktionen, Bedeutungen und Angebotsqualitäten der einzelnen Linien Rechnung getragen⁵⁷.

Innerhalb der Linienkategorie A sind auch die Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz enthalten. Sie enthalten mit der Bezeichnung der Linienkategorie zusätzlich das Symbol für das Landesnetz Sachsen-Anhalt (A<O>).

⁵⁶ Beispiel: Zwischen einem Knotenpunkt zur vollen Stunde (Symmetrieminute 00) und einem Knotenpunkt zur halben Stunde (Symmetrieminute 30) muss die Fahrzeit unter 30 Minuten liegen; dabei sind die notwendigen Umsteigezeiten an beiden Knotenpunkten, ggf. betrieblich erforderliche Fahrzeugwendezeiten und Zeitpuffer unterwegs zum Ausgleich von evtl. Verzögerungen zu berücksichtigen.

⁵⁷ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 45 und 92f



5.1.3 Produktbildung und Vermarktung des ÖSPV

Um auch in ländlich geprägten Regionen hochwertige Busverbindungen mit garantierten Bedienungsqualitäten und Komfortmerkmalen anbieten und offensiv vermarkten zu können, wurde im Jahr 2013 die Marke „PlusBus“ durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ins Leben gerufen. „PlusBus“ ist markenrechtlich geschützt und darf auch in anderen Verkehrsregionen als dem MDV genutzt werden, wenn bei Verwendung der Bezeichnung die damit verbundenen Mindeststandards im ÖSPV konsequent eingehalten werden. Neben dem „PlusBus“ gibt es noch den „TaktBus“ als weitere Marke mit etwas geringeren Mindestanforderungen.

Die Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz erfüllen grundsätzlich die Produkthanforderungen und werden daher als „PlusBus“ bzw. „TaktBus“ vermarktet. Kommunale Aufgabenträger können weitere Linien in ihrer Zuständigkeit, sofern sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen, als „PlusBus“ oder „TaktBus“ kommunizieren.

Die wesentlichen Standards von „PlusBus“ und „TaktBus“ sind in Tabelle 18 zusammengefasst. Die ausführlichen Angebotskriterien für beide Marken sind in **Anhang B2** aufgeführt.

Tabelle 18: Wesentliche Standards der Busmarken PlusBus und TaktBus⁵⁸

PlusBus		TaktBus	
Logo	Hauptmerkmale	Logo	Hauptmerkmale
	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr 6-20 Uhr im 1-Stunden-Takt • Betrieb auch am Wochenende • Unabhängig von Schul- und Ferienzeiten • Anschlussmöglichkeiten an Regionalbahnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr im 2-Stunden-Takt • Betrieb auch abends und an Samstagen • Unabhängig von Schul- und Ferienzeiten • Verbindet kleinere ländliche Orte mit Zentren

5.1.4 Linienübersicht ÖSPV

Auf Basis der Grundsätze zu den Prinzipien und Hierarchien des ÖSPV-Netzes sowie der bisherigen Angebotsstruktur wird für den Landkreis Harz das folgende Linienangebot festgelegt. Die Mindestanforderungen an den Leistungsumfang der einzelnen Linien werden in Kapitel 6.1 detailliert beschrieben.

Festlegung 3: ÖSPV-Linien im Landkreis Harz

Das künftige Netz des ÖSPV im Landkreis Harz umfasst die in Tabelle 19 aufgeführten Linien.

⁵⁸ Vgl. PlusBus-Webseite unter <https://www.plusbus-deutschland.de/> (zuletzt abgerufen am 10.03.2021)

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 19: Übersicht der künftigen ÖSPV-Linien im Landkreis Harz

Linie	Kat.	Von	nach	über	Bemerkungen
1	S	Halberstadt Friedhof	Halberstadt Hbf	Halberstadt Holzmarkt	Straßenbahn
2	S	HBS Sargstedter Weg	Halberstadt Hbf	HBS Herbingstr.	Straßenbahn
11	S	HBS Sargstedter Siedlg.	Halberstadt Porta	Halberstadt Holzmarkt	
12	S	Wehrstedt	Halberstadt Klusberge	HBS Hbf-Holzmarkt	
13	S	Athenstedt/Sargstedt	Halberstadt Kuckucksfeld	HBS Klinikum-Holzmarkt	
14	S	Klein Ouenstedt	HBS Friedhof		
15	S	Spätverkehr Halberstadt			Abendlinie
16	S	Halberstadt Holzmarkt	Ströbeck	Mahndorf	
201	S	Wernigerode Heidebreite	Wernigerode Floßplatz	Wernigerode Rendezvous	
202	S	WR M.-H.-Klaproth-Str.	WR Wendepf. Mühlental	Wernigerode Rendezvous	
203	S	WR Im Bodengarten	Wernigerode Röntgenstr.	Wernigerode Rendezvous	
204	S	Wernigerode Floßplatz	WR E.-Pörner-Str.	Wernigerode Rendezvous	
205	S	Wernigerode Floßplatz	WR E.-Pörner-Str.	Wernigerode Rendezvous	Abendlinie
206	S	Quedlinburg Bahnhof	Quedlinburg Bahnhof	Quedlinburg Weststr.	
207	S	Schierke Parkhaus	Schierke Parkhaus	Stern-Bf-Café Winkler	saisonal
210	A<O>	Halberstadt	Vienenburg	Osterwieck	
211	C	Osterwieck	Wülperode/Schladen/Isingerode	Hoppenstedt	
212	B	Osterwieck	Dedeleben/Dardeshm-Osterwieck	Rhoden-Hessen	
213	C	Halberstadt	Osterwieck	Athenstedt-Heudeber	
214	C	Hessen	Halberstadt	Dedeleben-Athenstedt	
220	A	Halberstadt	Schlanstedt/Dedeleben	Eilenstedt/Eilsdorf	
221	B	Halberstadt	Schwanebeck	Emersleben	
222	B	Halberstadt	Schlanstedt/Dardeshm	Schwanebeck	
230	A<O>	Wernigerode	Quedlinburg	Blankenburg	
231	A	Wernigerode	Halberstadt	Derenburg-Langenstein	
232	S	Börnecke	Derenburg/Böhnshausen	Blankenburg	
233	B	Halberstadt	Quedlinburg	Harsleben	
234	B	Halberstadt	Hedersleben	Wegeleben	
235	A	Quedlinburg	Gatersleben/Heteborn	Hedersleben	
236	B	Halberstadt	Schwanebeck	Wegeleben-Gröningen	
240	A<O>	Quedlinburg	Aschersleben	Ballenstedt	
241	A	Quedlinburg	Opperde	Badeborn-Ballenstedt	
242	A	Quedlinburg	Wippra	Harzgerode	
243	C	Harzgerode/Ballenstedt	Ermsleben/Reinstedt	(Neudorf-Pansfelde)	
244	C	Ballenstedt	Harzgerode	Alexisbad	
245	B	Ballenstedt	Thale	Gernrode-Bad Suderode	
247	C	Harzgerode	Harzgerode	Neudorf-Schielo	
250	A<O>	Wernigerode	Thale	Blankenburg	
251	B	Quedlinburg	Thale	Warnstedt-Neinstedt	
252	B	Quedlinbg/Westerhausen	Thale	Warnstedt	

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Linie	Kat.	Von	nach	über	Bemerkungen
253	C	Quedlinburg	Thale	Gernrode-Bad Suderode	
254	B	Harzgerode	Güntersberge/Stolberg	Alexisbad	
255	A	Quedlinburg	Breitenstein	Allrode-Güntersberge	
256	B	Thale	Treseburg	Friedrichsbrunn	
257	B	Blankenburg	Thale	Altenbrak-Treseburg	
260	A	Wernigerode	Güntersberge	Elbingerode-Hasselfelde	
261	B	Schierke	Blankenburg	Elbingerode-Rübeland	
262	C	Benneckenstein	Braunlage	Tanne-Sorge	
263	B	Benneckenstein	Blankenburg	Hasselfelde	
264	A	Wernigerode	Braunlage	Drei Annen Hohne	
265	A	Wernigerode	Hohegeiß	Benneckenstein	
270	A	Wernigerode	Osterwieck/Bad Harzburg	Drübeck-Ilsenburg	
271	B	Wernigerode	Abbenrode	Wasserleben-Ilsenburg	
272	B	Wernigerode	Osterwieck	Heudeber-Dardesheim	
273	B	Wernigerode	Osterwieck	Wasserleben-Schauen	
274	C	Wernigerode	Drei Annen Hohne	Ilsenburg-Plessenburg	Tlw. saisonal
275	A	Wernigerode	Dedeleben	Heudeber-Athenstedt	

5.1.5 Schnittstellen und Anschlussknoten

Unter dem Begriff Schnittstellen werden die Übergangspunkte des ÖPNV (auf Schiene und Straße) und den übrigen Verkehrsmitteln verstanden. Insbesondere verfügen sie über Abstellanlagen für die Verkehrsmittel des Individualverkehrs. Meist als Eingangstor des jeweiligen Ortes sollen sich Schnittstellen idealerweise durch eine städtebaulich ansprechende Gestaltung, im Grundsatz vollständige Barrierefreiheit und eine angemessene Aufenthaltsqualität, insbesondere hinsichtlich Sicherheitsaspekten, auszeichnen.

Im REPHarz von 2009 wurden die regional bedeutsamen ÖPNV-Schnittstellen ausgewiesen und festgelegt (vgl. Kapitel 1.2.2). Im Landkreis Harz sind dies die in Tabelle 20 genannten Übergangspunkte. Entsprechend der umgesetzten Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan 2016 wurde als zusätzlicher Schnittstellen-Punkt in der Kategorie III der Ort Athenstedt in die Aufstellung nachrichtlich aufgenommen.

Tabelle 20: ÖPNV-Schnittstellen im Landkreis Harz (gem. REPHarz 2009)

Schnittstellen zwischen	Orte
Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus	Blankenburg, Drei Annen Hohne, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode
Bahn/Bus, Bus/Bus	Alexisbad, Gernrode, Güntersberge, Harzgerode, Hasselfelde, Heudeber-Danstedt, Ilsenburg, Langenstein, Nienhagen, Thale, Wegeleben
Bus/Bus	Athenstedt*, Ballenstedt, Elbingerode, Ermsleben, Osterwieck

*nicht im REPHarz 2009 enthalten, erst seit 2018 umgesetzt

Zur zeitlich abgestimmten Verknüpfung der Verkehrsträger und Linien des ÖPNV untereinander werden Anschlussknoten (aller oder der meisten örtlich verlaufenden Linien) und Anschlusspunkte (einzelner Linien) im ÖPNV-Netz herausgebildet. Ein großer Teil der zuvor genannten Schnittstellen verschiedener Verkehrsmittel fungiert gleichzeitig auch als Anschlussknoten bzw. Anschlusspunkt. Allerdings können Anschlusspunkte im ÖSPV ggf. auch an „normalen“ Haltestellen ohne besondere Schnittstellenfunktion ausgewiesen werden.

Festlegung 4: Anschlussknoten im ÖPNV-Netz

Gemäß ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt sind die Verknüpfungspunkte in Blankenburg, Halberstadt und Quedlinburg⁵⁹ Anschlussknoten im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes im Landkreis Harz. Die Verknüpfungspunkte in Athenstedt, Ilsenburg, Osterwieck und Wernigerode werden als zusätzliche Anschlussknoten von lokaler Bedeutung ausgewiesen.

Ergänzend zu den genannten Anschlussknoten ergeben sich weitere Umsteigehaltestellen im ÖSPV-Netz, an den zeitweise oder regelmäßig zwischen einzelnen Linien umgestiegen werden kann, u. a. in Alexisbad, Ballenstedt, Benneckenstein, Dardesheim, Dedeleben, Dingelstedt, Drei Annen Hohne, Elbingerode, Ermsleben, Gernrode, Güntersberge, Harzgerode, Hasselfelde, Hedersleben, Schwanebeck, Siptenfelde, Thale, Treseburg und Zilly.

Die folgende Karte enthält eine Übersicht der Lage von Anschlussknoten und weiteren Umsteigemöglichkeiten im Kreisgebiet. Die Anschlussknoten im Einzelnen mit ihrer jeweiligen Bedeutung im ITF-System, der Anzahl verfügbarer Bussteige, der Mindestübergangszeiten sowie der dort integrierten Linien sind in Tabelle 21 zusammengestellt.

Außerhalb des Kreisgebietes werden die folgenden Anschlussknoten bzw. Umsteigepunkte im Rahmen der Zuständigkeit des Landkreises Harz bedient:

- Braunlage: Anschlussknoten Bus zur Minute 00
- Vienenburg: Anschlussknoten Bahn zur Minute 00 (zzt. ohne Bus-Integration aus dem Landkreis Harz) und Richtungsanschluss Bahn/Bus zur Minute 30
- Aschersleben: Richtungsanschluss Bahn/Bus zur Minute 30
- Wippra: Richtungsanschluss Bus zur Minute 00
- Stolberg: Richtungsanschluss Bus zur Minute 00.

⁵⁹ Für den Anschlussknoten Quedlinburg sieht der ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt den Prüfauftrag einer Reisezeitreduzierung auf der SPNV-Relation Magdeburg – Quedlinburg – Thale vor. Dies hätte eine Umwandlung des Knotens Quedlinburg von einem Vollknoten in einen Richtungsknoten zur Folge. Stattdessen würde dann Thale zu einem Anschlussknoten zur Minute 30.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Karte 10: Übersicht Anschlussknoten Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Bus/Bus⁶⁰

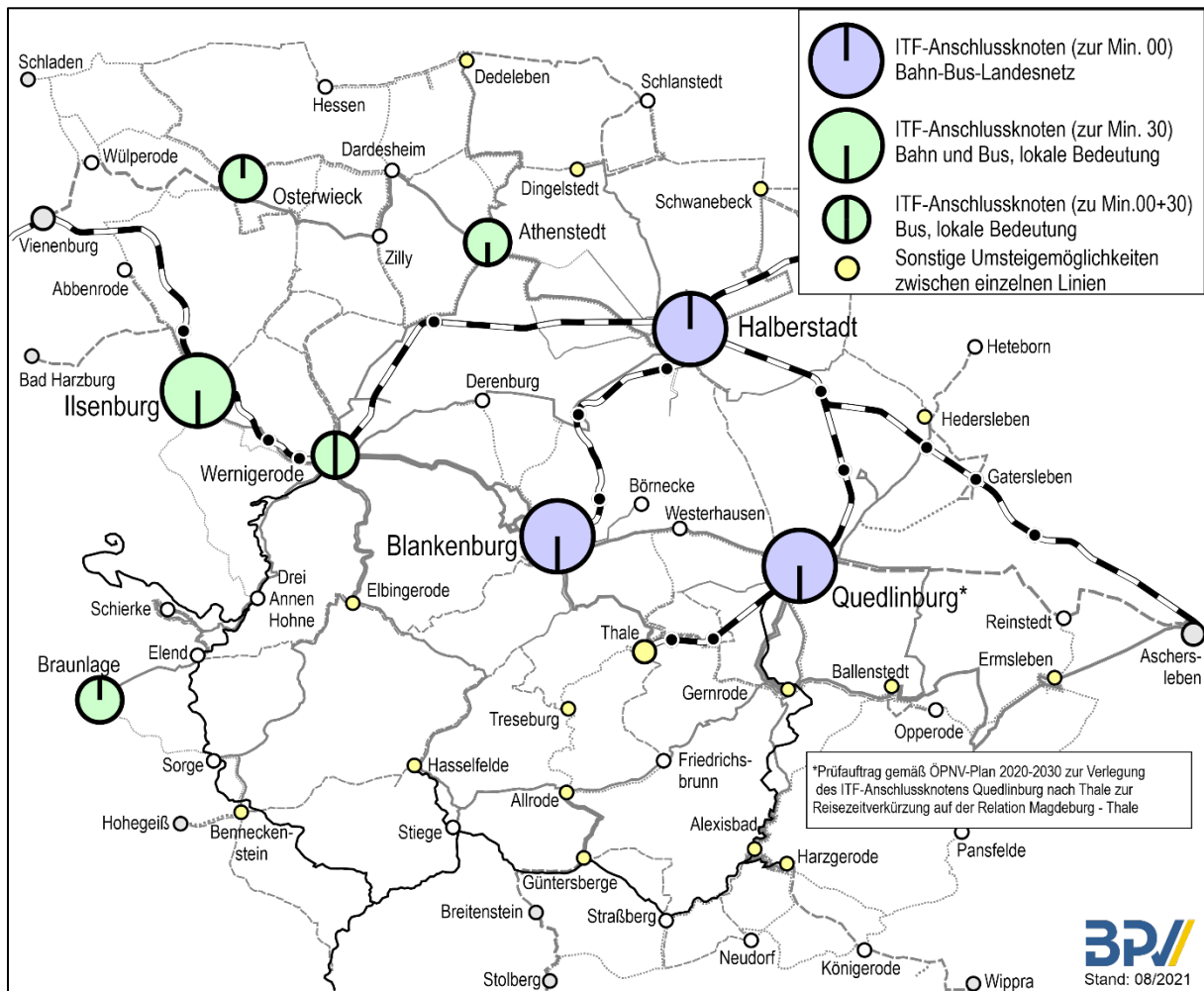


Tabelle 21: Anschlussknoten Bahn/Bahn, Bahn/Bus und Bus/Bus im Landkreis Harz

Anschlussknoten/-punkt	Bedeutung im ITF-System	Anzahl Bussteige	Mindestübergangszeit ⁶¹	Integrierte Linien
Blankenburg	Anschlussknoten Bahn-Bus-Landesnetz	5	3 min	Minute 30: SPNV, 230 (Sa/So+F), 232, 250, 257, 261, 263 Versetzt Min 00: 230 (Mo-Fr)
Halberstadt	Anschlussknoten Bahn-Bus-Landesnetz	7	7 min	Minute 00: SPNV, 210, 220, 221, 231, 234, 236 Versetzt Min 30: 233 Stadtverkehr HBS
Quedlinburg	Anschlussknoten Bahn-Bus-Landesnetz	10	6 min	Minute 30: SPNV, 206, 230 (Mo-Fr), 235, 241, 242, 251, 252, 255 Versetzt Min 00: 230 (Sa/So+F), 233, 240, 253

⁶⁰ Anschlussknoten Quedlinburg: Prüfauftrag gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt zur Verlegung des ITF-Anschlussknotens nach Thale zwecks Reisezeitverkürzung auf der Relation Magdeburg - Thale

⁶¹ Mindestübergangszeiten an Bahn-Bus-Knoten gemäß Vorgaben der NASA, Dokumentstand: 12.10.2019

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Anschlussknoten/-punkt	Bedeutung im ITF-System	Anzahl Bussteige	Mindestübergangszeit ⁶¹	Integrierte Linien
Ilseburg	Anschlussknoten Bahn/Bus, lokale Bedeutung	2	5 min	<u>Minute 30</u> : SPNV, 271, 274 <i>Versetzt Min 00: 270</i>
Athenstedt	Anschlussknoten Bus, lokale Bedeutung	6	2 min	<u>Minute 30</u> : 210, 275 Stadtverkehr HBS
Osterwieck	Anschlussknoten Bus, lokale Bedeutung	4	2 min	<u>Minute 00</u> : 210, 211, 212, 272, 273
Wernigerode	Anschlussknoten Bus, lokale Bedeutung; Richtungsanschlüsse Bahn/Bus	10	4 min	<u>Minute 00</u> : 231, 260, 264, 272, 273 <u>Minute 30</u> : 230, 265, 270, 271 RA: SPNV, 250, 275

Maßgeblich für die Gestaltung von Knotenpunkten sind die Voraussetzungen für einen störungsfreien und wirtschaftlichen Linienbetrieb entsprechend dem Stand der Technik. Diese werden stets gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen geprüft und abgestimmt.

5.1.6 Linienbündelung

Die Linien in der Zuständigkeit des Landkreises Harzes wurden im Nahverkehrsplan 2016 zu Teilnetzen zusammengefasst. Entsprechend der in dieser Fortschreibung vorgesehenen Änderungen wird auch das Linienbündelungskonzept angepasst.

Festlegung 5: Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts

Die im Rahmen der Linienbündelung gebildeten Teilnetze werden entsprechend der Darstellung in Tabelle 22 aktualisiert. Für die gebildeten Teilnetze sollen Genehmigungen gemäß Personenbeförderungsgesetz gebündelt erteilt werden (§ 9 (2) PBefG).

Tabelle 22: Linienbündelung im Landkreis Harz

Teilnetz Leistungsumfang	Integrierte Linien	Begründung
Regionalverkehr ca. 7.938.000 Fpl-km p. a., davon AST ca. 383.000 Fpl-km p. a.	206, 210, 211, 212, 213, 214, 220, 221, 222, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 270, 271, 272, 273, 274, 275	geschlossenes Regionalverkehrsnetz nach ITF-Prinzip mit Systemanschlüssen und Umlaufverknüpfungen zu bedienen integriert nachfragestarke und nachfragegeschwächere Linien verkehrlich wie wirtschaftlich als Einheit zu betrachten

Teilnetz Leistungsumfang	Integrierte Linien	Begründung
Stadtverkehr WR ca. 818.000 Fpl-km p. a.	201, 202, 203, 204, 205, 207	Citybus-Netz Wernigerode eigenständiges System hinsichtlich Planung und Finanzierung Linien in eigenem Bündel definiert und vergaberechtlich behandelt
Stadtverkehr HBS ca. 640.000 Fpl-km p. a.	Tram 1, Tram 2, 11, 12, 13, 14, 15, 16	Linien verkehrlich eng verflochten und in der Bedienung verknüpft von einem Unternehmen in gesonderter Betrauungssituation bedient entsprechende Bündelung sinnvoll

5.2 Angebotsstandards

Nachfolgend werden die Mindeststandards und weiteren Kriterien für die zu gewährleistende Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität festgelegt.

5.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität umfasst die räumliche Versorgung und Dichte mit Zugangsstellen zum ÖPNV (Haltestellen). Festgelegt werden die Einzugsbereiche einer Haltestelle sowie die Anforderung an die Erreichbarkeit bestimmter Ziele bzw. mit Blick auf spezifische Nachfragepotenziale.

Festlegung 6: Gewährleistung einer verlässlichen ÖPNV-Erschließung

Zur Gewährleistung der Mobilität für die Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge sind alle Ortschaften und Einzelsiedlungen ab einer Größe von 200 Einwohnerinnen und Einwohnern durch Haltestellen bzw. Zugangspunkte im ÖPNV zu erschließen, sofern die Erschließung betrieblich möglich ist.

Ortschaften und Einzelsiedlungen mit einer Größe von unter 200 Einwohnern sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden, wenn der betroffene Ort an einer vorhandenen Linie bzw. im Bereich eines vorhandenen Bedarfslinienangebots gelegen ist und die Erschließung (Haltestelleneinrichtung) betrieblich möglich sowie wirtschaftlich verhältnismäßig ist. Darüber hinaus sollen Orte mit besonderer Bedeutung für den Tourismus- und Freizeitverkehr – unabhängig von der Bevölkerungszahl – durch den ÖPNV erschlossen werden, sofern betrieblich möglich und wirtschaftlich verhältnismäßig.

Festlegung 7: Haltestellenabstand innerhalb erschlossener Siedlungsbereiche

Im Rahmen der geschlossenen Ortschaften soll der mittlere Haltestellenabstand 300 Meter entlang der Linienverläufe im Grundsatz nicht überschreiten.

Der Betrieb bzw. die Einrichtung oder Verlegung von Haltestellen hat so zu erfolgen, das relevante Quell- und Zielpunkte mit möglichst kurzen (Fuß-)Wegen von und zur Haltestelle

erreichbar sind. Zusätzliche Haltestellen abseits des bestehenden (direkten) Linienwegs können im Sinne einer verbesserten Erschließungsqualität eingerichtet werden, wenn die Voraussetzung zur störungsfreien Anfahrt der zusätzlichen Haltestelle gegeben sind sowie Umlaufzeiten und Anschlussverknüpfungen an Knotenpunkten weiterhin gewährleistet werden können.

Festlegung 8: Einzugsbereiche von Zugangsstellen zum ÖPNV

Ein Siedlungsbereich gilt als im ÖPNV erschlossen, wenn der Einzugsbereich zur nächsten Zugangsstelle zur Bahn (Bahnhof oder Haltepunkt) bei maximal 1.000 Metern oder zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle des ÖSPV bei maximal 400 Metern liegt (jeweils Luftlinienentfernung).

Im Rahmen von Stadtverkehren sind in den jeweiligen Kernstädten geringere maximale Einzugsbereiche anzustreben, ebenso in topographisch anspruchsvollen Siedlungsgebieten.

Es ist darüber hinaus die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und Einzelhandelsschwerpunkten mit dem ÖPNV regelmäßig und zu den relevanten Zeiten betreffend die jeweiligen Nachfragepotenziale sicherzustellen.

Soziale Einrichtungen (Kindertagesstätten, Kinderhorte, Beratungsstellen etc.), Gesundheitseinrichtungen, Behörden und vergleichbare Ziele sollen mit dem ÖPNV regelmäßig zu den relevanten Zeiten erreichbar sein.

Innerhalb der touristisch bedeutenden Zielgebiete, in Wandergebieten und im Einzugsbereich von wichtigen touristischen Attraktionen ist ein Haltestellennetz vorzuhalten, das den entsprechenden Nachfragepotenzialen des Freizeitverkehrs sowie des Wander-, Radwander- und sonstigen Ausflugstourismus gerecht werden kann.

Der Landkreis Harz wird für Anforderungen und Entscheidungen zu Haltestellenstandorten vor Ort im Regelfall das Einvernehmen mit der jeweils betroffenen Stadt oder Gemeinde suchen und nur in begründeten Ausnahmefällen, z. B. aus betrieblichen Gründen betreffend den Fahrzeitbedarf, die Netzstruktur oder Anschlussverknüpfungen, Entscheidungen im Rahmen seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger durchsetzen.

5.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität umfasst die Anzahl der Verbindungen je Verkehrstag bzw. den zeitlichen Abstand zwischen den Abfahrten der Verbindungen (Fahrtenhäufigkeit bzw. Takt). Da ÖPNV-Linien im Regelfall in beiden Richtungen bedient werden, sind zur Bemessung der mindestens zu gewährleistenden Verbindungen die Anzahl der hierzu erforderlichen Fahrtenpaare angegeben.

Mindestanforderungen an die Bedienungsqualität einer Linienverbindung ergeben sich aus der Einstufung der Netzkategorie sowie linienspezifischen Festlegungen und ggf. zulässigen Ausnahmen. Es werden jeweils Mindeststandards für Schulwerkstage, Ferienwerkstage, Samstage und Sonn- und Feiertage festgelegt

Festlegung 9: Gewährleistung einer verlässlichen ÖPNV-Bedienung

Zur Gewährleistung der Mobilität für die Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge sind alle Ortschaften und Einzelsiedlungen ab einer Größe von 200 Einwohnerinnen und Einwohnern regelmäßig mit ÖPNV-Leistungen – mindestens im Rahmen der Linienkategorie C – zu versorgen, sofern die Bedienung betrieblich möglich ist.

Ortschaften und Einzelsiedlungen mit einer Größe von unter 200 Einwohnern sollen regelmäßig mit dem ÖPNV bedient werden, wenn der betroffene Ort an einer vorhandenen Linie bzw. im Bereich eines vorhandenen Bedarfslinienangebots gelegen ist und die Bedienung betrieblich möglich sowie wirtschaftlich verhältnismäßig ist. Darüber hinaus sollen Orte mit besonderer Bedeutung für den Tourismus- und Freizeitverkehr – unabhängig von der Bevölkerungszahl – regelmäßig mit dem ÖPNV erreicht werden können, sofern betrieblich möglich und wirtschaftlich verhältnismäßig.

Regionalverkehr

Festlegung 10: Mindestbetriebszeiten des ÖSPV im Bahn-Bus-Landesnetz

ÖSPV-Linien im Bahn-Bus-Landesnetz haben die angeschlossenen Mittelzentren mindestens Mo-Fr zwischen 5:00 und 21:00 Uhr sowie Sa, So und Ftg zwischen 7:00 und 21:00 Uhr (erste Ankunft im zentralen Ort Mo-Fr vor 6:00 Uhr, am Wochenende vor 8:00 Uhr, letzte Rückfahrt vom zentralen Ort täglich nach 20:00 Uhr) zu bedienen.

Die ÖSPV-Linien im Bahn-Bus-Landesnetz nach dem Planungsprinzip des ITF (vgl. Kapitel 5.1.1) mit kurzen Übergangszeiten in den Anschlussknoten räumlich und zeitlich zu vernetzen. Abweichungen vom Taktfahrplan sind im begrenzten Umfang in begründeten Ausnahmefällen zulässig

- anlässlich spezieller Anforderungen Schüler-, Ausbildungs- oder Berufsverkehr,
- zur Sicherstellung von Anschlüssen bei fahrplanmäßigen Taktabweichungen übergeordneter Linien im Bahn-Bus-Landesnetz.

Festlegung 11: Mindestbetriebszeiten im ÖSPV zur Anbindung an zentrale Orte

Orte von zentralörtlicher Bedeutung im Landkreis Harz (Mittel- und Grundzentren) sind Mo-Fr zwischen 6:00 und 19:00 Uhr mindestens im 60-Minuten-Takt anzubinden.

Abweichungen vom Taktfahrplan sind im lokalen Netz zulässig

- vor 8:00 Uhr und nach 19:00 Uhr anlässlich spezieller Anforderungen im Tourismus-, Schüler-, Ausbildungs- oder Berufsverkehr,
- zur Anschlusssicherung im Fall von einzelnen fahrplanmäßigen Abweichungen übergeordneter Anschlusslinien im Bahn-Bus-Landesnetz.

Festlegung 12: Mindeststandards der Bedienungsqualität im Regionalverkehr

Zur ÖSPV-Bedienung auf den regionalen Hauptachsen, regionalen Nebenlinien und lokalen Ergänzungslinien sind mindestens die in Tabelle 23 aufgeführten Standards einzuhalten.

Das jeweilige Mindestniveau der Bedienungsqualität wird je nach Bedeutung der einzelnen Linienverbindung durch die Zuordnung der jeweils angemessenen Linienkategorie – und damit verbundenen Mindestbedienstandards (vgl. Tabelle 23) – im Gesamtkontext festgelegt.

Tabelle 23: Standards der Bedienungsqualität Regionalverkehr

Linien-kategorie	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So+Ftg	Bemerkungen
A <O>	15	7	7	Buslinie im Landesnetz Mo-Fr 1-Stunden-Takt
A	14	6	6	Mo-Fr i.d.R. 1-Stunden-Takt
B	7	4	4	Mo-Fr i.d.R. 2-Stunden-Takt
C	4			Mo-Fr ist Rhythmisierung anzustreben, AST bzw. Ruf-Bus sind möglich, soweit bei Linien nicht anders vermerkt
	nachfrageorientierte Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs			

Die Sicherstellung der Einhaltung o. g. Bedienungsstandards kann auch durch räumliche und zeitlich versetzte Überlagerung verschiedener Linien erfolgen.

Die ausgewiesenen Mindeststandards der Bedienungsqualität gelten auch während der Ferienzeiten. An Schulkertagen sind zur Gewährleistung der Schülerbeförderung im Rahmen der Satzung bei Bedarf zusätzliche Fahrten anzubieten, falls die Schülerbeförderung nicht vollständig über die im Rahmen der Mindeststandards durchgeführten Fahrten abgewickelt werden kann.

Festlegung 13: Gestaltung der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖSPV

Zur Erfüllung der Anforderungen im Ausbildungsverkehr gelten die Vorgaben des NVP neben der in der Schülerverkehrssatzung festgelegten Regelungen zur Zumutbarkeit der Schülerbeförderung (vgl. **Anhang D**). Abweichungen vom Regeltakt zur Sicherung der Zumutbarkeitsgrenzen sind gemäß Tabelle 24 zulässig. Darüber hinaus können Übergangs- und Ausnahmeregelungen für einzelne Linien im NVP festgelegt werden.

Zulässige Abweichungen vom Taktfahrplan und den Taktzeiten der Anschlussknoten, die erforderlich sind, um die Zumutbarkeitsgrenzen der Schülerverkehrssatzung in Abwägung mit einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung einhalten zu können, werden in Tabelle 24 aufgeführt.

Zusätzliche Fahrten zum Regeltakt an Schulwerktagen, auch als Verstärkerfahrten bezeichnet, sollen grundsätzlich in der Fahrplanlage auf die Anforderungen der betroffenen Schulen hin optimiert werden.

Weitergehende, linienbezogene Ausnahmeregelungen werden erforderlichenfalls im Rahmen des Linienkonzepts (s. Kapitel 6.1) festgelegt.

Tabelle 24: Zulässige Abweichungen vom Regeltakt im Rahmen der Schülerbeförderung

Verkehrstage	Linienkategorie	Zulässige Abweichungen vom Regeltakt
Mo-Fr	A<O>	im begrenzten Umfang in begründeten Ausnahmefällen gemäß Anforderungen im Schüler-, Ausbildungs- oder Berufsverkehr ⁶²
Mo-Fr ⁶³	A, B, C, S	Taktabfahrten vor 8:00 Uhr, falls zur Einhaltung der Vorgaben in der Schülerverkehrssatzung erforderlich*
Mo-Fr	B, C, S* *Kat. S nur bei Ergänzungslinien	Taktabfahrten zwischen 12:00 Uhr und 16:00 Uhr, falls zur Einhaltung der Vorgaben in der Schülerverkehrssatzung erforderlich
<p>*Für den ITF-Anschlussknoten Blankenburg ist die Erreichbarkeit vor 8:00 Uhr sicherzustellen, damit der Bahnanschluss gewährleistet wird, auch wenn es – bedingt durch den Schülerverkehr – eine Taktabweichung geben sollte.</p> <p>Hinweis: Einzelne weitergehende Abweichungen von den vorgenannten Regeln sind bei Ergänzungslinien der Kat. C und S in jedem Fall zulässig; im Übrigen sind entsprechende Anpassungen jederzeit nach dem Bedarf des Schülerverkehrs zulässig.</p>		

Festlegung 14: ÖSPV-Angebote im Spätverkehr

Neben SPNV-Angeboten im Spätverkehr werden ÖSPV-Angebote nach 20:00 Uhr auf den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes mit Sicherung entsprechend auskömmlicher Finanzierung gewährleistet. Darüber hinaus sollen auf ausgewählten Linien Spätverkehre angeboten werden, wo dies vom Nachfragepotenzial her geboten und betrieblich-ökonomisch darstellbar ist.

⁶² Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 64 sowie Förderrichtlinie zum ÖSPV-Landesnetz (s. Anhänge B1-B3)

⁶³ Ziel ist, dass Berufspendler bei morgendlichen Regelfahrten im ÖSPV ganzjährig einheitliche Fahrplanzeiten vorfinden; daher sollen Abweichungen vom Regeltakt morgens bei Abfahrt vor 8:00 Uhr i. d. R. Mo-Fr an Schul- und Ferientagen gleichermaßen umgesetzt werden.

Spätverkehrsangebote auf den Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz sowie Abendangebote auf weiteren Linien werden im Linienkonzept (s. Kapitel 6.1) festgelegt.

Stadtverkehre

Festlegung 15: Mindeststandards der Bedienungsqualität im Stadtverkehr

Der Landkreis Harz sichert zusammenhängenden Siedlungsgebieten mit mehr als 15.000 Einwohnern Mo-Fr zwischen 6:00 und 19:00 Uhr eine mindestens stündliche Bedienung der relevanten Siedlungsachsen zu erschließenden Siedlungsbereiche und deren sinnvolle Verknüpfung mit dem regionalen ÖPNV-Netz.

Die Sicherung des Mindeststandards im Stadtverkehr kann nach Festlegung im NVP durch vorhandene regionale ÖSPV-Linien mit entsprechender Linienführung und Haltestellenlage bzw. falls erforderlich durch Einrichtung zusätzlicher Stadtverkehrslinien erfüllt werden.

Festlegung 16: Bedienungsqualität in erweiterten Stadtverkehrsnetzen

Interessierten Kommunen bietet der Landkreis Harz eine Vereinbarung über die partnerschaftliche Finanzierung von Leistungen, über Qualitätsstandards und Erfolgskriterien an, um den Stadtverkehr hinsichtlich Betriebszeiten, Taktfolge und Liniennetzdichte zu erweitern⁶⁴. In diesen Fällen sollen die Bedienungsstandards gemäß Tabelle 25 eingehalten werden.

Sofern eine Vereinbarung über die partnerschaftliche Finanzierung der Leistungen zwischen einer Kommune und dem Landkreis Harz getroffen wurde, gelten für den Betrieb der betreffenden Stadtverkehre (Linienkategorie) die in Tabelle 25 dargestellten Bedienungsstandards, gegliedert nach Verkehrsträger, Mindestbedienungszeiten und Regeltakt.

Tabelle 25: Bedienungsstandards in partnerschaftlich finanzierten Stadtverkehrsnetzen

Linienkategorie S	Mo-Fr 7-18 Uhr	Mo-Fr 5-7 und 18-20 Uhr, Sa 8-18 Uhr	So+Ftg 9-17 Uhr	Bemerkungen
Straßenbahn (Hauptlinien)	15-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	keine bedarfsgesteuerten Bedienformen
Bus (Hauptlinien)	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	keine bedarfsgesteuerten Bedienformen*
Ergänzungslinien	nachfrageorientierte Bedienung			Straßenbahn-, Bus-, AST- oder RufBus-Einsatz

*Ausnahmen können i. V. m. einzelnen Linien festgelegt werden (s. Kapitel 6.1)

Die Bedienungsstandards in den Stadtverkehrsnetzen können je nach örtlicher Netzstruktur und Nachfragepotenzial durch eigenständige Stadtverkehrslinien, durch Überlagerung

⁶⁴ Mit der Beteiligung von Kommunen an der Finanzierung zur Gewährleistung des ÖSPV ist die Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Kommune nicht bzw. nicht zwingend verbunden.

mehrerer Stadtverkehrslinien oder durch die Kombination von Regionalbus- und Stadtverkehrslinien erfüllt werden.

5.2.3 Verbindungsqualität

Festlegung 17: Übergangszeiten in Anschlussknoten

Die zu berücksichtigenden Übergangszeiten zwischen zwei verknüpften Linien des ÖSPV sowie zwischen ÖSPV und SPNV⁶⁵ sollen im Regelfall zwischen 5 und 15 Minuten betragen. Kürzere Übergangszeiten sind möglich, wenn die baulichen Gegebenheiten des Verknüpfungspunktes dies ermöglichen und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird.

Zur Sicherstellung verlässlicher Umsteigezeiten in den Anschlussknoten und Wahrung attraktiver Gesamtreisezeiten soll das genannte Zeitfenster als Maßstab für die Anschluss- und Verbindungsplanung an Anschlussknoten Bahn/Bus und Bus/Bus dienen. In Einzelfällen sowie an Anschlusspunkten mit einzelnen Richtungsanschlüssen können kürzere Mindestübergangszeiten festgelegt werden, wenn die betroffenen Anschlüsse unter betrieblichen Alltagsbedingungen grundsätzlich gewährleistet werden können.

Festlegung 18: Verbindungsqualität in die Grundzentren

Grundzentren sind mit den Orten ihres Versorgungsbereichs umsteigefrei oder mit maximal einem Umstieg pro Fahrtrichtung verbunden.

Die Reisezeiten und Umsteigeerfordernisse aus den Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern in die zugeordneten Grundzentren, um z. B. die Anbindung an soziale Einrichtungen (Kindertagesstätten, Kinderhorte, Beratungsstellen etc.), Gesundheitseinrichtungen, Behörden und vergleichbare Ziele herzustellen, sind attraktiv zu gestalten und mit dem ÖSPV möglichst innerhalb von 30 Minuten (einfache Fahrzeit inkl. Umstieg, falls notwendig) zu realisieren.

Festlegung 19: Linienbandbetrieb

Das Konzept des sog. Linienbandbetriebs, d. h. die Kombination einer fest bedienten Route ohne Voranmeldung und bedarfsgesteuerten Routenabschnitten mit Voranmeldung auf ein und derselben Fahrt soll im Landkreis Harz b. a. W. nicht weiterverfolgt werden.

⁶⁵ Unter Berücksichtigung von Länge und ggf. fehlender Barrierefreiheit der Fußwege zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen

Das im Jahr 2018 auf drei Linien im Wochenendbetrieb eingeführte Linienbandsystem hat nach den folgenden Kriterien die gestellten Erwartungen nicht erfüllt:

- Aufwand bei der Disposition und Fahrdurchführung
- Verlässlichkeit (Pünktlichkeit) für Fahrgäste auf den fest bedienten Routen
- Kommunizierbarkeit und Akzeptanz des Systems bei den Fahrgästen.

Festlegung 20: Einsatz und Weiterentwicklung flexibler Bedienformen

Auf regionalen Nebenlinien und lokalen Ergänzungslinien sind flexible, bedarfsgesteuerte Bedienformen (wie RufBus oder Anruf-Sammel-Taxi) zu erhalten und zur Schaffung einer angemessenen Grundversorgung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge und als sinnvolle zeitliche und/oder räumliche Ergänzung zur Linienbusbedienung weiterzuentwickeln. Dabei können auch neuartige Systeme im Rahmen des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PbefG (z. B. sog. On-Demand- oder Ridepooling-Verkehre im ÖPNV) erprobt und eingeführt werden.

Zukünftig sollen an Tagen und in Zeiten schwacher Nachfrage sowie in Räumen geringer Siedlungsdichte zum einen bewährte flexible Bedienformen, wie RufBus⁶⁶ oder Anruf-Sammel-Taxi⁶⁷, weiterentwickelt werden. Es können aber auch neue Angebote des Linienbedarfsverkehrs ergänzend zum liniengebundenen ÖPNV, z. B. flächenhafte On-Demand- bzw. Ridepooling-Angebote⁶⁸, erprobt und später im Regelbetrieb eingeführt werden.

Dabei sind neben den eigenen Ressourcen der Busunternehmen auch Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie vergleichbar geeignete örtliche Betreiber als Kooperationspartner einzubinden. Das Land bietet den örtlichen Unternehmen dazu die Nutzung des INSA-Callcenters für die Buchung und zukünftig auch die Disposition solcher Verkehre an⁶⁹.

⁶⁶ Bedarfsgesteuerte Bedienung (Fahrt erfolgt nach Voranmeldung) i. d. R. mit Fahrzeugen von Verkehrsunternehmen im Busverkehr

⁶⁷ Bedarfsgesteuerte Bedienung (Fahrt erfolgt nach Voranmeldung) i. d. R. mit Fahrzeugen von Taxi- und Mietwagenunternehmen

⁶⁸ Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Sammelverkehre mit App-basierter Buchung (telefonische Buchungsmöglichkeit bleibt meist zusätzlich bestehen) und automatischer Disposition: Diese Systeme können auch als Flächenverkehre ohne festen Linienweg und festen Fahrplan, aber zwischen Haltepunkten innerhalb eines bestimmten Bedienungsgebietes und mit festgelegten Betriebszeiten, organisiert werden. Wesentlicher Unterschied im Gegensatz zu kommerziellen Diensten dieser Art ist es, ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre (als Linienbedarfsverkehr im neuen § 44 des novellierten PBefG, vgl. Artikel 1 Ziffer 21 Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021, gültig ab 01.08.2021) in vorhandene Auskunft-, Tarif- und Vertriebssysteme des ÖPNV einzubinden sowie Zu- und Abbringerfahrten zum liniengebundenen ÖPNV Priorität bei der Buchung einzuräumen.

⁶⁹ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 94f

5.3 Haltestellen und Infrastruktur

Die Ausstattung der Haltestellen hat zunächst alle grundlegenden Anforderungen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen⁷⁰.

Unter Berücksichtigung des Ziels eines vollständig barrierefreien ÖPNV bis zum 01.01.2022⁷¹ und ausgehend vom Sachstand der Umsetzung barrierefreier Haltestellen im Kreisgebiet (siehe Kapitel 2.2.7) legt der Landkreis Harz für den weiteren Haltestellenausbau Regelanforderungen im Sinne der Daseinsvorsorge fest. Weiterhin wird eine Priorisierung auszubauender Haltestellen vorgenommen, und es werden Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau definiert (siehe Kapitel 6.2). Ausnahmeregelungen betreffen neben städtebaulich oder topographisch bedingte Einschränkungen insbesondere Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften, die wenig frequentiert werden. Oftmals bestehen hier auch keine geeigneten Zuwegungen, so dass ein barrierefreier Ausbau nicht sinnvoll ist.

Festlegung 21: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Der Landkreis Harz definiert die Standards (Kriterien und Anforderungen) für den weiteren barrierefreien Haltestellenausbau und der Haltestellengestaltung gemäß Tabelle 26 auf Basis einschlägiger Regelwerke und DIN-Normen.

Die wesentlichen Anforderungen für den barrierefreien Haltestellenausbau im ÖSPV enthält nachfolgende Tabelle 26.

Tabelle 26: Standards zur Ausstattung barrierefreier Bushaltestellen

Kriterium	Anforderungen
Beleuchtung	Ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (Ein-/Ausstiegsbereich und Aufenthaltsbereich)
Bodenbelag	Kontrastreiche Gestaltung mit Leitelementen
Bordsteinkante	Erhöhte Bordsteinkante im Ein- und Ausstiegsbereich mit Regelhöhe von 18 bis 20 cm Reduzierung der notwendigen Spaltbreite zwischen Bordstein und Fahrzeugtür auf maximal 5 cm
Fahrgastinformation	Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (z.B. optisch, akustisch oder taktil) Fahrplaninformation in Echtzeit mit Anzeige und Ansage (Abfahrtszeiten, aktuelle Verkehrshinweise)

⁷⁰ Vgl. § 32 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bzw. § 31 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab) und § 40 (4) PBefG

⁷¹ Vgl. § 8 Abs. 3 PBefG

Neben der eigentlichen Haltestellenbereiche sind zur barrierefreien Gestaltung auch das weitere Umfeld der Haltestellen sowie die relevanten Zugangswege als eine Aufgabe der kommunalen Verkehrsplanung und des Städtebaus zu betrachten.

Der Landkreis Harz wird, sofern dies in seinen Verantwortungsbereich als Straßenbaulastträger oder aus sonstigen Gründen für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbau Verantwortlicher fällt, sein Vorgehen an diesen Standards ausrichten. Andernfalls wird er die für den jeweiligen Straßenausbau verantwortlichen Stellen auf Ihre gesetzlichen Verpflichtungen hinweisen.

Festlegung 22: Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen

Die Haltestellen des ÖSPV im Kreisgebiet sind bei Neu- und Ausbau nach den einschlägigen Standards (Stand der Technik) barrierefrei herzustellen im Rahmen der topographischen und baulichen Möglichkeiten.

Je nach Situation sind beim Haltestellenausbau im Einzelfall auch Teillösungen anzustreben bzw. Einschränkungen in Kauf zu nehmen, wenn nicht allen Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprochen werden kann, z. B. bei schwieriger Topographie (Geländeneigung größer als 6 Prozent) oder beengten Platzverhältnissen. Im Zweifel gilt es, „so viel Barrierefreiheit wie möglich“ umzusetzen.

Festlegung 23: Förderinstrumente zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

Der Landkreis gewährt den kommunalen Straßenbaulastträgern Fördermittel für Investitionsmaßnahmen auf Basis einer Förderrichtlinie, insbesondere für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Zugangswegen zum ÖPNV in den Städten und Gemeinden.

Im Rahmen der Investitionsförderung können ÖPNV-Investitionen kommunaler Straßenbaulastträger durch den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖSPV gefördert werden. Die entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit überarbeitet und abgestimmt.

Das Land hat im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Plans 2020-2030 zur Unterstützung der Aufgabenträger bei der baulichen Herstellung barrierefreier ÖSPV-Haltestellen durch finanzielle Zuweisungen über die NASA GmbH ebenfalls ein neues Förderprogramm aufgelegt⁷² (s. auch Tabelle 36).

Die Verantwortung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger⁷³. Die Regelungen zur Zuständigkeit einzelner Städte und Gemeinden für

⁷² Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 46 sowie <https://www.nasa.de/foerderung/foerderprogramme/haltestellenprogramm/> (Stand: 07/2021)

⁷³ Gemäß § 42 StrG LSA vom 06.07.1993, zuletzt geändert am 26.06.2018

die Straßenbaulast von Ortsdurchfahrten beziehen sich auf die Bereiche geschlossener Ortschaften. Für Haltestellen außerorts sind die Straßenbaulastträger grundsätzlich unmittelbar zuständig. Die Kosten für den Haltestellenausbau trägt die für die jeweilige Straßenbaulast zuständige Stelle im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit. Der Landkreis bietet den Kommunen dazu Fördermöglichkeiten an (s. Festlegung 23). Außerdem plant das Land Sachsen-Anhalt ein weiteres Förderprogramm für den Haltestellenausbau aufzulegen. Auskünfte über die Zugehörigkeit von Haltestellen im Kreisgebiet zu einzelnen Gemeinden geben im Zweifelsfall das Straßenverkehrs- oder das Katasteramt.

5.4 Fahrzeuge im ÖSPV

Ausgehend von Anzahl, Qualitäts- und Ausstattungsniveau der derzeit im ÖSPV eingesetzten Fahrzeuge (s. Kapitel 2.2.5) werden einerseits für den gesamten bestehenden Fuhrpark und andererseits für Fahrzeugneubeschaffungen Mindeststandards festgelegt.

Festlegung 24: Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

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

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

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

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

- Niederflur-Gelenkbus mit mind. 45 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur-15m-Busse, Länge 14,5 bis 15 m, mit mind. 45 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur- bzw. Low-Entry-Solobus („Standardbus“) mit mind. 28 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)

- Niederflur- bzw. Low-Entry-Midibus, max. Länge 10,5 m, mit mind. 19 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Niederflur-Minibus, max. Länge 8,5 m, max. Breite 2,35 m, mit mind. 12 Sitzplätzen, Mehrzweckbereich mit Klappsitz(en)
- Kleinbus (auch Großraum-Pkw) im RufBus-/AST-Einsatz mit mind. 7 Sitzplätzen und Mitnahmemöglichkeit für einen Kinderwagen und einen Rollator.

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

Die zu erfüllende Mindestquote für den planmäßigen Einsatz niederfluriger Busse im Landkreis Harz beträgt 80 Prozent ab sofort bzw. 100 Prozent bis Ende des Jahres 2027.

Die im Landkreis Harz verkehrenden Linienbusse verfügen über eine zeitgemäße Antriebstechnik und erfüllen bei Neubeschaffungen die aktuell gültigen EU-Abgasnormen. Fahrzeuge mit einer Abgasnorm geringer als Euro III sind im Regelbetrieb nicht mehr einzusetzen.

Das maximal zulässige Durchschnittsalter der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugflotte (Bus) auf den Linien in der Zuständigkeit des Landkreises Harz beträgt 8 Jahre.

Fahrzeuge, die auf Buslinien im Landesnetz verkehren, kennzeichnen sich derzeit mindestens durch

- einen guten und für den ÖPNV werbewirksamen Qualitätsstandard,
- die kostenlose Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern im Rahmen eines vorhandenen Mehrzweckbereichs (Stehperron mit Klappsitzen),
- das Ermöglichen eines barrierefreien Einstiegs durch Niederflurbus, Low-Entry-Bus oder Hublift,
- dynamische Anzeige und automatische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle im Fahrzeug⁷⁴.

Die Qualitätskriterien im Bahn-Bus-Landesnetz werden durch das Land Sachsen-Anhalt fortlaufend weiterentwickelt und um erfolgreiche Maßnahmen anderer Bundesländer (z.B. Ausstattungskriterien im Bereich „PlusBus“, s. **Anhang B2**) ergänzt. Dies ist bei künftigen Neubeschaffungen insbesondere für den Einsatz auf Buslinien des Landesnetzes zu berücksichtigen.

⁷⁴ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 157f

Festlegung 25: Mindeststandards bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen

Fahrzeuge im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen erfüllen die Kriterien an einen barrierefreien ÖPNV im Hinblick auf Zugänglichkeit (Einstiegshöhe), Aufenthalt (Orientierung und Sicherheit im Fahrzeug) sowie Information (nach dem Zwei-Sinne-Prinzip). Hinsichtlich Antriebsart und Emissionen sind künftige Fahrzeugbeschaffungen nach dem „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ zur nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean-Vehicles-Directive) durchzuführen⁷⁵. Die Fahrzeugfinanzierung im ÖSPV erfolgt derzeit gemäß ÖPNVG LSA grundsätzlich im Rahmen der Finanzverantwortung der Aufgabenträger.

Die Ausstattung von künftig zu beschaffenden Fahrzeugen für den ÖPNV-Einsatz soll zum einen dem Ziel vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV gerecht werden können und darüber hinaus den Fahrgästen einen zeitgemäßen Komfort bieten, um die Fahrtzeit im ÖPNV möglichst kurzweilig und bequem verbringen zu können. Neben den dargestellten Mindestanforderungen für eingesetzte Fahrzeuge sind im Rahmen anstehender Beschaffungen von Linienbussen die in Tabelle 27 aufgeführten Standards mindestens sicherzustellen.

Tabelle 27: Ausstattungskriterien und Mindeststandards bei Fahrzeugbeschaffungen

Ausstattungsmerkmal	Beschreibung	Ausnahmen
Motor		
Motorleistung	Angemessene Motorleistung gemäß § 35 StVZO entsprechend den topographischen Anforderungen der Harzregion und der Fahrplanvorgaben	
Fahrgeräusche	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche, sofern für die Fahrzeugbauart verfügbar; ansonsten Begrenzung auf 80 dB (A) gemäß § 49 StVZO	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Türen/Ein- und Ausstieg		
Anzahl Türen	Für Gelenkbus mind. 3, für Mini- und Kleinbus mind. 1, ansonsten mind. 2	
Türbreite	Mind. eine doppeltbreite Tür, lichte Durchgangsbreite 1200-1300 mm	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
	Weitere Tür(en) mind. einflügelig, lichte Durchgangsbreite mind. 850 mm	Gilt nicht für Fahrzeugtypen „Minibus“ und „Kleinbus“
Einstiegsrampe	Klapprampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppeltbreiten Tür. Einsatz an der Haltestelle auf Anforderung der Fahrgäste	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“

⁷⁵ Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz: Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die **Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge** sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (vgl. Bundestagsdrucksache 19/29196)

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Ausstattungsmerkmal	Beschreibung	Ausnahmen
Kneeling	Vorrichtung zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite (elektropneumatisch), Absenkung der Einstiegs-kante um 60-80 mm gegenüber der Fahrstellung (Höhe 320-360 mm)	Gilt nicht für Fahrzeugtypen „Minibus“ und „Kleinbus“ Nicht erforderlich bei Bussen, die ausschließlich für Verstärkerfahrten an Schultagen oder als Reserve vorgehalten werden
Durchgang	Stufenloser Mittelgang einschließlich Mehrzweckbereich zwischen den Türen	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Haltewunsch-taster	Taster an gut erreichbaren Positionen im Fahrzeug in kontrastreicher Farbgestaltung für sehbehinderte Fahrgäste ⁷⁶	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
	Taster an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange und im Mehrzweckbereich	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“ Nicht erforderlich bei Bussen, die ausschließlich für Verstärkerfahrten an Schultagen oder als Reserve vorgehalten werden
„Wagen hält“-Anzeige	Leuchtanzeige „Wagen hält“ oder „STOP“, im gesamten Fahrgastraum gut sichtbar	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Bestätigung des Haltewunschs	Optische und akustische Bestätigung für das Fahrpersonal	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Fahrgastkomfort/ Sicherheit		
Sitzplätze	Sitzabstand mind. 680 mm; Sitze mit Polster und/oder Stoffbezügen in einheitlichem Design; je nach Einsatzschwerpunkt des Fahrzeugs Überland- oder Stadtverkehrs-Ausstattung	
Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	Ausgewiesene Sitzplätze	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Mehrzweckbereich	Ausgewiesene Mehrzweckfläche (Sondernutzungsfläche) für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder ⁷⁷ , erreichbar über doppeltbreite Tür mit Einstiegshilfe	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Kontrast- und Farbgestaltung	Kontrastreiche Farbgestaltung oder -markierung von orientierungsrelevanten Einrichtungselementen im Innenraum	
Heizung	Für Fahrgastraum und Fahrerplatz	
Klimaanlage	Für Fahrgastraum und Fahrerplatz als Voll- oder Teilklimatisierung ⁷⁸ ; gleichmäßige Temperaturverteilung im Fahrzeug (vorn, mittig, hinten)	
Belüftung Innenraum	Möglichkeit der ausreichenden Belüftung Fahrgastraum und Fahrerplatz (auch bei Ausfall der Klimaanlage)	
Beleuchtung	Ausreichende Innenraumbeleuchtung, zusätzliche Ausleuchtung des Türbereichs bei geöffneten Türen	

⁷⁶ Vgl. VDV-Schriften 230 (Stadtverkehr) bzw. 231 (Überlandverkehr)

⁷⁷ Ausführung gemäß VDV-Schriften 230 (Stadtverkehr) bzw. 231 (Überlandverkehr)

⁷⁸ Ausführung gemäß VDV-Schriften 236 oder 236/1, gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Ausstattungsmerkmal	Beschreibung	Ausnahmen
Türsicherung	Wegfahrsperr	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Haltestangen und -griffe	Längs des Mittelgangs horizontale Haltestange in Deckennähe (bei Low-Entry-Fahrzeugen) nur im Niederflurbereich; Ausstattung mit gut erreichbaren Haltegriffen an gangseitigen Sitzen ohne vertikale Haltestange	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Infektionsschutz	Hygieneschutzscheibe aus Acrylglas oder vergleichbar zwischen Fahrerplatz und Einstiegsbereich bzw. Fahrgastsitzen	Bei ausschließlich kurzen Reiseweiten im Stadtverkehr nur als Empfehlung
Abfallbehälter	Mind. 1 Behälter je Fahrzeug	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“ Bei ausschließlich kurzen Reiseweiten im Stadtverkehr nur als Empfehlung
Bereifung	Winterbereifung auf der Antriebsachse vom 01.11. bis 01.04. und zusätzlich bei entsprechender Witterung (keine „Allwetterreifen“)	Für Fahrzeugtyp „Kleinbus“: Winterbereifung vollständig In Stadtverkehren können auch Allwetterreifen zum Einsatz kommen, wenn damit ein stabiler Winterbetrieb als gewährleistet anzusehen ist
Fahrgastinformation		
Haltestellenanzeige und -ansage innen	Optische, elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle und akustische Ansage der nächsten Haltestelle und Umsteigemöglichkeiten via Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Bordmikrofon	Vom Fahrpersonal zu bedienen, für Ansagen an die Fahrgäste	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Linienetzplan	Ausreichender Platz über dem Mehrzweckbereich zum Anbringen eines Linienetzplanes	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Informationsbehälter	Je Fahrzeug mind. 2 Behälter aus Acrylglas oder vergleichbar (Format DIN lang hoch) für Printinformationen bzw. Marketingaktionen des Aufgabenträgers	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“ Nicht erforderlich bei Bussen, die ausschließlich für Verstärkerfahrten an Schultagen oder als Reserve vorgehalten werden
Linienbeschilderung außen	Elektronische Vollmatrixanzeige, frei programmierbar und alphanumerisch, an Fahrzeugfront (Linienbezeichnung, Fahrtziel) ⁷⁹ Einstiegsseite (Linienbezeichnung, Fahrtverlauf), Fahrzeugheck (Linienbezeichnung)	Für Fahrzeugtyp „Kleinbus“: einfache Ausführung, Darstellung Linienbezeichnung und Fahrtziel frontseitig
Linienansage außen	Außenlautsprecher am Fahrzeug in der Nähe der doppelbreiten Tür zur Ansage von Linienbezeichnung und Fahrtziel (vom Bordrechner/Sprachspeicher)	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Erkennungslogos außen	Logo oder Wappen Landkreis Harz bzw. des Aufgabenträgers und Logo Verkehrsunternehmen am Fahrzeug gut sichtbar an der Front oder seitlich an der ersten Tür	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“

⁷⁹ Auf Buslinien des Landesnetzes zusätzlich Anzeige des Logos Landesnetz „<O>“ hinter dem Fahrtziel

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Ausstattungsmerkmal	Beschreibung	Ausnahmen
Bordrechner/Verkaufsgerät		
Echtzeitdaten	Bordrechner zur Lieferung von Fahrzeugpositionsdaten in Echtzeit an die für den Landkreis Harz zu nutzende Datendrehscheibe für die INSA-Auskunft	Gilt nicht für Fahrzeugtyp „Kleinbus“
Betriebsfunk	Als Sprech-, Bündel- oder Mobilfunk o. ä. zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung	
Fahrkartenverkauf	Verkaufsbereiter elektronischer Fahrkartendrucker	
Wartung/Sauberkeit		
Instandhaltung	Fahrzeuge sind stets in verkehrs- und betriebssicheren Zustand sowie sauber und gepflegt zu halten (Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Verkehrsunternehmens)	
Betriebsbeginn (täglich)	Fahrzeuge haben innen und außen sauber zu sein. Fahrzeug hat gelüftet zu sein, Sitze müssen trocken sein.	
Verunreinigungen	Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum und Quellen unangenehmer Gerüche sind – wenn möglich – unverzüglich durch das Personal zu beseitigen. Reinigungsgeräte und -mittel für punktuelle Reinigungen sind auf den Fahrzeugen vorzuhalten	
Leerung Abfallbehälter	Leerung spätestens zum nächsten Betriebsbeginn, ggf. Zwischenleerungen tagsüber, um Überlaufen des Behälters zu vermeiden	
Beschädigungen	Fahrzeuge sind innen und außen schadensfrei zu halten. Unfallschäden an Karosserie und Lack sind kurzfristig zu beseitigen, Verschmutzungen und Beschädigungen im Innenraum schnellstmöglich zu beheben	
Subjektive Sicherheit	Helle, übersichtliche Gestaltung des Fahrzeuginneren; Freihalten der Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien, die den Durchblick oder Lichteinfall behindern	

Festlegung 26: Umwelt- und Klimaschutz-fördernde Gestaltung des ÖPNV

Der NVP versteht sich auch als Instrument zum Erreichen von umwelt- und klimaschutzpolitischen Zielen. Daraus ergibt sich die grundsätzliche Verpflichtung einer umwelt- und klimaschutzfördernden Gestaltung des ÖPNV.

Mit der EU-Richtlinie 2019/1161 „zur Änderung der EU-Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“⁸⁰, auch genannt „Clean Vehicles Directive“ (CVD), wird beabsichtigt, ÖPNV-Busse in den nächsten Jahren schrittweise weitgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Die CVD verfolgt damit sowohl umwelt- und klimapolitische Ziele (z. B. bessere Luft, weniger Lärm, weniger Treibhausgase) als auch

⁸⁰ Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN> (Stand: 03/2021)

wirtschaftspolitische Ziele (Stimulierung des Marktes für emissionsfreie Fahrzeuge)⁸¹. Die CVD, die am 02.08.2021 in Kraft tritt, und deren nationale Ausgestaltung als „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ am 05.05.2021 durch den Deutschen Bundestag beschlossen wurde, gibt für künftige Fahrzeugbeschaffungen der öffentlichen Hand oder im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge die Quoten für konventionelle, saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vor. Der Anteil von Dieselnissen wird dabei stetig reduziert. Folgende Quoten werden vorgegeben:

- Bis Ende 2025 dürfen bundesweit nur noch 55 Prozent der neubeschafften Fahrzeuge im ÖPNV Dieselnisse sein. Mindestens 45 Prozent der Busse müssen als „sauber“⁸² definiert werden können, davon die Hälfte (22,5 Prozent aller Busse) muss als „emissionsfrei“⁸³ definiert werden können.
- Bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 Prozent saubere Fahrzeuge bzw. 32,5 Prozent emissionsfreie Fahrzeuge.

Die genannten Quoten gelten grundsätzlich ab 02.08.2021 bei Fahrzeugbeschaffungen öffentlicher Auftraggeber (wie z. B. dem Landkreis Harz), bei der Beschaffung von Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringen (z. B. HVB und HVG). Aber auch private oder öffentliche Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen im ÖPNV werden dazu gezählt. Die Quoten gelten für die verwendeten Fahrzeuge im Rahmen einer „Beschaffung“ von Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger (in Verkehrsverträgen, Betrauungen, Dienstleistungsaufträgen nach EU-Verordnung 1370/2007 sowie nach allgemeinem Vergaberecht), außerdem durch Sektorenauftraggeber, sofern zur Anwendung des Vergaberechts verpflichtet. Die CVD gilt aber nur bei Vergaben oberhalb der EU-Schwellenwerte; die Quotenregelung gilt im Busbereich für Fahrzeuge (üblicherweise des ÖPNV) mit Stehplätzen und häufigem Passagierwechsel (Klasse M3, Klasse I), nicht aber für Überland- und Reisebusse (M3, Klassen II und III)⁸⁴.

⁸¹ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)

⁸² Saubere Fahrzeuge gemäß EU-Kommission: Betrieb mit „alternativen Kraftstoffen“, d. h. Energiequellen als (teilweiser) Ersatz für Erdöl im Verkehrssektor und somit Beitrag zur CO₂-Reduktion: Elektrizität, Wasserstoff, 100% Biokraftstoffe ohne konventionelle Beimischungen (synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas einschl. Biomethan als komprimiertes Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG) sowie Flüssiggas (LPG). Ebenfalls als „sauber“ gelten Plug-in-Hybridbusse mit konventionellem Dieselnkraftstoff. Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)

⁸³ Emissionsfreie Fahrzeuge gemäß EU-Kommission: Batterieelektrische Busse und Wasserstoff-Brennstoffzellenbusse sowie Wasserstoff als Kraftstoff in einem Verbrennungsmotor bei einem Grenzwert von 1 g/kWh CO₂-Ausstoß. Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)

⁸⁴ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx> (Stand: 03/2021)

5.5 Tarif, Vertrieb, Marketing und Kommunikation

Festlegung 27: Tarifierung beim ÖSPV im Landkreis Harz

Im ÖSPV des Landkreises Harz gilt der VTO-Tarif bei den Verkehrsunternehmen HVB und HVG. Bewährte Kooperationsangebote mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen sind zu erhalten. Die Weiterentwicklung des Tarifsystems im Hinblick auf Vereinfachung für Verkehrsträger-übergreifende Fahrten und die räumliche Ausdehnung soll geprüft werden.

Die in Tabelle 19 (siehe Kapitel 5.1.4) aufgeführten ÖSPV-Linien des Regional- und Stadtverkehrs wenden den Flächenzonentarif der VTO an⁸⁵.

Daneben sind folgende Angebote im Rahmen bestehenden Tarifkooperationen weiterhin anzuwenden:

- HarzTourCard
- HarzMobilCard
- Selkebahnticket und WiSelCard
- Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX)
- Zeitkartenanerkennung HVB/KVG Salzland bzw. HVB/VGS Südharz
- Schülerferienticket Sachsen-Anhalt/MDV
- Azubi-Ticket Sachsen-Anhalt.

Auf den ÖSPV-Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes (<O>) werden – wie beim landesweiten SPNV – zusätzlich die Angebote der DB-Ländertickets (Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen) sowie das Quer-Durchs-Land-Ticket anerkannt. Die BahnCard 100 gilt auf diesen Linien ohne Erwerb eines zusätzlichen Fahrausweises. Außerdem erhalten Inhaber der BahnCards 25 oder 50 ermäßigte Fahrkarten.

Ansätze zur Prüfung der Weiterentwicklung des Tarifs bzw. der Tarifkooperationen bis hin zur möglichen Verbundstruktur ÖSPV/SPNV werden in Kapitel 6.4.4 skizziert.

Die Zielstellung, Service- und Vertriebsstellen des ÖPNV zu Mobilitätszentralen mit vernetzten Informationsmöglichkeiten, Vertriebs- und Serviceangeboten nach einheitlichem Maßstab weiterzuentwickeln, soll kontinuierlich weiterverfolgt werden. Bei der Weiterentwicklung vorhandener und Schaffung zusätzlicher Einrichtungen ist die Kooperation von Verkehrsunternehmen auch mit Dritten, z. B. Partnern im Tourismus, künftig zu suchen.

⁸⁵ Vgl. HVB GmbH, <https://hvb-harz.de/fahrscheine-preise/> (Stand: 03/2021)

Festlegung 28: Barrierefreie Nutzung von Service und Informationen

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

Ebenso wie für die Zugänglichkeit und den Aufenthalt an Haltestellen und in Fahrzeugen gilt auch für die Nutzbarkeit von Serviceangeboten, wie Fahrgastinformationen und Auskunftsmöglichkeiten die Zielstellung, diese künftig vollständig barrierefrei anzubieten. Für sehbehinderte Menschen müssen wesentliche Fahrgastinformationen vor und während der Fahrt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip vorgehalten und vermittelt werden können. Hierzu sind die entsprechenden Ausführungsnormen (DIN)⁸⁶ zu beachten und in die Konzeption für Fahrgastinformationen miteinzubeziehen.

5.6 Betrieb, Organisation und Beteiligung

Festlegung 29: Beeinträchtigungen und Information bei Verkehrsstörungen

Bei vorübergehenden Verkehrsstörungen, Umleitungen und sonstigen Beeinträchtigungen des ÖPNV-Betriebs sind Beeinträchtigungen der Fahrgäste soweit wie möglich zu minimieren. Das Verkehrsunternehmen hat zudem für eine rechtzeitige und umfassende Fahrgastinformation über Angebotsabweichungen über geeignete Kommunikationskanäle zu sorgen.

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

Festlegung 30: Bedienung bei längerfristigen Umleitungen und Sperrungen

Anstehende, längerfristige und/oder mit Vollsperrungen von Linienwegen des ÖSPV verbundenen Baumaßnahmen werden mindestens drei Monate vor Baubeginn zwischen Baulast- und Aufgabenträger(n) unter Einbezug der betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Ziel ist die Sicherstellung eines verlässlichen und möglichst wirtschaftlichen ÖSPV-Betriebs und Weitergabe der entsprechenden Informationen an Presse und Fahrgästen auch unter Inkaufnahme von Umleitungen und Baustellen, die planmäßige Linienwege des ÖSPV betreffen.

⁸⁶ Vgl. DIN 18040-1 bzw. 18040-3 i. V. m. DIN 32984, DIN 32986 und DIN 18041

Festlegung 31: Termin jährlicher Fahrplanwechsel

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

Um die Konsistenz Verkehrsträger-übergreifender Reiseketten im öffentlichen Verkehr in möglichst hohem Maß gewährleisten zu können und die Zuverlässigkeit gedruckter Informationsmedien und der Darstellung von Systemanschlüssen Bus/Schiene in Tabellenfahrplänen zu erhöhen, kommt der international vereinbarte Fahrplanwechsel⁸⁷ im Landkreis Harz auch im Busbereich zur Anwendung.

Festlegung 32: Beteiligungsgremien zur ÖPNV-Gestaltung

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

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

- Fachverbände der Verkehrsunternehmen,
- Fahrgastverbände,
- Interessenvertretung von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung,
- Kreiselnräte,
- Industrie- und Handelskammer,
- Handwerkskammer,
- betroffenen Fachgewerkschaften,
- vom Land Sachsen-Anhalt anerkannten Naturschutzvereinigungen, die nach ihrer Satzung landesweit und im Verkehrswesen tätig sind
- sowie ein Vertreter des Städte- und Gemeindebundes.

⁸⁷ Festgelegt von der europäischen Fahrplankonferenz – zuletzt 2002 auf Mitte Dezember, jeweils zweiter Samstag um 24 Uhr, in Annäherung an das Kalenderjahr – und durch die EU-Kommission mit Entscheidung 2002/844/EG (Aktenzeichen K(2002) 3997) für allgemeingültig erklärt; vgl. Fahrplanfelder.ch, <https://www.fahrplanfelder.ch/de/erklarungen/das-fahrplanjahr.html> (Stand: 03/2021)

5.7 SPNV in kommunaler Verantwortung

Über die Gesellschafterversammlung der Harzer Schmalspurbahnen GmbH und die jährlichen Fahrplankonferenzen der NASA GmbH nimmt der Landkreis Harz Einfluss darauf, dass die Angebotsgestaltung bei der HSB weiterhin der touristischen Entwicklung Rechnung trägt (vgl. Kapitel 2.2.1 – Linien der HSB).

6. Linien- und Maßnahmenkonzept

6.1 Linienkonzept ÖSPV

In diesem Kapitel werden die im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Harz vorgesehenen ÖSPV-Linien mit den jeweiligen Mindestbedienstungsstandards dargestellt und festgelegt. Die Linien sind in der Darstellung wie folgt gegliedert:

- Regionale Hauptlinien im Bahn-Bus-Landesnetz
- Regionale Hauptlinien
- Regionale Nebenlinien
- Lokale Ergänzungslinien
- Stadtverkehrslinien.

Festlegung 33: Leistungsumfang der ÖSPV-Linien

Die Vorgaben für den Leistungsumfang des ÖPNV-Netzes in der Zuständigkeit des Landkreises Harz werden dargestellt in

- Tabelle 28 (Bahn-Bus-Landesnetz, Kategorie A<O>),
- Tabelle 29 (regionale Hauptlinien, Kategorie A),
- Tabelle 30 (regionale Nebenlinien, Kategorie B),
- Tabelle 31 (lokale Ergänzungslinien, Kategorie C),
- Tabelle 32 (Stadtverkehrslinien Wernigerode, Quedlinburg, Blankenburg, Kategorie S) und
- Tabelle 33 (Stadtverkehrslinien Halberstadt, Kategorie S),

jeweils entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2). Sie definieren zugleich die Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des PBefG.

Die tabellarischen Übersichten umfassen Festlegungen zu folgenden Kriterien (jeweils als Mindestanforderungen):

- Linienkategorie und Linienbezeichnung
- Linienverlauf und zu bedienende Taktknoten mit Symmetrieminuten für die zeitliche Verknüpfung bzw. Hinweis auf sicherzustellende Richtungsanschlüsse (RA) von und zu einzelnen Linien gemäß Tabelle 21
- Betriebszeitfenster (Zeitspanne des spätesten Zeitpunktes für den Betriebsbeginn auf der Linie bis zum frühesten Zeitpunkt für das Betriebsende, jeweils auf volle 15 Minuten gerundet und bezogen auf jeweils mindestens eine Fahrtrichtung), Anzahl der Fahrtenpaare (zuzüglich Verstärkerfahrten „+V“ zur Schülerbeförderung im erforderlichen Umfang) und Angabe des Regeltaktes (sofern Taktfahrplan vorgegeben ist).

- Ungefährer jährlicher Leistungsumfang aller Fahrten in Fahrplan-Kilometern (ggf. mit zulässigem Anteil Fahrplan-km an bedarfsgesteuerter Bedienung/AST)
- Ggf. weitere Bemerkungen und Hinweise.

Angaben zum Linienverlauf gelten, sofern nichts anderes angegeben ist, für beide Fahrrichtungen (in Gegenrichtung umgekehrt). Linienabschnitte und oder Orte in Klammern werden nur zeitlich eingeschränkt oder nicht mit allen Fahrten bedient.

Für alle Tabellen zum Leistungsumfang gelten folgende Abkürzungen:

- Mo-Fr Montag bis Freitag an Werktagen
- Mo-Fr(S) Montag bis Freitag an Schulwerktagen
- Mo-Fr(F) Montag bis Freitag an Ferienwerktagen
- Sa Samstag an Werktagen
- So+Ftg Sonn- und Feiertag
- FP Fahrtenpaar(e)
- V (einzelne) Verstärkerfahrten im Schüler-/Ausbildungsverkehr
- --- Fahrplan ohne feste Taktfolge
- AST Anruf-Sammel-Taxi (bedarfsgesteuerte Bedienung)

Festlegung 34: Zulässige Ausnahmen zu den ÖSPV-Leistungsvorgaben

Zu den Vorgaben für den Leistungsumfang des ÖPNV-Netzes in der Zuständigkeit des Landkreises Harz werden in Einzelfällen zulässige Ausnahmeregelungen definiert. Zielstellung des Landkreises Harz ist es, den Bedarf an Ausnahmeregelungen in den kommenden Jahren sukzessive und weitestmöglich abzubauen.

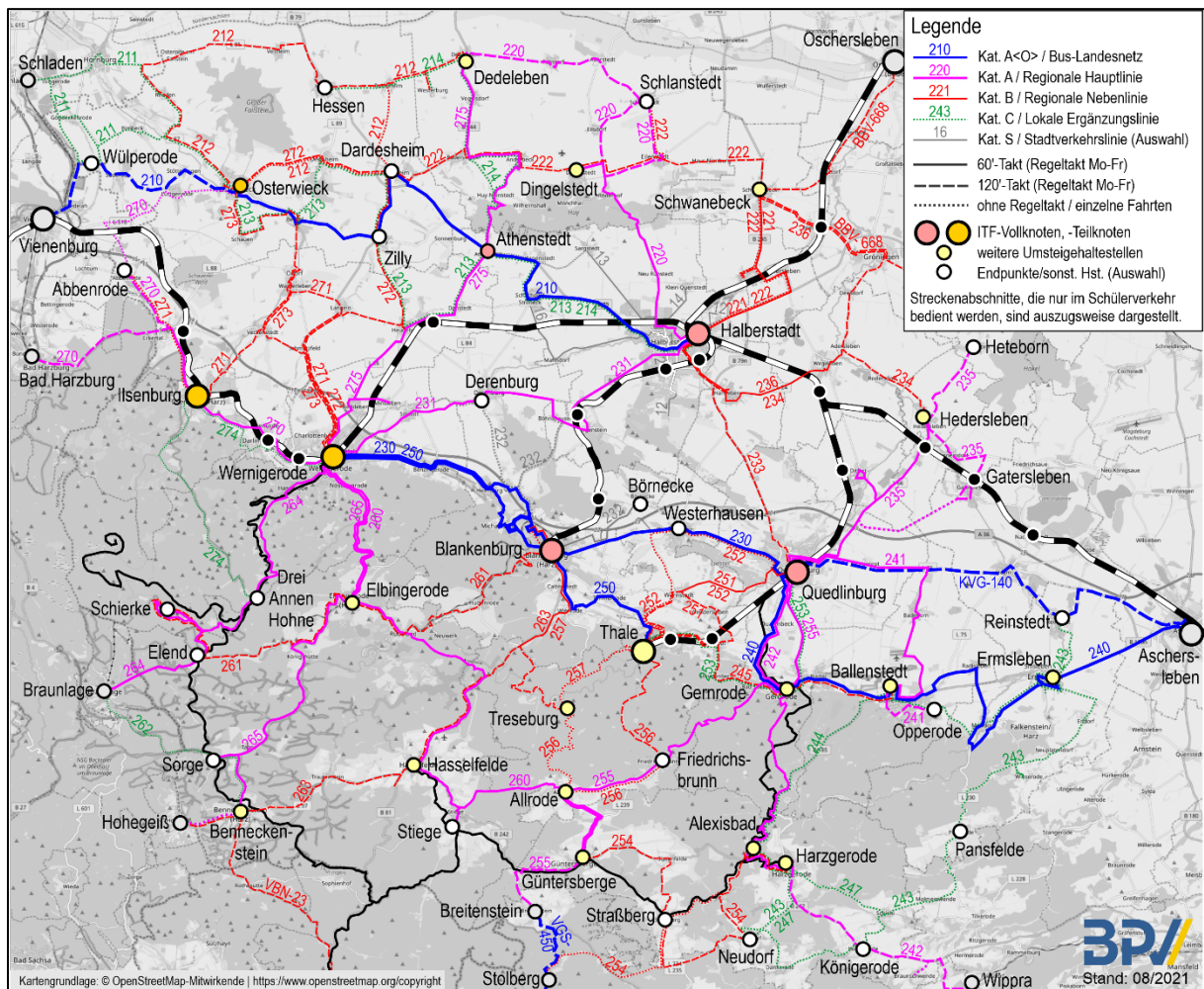
Neben der tabellarischen Zusammenstellung der Regelvorgaben werden zum Teil zulässige Ausnahmen definiert, nach denen Regelabweichungen in Einzelfällen vorübergehend möglich sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn die vollständige Erfüllung der Regelvorgaben derzeit betrieblich nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist. Die Ausnahmeregelungen betreffen insbesondere die Sicherstellung der satzungsgerechten Schülerbeförderung vorbehaltlich künftiger Maßnahmen zur Optimierung der Schulbedienungszeiten mit dem Ziel einer weitgehenden Integration der Schülerbeförderung in die Taktsystematik des ÖSPV-Gesamtnetzes.

Außerdem werden die den Landkreis Harz betreffenden ÖSPV-Linien in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger nachrichtlich dargestellt. Die Festlegungen der Anforderungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung dieser Linien enthalten die Nahverkehrspläne der jeweils zuständigen Aufgabenträger.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Eine räumliche Übersicht des Linienkonzepts für das Teilnetz Regionalverkehr (Haupt-, Neben- und Ergänzungslinien) – mit zusätzlich auszugsweiser Darstellung der Stadtverkehrslinien im Bereich Halberstadt – enthält die folgende Karte 11.

Karte 11: Linienkonzept Teilnetz Regionalverkehr



6.1.1 Regionale Hauptlinien im Bahn-Bus-Landesnetz

Die nachfolgende Tabelle 28 stellt die Mindestvorgaben an den Leistungsumfang für die im Bahn-Bus-Landesnetz integrierten ÖSPV-Linien dar (Kategorie A <O>), entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2). Diese erfüllen außerdem die Vorgaben an das Leistungsangebot für die Buslinien im Landesnetz gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt⁸⁸ und die Qualitätsvorgaben im Rahmen der Förderrichtlinie für ÖSPV-Verkehre im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt (vgl. **Anhang B1-B3**).

⁸⁸ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 63ff

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 28: Leistungsumfang Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
A <O> 210 PlusBus	Halberstadt [00] – Ströbeck – Athenstedt [30] – Dardesheim – Zilly – Berßel – Osterwieck [00] (- Vienenburg [RA*]) Richtungsanschluss: *v/n Goslar (Bahn)	Mo-Fr 05:00-24:00 / 18 / 60' Sa 06:00-23:00 / 9 / 120' So+Ftg 07:00-22:00 / 7 / 120' *davon 120' bis/ab Vienenburg; **bis/ab Vienenburg	510.000
A <O> 230 PlusBus	Wernigerode [30*] – Blankenburg [00*] – Quedlinburg [30*] *Sa, So+Ftg Fahrplanlage um 30 Min. versetzt, alternierend zu Linie 250	Mo-Fr 05:30-22:30 / 17 / 60' Sa 07:45-23:00 / 7 / 120' So+Ftg 07:45-23:00 / 7 / 120'	360.000
A <O> 240 PlusBus	Quedlinburg [00] – Bad Suederode – Gernrode – Ballenstedt – Radisleben – Meisdorf – Ermisleben [RA*] – Aschersleben [30] Richtungsanschlüsse: *v/n Harzgerode	Mo-Fr 05:00-23:00 / 17 / 60' Sa 07:00-22:15 / 8 / 120' So+Ftg 07:00-22:15 / 8 / 120' *erste Fahrt nach Quedlinburg: verkürzter Linienweg ab Ballenstedt zulässig	455.000
A <O> 250 PlusBus	Wernigerode [RA*] – Blankenburg [30] – Thale Richtungsanschluss: *v/n Goslar (Bahn)	Mo-Fr 04:45-21:15 / 15 / 60' Sa 06:45-22:15 / 7 / 120' So+Ftg 06:45-22:15 / 7 / 120'	298.000

Zu den möglichen Abweichungen vom Regeltaktfahrplan für die Linien der Kategorie A <O> siehe Tabelle 24.

6.1.2 Regionale Hauptlinien

In Tabelle 29 sind die Vorgaben an den Leistungsumfang für die regionalen Hauptlinien (Kategorie A) dargestellt, entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2).

Tabelle 29: Leistungsumfang regionale Hauptlinien ÖSPV

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
A 220	Halberstadt [00] – Dingelstedt (- Eilsdorf / Eilenstedt) – Schlanstedt (- Pabstorf – Dedeleben)	Mo-Fr 04:45-21:15 / 16+V / 60' Sa 08:00-19:00 / 6 / 120' So+Ftg 08:00-19:00 / 6 / 120' *davon 120' bis/ab Dedeleben über Eilsdorf und 120' bis/ab Schlanstedt über Eilenstedt; für Abfahrten nach 20:00 RufBus/AST zulässig **bis/ab Dedeleben über Eilsdorf	305.000 (davon AST: 11.000)
A 231	Wernigerode [00] – Derenburg – Böhnshausen – Langenstein – Halberstadt [00]	Mo-Fr 05:00-20:00 / 15+V / 60' Sa 08:00-20:00 / 6 / 120' So+Ftg 08:00-20:00 / 6 / 120'	239.000

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktknoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
A 235	Quedlinburg [30] – Dittfurt – Hetersleben (- Gatersleben / Heteborn)	Mo-Fr 05:30-19:15 / 14+V / 60' ^{**} Sa 08:30-20:30 / 6 / 120' ^{**} So+Ftg 08:30-20:30 / 6 / 120' ^{**} *davon 120' bis/ab Heteborn; Mo-Fr 05:30-07:30 / 2 FP zusätzlich Quedlinburg – Gatersleben und zurück (Direktfahrten über Institut) **bis/ab Gatersleben über Heteborn	248.000
A 241	Quedlinburg [30] – Badeborn – Ballenstedt (- Opperode)	Mo-Fr 05:30-19:30 / 14+V / 60' ^{**} Sa 07:30-19:30 / 6 / 120' ^{**} So+Ftg 07:30-19:30 / 6 / 120' ^{**} *davon 120' bis/ab Opperode	178.000
A 242	Quedlinburg [30] – Bad Sunderode – Gernrode – Alexisbad – Harzgerode (- Königerode – Wippra)	Mo-Fr 05:30-20:30 / 14+V / 60' ^{**} Sa 08:30-19:30 / 6 / 120' [*] So+Ftg 08:30-19:30 / 6 / 120' [*] *davon 5 FP/120' bis/ab Wippra	289.000
A 255	Quedlinburg [30] – Gernrode – Allrode – Güntersberge – Friedrichshöhe – Breitenstein [RA*] Richtungsanschluss: *v/n Berga-Kelbra über Stolberg	Mo-Fr 05:30-20:30 / 14+V / 60' ^{**} Sa 07:30-20:30 / 6 / 120' [*] So+Ftg 07:30-20:30 / 6 / 120' [*] *davon 5 FP/120' bis/ab Breitenstein	276.000
A 260	Wernigerode [00] – Elbingerode – Hasselfelde – Stiege – Allrode – Güntersberge	Mo-Fr 05:45-20:15 / 14+V / 60' ^{**} Sa 08:30-20:30 / 6 / 120' [*] So+Ftg 08:30-20:30 / 6 / 120' [*] *erste beide Fahrten nach und letzte beiden Fahrten von Wernigerode ab/bis Stiege	429.000
A 264	Wernigerode [00] – Drei Annen Hohne – Schierke – Braunlage [00]	Mo-Fr 06:00-21:00 / 14+V / 60' [*] Sa 08:00-21:00 / 12 / 60' [*] So+Ftg 08:00-21:00 / 12 / 60' [*]	347.000
A 265	Wernigerode [30] – Elbingerode – Benneckenstein (- Hohegeiß)	Mo-Fr 05:30-20:30 / 14+V / 60' ^{**} Sa 08:30-20:30 / 6 / 120' [*] So+Ftg 08:30-20:30 / 6 / 120' [*] *hier: Wernigerode – Benneckenstein und zurück; zusätzlich 4 FP Benneckenstein - Hohegeiß	297.000
A 270	Wernigerode [30] – Ilsenburg – Stapelburg – Bad Harzburg / Abbenrode (- Osterwieck)	Mo-Fr 05:30-21:30 / 15+V / 60' ^{**} Sa 08:30-19:30 / 6 / 120' ^{**} So+Ftg 08:30-19:30 / 6 / 120' ^{**} *120' bis/ab Bad Harzburg bzw. 120' bis/ab Abbenrode; bis/ab Osterwieck nur mit Einzelfahrten an Schultagen **bis/ab Bad Harzburg	244.000
A 275	Wernigerode [RA*] – Minsleben – Heudeber – Danstedt – Athenstedt [30] - Anderbeck – Badersleben – Dedeleben Richtungsanschlüsse: *v/n Goslar (Bahn)	Mo-Fr 04:45-20:15 / 15+V / 60' [*] Sa 06:45-20:15 / 6 / 120' [*] So+Ftg 06:45-20:15 / 6 / 120' [*]	352.000

Zu den möglichen Abweichungen vom Regeltaktfahrplan für die Linien der Kategorie A siehe Tabelle 24.

Zulässige Ausnahmen im ÖSPV auf regionalen Hauptlinien:

- Über die möglichen Abweichungen vom Regelfahrplan gem. Tabelle 24 hinausgehend können auch die Linien der Kategorie A (ausgenommen Linien der Kategorie A <O> im Bahn-Bus-Landesnetz) mit Abfahrten im Zeitfenster von 12:00 bis 16:00 Uhr an Schultagen vom Regeltakt abweichen, wenn dies aufgrund der Gewährleistung der Bedienung des Schülerverkehrs sowie im Rahmen von Wirtschaftlichkeit und effizientem Ressourceneinsatz geboten ist. Anschlussvorgaben für die lokalen Linien sind dabei soweit wie möglich zu erfüllen, können aber in begründeten Fällen nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger bis auf weiteres ausgesetzt werden.
- Für die Linien 231, 260, 265 und 270 kann das vorgenannte Zeitfenster, sofern die genannten Gründe gegeben sind, bis 17:00 Uhr verlängert werden. Für die Linien 235 und 265 kann das vorgenannte Zeitfenster, sofern die genannten Gründe gegeben sind, bereits ab 11:30 Uhr beginnen.
- Linie 242: Mo-Fr können Fahrten auf dem Abschnitt Harzgerode – Wippra und zurück in Braunschwendorf gebrochen werden, wenn zu der betroffenen Zeit unmittelbar Anschluss mit einer Linienfahrt der VGS bis/ab Wippra besteht.

6.1.3 Regionale Nebenlinien

Die Tabelle 30 enthält die Vorgaben an den Leistungsumfang für die regionalen Nebenlinien (Kategorie B), entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2).

Tabelle 30: Leistungsumfang regionale Nebenlinien ÖSPV

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktknoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
B 212	Osterwieck [00] – Rhoden – Hessen – Rohrsheim – (Dardesheim – Osterwieck /) Dedeleben	Mo-Fr 04:00-20:00 / 8+V* / 120' Sa 09:00-18:00 / 4 / ---** So+Ftg 09:00-18:00 / 4 / ---** *Einzelfahrten über Dardesheim bis/ab Osterwieck nur an Schultagen **RufBus/AST	211.000 (davon AST: 69.000)
B 221	Halberstadt [00] – Emersleben (- Groß Quenstedt) – Schwanebeck	Mo-Fr 05:00-22:00 / 16+V / 60'* Sa 08:00-19:00 / 6 / 120'*** So+Ftg 08:00-19:00 / 6 / 120'*** *jede 2. Taktfahrt über Groß Quenstedt (Ortsmitte); Umfang an Schultagen inkl. Fahrten der Linie 222 bis/ab Halberstadt **RufBus/AST	124.000 (davon AST: 48.000)

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktknoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
B 222	Dardesheim – Badersleben – Dingelstedt (/ Schlanstedt) – Eilenstedt – Schwanebeck (– Halberstadt [00])	Mo-Fr 06:15-21:30 / 8+V* / 120' Sa 08:00-19:00 / 6 / 120 ^{***} So+Ftg 08:00-19:00 / 6 / 120 ^{***} *Einzelfahrten ab/bis Schlanstedt und bis/ab Halberstadt nur an Schul- tagen **Betrieb nur zwischen Dingelstedt und Schwanebeck; RufBus/AST	184.000 (davon AST: 36.000)
B 233	Halberstadt – Harsleben – Quedlinburg [00]	Mo-Fr 06:30-19:45 / 7+V / 120'	66.000
B 234	Halberstadt [00] – Harsleben – Wegeleben – Hedersleben	Mo-Fr 04:15-19:45 / 8+V / 120 ^{**} *Linie 234 mit 236: 60'-Takt zwi- schen Halberstadt und Wegeleben	83.000 (davon AST: 14.000)
B 236	Halberstadt [00] – Harsleben – Wegeleben – Gröningen – Schwanebeck	Mo-Fr 05:00-19:00 / 7+V / 120 ^{**} Sa 07:00-20:00 / 6 / 120 ^{***} So+Ftg 07:00-20:00 / 6 / 120 ^{***} *Linie 236 mit 234: 60'-Takt zwi- schen Halberstadt und Wegeleben **RufBus/AST zulässig	164.000 (davon AST: 46.000)
B 245	Ballenstedt – Gernrode – Bad Suderode – Thale	Mo-Fr 06:00-19:00 / 7+V / 120' Sa 08:00-18:00 / 4 / --- So+Ftg 08:00-18:00 / 4 / ---	92.000
B 251	Quedlinburg [30] – Warnstedt – Weddersleben – Neinstedt – Thale	Mo-Fr 05:45-19:15 / 7+V / 120 ^{**} Sa 07:45-19:15 / 6 / 120 [*] So+Ftg 07:45-19:15 / 6 / 120 [*] *Linie 251 mit 252: 60'-Takt zwi- schen Quedlinburg und Warnstedt **nur Thale – Westerhausen und zurück	113.000
B 252	Quedlinburg [30] / Westerhau- sen – Warnstedt – Thale	Mo-Fr 05:30-19:30 / 7+V / 120 ^{**} Mo-Fr 06:00-19:00 / 4+V / 240 ^{***} *Linie 252 mit 251: 60'-Takt zwi- schen Quedlinburg und Warnstedt **nur Thale – Westerhausen und zurück	74.000
B 254	Harzgerode – Alexisbad – Neu- dorf – Straßberg – Siptenfelde – Güntersberge <i>Freizeitbus v/n Stolberg:</i> Harz- gerode – Alexisbad – Straßberg – Auerberg – Stolberg	Mo-Fr(S)04:30-20:30 / 7+V / 120' Mo-Fr(F)04:30-20:30 / 7 / 120 [*] Sa 08:00-20:30 / 4 / --- So+Ftg 08:00-20:30 / 4 / --- Mo-Fr 09:30-18:00 / 2 / --- Sa 09:30-18:00 / 2 / --- So+Ftg 09:30-18:00 / 2 / ---	218.000
B 256	Thale – Friedrichsbrunn (- All- rode – Treseburg)	Mo-Fr 06:30-19:15 / 7+V / 120 ^{**} Sa 09:45-19:15 / 4 / ---* So+Ftg 09:45-19:15 / 4 / ---* *davon 3 FP bis/ab Treseburg	88.000
B 257	Blankenburg [30] – Altenbrak – Treseburg (- Roßtrappe – Thale)	Mo-Fr 06:30-20:30 / 8+V / 120 ^{**} Sa 07:30-19:30 / 6 / 120 [*] So+Ftg 07:30-19:30 / 6 / 120 [*] *davon 3 FP bis/ab Thale	120.000

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktknoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. (gerundet)
B 261	Schierke – Mandelholz – Elbingerode – Blankenburg [30] (- Blankenburg CENTER)	Mo-Fr 04:45-20:15 / 8+V / 120 ^{**} Sa 07:30-19:30 / 6 / 120 ['] So+Ftg 07:30-19:30 / 6 / 120 ['] *davon 5 FP bis/ab CENTER; Mo-Fr erste Fahrt nach und letzte Fahrt ab Blankenburg: verkürzter Linienweg ab/bis Elbingerode zulässig	192.000
B 263	Benneckenstein – Hasselfelde – Blankenburg [30]	Mo-Fr 05:30-19:30 / 7+V / 120 ['] Sa 09:30-19:30 / 5 / 120 ['] So+Ftg 09:30-19:30 / 5 / 120 [']	178.000
B 271	Wernigerode [30] – Langeln – Wasserleben – Ilseburg [30] (- Abbenrode)	Mo-Fr 05:30-19:30 / 7+V / 120 ['] Sa 07:30-19:30 / 6 / 120 ^{***} So+Ftg 07:30-19:30 / 6 / 120 ^{***} ***bis/ab Abbenrode, RufBus/AST	155.000 (davon AST: 53.000)
B 272	Wernigerode [00] – Langeln – Heudeber – Zilly – Dardesheim – Deersheim – Osterwieck [00]	Mo-Fr 07:00-20:00 / 7+V* / 120 ['] Sa 08:00-19:00 / 3 / 240 ^{**} So+Ftg 08:00-19:00 / 3 / 240 ^{**} *Umfang an Schultagen inkl. Fahrten der Linie 213 bis/ab Osterwieck **RufBus/AST	149.000 (davon AST: 41.000)
B 273	Wernigerode [00] – Wasserleben – Berßel – Schauen – Osterwieck [00]	Mo-Fr 05:00-21:00 / 7+V / 120 ['] Sa 06:00-21:00 / 4 / 240 ^{**} So+Ftg 06:00-21:00 / 4 / 240 ^{**} *RufBus/AST zulässig	133.000 (davon AST: 29.000)

Zu den möglichen Abweichungen vom Regeltaktfahrplan für die Linien der Kategorie B siehe Tabelle 24.

Zulässige Ausnahmen:

- Für die Linien 257 und 261 kann das gem. Tabelle 24 zulässige Zeitfenster für Abweichungen vom Regeltaktfahrplan bereits ab 11:30 Uhr beginnen, wenn dies aufgrund der Gewährleistung der Bedienung des Schülerverkehrs sowie im Rahmen von Wirtschaftlichkeit und effizientem Ressourceneinsatz geboten ist.
- Linien 212, 221, 222, 234, 236, 271, 272 und 273: Abfahrten Mo-Fr vor 5:15 Uhr und nach 18 Uhr können bei anhaltend geringer Nachfrage als Bedarfslinienfahrten (Ruf-Bus/AST) durchgeführt werden.
- Linien 221 und 222 können genehmigungsrechtlich auch als eine Linie betrachtet werden, wenn dies für die Kommunikation gegenüber Bevölkerung, Fahrgästen und Schulen von Vorteil ist.

6.1.4 Lokale Ergänzungslinien

Tabelle 31 führt die Vorgaben an den Leistungsumfang für die lokalen Ergänzungslinien (Kategorie C) auf, entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2).

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 31: Leistungsumfang lokale Ergänzungslinien ÖSPV

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
C 211	Osterwieck [00] – Rimbeck – Göttscheckenrode – Wülperode (- Schladen/(Rhoden) – Hornburg – Isingerode)	Mo-Fr(S)06:15-18:00/ 5+V/120' Mo-Fr(F)09:00-18:00 / 5 / 120' Sa 08:00-21:00 / 4 / 240' So+Ftg 08:00-21:00 / 4 / 240' RufBus/AST zulässig (an Schultagen nur 9-12 Uhr und nach 17 Uhr)	86.000 (davon AST: 36.000)
C 213	Osterwieck [00] – Schauen – Berßel – Deersheim – Dardesheim – Zilly – Heudeber – Danstedt – Athenstedt (- Ströbeck – Halberstadt)	Mo-Fr(S)06:30-16:30 / V / --- *Angebot ausgerichtet auf die Belange des Ausbildungsverkehrs	72.000
C 214	Hessen – Rohrsheim – Dedeleben – Vogelsdorf – Badersleben (- Anderbeck) – Huy-Neinstedt – Athenstedt (- Sargstedt – Halberstadt)	Mo-Fr(S)06:15-16:15 / V / --- *Angebot ausgerichtet auf die Belange des Ausbildungsverkehrs	54.000
C 243	Harzgerode – Neudorf – Danke- rode – Königeroode – Schielo (- Pansfelde – Ermsleben [RA*]) (- Reinstedt / Ballenstedt) Richtungsanschlüsse: *v/n Aschersleben und Ballenstedt	Mo-Fr(S)05:45-19:15 / 5,5+V/---* Mo-Fr(F)05:45-19:15 / 5,5 / ---* Sa 08:30-19:15 / 5 / ---** So+Ftg 08:30-19:15 / 5 / ---** *davon 4 FP bis/ab Ermsleben so- wie 4 FP Ermsleben – Reinstedt; bis/ab Ballenstedt nur mit Einzel- fahrten an Schultagen **davon 4 FP bis/ab Ermsleben	207.000
C 244	Ballenstedt – Alexisbad – Harz- gerode	Mo-Fr(S)06:30-15:30 / V / --- Angebot ausgerichtet auf die Be- lange des Ausbildungsverkehrs	25.000
C 247	Harzgerode – Neudorf – Danke- rode – Königeroode – Schielo – Harzgerode (Ringverkehr in beiden Richtungen)	Mo-Fr(S)06:15-17:15 / V / --- Angebot ausgerichtet auf die Be- lange des Ausbildungsverkehrs	27.000
C 253	Quedlinburg [00] – Gernrode – Bad Suderode – Thale Bf – (in- nerstädtischer Rundkurs) – Thale Bf	Mo-Fr(S)05:15-18:15 / 4,5+V/ --- Mo-Fr(F)09:00-18:15 / 4,5 / --- Sa 09:45-18:15 / 4 / ---* So+Ftg 09:45-18:15 / 4 / ---* *Bedienung nur des innerstädti- schen Rundkurses Thale in einer Richtung	75.000
C 262	Benneckenstein – Sorge – Braunlage [00]	Mo-Fr 06:30-15:30 / 4 / ---* *verkehrt nur an Schultagen in Nied- ersachsen; Angebot ausgerichtet auf die Belange des Ausbildungs- verkehrs	21.000
C 274	Wernigerode – Oehrenfeld – Ilseburg [30] – Ilseburg Kur- park (- Plessenburg – Drei An- nen Hohne)	Mo 08:45-18:15 / 3 / ---* Di-Fr 08:45-18:15 / 3 / ---** Sa 08:45-18:15 / 3 / ---*** *nur Wernigerode – Ilseburg Kur- park und zurück; ** im Winterhalb- jahr nur Wernigerode – Ilseburg Kurpark u. zurück; ***nur im Som- merhalbjahr	42.000

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Zu den möglichen Abweichungen vom Regeltaktfahrplan für die Linien der Kategorie C siehe Tabelle 24.

Zulässige Ausnahmen:

- Abfahrten nach 18:00 Uhr können bei anhaltend geringer Nachfrage nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger als Bedarfslinienfahrten (RufBus/AST) durchgeführt werden.
- Linie 274: Anpassungen gegenüber Bestand vorbehaltlich Abstimmung mit Stadt Oberharz bzw. HSB wg. Parkplatzausbau Drei Annen Hohne (Wendemöglichkeit Linie 274 und Möglichkeit der Verknüpfung mit Linie 264).

6.1.5 Stadtverkehrslinien im Landkreis Harz

In Tabelle 32 sind die Vorgaben an den Leistungsumfang für die Stadtverkehrslinien in Wernigerode, Quedlinburg und Blankenburg (Kategorie S) dargestellt, entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2).

Tabelle 32: Leistungsumfang Stadtverkehre Wernigerode, Quedlinburg, Blankenburg

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
S 201	Wernigerode Heidebreite – Rendezvous [15 / 45] – Hbf – Floßplatz	Mo-Fr 05:45-19:00 / 26 / 30' Sa 08:30-17:45 / 8 / 60' [*] So+Ftg 08:30-17:45 / 8 / 60' [*] [*] 1 Taktlücke mittags zulässig	135.000
S 202	Wernigerode M.-H.-Klaproth-Str. – Hbf – Rendezvous [15 / 45] – Wendepplatz Mühlental	Mo-Fr 05:45-19:00 / 26 / 30' Sa 08:15-17:45 / 8 / 60' [*] So+Ftg 08:15-17:45 / 8 / 60' [*] [*] 1 Taktlücke mittags zulässig	134.000
S 203	Wernigerode Im Bodengarten – Hbf – Rendezvous [15 / 45] – Röntgenstr.	Mo-Fr 05:45-19:00 / 26 / 30' Sa 08:15-17:45 / 8 / 60' [*] So+Ftg 08:15-17:45 / 8 / 60' [*] [*] 1 Taktlücke mittags zulässig	118.000
S 204	Wernigerode Floßplatz – Hbf – Rendezvous [00 / 30] – E.-Pörner-Str.	Mo-Fr 05:15-20:00 / 28 / 30' [*] Sa 05:00-19:30 / 13 / 60' So+Ftg 05:00-19:30 / 13 / 60' [*] zzgl. 03:00-05:30 / 3 Fahrtenpaare ohne Takt	319.000
S 205	Wernigerode Floßplatz – Hbf – Rendezvous – E.-Pörner-Str.	Mo-Fr 19:15-20:15 / 2 / 30' Mo-Fr 20:15-00:15 / 4 / 60' Sa 19:15-00:15 / 5 / 60' So+Ftg 19:15-00:15 / 5 / 60'	53.000
S 206	<i>Ringlinie</i> Quedlinburg Bf [30] – Zentralfriedhof – Bf – Bildungshaus – Fichtenstr./Klinikum – Wasserwerk – Bf [30] Quedlinburg Bf [30] – Bildungshaus – Fichtenstr./Klinikum – Zentralfriedhof – Bf – Wasserwerk – Bf [30]	Mo-Fr 8:30-15:30 / 3 / --- Mo-Fr 11:30-17:30 / 2 / ---	19.000

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
S 207	Schierke Parkhaus Winterbergtor – Stern – Bf – Café Winkler – Parkhaus Winterbergtor	Mo-Fr 09:15-18:00 / 24 / 20 ^{1*} Sa 09:15-18:00 / 24 / 20 ^{1*} So+Ftg 09:15-18:00 / 24 / 20 ^{1*} *verkehrt nur Anfang Dezember bis Ende Februar; Betriebspause 13:30-14:00 zulässig	60.000
S 232	Börnecke (– Blankenburg Hbf) – Markt Börnecke – Blankenburg Hbf – CENTER Blankenburg Hbf – Böhnshausen Blankenburg Hbf – CENTER – Derenburg (- Glasmanufaktur) Börnecke – Blankenburg Markt – Hbf [30] – CENTER	Mo-Fr 05:00-15:00 / 5 / --- Mo-Fr 06:30-19:00 / 7 / --- Mo-Fr 05:45-15:00 / V / ---* *fährt zu den Unterrichtszeiten der Berufsschule Böhnshausen Mo-Fr 08:45-15:45 / 3 / --- Sa 07:30-18:45 / 6 / 120 ¹ So+Ftg 07:30-18:45 / 6 / 120 ¹	138.000

Tabelle 33 enthält die Vorgaben an den Leistungsumfang für die Straßenbahn- und Buslinien sowie die bedarfsgesteuerten Angebote im Stadtverkehr Halberstadt (Kategorie S), entsprechend dem Anforderungsprofil des NVP (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2).

Tabelle 33: Leistungsumfang Stadtverkehr Halberstadt

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
S Tram 1	Halberstadt Friedhof – Holzmarkt – Hbf [00]	Mo-Fr 05:30-18:45 / 49 / 15 ^{1*} Mo-Fr 18:45-19:45 / 2 / 30 ¹ Sa 08:15-19:00 / 21 / 30 ¹ *06:00-17:45 bei jeder 2. Fahrt und zur letzten Fahrt nach 19:15 Einsatz Niederflrbus zulässig	640.000
S Tram 2	Halberstadt Sargstedter Weg – Holzmarkt – Herbingstr. (- Klus) – Hbf [00]	Mo-Fr 05:30-18:00 / 49 / 15 ^{1*} Mo-Fr 18:00-20:00 / 3 / 30 ^{1*} Sa 07:30-19:00 / 22 / 30 ^{1**} So+Ftg 08:30-19:00 / 20 / 30 ^{1**} *bei erster Fahrt vor 6 Uhr und letzter Fahrt nach 19:30 Einsatz Niederflrbus zulässig **Führung jede 2. Fahrt in Richtung Hbf über Klus	
S 11	Halberstadt Sargstedter Siedlung – Voigtei – Holzmarkt – FSZ – EDEKA – Porta	Mo-Fr 05:15-18:30 / 12 / --- ¹ Sa 08:30-17:30 / 5 / 120 ¹ So+Ftg 08:30-17:30 / 5 / 120 ¹	
S 12	(Wehrstedt -) Halberstadt Hbf – Landgraben – Holzmarkt – FSZ – Klusberge	Mo-Fr 06:00-19:15 / 13 / --- ^{1*} Sa 07:45-18:15 / 6 / 120 ^{1**} So+Ftg 08:30-18:15 / 10 / 60 ^{1**} *ab/bis Wehrstedt Mo-Fr 8 Fahrtenpaare+V **nicht ab/bis Wehrstedt	

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
S 13	(Athenstedt [30] – Aspenstedt – Sargstedt) Sargstedt – Halberstadt Sargstedter Siedlung – AMEOS Klinikum – Holzmarkt – Kuckucksfeld	Mo-Fr 08:00-17:00 / 4 / --- Mo-Fr 05:00-18:45 / 12 / 60 ⁺ +V* Sa 07:15-18:30 / / 120 ^{**} So+Ftg 08:30-18:30 / / 60 ^{***} *Sargstedt – Sargstedter Siedlung Mo-Fr vor 05:30 und nach 18:30 Rufbus-Bedienung zulässig **Sargstedt – Sargstedter Siedlung Sa 07:15-17:45 / 5, So+Ftg 09:15-17:30 / 4 Fahrtenpaare; Rufbus-Bedienung zulässig	
S 14	Klein Quenstedt – Halberstadt Friedhof (– AMEOS Klinikum – Holzmarkt)	Mo-Fr 05:45-18:15 / 11 / ---* Sa 09:00-17:30 / 3 / ---** So+Ftg 09:00-17:30 / 3 / ---** *Mo-Fr 6,5 Fahrtenpaare ab/bis Holzmarkt; Klein Quenstedt – Friedhof vor 06:00 und nach 18:00 Rufbus-Bedienung zulässig **Rufbus-Bedienung zulässig	
S 15	Halberstadt Sargstedter Siedlung – Voigtei – Holzmarkt – Kirchallee – Hbf – Landgraben	Mo-Fr 19:30-22:45 / 3 / 60 ⁺ * Sa 18:30-22:45 / 4 / 60 ⁺ * So+Ftg 18:30-22:45 / 4 / 60 ⁺ * *nach 20:30 Rufbus/AST-Bedienung zulässig	
S 16	Halberstadt Holzmarkt – Voigtei – Mahndorf – Ströbeck	Mo-Fr(S)06:15-18:00 / 6 / --- Mo-Fr(F)06:30-18:00 / 6 / ---	

Zu den möglichen Abweichungen vom Regeltaktfahrplan siehe Tabelle 24.

6.1.6 ÖSPV in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger

Tabelle 34 fasst nachrichtlich die ÖSPV-Linien in der Zuständigkeit der Landkreise Nordhausen, Mansfeld-Südharz und Salzland zusammen, die abschnittsweise auch das Gebiet des Landkreises Harz bedienen und mit den kreisinternen Linien verknüpft sind.

Tabelle 34: Leistungsumfang einbrechender Regionalbuslinien

Kategorie, Linie	Linienverlauf und Taktnoten [Symmetrieminute]	Betriebszeitfenster / Fahrtenpaare / Regeltakt	Fpl-km p. a. Bemerkungen
C 23	Nordhausen – Ilfeld – Benneckenstein (- Hohegeiß)	Festlegung im NVP des Landkreises Nordhausen	k. A.
A <O> 140 TaktBus	Aschersleben – Reinstedt – Hoym – Quedlinburg [30]	Festlegung im NVP des Salzlandkreises	k. A.
C 423	(Wippra -) Braunschwende – Harzgerode	Festlegung im NVP des Landkreises Mansfeld-Südharz	RufBus-Fahrten
B 668	Oschersleben – Schwanebeck - Niendorf – Gröningen - Dalldorf	Festlegung im NVP des Landkreises Börde	k. A.

6.2 Priorisierung und Ausnahmen beim barrierefreien Haltestellenausbau

Das Personenbeförderungsgesetz verfolgt in seinem Geltungsbereich das Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Ein wesentliches Element ist dabei der barrierefreie Ausbau der ÖSPV-Haltestellen im Kreisgebiet.

Um den Ausbau organisatorisch und finanziell zielgerichtet vorantreiben zu können sowie künftige Fördermöglichkeiten seitens des Landes Sachsen-Anhalt⁸⁹ durch Mittelbeantragung nach einem strukturierten Vorgehen wahrnehmen zu können, bedarf es im Rahmen des Nahverkehrsplans

- einer Priorisierung für den Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und
- der Definition von begründeten Ausnahmefällen (z. B. Verzicht auf barrierefreien Ausbau).

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP wurden die Kommunen im Landkreis Harz nach dem aktuellen Sachstand beim Zustand und Ausbau der Haltestellen innerhalb ihrer Gebietsgrenzen sowie nach Prioritäten und Wünschen zum Haltestellenausbau in den nächsten Jahren gefragt (s. Kapitel 2.2.7). Die dem NVP beigefügte Haltestellenliste wurde sodann um die Rückmeldungen der Städte und Gemeinden aktualisiert (s. **Anhang E**).

Festlegung 35: Priorisierung auszubauender Haltestellen

Der Landkreis Harz wird auf Basis der Rückmeldungen nach Befragung der Gemeinden und in Ergänzung seiner eigenen Schwerpunktsetzung eine Priorisierung der Haltestellen im Kreisgebiet für den barrierefreien Ausbau vornehmen, evtl. Ausnahmeregelungen definieren und diese Priorisierung mit den Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern abstimmen.

Die Schwerpunktsetzung des Landkreises betrifft insbesondere noch nicht ausgebaute Haltestellen bzw. Bussteige im Rahmen von Anschlussknoten des ITF und den weiteren, richtungsbezogenen Umsteigehaltstellen (s. Kapitel 5.1.5), die oft auch zentral innerhalb einer Ortslage gelegen sind und damit als besonders relevant für die ÖPNV-Nutzung erachtet werden können.

In diesem Zusammenhang wird auch auf das Leitprojekt „ÖSPV-Haltestellen“ des Landes verwiesen (s. Kapitel 6.4.5).

⁸⁹ Im ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 46, wurde Unterstützung der „Aufgabenträger bei der baulichen Herstellung der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen mit gesonderten finanziellen Zuweisungen u. a. durch ein neues Förderprogramm zur Barrierefreiheit“ angekündigt

6.3 Alternative Antriebe im ÖSPV

Mit dem in Kraft treten der EU-Richtlinie 2019/1161 am 02.08.2021 in allen Mitgliedsstaaten stellen sich für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV dringende Fragen nach einer Richtlinien- und Vergaberechts-konformen Beschaffung sauberer und anteilig emissionsfreier Fahrzeuge für den ÖPNV-Einsatz.

Festlegung 36: Strategie zum Einsatz alternativ angetriebener Busse

Es ist eine Strategie zur künftigen Beschaffung und dem Einsatz sauberer und (lokal) emissionsfreier ÖPNV-Fahrzeuge zu entwickeln, die sowohl den Rahmen für die betrieblich-technische Machbarkeit des Einsatzes alternativ angetriebener Fahrzeuge im Landkreis Harz als auch dessen ökonomische Grundlage absteckt. Auf dieser Basis können dann konkrete Umsetzungsschritte im Einklang mit der CVD abgeleitet werden.

Grundvoraussetzung zur Beantwortung der Beschaffungsfragen ist die Entwicklung einer Strategie, welche Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die sukzessive Umstellung der Betriebshöfe und der Fahrzeugflotte auf (eine) alternative Antriebstechnologie(n) im Landkreis Harz aufzeigen. Erst dann können der nötige Zeit-, Energie- und Finanzierungsaufwand abgeschätzt und geeignete Förderinstrumente zur Abfederung des erhöhten Investitionsaufwandes eruiert werden.

In diesem Zusammenhang ist auch das „Leitprojekt Elektromobilität im ÖSPV“ des Landes Sachsen-Anhalt⁹⁰ zu berücksichtigen, wonach das Land bzw. operativ die NASA regionale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der Einführung von ÖSPV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützen will (s. auch Kapitel 6.4.5).

6.4 Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Harz

6.4.1 Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs

Entwicklung der Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz

Im ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt wird die weitere Ausgestaltung des Bahn-Bus-Landesnetz durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizonts bis 2030 angekündigt. Die Weiterentwicklung soll mit der nächsten Fortschreibung des ÖPNV-Plans erfolgen, „sofern dies nicht zwingende Gründe vorher erfordern“⁹¹.

⁹⁰ Gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 157ff

⁹¹ Gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 54

Für den Landkreis Harz bedeutet dies die anstehende Evaluierung der Linien 210, 230, 240 und 250 (sowie die ebenfalls den Landkreis betreffende KVS-Linie 140) hinsichtlich Nachfragepotenzial, verkehrlicher Erfolg und möglicher Maßnahmen zur höheren Potenzialabschöpfung. In weiten Teilen des Landes Sachsen-Anhalt wurde eine solche Evaluierung bereits in den Jahren 2014 bis 2016 für alle bis Dezember 2012 in das Bahn-Bus-Landesnetz durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchung wurden die Auswahlkriterien zur Festlegung landesbedeutsamer Relationen überprüft und im Rahmen der neugefassten Förderrichtlinie entsprechend angepasst.

Das Prüfverfahren zur Entscheidung über die Zuordnung einer ÖPNV-Verbindung mit besonderem Landesinteresse zum Bahn-Bus-Landesnetz erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren, das im ÖPNV-Plan des Landes beschrieben wird⁹². Es umfasst die folgenden Prüfschritte:

1. Prüfung der verkehrlichen Bedeutung im Rahmen der Landesplanung
2. Prüfung auf weitere Funktionen im Landesinteresse
3. Prüfung des wirtschaftlichen Verkehrsträgereinsatzes.

Sofern ein Landesinteresse festgestellt und Verkehrsträger (SPNV oder Bus) bestimmt wurde, werden die Qualitätskriterien im Bahn-Bus-Landesnetz und deren finanzielle Untersetzung für die betroffene Relation fixiert.

Für die den Landkreis Harz betreffenden Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz ist abzusehen, dass die Evaluation die Linien 230 und 250 eher bestätigen wird, während sich für die Linien 210 und 140/240 eher ein Umstrukturierungsbedarf andeutet. Dabei werden vsl. in beiden Fällen die Fragen nach den Funktionen im Landesinteresse im besonderen Fokus stehen.

- Linie 210 könnte künftig ein Landesinteresse abbilden, wenn sie stärker auf Verbindungsfunktion zwischen den Grundzentren des Nordkreises und dem Oberzentrum Braunschweig bzw. Mittelzentren in Niedersachsen ausgerichtet werden kann.
- Prüfung, ob durch Taktversatz der Linie 210 um 30 Minuten aufgrund besserer Bahn-Anschlüsse in Vienenbrug Richtung Großraum Braunschweig die Förderfähigkeit der Verbindung dauerhaft gesichert werden kann, ggf. mit Anpassung der Taktknotenstruktur in der Region um Osterwieck.
- Für die Linie 140 und 240 steht die zentralörtliche Verbindung Quedlinburg – Aschersleben im Landesinteresse. Hier ist u.a. zu prüfen, inwieweit der Unterschied beider Linien hinsichtlich der Reisezeit aus Landessicht begründbar wäre oder zu einer nachgeordneten Beurteilung der Linie 240 – in der bisherigen Form – führen kann.

⁹² Gem. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 58ff

- Die umwegige Linienführung der Linie 240 zwischen Ballenstedt und Aschersleben entspricht nicht den Grundsätzen der Angebotsgestaltung im Bus-Landesnetz, daher ist die Beschleunigung der Linie zu prüfen.
- Prüfung im Rahmen der Evaluation des Bus-Landesnetzes, ob eine durchgehende Harz-Querverbindung Sangerhausen – Wippra – Quedlinburg förderfähig wäre – bei positiver Prüfung müssten Planungen und Anpassungen bzw. Zusammenführung der bestehenden Linien 242 (LK Harz) und 460 (LK Mansfeld-Südharz) erfolgen.

Des Weiteren sieht der ÖPNV-Plan für das Bahn-Bus-Landesnetz in Verbindung mit einer Reisezeitreduzierung auf der SPNV-Relation Magdeburg – Quedlinburg – Thale die Verlegung des Anschlussknotens Quedlinburg Bahnhof nach Thale Bahnhof vor. Dies bedeutet die Umwandlung des Anschlussknotens Quedlinburg von einem Voll- in einen Richtungsknoten und die Schaffung eines neuen Anschlussknotens in Thale zur Minute 30.

Die Evaluierungsmaßnahmen werden durch die NASA durchgeführt. Der Landkreis Harz und die NASA – möglichst unter Einbezug der betroffenen Nachbaraufgabenträger und Verkehrsunternehmen – sind hiernach aufgefordert, frühzeitig die Ergebnisse der Evaluierung gemeinsam zu erörtern und mögliche Konsequenzen und Perspektiven für die betroffenen Landeslinien und das korrespondierende lokale Netz, aber auch aus Sicht der unmittelbar betroffenen Kommunen, zu besprechen.

Im kleinräumigen Maßstab – unabhängig von der zuvor beschriebenen Evaluierung – ist für die Linien 230 und 250 die künftige Linienführung zwischen Blankenburg und Heimbürg nach Wiedereröffnung der Brücke über den Teufelsbach im Zuge der Kreisstraße 1347 zu prüfen. Angestrebt wird eine „arbeitsteilige“ Führung beider Linien über die Siedlung am Bärenstein bzw. den Ortsteil Pfeifenkrug.

Entwicklung kreisgrenzübergreifender Angebote

Für die Verbindungen zwischen dem Landkreis Harz und den niedersächsischen Nachbarkreisen sind Lückenschlüsse bzw. Angebotserweiterungen zur Verknüpfung der Busnetze und Taktstrukturen zu prüfen. Entsprechende Maßnahmen auf den Verbindungen zwischen Wernigerode und Braunlage bzw. Bad Harzburg werden im NVP Landkreis Harz festgelegt (s. Maßnahmen Linie 264, Linie 270). Darüber hinaus sieht der NVP des Regionalverbandes Großraum Braunschweig folgenden Prüfbedarf in gemeinsamer Abstimmung aller jeweils betroffenen Aufgabenträger⁹³:

⁹³ Vgl. Nahverkehrsplan 2020 Großraum Braunschweig, unter <https://www.regionalverband-braunschweig.de/verkehrsplanung/nahverkehrsplan-nvp/> (Stand: 04/2021), Prüfaufträge 30.4, 72.5, 72.6, 83.1, 83.7 und 83.10

- Verbindung zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel, die unter Berücksichtigung den Fahrgastinteressen besser entspricht, als die kurzzeitig probeweise eingeführte Verbindung Hessen – Mattierzoll
- Prüfung des Verkehrsangebots auf den Verbindungen zwischen Osterwieck und Hornburg/Schladen, inwieweit der Verkehrsnachfrage entsprechend
- Prüfung einer neuen ÖPNV-Verbindung mit Möglichkeit der sinnvollen Netzverknüpfung zwischen Jerxheim bzw. Jerxheim Bahnhof und Dedeleben
- Prüfung der Ausbaufähigkeit des Knotens in Braunlage; Schaffung eines zentral gelegenen Umsteigepunktes in Braunlage, z.B. im Bereich Eisstadion/Wurmbergseilbahn; Abstimmung Infrastruktur und Fahrplanungen gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und Kommunen.

Für Verbindungen zwischen dem Landkreis Harz und dem Landkreis Mansfeld-Südharz besteht folgender Prüfbedarf:

- Angebot östlich von Harzgerode (grundsätzlich): Hier sind Angebotsverbesserungen in Abstimmung mit dem Landkreis Mansfeld-Südharz und der NASA zu prüfen und die erforderlichen Leistungsparameter auszuloten (s. auch oben unter Weiterentwicklung der Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz).
- Linie 242 (konkret/kurzfristig): Mit dem Ziel einer verbesserten touristischen Verbindung ist eine durchgehende Bedienung aller Fahrten zwischen Harzgerode und Wippra in gegenseitiger Abstimmung der HVB und der VGS und mit Sicherstellung der erforderlichen Anschlüsse zu prüfen, so dass ein (zusätzlicher) Umstieg in Braunschwege nicht mehr erforderlich wäre. Zu prüfen ist die Möglichkeit, die Strecke künftig abwechselnd durch HVB und VGS zu bedienen, so dass in der Summe mindestens ein Zweistundentakt sichergestellt werden kann.
- Linie 255: Im Rahmen der Konzeptüberplanung der VGS im Bereich Stolberg ist beabsichtigt, die Buslinie 450 im Landesnetz künftig zweistündlich zwischen Berga-Kelbra über Stolberg nach Breitenstein und zurück zu führen. Angestrebt und geprüft werden soll eine Verknüpfung dort mit der Linie 255, die künftig wieder ab Güntersberge über Friedrichshöhe nach Breitenstein (und umgekehrt) geführt wird. Eine Verknüpfung dort zur vollen Stunde würde gemäß Planungen der NASA vsl. passen, außerdem ist eine Buswendemöglichkeit in Breitenstein gegeben.

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Für Verbindungen zwischen dem Landkreis Harz und dem Salzlandkreis besteht folgender Prüfbedarf:

- Korridor Hedersleben – Seeland – Aschersleben; Einrichtung bzw. Verbesserung der Verbindung zur leichteren Erreichbarkeit medizinischer Grundversorgungseinrichtungen, z. B. als AST/Rufbus oder saisonales System für den touristischen Verkehr.

Für Verbindungen zwischen dem Landkreis Harz und dem Landkreis Nordhausen besteht folgender Prüfbedarf:

- Stärkung der Verbindung in und aus Richtung Nordhausen.

Produktstrategie „PlusBus“ und „TaktBus“

Alle Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz werden als Produkt „PlusBus“ (Grundtakt stündlich) oder „TaktBus“ (Grundtakt zweistündlich) klassifiziert. Dabei wird die Einhaltung festgelegter Angebots- und Qualitätsstandards auf den jeweiligen Linien gewährleistet (siehe **Anhang B2**). Dies ist Voraussetzung für das Führen der Produktbezeichnungen „PlusBus“ bzw. „TaktBus“.

Es ist zu prüfen, ob und inwieweit die Produktstrategie auch bei ausgewählten Buslinien in kommunaler Verantwortung angewendet werden kann. Voraussetzung ist, dass die entsprechenden Qualitätskriterien (in dem Fall aber nicht zwingend die weitergehenden Kriterien für das Bahn-Bus-Landesnetz) erfüllt werden können.

- Für das Produkt „PlusBus“ kommen grundsätzlich Linien der Kategorie A in Frage. Hier wäre in vielen Fällen eine Mehrleistung in „überschaubarer“ Größenordnung erforderlich (i. d. R. Mo-Fr 1 zusätzliches Fahrtenpaar zwischen 20 und 21 Uhr). Dies würde jedoch auch dem im Rahmen der regionalen Beteiligungsrunden mehrfach geäußerten Wunsch nach zusätzlichen Angeboten abends nach 19 Uhr entsprechen (insbesondere auf touristisch relevanten Linien).
- Für das Produkt „TaktBus“ können auch Linien der Kategorie B in Frage kommen, die zumindest die quantitativen Anforderungen bereits heute in vielen Fällen erfüllen können.

Entwicklung touristischer ÖPNV-Angebote

Über die in diesem NVP festgelegten Ausweitungen auf touristisch bedeutenden Linien (s. Maßnahmen Linien 243, 264 sowie am Wochenende 220 und 270) besteht folgender Prüfbedarf:

- Ausweitung der Angebote zur Fahrradmitnahme in Bussen, z. B. durch Einsatz von Fahrradanhängern auf ausgewählten Linien während der Sommersaison. Hier sind geeignete Linien und Verladehaltestellen, Mehrkosten sowie betrieblicher Aufwand sowie Vorzugskandidaten für einen möglichen Pilot-/Probetrieb zu prüfen.

- Verbesserung der touristischen Relation Harzgerode – Oberharz/Braunlage (durch abgestimmte Umsteigeverbindungen)
- Erweiterung der Linie 262 (Benneckenstein – Braunlage) um ein touristisches Verkehrsangebot (zumindest während der Sommersaison); Abstimmung der Finanzierung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern Landkreisen Harz und Goslar sowie dem Regionalverband Großraum Braunschweig
- Erweiterung der Nationalpark-Linie 274 auf tägliche Bedienung (zumindest während der Sommersaison) und Möglichkeit der Fahrradmitnahme (Gepäckträger o. ä.)
- Touristische Anbindung des Selketals und der Burg Falkenstein im ÖPNV (zzt. fehlend).

Entwicklung bedarfsgesteuerter Bedienformen und ergänzender Mobilitätsangebote

Im Kontext der Ergänzung des liniengebundenen ÖSPV durch ergänzende, flexible und multimodale Angebote ergibt sich folgender Prüfbedarf:

- Prüfung der Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Bedienungssystem im Hinblick auf Wahrnehmbarkeit und Attraktivität sowie unter Berücksichtigung der neuen technologischen und rechtlichen Möglichkeiten durch die künftige Genehmigungsart nach § 44 PBefG als „Linienbedarfsverkehr“ (On-Demand-Verkehre im ÖPNV)
- Abfrage des Bedarfs und ggf. Information über ergänzende Mobilitätsangebote bei Städten und Gemeinden im Kreisgebiet, z. B. Orts- und Dorfbusse, ehrenamtlich getragene Bürgerbusse, ländliche Carsharing-Angebote etc.
- Prüfung und Initiierung von Konzepten zur verbesserten Anbindung dezentral gelegener SPNV-Haltestellen ohne Möglichkeit der direkten Verknüpfung mit dem ÖSPV-Liniennverkehr (Beförderung über die „letzte Meile“), z. B. durch Taxi-Kurzfahrten zum Festpreis, Verbesserung von Fahrradabstellanlagen (Bike + Ride) und Fahrradmitnahme in den Zügen).

Zusätzliche Haltestellen zur Erschließung von Alltagseinrichtungen

Im Zuge der Verbesserung der Anbindung und Erschließung von Einkaufs-, Versorgungs- und anderen Alltagseinrichtungen zur Daseinsvorsorge besteht Prüfbedarf der zusätzlichen Einrichtung oder Verlegung von Haltestellen, soweit betrieblich und verkehrlich möglich. Folgende Beispiele sind hier zu nennen:

- Falkenstein-Ermsleben, zusätzliche Haltestelle im Zuge der Linie 243 von/nach Reinstedt zur Anbindung des Nahversorgers (Am Mittelweg); zusätzliche Haltestelle in Höhe „Tonfunk“ in Ermsleben (Hinweis auf die Parkplatzsituation des Unternehmens)
- Huy-Badersleben, zusätzliche Haltestelle im Zuge der Linie 222 zur Anbindung der Nahversorgungseinrichtungen (Albert-Klaus-Straße)

- Osterwieck-Deersheim, zusätzliche Haltestelle im Zuge der Linie 210 zur Anbindung der Nahversorgungseinrichtung (Dorfladen, Neue Straße).

6.4.2 Weiterentwicklung der Stadtverkehre

Die Stadtverkehre im Landkreis Harz sind perspektivisch auf Weiterentwicklungspotenziale zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Stadtverkehr Blankenburg

Mittelfristig und in Zusammenarbeit mit der Kommune sind die Möglichkeiten einer Neuordnung des Angebots der Linie 232 und weiterer lokaler Buslinien in und um Blankenburg in Abstimmung mit den unterschiedlichen Verkehrsaufgaben, insbesondere im Rahmen der Schülerbeförderung, zu prüfen. Ziel ist die leichtere Verständlichkeit der Linienführung und Verbesserung der Vertaktung). Dabei stehen neben den Anbindungen im Schul- und Ausbildungsverkehr die Erreichbarkeiten v. a. von Hauptbahnhof, Nordharz-Center, Markt/Altstadt und dem Stadtteil Börnecke sowie die Stadtteil- und touristische Verbindung nach Derenburg und zur Glasmanufaktur im Fokus.

Weitere Prüfaufträge zum Stadtverkehr Blankenburg:

- Im Stadtlinienvorkehr Blankenburg ist der künftige Buseinsatz hinsichtlich Fahrzeuggröße und Antriebsart zu prüfen und möglichst weiterzuentwickeln.
- Für ÖPNV-Angebote zur Anbindung der Burg Regenstein ist eine Erweiterung zu prüfen.
- Des Weiteren soll die Bedienung der Haltestelle Pfeifenkrug auch am Wochenende durch Stadt- oder Regionalbus bei der Fahrplangestaltung ermöglicht werden.

Stadtverkehr Halberstadt

Im Lichte des integrierten Verkehrskonzepts Innenstadt⁹⁴ sowie ausgehend von der Zielstellung des REPHarz, den Straßenbahnbetrieb der Stadt Halberstadt substanziell und wirtschaftlich darstellbar zu erhalten. Neben Verkehrsanalyse und Bewertung der betrieblich-ökonomischen Situation stehen folgende Fragestellungen im Mittelpunkt:

- Sicherung und Stärkung des Straßenbahnbetriebs – auch im Sinne des Erhalts bereits lokal emissionsfreier ÖPNV-Angebote inkl. Nutzung von Synergieeffekten bei (späterer) Umstellung auch des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe
- Neuordnung des Busverkehrs im Stadtgebiet (lokal und regional), um die Erschließung des Stadtgebiets und Zubringerfunktionen zu Eisenbahn und Straßenbahn zu

⁹⁴ Siehe unter <https://www.halberstadt.de/de/verkehrsplanung/verkehrsplanung.html> (Stand 04/2021)

verbessern sowie die Arbeitsteilung Straßenbahn/Bus stärker herauszustellen (anstelle innerstädtischer Parallelverkehre)

- Spezifische Betrachtung der Stadtteilanbindungen im HVG-Netz auf flexible Bedienungsmöglichkeiten, z. B. als angebotsorientierte Zubringer zu Straßenbahn und/oder Eisenbahn oder bei entsprechend gerichtetem Bedarf als Direktverbindungen zu Zielrichtungen, wie Schulen und Arbeitsstätten.

Stadtverkehr Quedlinburg

Mit dem Ziel einer zeitgemäßen Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in Quedlinburg sind folgende Fragestellungen eingehend zu prüfen:

- Ausweitung des innerstädtischen ÖPNV im Rahmen der Klima- und Emissionsschutzmaßnahmen,
- Befahrung der Altstadt mit emissionsarmen oder -freien Fahrzeugen.

Stadtverkehr Wernigerode

Für die innerstädtischen Fahrbeziehungen sind mögliche Verbesserungen bei der Abstimmung der Linien im Stadtbusverkehr Wernigerode (CityBus) und regionaler Buslinien in ähnlichen Verläufen im Stadtgebiet, etwa bei der Bedienung von Haltestellen oder der Verknüpfung mit dem SPNV, zu prüfen.

Zu prüfen ist der Beginn des 30'-Taktes bereits vor 5:00 Uhr morgens.

Zur Umsetzung eines klimaneutralen Stadtverkehrs in Wernigerode sind entsprechende Maßnahmen zu bewerten und umzusetzen.

Für die saisonale Linie 207 in Schierke ist eine Pilot- bzw. Testprojekt für den Einsatz alternativer Antriebe und/oder eines autonomen Shuttle-Service zu prüfen.

6.4.3 Abstimmung Schülerverkehr im ÖPNV-Gesamtsystem

Diese Fortschreibung des Nahverkehrsplans sichert gemäß dem Beschluss des Kreistages des Landkreises Harz vom 12.12.2018 die gegenwärtige Qualität des integrierten Ausbildungsverkehrs im Rahmen der Möglichkeit der Ausgestaltung der Angebotsvorgaben des NVP durch das Verkehrsunternehmen. Dies wird zum einen durch grundsätzliche Ausgestaltungsmöglichkeiten des Regeltakts gemäß Tabelle 24, zum anderen durch weitergehende „zulässige Ausnahmen“ im Rahmen der Vorgaben für einzelne Linien bzw. Linienkategorien gewährleistet (s. Kapitel 6.1.2 und 6.1.3).

Für die mittelfristige Weiterentwicklung des ÖSPV-Angebots im Landkreis Harz, insbesondere betreffend die Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV und Abstimmung mit der

Taktstruktur des ÖPNV-Gesamtsystems werden folgende Rahmenbedingungen für das Vorgehen festgelegt:

1. Im ersten Schritt beabsichtigt der Landkreis Harz, gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen, zu prüfen, inwieweit und bei welchen Schulstandorten – insbesondere weiterführende Schulen und Ausbildungsstätten – geringe zeitliche Verlegungen der Schulzeiten (um 5-15 Minuten früher oder später) zu wirksamen Verbesserungen bei der Integration zwischen Schülerbeförderung und ÖPNV und entsprechenden Anschlussverknüpfungen an den Knotenpunkten führen können. Empfehlungen für geeignete Anpassungen der Schulzeiten sollen mit den betroffenen Schulen (ggf. auch Schüler-/Elternvertretungen) abgestimmt und nach Möglichkeit vereinbart werden.
2. Bei künftigen Neustrukturierungen innerhalb der Schullandschaft des Landkreises Harz, etwa bei Verlegungen oder Zusammenlegung von Schulstandorten, erwartet das Land Sachsen-Anhalt eine Beachtung der zeitlichen Abstimmung an den Taktknoten bei den Schulplanungen. Der landesweite integrale Taktfahrplan sei ein Teil des sogenannten „Deutschland-Takts“, welcher eine langfristig stabile Planungsgrundlage auch für die Schulen vor Ort biete.

Ziel zukünftiger Abstimmungen soll die schrittweise Annäherung an den Taktfahrplan mit möglichst immer weniger Zeitabweichungen und Ausnahmen, bedingt durch den Schülerverkehr und nicht noch nicht abgestimmte Schulzeiten, sein. Auch steht im Fokus der Prüfungen eine soweit möglich verbesserte Abstimmung und Synchronisierung der Schulzeiten zwischen benachbarten Schulstandorten, um eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrten zur Schülerbeförderung, insbesondere am Morgen, zu erreichen.

6.4.4 Weiterentwicklung Tarif/Vertrieb und Kommunikation

Aufbauend auf den bestehenden tariflichen Kooperationen und Verknüpfungen (s. Kapitel 2.2.6) und den grundlegenden Anforderungen (s. Kapitel 5.5) sollen die Chancen und Risiken bzw. Vor- und Nachteile einer Verbundintegration des Landkreises Harz näher untersucht werden. Diese Prüfung greift auch die Zielstellung und entsprechende Leitprojekte des Landes Sachsen-Anhalt auf (s. Kapitel 6.4.5). Insbesondere sind hier zu prüfen:

- Möglichkeit der Einbindung in vorhandene Verbundstrukturen (MDV, marego)
- Schaffung zusätzlicher Übergangstarife (z. B. Großraum Braunschweig, Niedersachsentarif)
- Auswirkung auf VTO-Tarif/vorhandene Tarifkooperationen
- Abstimmung mit dem ebenfalls (noch) nicht Verbund-zugehörigen Landkreis Mansfeld-Südharz

- Durchführung von Tarifverhandlungen mit den beteiligten Verkehrsträgern und umliegenden Verkehrsverbänden mit dem Ziel, für den Landkreis Harz bis Ende 2023 ein entsprechendes Verkehrsmittel-übergreifendes Tarifgebiet zu gestalten
- Prüfung Ausgleich für die Tarifharmonisierung.

Der Prozess soll in enger Abstimmung mit der NASA durchgeführt werden bzw. entsprechend weitergehende Planungen/Untersuchungen zur Verbundintegration. Außerdem sind Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung/Förderung einer solchen Untersuchung zu eruieren.

Ebenfalls in Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt, aber auch mit den Kommunen des Kreises, benachbarter Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und touristischen Organisationen sind die Kommunikationsmaßnahmen zur Information und Werbung für den ÖPNV zu stärken und die Kommunikationsstrategie unter Nutzung digitaler und App-basierter Angebote zielgruppenspezifisch weiterzuentwickeln.

6.4.5 Weitere Prüfaufträge aus der NVP-Beteiligung

Über die zuvor genannten Prüfbedarfe hinaus sind folgende Maßnahmenvorschläge hinsichtlich Umsetzbarkeit und Priorität weiter zu prüfen:

- Technische Lösungen bzw. Projekte gemäß der **Festlegung 17** zur Anschlusssicherung
- Bestimmung geeigneter Kommunikationskanäle gemäß **Festlegung 28** zur barrierefreien Nutzung von Service und Informationen
- Konkretisierung erforderlicher und weiterer Klimaschutzmaßnahmen gemäß **Festlegung 26**
- Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 261 und 264 am Wochenende, beispielsweise in Elend
- Verstärkter Einsatz von AST/Rufbus-Angeboten, wenn eine Linierversorgung räumlich oder zeitlich nicht umsetzbar ist
- Linie 233: Ausschluss einer Ausweitung des Fahrtenangebots gegenüber dem Bestandsfahrplan sowie bahnparalleler Angebote aufgrund von Taktabweichungen; Prüfung der Zuordnung der Linie zu Kategorie C
- Prüfung zusätzlicher Spätverkehrsangebote aus Wernigerode in den Oberharz und aus Quedlinburg in die touristischen Zentren des Unterharzes, insbesondere sind die Abendverbindungen im Sinne des touristischen Verkehrs auszubauen.
- Bedarf ÖPNV-Angebot im Bereich des Unternehmens „Trimet“.

6.4.6 Leitprojekte des Landes Sachsen-Anhalt

Neben den im ÖPNV-Plan definierten Leitlinien enthält dieser auch entsprechende Leitprojekte, die entsprechende Arbeitsaufträge des Landes „nach innen“, aber auch im Zusammenspiel etwa mit kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vor Ort, umfassen soll. Die Leitprojekte mit Relevanz für den ÖPNV im Landkreis Harz beinhaltet Tabelle 35.

Tabelle 35: Leitprojekte ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt (Auszug)

Leitprojekt	Inhalte/Vorgehen	Seite (im ÖPNV-Plan 2020-2030)
WLAN im ÖPNV	Hochwertiger Zugang zum Internet für Fahrgäste im Bahn-Bus-Landesnetz; Fahrzeugausstattung, Hinwirkung zur Sicherstellung einer sukzessive verbesserten Datenverbindung insb. außerhalb der Städte	29
Marktforschung und Big Data	Gewährleistung einer kontinuierlichen Verkehrsmarktbeobachtung, strukturierte Grunddatenhaltung; Übertragung der Big-Data-Ansätze in den Alltag der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	35
Hierarchisierung ÖSPV-Netze	Vorantreiben der Verantwortung der Aufgabenträger zu Hierarchisierung der ÖPNV-Netze - im NVP berücksichtigt; s. Kapitel 5.1.2	45
Langfristige Sicherung der HSB	Neue vertragliche Basis für die HSB-Verkehre - erledigt zum Jahreswechsel 2020/2021; s. Kapitel 5.7	112
E-Ticket Sachsen-Anhalt	Verwirklichung eines landesweit einheitlichen E-Tickets (verbund-, unternehmens-, und verkehrsmittelübergreifende Bezahlungsfunktion)	118
Vertrieb	Prüfung einer gesonderten Vergabe von Vertriebsdienstleistungen	118
Flächendeckende Verbundstrukturen	Vorantreiben flächendeckender Strukturen nach Möglichkeit mit MDV und marego; ggf. Zugehen des Landes auf Betroffene mit eigenen Initiativen	123
Kundenrechte	Anstreben einer Regelung zusammen mit den Verkehrsunternehmen, die über die EU-Verordnung „Fahrgastrechte im ÖPNV“ hinausgeht	126
Echtzeitdaten	Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei Erzeugung, Übermittlung und Verarbeitung von Echtzeitdaten im ÖPNV; Bereitstellung von Daten zur Beauskunftung und Optimierung des Betriebs	128
Arbeitskräftesicherung	Moderation und Mitgestaltung eines Pakts zur Arbeitskräftesicherung für das Verkehrsgewerbe in Sachsen-Anhalt, für ÖSPV gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	135
ÖSPV-Haltestellen	Förderung des barrierefreien Neu- und Ausbaus von ÖSPV-Haltestellen, Verbesserung der Fahrgastinformation	152
Elektromobilität im ÖSPV	Unterstützung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der Einführung von ÖSPV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben	159
Autonomes Fahren	Beobachtung der Entwicklung des autonomen Fahrens (zur Personenbeförderung) und Wissenstransfer zwischen Land, Kommunen, Forschungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen und Öffentlichkeit	163

6.5 Maßnahmenwirkung

Die Mindestvorgaben und Maßnahmen dieses Nahverkehrsplans basieren auf den strukturellen Gegebenheiten des Landkreises Harz, insbesondere der Siedlungs- und Verkehrsstruktur, auf den übergeordneten Vorgaben der entsprechenden aktuellen Fachplanungen und Förderrichtlinien des Landes Sachsen-Anhalt, vertreten durch die NASA GmbH sowie auf den grundlegend festen Standorten der Knotenpunkte im Bahn-Bus-Landesnetz, die nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans bedient werden, und der vorhandenen und im ÖPNV bedienten Schulstandorte. Insoweit „ähnelt“ dieser Nahverkehrsplan „zwangsläufig“ seinem Vorgänger aus dem Jahr 2016. In mehreren entscheidenden Details folgt die Planung jedoch einer veränderten Akzentuierung:

- Die aktuelle Fahrplangestaltung in Bezug auf den Schülerverkehr wurde gesichert mit der Maßgabe, zukünftig (erst) im Dialog mit den Beteiligten die Voraussetzungen zu prüfen, diesen (soweit möglich und schrittweise) stärker in das vertaktete ÖPNV-Gesamtsystem zu integrieren.
- Die verbindlichen Zielvorgaben und Handlungsempfehlungen des Landes in Form des ÖPNV-Plans 2020-2030 und der Förderrichtlinie für ÖSPV (März 2021) wurden oder werden vollumfänglich sichergestellt bzw. berücksichtigt.
- Die gesamte dem NVP zugrunde liegende Netzplanung wurde hinsichtlich der Reisezeiten und Mindestumsteigezeiten an den Knoten vollständig am bestehenden Betrieb ausgerichtet. Dies gewährleistet die „Fahrbarkeit“ des Angebots ohne zeitlich unrealistisches Korsett.
- Die ausgewiesenen Knoten im integralen Taktfahrplan wurden gemäß Landesvorgaben dargestellt und darüber hinaus auf ein realistisches (betrieblich beherrschbares) Maß beschränkt.
- Es wurde (dennoch) die Sicherung und Weiterentwicklung eines attraktiven ÖPNV-Systems im Landkreis Harz in Gänze betrachtet – auch für die Gelegenheits- und touristische Nutzung. Somit konnten in den „Disziplinen“ der Schülerbeförderung, aber auch der Pendlerverbindungen, des touristischen Verkehrs und des Alltagsverkehrs zur Sicherung der Daseinsvorsorge entsprechende Maßnahmen oder Projektansätze definiert werden.

7. Organisation und Finanzierung

7.1 Finanzierungsrahmen

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

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

- Die Finanzierung des ÖPNV und Refinanzierung der Aufgabenträger erfolgt grundsätzlich zunächst durch Fahrgelderlöse⁹⁵.
- Weiterhin tragen in geringem Umfang Einnahmen der Aufgabenträger und/oder der Verkehrsunternehmen (z. B. durch Werbung für Dritte) zur Finanzierung bei.
- Wenn die somit erzielten Einnahmen nicht zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausreichen, sind Zuwendungen der Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen innerhalb des Regelungsrahmens des ÖPNV-Gesetzes Land Sachsen-Anhalt⁹⁶ zulässig.

Folgende öffentliche Finanzierungsquellen stehen dem Gesamtsystem ÖPNV im Land Sachsen-Anhalt zur Verfügung⁹⁷:

- Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, Zuweisungen in Sachsen-Anhalt gemäß § 8 ÖPNVG LSA⁹⁸, u. a. für den Busverkehr im Bahn-Bus-Landesnetz,
- Landesmittel für den Ausbildungsverkehr gemäß § 9 ÖPNVG LSA⁹⁹,
- Eigenmittel der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger, ergänzt um Zuweisungen nach § 10 Finanzausgleichsgesetz¹⁰⁰,

⁹⁵ Gemäß § 8 Absatz 2 Satz 1 ÖPNVG LSA

⁹⁶ Gemäß § 8 Absatz 2 Satz 2 und 3 ÖPNVG LSA

⁹⁷ Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 14

⁹⁸ §§ 8 Absatz 3 und 8b ÖPNVG LSA

⁹⁹ § 9 ÖPNVG LSA

¹⁰⁰ Für das Jahr 2021 wurde bei der Verteilung der Kommunalpauschale in Höhe von insgesamt 80 Mio. EUR für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur ein Betrag in Höhe von 1.985.955 EUR für den Landkreis Harz festgesetzt; vgl. Ministerium der Finanzen Sachsen-Anhalt unter <https://mf.sachsen-anhalt.de/finanzen/kommunale-finanzen/> (abgerufen am 19.04.2021)

- Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX,
- ggf. Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, z. B. für Infrastrukturausbau in Straßenbahnnetzen,
- ggf. Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (SPNV-Anteil).

Zur Nachfolgeregelung der in 2019 weggefallenen ÖPNV-Mittel nach dem Entflechtungsgesetz erhalten die Länder zur Kompensation einen erhöhten Anteil am Umsatzsteueraufkommen des Bundes. Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt ab 2020 die Bindung der bisherigen Mittel fortzusetzen gemäß aktueller Aufteilung für die entsprechenden Zwecke und die künftige Fortschreibung neu zu regeln (durch Fixierung im ÖPNVG LSA oder durch ein entsprechendes Landesfördergesetz).

Zur Unterstützung kommunaler Aufgabenträger oder anderer Zuwendungsempfänger für ÖPNV-relevante Maßnahmen hat das Land Sachsen-Anhalt unterschiedliche Förderprogramme aufgelegt, um den steigenden Anforderungen und Erwartungen der Bevölkerung an Umfang und Qualität der Mobilitätsdienstleistungen erfüllen zu können bzw. dazu beizutragen. Die Förderprogramme werden durch die NASA GmbH betreut¹⁰¹.

Folgende für den ÖSPV relevante Förderprogramme werden aktuell ausgelegt:

- ÖSPV im Landesnetz (Einrichtung qualitativ hochwertiger Landeslinien im Busverkehr),
- Haltestellenprogramm (barrierefreier Neu- und Umbau von Haltestellen),
- Schnittstellenprogramm (Neu- und Umbau von Bahnhofsumfeldern, Busbahnhöfen, Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen).

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über Fördergegenstände, Zuwendungsberechtigte und Förderquoten.

¹⁰¹ Vgl. Webauftritt der NASA GmbH unter <https://www.nasa.de/foerderung/foerderprogramme/> (abgerufen am 19.04.2021)

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Tabelle 36: Übersicht Förderprogramme für den ÖSPV (Stand April 2021)

Programm	Was wird gefördert?	Wer kann gefördert werden?	Förderbeträge/-quote
ÖSPV im Landesnetz	Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf ÖSPV-Linien; Ziel: Sicherstellung Standards im Bahn-Bus-Landesnetz Umsetzung einheitlicher Qualitätsstandards des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie Vorgaben zur Anerkennung überregionaler Tarife im ÖSPV	Zuständige Landkreise und kreisfreie Städte als ÖSPV-Aufgabenträger	1,73 EUR je Fahrplan-km ab 2021 mit Erhöhung um 1,8% je Folgejahr 1,00 EUR je erbrachtem Fahrplan-km auf Nachweis bei Fahrten in flexibler Bedienung 0,30 EUR je Fahrplan-km bei Gewährleistung zusätzlicher Qualitätsstandards gem. Landesrichtlinie
Haltestellenprogramm	Ersterfassung Ist-Zustand der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen für Auskünfte barrierefreier Reiseketten über INSA und Mobilitätsportal Mitteldeutschland Barrierefreier Neu-/ Ausbau ÖSPV-Haltestellen Beschaffung und Montage einheitlich gestalteter H-Schilder, Aushangkästen und Vitrinen zur Verbesserung der statischen Fahrgastinformation	Zuständige Landkreise und kreisfreie Städte als ÖSPV-Aufgabenträger (auch federführend für zuständige Bau- lastträger und betroffene Verkehrsunternehmen sowie als Ansprechpartner für interessierte Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers)	Maximal 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben (Höchstbeträge je nach Fördergegenstand)
Schnittstellenprogramm	Bahnhofsvorplätze Busbahnhöfe und Bushaltestellen Fahrradabstellanlagen P+R-Plätze Kurzzeitparkflächen Stellplätze für Taxibetrieb Fahrgastinformation	Kommunale Gebietskörperschaften Verkehrsinfrastrukturunternehmen Verkehrsunternehmen bzw. deren Zusammenschlüsse Juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts mit Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	Maximal 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben

7.2 Wirtschaftliche Situation

Der Betrieb von ÖPNV-Leistungen ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge im Regelfall nicht kostendeckend zu betreiben, auch nicht bei Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr und Schwerbehindertenbeförderung (Fahrgeldsurrogate). Ein den Anforderungen genügender ÖPNV ist und bleibt somit absehbar auf öffentliche Mittel angewiesen.

Bei der Planung und Organisation des ÖPNV gelten die Prinzipien von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes. Dabei besteht die Anforderung an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich, mögliche Effizienzpotenziale weiterhin konsequent zu nutzen und ggf. Möglichkeiten der Verbesserung der Effizienz zu prüfen. Ziel ist dabei die Sicherung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-

Fortschreibung 2021 – Nahverkehrsplan Landkreis Harz

Gesamtsystems. Um das derzeitige Fundament der ÖPNV-Finanzierung in Sachsen-Anhalt im Rahmen der Entwicklung der Mittelzuweisungen (siehe Tabelle 37) zu sichern und die Position des Landes bei zukünftigen Revisionsverhandlungen zu stärken, ist es in der Perspektive bis 2031 landesweit gleichermaßen erforderlich,

- Kosten zu senken,
- Einnahmen zu erhöhen sowie
- Angebot und Nachfrage zu erhöhen.

Tabelle 37: Entwicklung Regionalisierungsmittel 2018-2031¹⁰²

Jahr	Zuweisungen des Bundes an das Land Sachsen-Anhalt	Zuweisungen des Landes an die ÖSPV-Aufgabenträger gemäß § 8 ÖPNVG LSA
2018	428.691.381,99 €	48.841.316,59 €
2019	423.157.305,29 €	48.210.812,68 €
2020	417.276.514,09 €	47.540.807,18 €
2021	411.046.911,44 €	46.831.061,17 €
2022	411.456.252,59 €	46.877.697,90 €
2023	411.747.150,81 €	46.910.840,27 €
2024	411.915.209,55 €	46.929.987,41 €
2025	411.946.518,99 €	46.933.554,53 €
2026	413.356.357,24 €	47.094.179,07 €
2027	414.683.478,98 €	47.245.379,62 €
2028	415.914.539,89 €	47.385.635,85 €
2029	417.065.649,68 €	47.516.783,15 €
2030	418.123.443,12 €	47.637.298,81 €
2031	425.649.665,10 €	48.494.770,18 €

7.3 Grundsätze zur künftigen Finanzierung

Der Landkreis Harz gewährleistet die Umsetzung der im NVP festgelegten Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots im ÖSPV innerhalb des Kreisgebiets und auf abgehenden Linien in die Nachbarregionen.

Für die Finanzierung des ÖPNV sind ergänzend Zuweisungen des Landes und besondere Fördermaßnahmen einzusetzen. Eine Deckung der Kosten des ÖPNV ist damit nicht vollumfänglich möglich. Daher erfolgt eine weitere Kofinanzierung aus dem Kreishaushalt.

Dementsprechend ist jährlich im Rahmen eines verkehrsplanerischen Prozesses der Umfang und die Struktur der beauftragten Leistungen zu prüfen. Das Leistungsvolumen ist fortlaufend abzustimmen. Aus Gründen finanzieller Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan

¹⁰² ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 165

aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen zum Leistungsvolumen durch den Kreistag zu prüfen und unter dem Aspekt der Haushaltsmittel zu bewerten..

Zur Gewährleistung der Umsetzung der Verkehrsleistungen im vorgesehenen Rahmen der Linienbündel 1 und 2 (siehe Kapitel 5.1.6) besteht ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag des Landkreises Harz mit der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB) als internem Betreiber im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007¹⁰³, in Kraft seit 01.01.2018 mit einer Laufzeit bis zum Hauptfahrplanwechsel des Jahres 2027 (vsl. 11.12.2027). Für das Linienbündel 3 (Stadtverkehr Halberstadt) besteht ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag des Landkreises Harz und der Stadt Halberstadt als sogenannte Gruppe von Behörden¹⁰⁴ mit der Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) als internem Betreiber im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007¹⁰⁵, in Kraft seit 01.01.2019 mit einer Laufzeit bis zum Hauptfahrplanwechsel des Jahres 2033 (vsl. 10.12.2033).

Landeszuweisungen für den Ausbildungsverkehr nach § 9 ÖPNVG LSA werden nach Maßgabe der den Rechtsanspruch begründenden Satzung als Zuwendung an die Verkehrsunternehmen ausgereicht. Die Satzung wird jeweils an die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst.

¹⁰³ Art. 5 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007

¹⁰⁴ im Sinne der VO (EG) 1370/2007

¹⁰⁵ Art. 5 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007

8. Anhang

- Anhang A: Leitlinien zur ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (Wortlaut)
- Anhang B1: Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt (Erl. Des MLV vom 10.03.2021 – 34.32-30117)
- Anhang B2: Angebotskriterien PlusBus und TaktBus (Anlagen 1 und 2 zu Nummer 4.3.1 Satz 5, Nummer 4.5.3 Satz 2 der Richtlinien, s. Anhang B1)
- Anhang B3: Tabelle der zu reduzierenden Förderbeträge bei Nichteinhaltung der Qualitätsstandards (Anlage 3 zu Nummer 6.1.3 der Richtlinien, s. Anhang B1)
- Anhang C: Liste der Schulen und Fahrschüler des Landkreises Harz
- Anhang D: Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Harz
- Anhang E: Haltestellenverzeichnis mit Sachstand barrierefreier Ausbau
- Anhang F: Stellungnahmen aus dem schriftlichen Anhörungsverfahren