

Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

(Auszug aus: ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt)

Leitlinie 1: Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems

Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.

Leitlinie 2: Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem

Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.

Leitlinie 3: Aufgabenträgerschaften im ÖPNV-Gesamtsystem

Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus dem Bahn-Bus-Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht auf Basis einer raumordnerischen Definition aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren. Bei der Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Leitlinie 4: Festlegung des Bahn-Bus-Landesnetzes

Im Bahn-Bus-Landesnetz werden SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammengefasst, die auf der Grundlage qualitativer Anforderungen nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien im ÖPNV-Plan definiert werden. Die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte wird davon nicht berührt. Davon ausgenommen sind Einzelfälle nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA.

Leitlinie 5: Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz

Das Land konzentriert sich bei der Gestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes auf die Verbindung der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan. Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen ist das Angebot entsprechend der hierarchischen Gliederung der zentralen Orte und der potentiellen Nachfrage zu dimensionieren. Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen.

Leitlinie 6: Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger

Die kommunalen Netze, die aus den ÖSPV-Angeboten unter Einschluss flexibler Bedienformen bestehen, sind auf der Grundlage der Nahverkehrspläne durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. ihre Zusammenschlüsse zu entwickeln und zu verantworten. Sie berücksichtigen intermodale Reiseketten und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.

Leitlinie 7: Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz

Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit festzulegen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.

Leitlinie 8: ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von allen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

Leitlinie 9: Integraler Taktfahrplan

Zur Sicherstellung einer regelmäßigen Bedienung, möglichst kurzer Gesamtreisezeiten sowie vielfältiger Anschlussverbindungen folgt die Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Die Linien sind dabei sowohl untereinander als auch mit dem Fernverkehr und den kommunalen ÖSPV-Linien zu vernetzen. Die Ansätze zur verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sind organisatorisch und technisch weiterzuentwickeln.

Leitlinie 10: Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.

Leitlinie 11: Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Leitlinie 12: Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes

Die Schnittstellen innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger zur Sicherstellung verkehrsträger- und verkehrsunternehmensübergreifender Reiseketten. Die intermodale Vernetzung des ÖPNV soll weiterentwickelt und gefördert werden. Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.

Leitlinie 13: Freizeit- und Tourismusverkehr

Im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr soll der ÖPNV als Alternative zum MIV gestärkt werden. Hierzu sind das Zusammenwirken der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter zu fördern und innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems zielgruppenspezifische Angebote zu entwickeln. Das Land unterstützt dabei auch ausgewählte touristische SPNV-Angebote, die nicht Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes sind.

Leitlinie 14: Schülerverkehr und Schulzeiten

Bei der Gestaltung der Angebote im Schülerverkehr ist darauf zu achten, dass diese nach Möglichkeit im bestehenden Verkehrsangebot dargestellt werden können und dabei den Betroffenen kurze Reisezeiten bieten. Schulzeiten sollen sich nach Möglichkeit an den Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs orientieren.

Leitlinie 15: Vergaben im ÖPNV

Vergaben im ÖPNV sind durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger, der Arbeitnehmer und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.

Leitlinie 16: Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe

Als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Schutz der Umwelt sind die im Verkehr verursachten Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft zu verringern. Hierzu sind in zunehmendem Maße auch im ÖPNV emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte einzusetzen und durch Angebotsverbesserungen ein möglichst großer Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu verlagern.

Leitlinie 17: Innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme

Das Verkehrssystem des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus individuellem und öffentlichem Verkehr, ist durch Nutzung von Innovationspotenzialen hinsichtlich Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Information und Service zu optimieren. Insbesondere die intermodale Verknüpfung im Verkehrssystem soll durch innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme verbessert werden und so zur Erreichung dieser Ziele beitragen. Dabei sind auch unter Nutzung telematischer Systeme Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung der Umweltbelastungen und zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaschutzziele zu erbringen.

Leitlinie 18: Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie

Maßstab für Förderungen des Landes im Rahmen der Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie sind die Offenheit solcher Vorhaben für Weiterentwicklungen und Verknüpfungen durch Mindeststandards hinsichtlich Kompatibilität, Schnittstellengestaltung und geeignetem Zugang.

Leitlinie 19: Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme

Der zunehmenden Bedeutung der Digitalisierung im ÖPNV ist durch den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, der Vernetzung der digitalen Systeme und dem Datenaustausch Rechnung zu tragen.