

Bericht

Nahverkehrsplan Landkreis Torgau-Oschatz

Fortschreibung



Auftraggeber:
ZVNL
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Karl-Liebknecht-Straße 8
04107 Leipzig

Auftragnehmer:
PTV
Planung Transport Verkehr AG
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden
Tel.: 0351/40 90 90
Fax: 0351/40 90 924
www.ptv.de

Intraplan Consult GmbH
Orleansplatz 5 a
81667 München

Tel.: 089/45 91 10
Fax: 089/447 05 93
www.intraplan.de

Leipziger Institut für Energie GmbH
Torgauer Straße 116
04347 Leipzig

Tel.: 0341/2434 812
Fax: 0341/2434 833
www.ie-leipzig.de

Dresden/Leipzig, 18.07.2008



Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
1. Vorbemerkung zur Entstehung	6
2. Bestandsaufnahme	7
2.1 Allgemeine Regional- und Bevölkerungsentwicklung	7
2.2 Entwicklungsziele des bisherigen Nahverkehrsplans	11
2.3 Analyse aktueller Nahverkehrspläne angrenzender Gebietskörperschaften.....	11
2.4 Entwicklung der aktuellen Planungsgrundlagen.....	12
2.5 Aktuelle Grundzüge des Buslinienverkehrs.....	13
2.6 Schulnetzplanung	15
3. Entwicklung von Bedienungsstandards.....	18
3.1 Mindeststandards der Erschließung.....	18
3.2 Mindeststandards der Verbindungsqualität	21
3.3 Mindeststandards der Verknüpfung	22
3.4 Mindeststandards des barrierefreien Zugangs	24
4. Bewertung des ÖPNV-Angebotes	24
4.1 Bewertung des SPNV-Angebotes	24
4.2 Bewertung des Angebotes im ÖSPV-Netz 1. Ordnung	24
4.3 Bewertung des Angebotes im ÖSPV-Netz 2 Ordnung	27
5. Weiterentwicklung des Liniennetzes	28
6. Aussagen zu Tarifen, Vernetzung der Verkehrsträger und bestimmten Fahrgastgruppen	30
6.1 Tarife	30
6.2 Vernetzung der Verkehrsträger.....	31
6.3 Berücksichtigung besonderer Fahrgastgruppen.....	32
7. Aussagen zur Infrastruktur.....	33
8. Aussagen zur Finanzierung.....	33
9. Ausweisung von Linienbündeln für den Zeitpunkt der Ausschreibung neuer Konzessionen.....	36
10. Quellen.....	38

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammeltaxi
B&R	Bike&Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBG	Döllnitzbahn GmbH
EW	Einwohner
Fg	Fahrgäste
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
Hp	Haltepunkt
IE	Leipziger Institut für Energie GmbH
ITP	Intraplan Consult GmbH
KBS	Kursbuchstrecke
LK	Landkreis
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NV	Nahverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OHG	Offene Handelsgesellschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVH	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH)
P&R	Park&Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PTV	PTV Planung Transport Verkehr AG
PVM	Personenverkehrsgesellschaft Muldentale mbH
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RES	Reisendenerfassungssystem der DB AG
SEV	Schienerersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bevölkerungszahl der Siedlungen (Gemeindeteile) im Landkreis Torgau-Oschatz 2005. Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen 2006.	10
Abbildung 2:	Liniennetz des ÖPNV im Landkreis Torgau-Oschatz seit August 2006 (Quelle: MDV)	14
Abbildung 3:	Schulstandorte im Landkreis Torgau-Oschatz (Schuljahr 2005/2006). Quelle: 2. Fortschreibung der Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz, 2006 und ergänzende Informationen des Landratsamtes vom April 2008.....	16
Abbildung 4:	Achsen im SPNV-Netz und im ÖSPV-Netz der 1. Ordnung sowie Verknüpfungspunkte im Kreis Torgau-Oschatz	23
Abbildung 5:	Bisherige Erfüllung der Mindestbedienungsstandards im ÖSPV-Netz der 1. Ordnung im Kreis Torgau-Oschatz (Stand Frühjahr 2006)	26
Abbildung 6:	MDV-Tarifzonen im Bereich des Landkreises Torgau-Oschatz (Quelle: OVH, Stand: September 2007)	30
Abbildung 7:	Anteile der verschiedenen Finanzierungsquellen im Landkreis Torgau-Oschatz. Quelle: Angaben des Landratsamtes Torgau-Oschatz 2006, eigene Berechnungen.....	34
Abbildung 8:	Zusammensetzung der Gestehungskosten eines Buskilometers im Linienverkehr Quelle: Angaben des Landratsamtes Torgau-Oschatz 2006, eigene Berechnungen.....	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden des Landkreises Torgau-Oschatz seit 1995	9
Tabelle 2:	Schulstandorte im Landkreis Torgau-Oschatz in öffentlicher Trägerschaft 2008. Quelle: 2. Fortschreibung der Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz, 2006 und ergänzende Informationen des Landratsamtes vom April 2008.....	17
Tabelle 3:	Siedlungen (Gemeindeteile) mit mehr als 1.000 Einwohnern im Landkreis Torgau-Oschatz. Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen 2006	19
Tabelle 4:	Mindest-Bedienungshäufigkeit im ÖPNV-Netz des Landkreises Torgau-Oschatz	21
Tabelle 5:	Bisherige Erfüllung der Mindestbedienungsstandards im ÖSPV-Netz 1. Ordnung im Landkreis Torgau-Oschatz (Fahrplan-Stand Frühjahr 2006)	25
Tabelle 6:	Empfohlene Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder und Pkw an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung im Landkreis Torgau-Oschatz	31

1. Vorbemerkung zur Entstehung

Entsprechend § 5 Abs. 1 ÖPNVG und der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr § 1 Abs. 1 ist der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben.

Das Landratsamt Torgau-Oschatz hat sich als einziger Aufgabenträger im Nahverkehrsraum Leipzig entschieden, seinen Nahverkehrsplan als integrierten Bestandteil des ZVNL-Nahverkehrsplanes aufzustellen, während die anderen Nahverkehrspläne getrennt bearbeitet und von den Kreistagen beschlossen wurden, diese liegen daher bereits vor.

Der nachfolgend aufgeführte Nahverkehrsplan für den Landkreis Torgau-Oschatz wurde daher im Rahmen der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des ZVNL im Laufe des Jahres 2006 als ein Kapitel des ZVNL-Nahverkehrsplanes bearbeitet und im Zuge des Anhörungs- und des Beteiligungsverfahrens in den Jahren 2007 und 2008 noch geringfügig angepasst.

Nach der Funktional- und Kreisgebietsreform, die zum 01.08.2008 in Kraft trat und zur Auflösung des Landkreises Torgau-Oschatz führte, wurde entschieden, den Nahverkehrsplan für den Landkreis Torgau-Oschatz durch den Kreistag des Rechtsnachfolgers, des Landkreises Nordsachsen, beschließen zu lassen.

Zu diesem Zweck wird das ursprünglich als Kapitel des ZVNL-Nahverkehrsplanes formulierte Kapitel nun als eigenständiges Dokument mit entsprechend eigenständiger Nummerierung der Kapitel und der Seitenzahlen vorgelegt.

2. Bestandsaufnahme

Zur Bestandsaufnahme herangezogen wurden folgende Dokumente:

- ▶ Daten des Statistischen Landesamtes zur Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden im Landkreis
- ▶ Informationen des Landkreises zur Schulnetzplanung
- ▶ Nahverkehrsplan des Landkreises Torgau-Oschatz (Stand 1996)
- ▶ Nahverkehrspläne bzw. deren Entwürfe aller benachbarten Landkreise Delitzsch, Muldentalkreis (Anforderungsprofil vom Februar 2006), Döbeln, Riesa-Großenhain (VVO-Nahverkehrsplan), Elbe-Elster und Wittenberg (Entwurf)
- ▶ Sechs Studien- und Diplomarbeiten, mit deren Hilfe die ÖPNV-Planung aus dem bisherigen Nahverkehrsplan des Landkreises weiter entwickelt wurde (vgl. 7.1.4)
- ▶ Informationen der Omnibus-Verkehrs-Gesellschaft mbH HeideLand (OVH) vom Januar 2006
- ▶ Entwurf des Regionalplans Westsachsen (Stand Oktober 2007)

2.1 Allgemeine Regional- und Bevölkerungsentwicklung

Wie im Regionalplan Westsachsen beschrieben, spielen regionale Achsen eine wichtige Rolle in der Raumordnung. Regionale Achsen sind Verbindungs- und Entwicklungsachsen, die Siedlungstätigkeit und Infrastruktureinrichtungen bündeln sollen. Im ländlichen Raum (auch Landkreis Torgau-Oschatz) erfüllen sie vorrangig Erschließungsfunktionen. Regionale Achsen stehen dementsprechend in engem Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung und daraus resultierender Nahverkehrsplanung.

Die regionalen Achsen in Nord-Süd-Richtung sind

- ▶ Wittenberg – Torgau – Riesa,
- ▶ Torgau – Oschatz – Döbeln,

In West-Ost-Richtung existieren die Achsen

- ▶ Leipzig – Eilenburg – Torgau – Cottbus,
- ▶ Leipzig – Wurzen – Dahlen – Oschatz – Riesa – Dresden,
- ▶ Grimma – Oschatz.

Nach dem Regionalplan könnte eine stagnierende, bzw. negative Bevölkerungsentwicklung in Gebieten außerhalb dieser regionalen Achsen in Kauf genommen

werden. Im allgemeinen Trend der ostdeutschen Länder liegend, verlieren aber nicht nur Städte und Gemeinden außerhalb regionaler Achsen an Bevölkerung, wie sich in Tabelle 1 zeigt.

Die einzige Gemeinde mit stetigem Bevölkerungswachstum war bis Ende 2005 Zinna. Zinna profitiert von seiner suburbanen Lage zu Torgau. Alle anderen Gemeinden und Städte haben im Verlauf der letzten Jahre konstant Einwohner verloren. Zwar ist dieser Trend mittlerweile teilweise abgeschwächt, aber eine Trendwende in der Bevölkerungsentwicklung ist nicht absehbar; der jährliche Rückgang im Kreisgebiet lag in den letzten 19 Monaten sogar höher als im Mittel der vorangegangenen neun Jahre. Auf Grund dieser Bevölkerungsentwicklung und der daraus resultierenden Entwicklungen von Schülerzahlen und Fahrgastzahlen, muss der Nahverkehr im Landkreis Torgau-Oschatz neu überdacht werden.

Innerhalb der Gemeinden verteilt sich die Bevölkerung auf einzelne Teilorte. Deren Einwohnerzahlen wurden von der regionalen Planungsstelle zuletzt für den Stand 31.12.2003 erhoben, der auf die Bevölkerungszahlen von 2005 hochgerechnete Stand ist in Abbildung 1 dargestellt. Dort wird gut deutlich, dass einige Teilbereiche des Landkreises (v. a. im Südosten und im Nordosten) durch besonders disperse kleine Siedlungen gekennzeichnet sind.

Gemeinde	Bevölkerungsstand (nach Statistischem Landesamt zum)...						Entwicklung	jährliche Veränderung 1995-2006	jährliche Veränderung 2005-2006
	30.09.1995	31.12.1999	31.12.2002	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006			
Arzberg	2.541	2.494	2.372	2.312	2.265	2.243	-11,7%	-1,1%	-1,0%
Beilrode	2.778	3.059	2.831	2.680	2.658	2.648	-4,7%	-0,4%	-0,4%
Belgern, Stadt	5.628	5.446	5.320	5.192	5.160	5.075	-9,8%	-0,9%	-1,6%
Cavertitz	2.817	2.756	2.663	2.620	2.571	2.549	-9,5%	-0,9%	-0,9%
Dahlen, Stadt	5.384	5.415	5.129	5.152	5.083	4.979	-7,5%	-0,7%	-2,0%
Dommitzsch, Stadt	3.317	3.342	3.234	3.123	3.042	2.976	-10,3%	-1,0%	-2,2%
Dreiheide	2.320	2.500	2.576	2.531	2.465	2.436	5,0%	0,4%	-1,2%
Elsnig	2.362	1.804	1.758	1.704	1.676	1.674	-29,1%	-3,0%	-0,1%
Großtreben-Zwethau	2.374	2.352	2.179	2.082	2.082	2.050	-13,6%	-1,3%	-1,5%
Liebschützberg	3.892	3.917	3.731	3.600	3.522	3.457	-11,2%	-1,0%	-1,8%
Mockrehna	5.831	5.944	5.774	5.694	5.551	5.529	-5,2%	-0,5%	-0,4%
Mügelin, Stadt	5.109	5.094	4.923	4.859	4.782	4.700	-8,0%	-0,7%	-1,7%
Naundorf	2.886	2.833	2.724	2.654	2.659	2.614	-9,4%	-0,9%	-1,7%
Oschatz, Stadt	18.396	17.803	16.931	16.409	16.202	16.012	-13,0%	-1,2%	-1,2%
Pflückuff	2.385	2.595	2.532	2.497	2.479	2.456	3,0%	0,3%	-0,9%
Schildau, Gneisenaustadt, Stadt	3.857	3.891	3.856	3.846	3.783	3.732	-3,2%	-0,3%	-1,3%
Sornzig-Ablaß	2.944	2.854	2.588	2.475	2.436	2.375	-19,3%	-1,9%	-2,5%
Torgau, Stadt	20.508	19.548	19.083	18.843	18.677	18.340	-10,6%	-1,0%	-1,8%
Trossin	1.782	1.682	1.581	1.507	1.501	1.497	-16,0%	-1,5%	-0,3%
Wermisdorf	6.407	6.284	6.147	6.042	5.964	5.900	-7,9%	-0,7%	-1,1%
Zinna	1.452	1.452	1.578	1.600	1.665	1.658	14,2%	1,2%	-0,4%
Landkreis Torgau-Oschatz	104.970	103.065	99.510	97.422	96.223	94.900	-9,6%	-0,8%	-1,4%

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden des Landkreises Torgau-Oschatz seit 1995

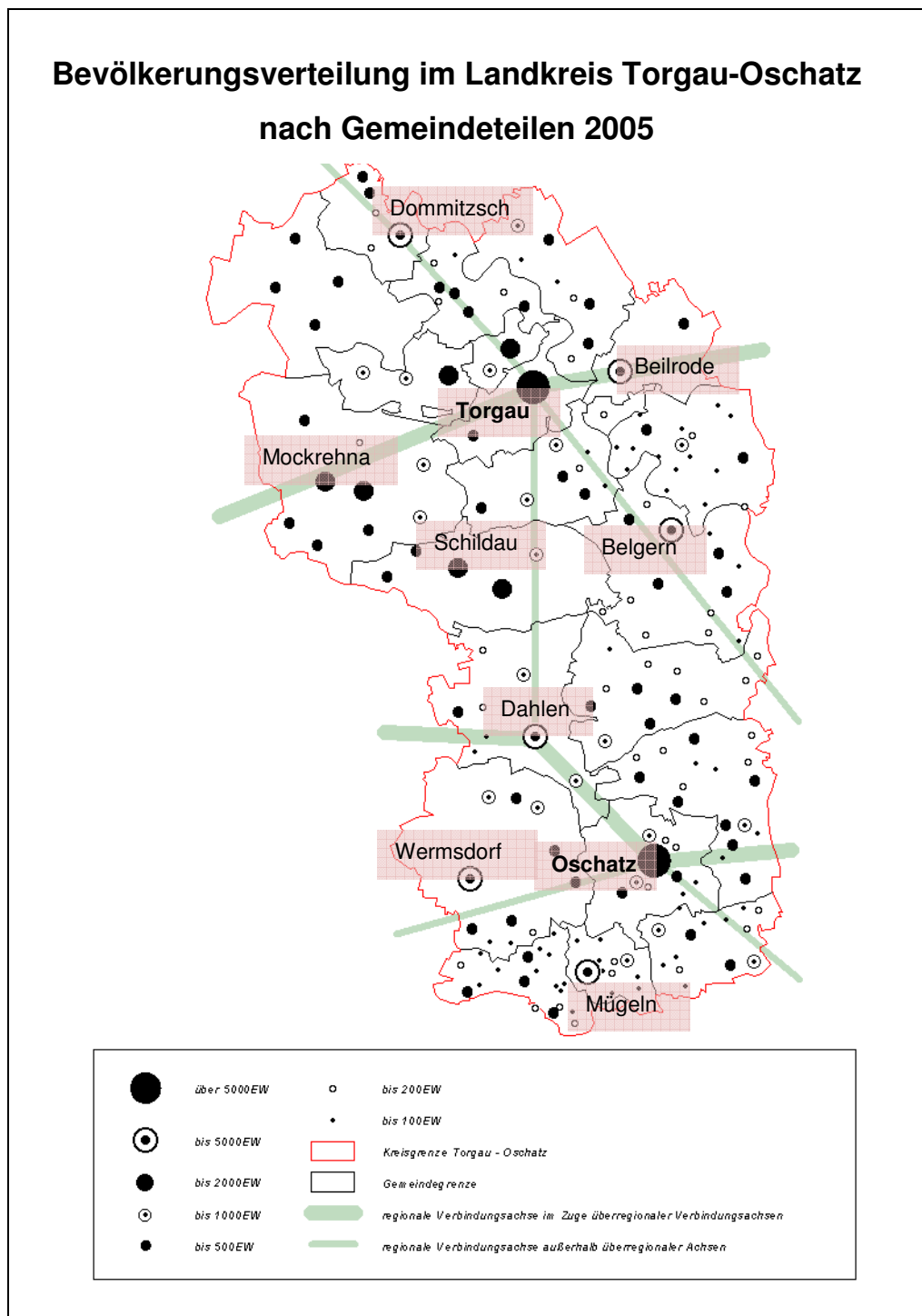


Abbildung 1: Bevölkerungszahl der Siedlungen (Gemeindeteile) im Landkreis Torgau-Oschatz 2005.
Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen 2006.

2.2 Entwicklungsziele des bisherigen Nahverkehrsplans

Der Landkreis Torgau-Oschatz bekannte sich im letzten erstellten Nahverkehrsplan zu seiner Rolle als Aufgabenträger des ÖPNV. Dies geschah im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Sicherung gleicher Lebensbedingungen sowie der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Der Landkreis betrachtete dabei das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen als Grundziel.

Ziel war ein angebotsorientierter ÖPNV in den Mittelzentren und ein bedarfsorientierter ÖPNV im Kreisgebiet. Dabei war auf die gesicherte Anbindung der Klein- und Unterzentren an die Mittelzentren zu achten. Zusätzlich wurde im ersten Nahverkehrsplan ein bedarfsorientiertes Ergänzungsnetz skizziert, welches für die Anbindung von kleinen Gemeinden an die Mittel- und Unterzentren sorgen sollte.

Ebenso wurde die Nutzung des SPNV als Rückgrat betont. Es sollte versucht werden, die Funktionalität und die Infrastruktur des Eisenbahnverkehrs mit in die Planung einzubeziehen. Auch die raumstrukturelle Entwicklung des Landkreises sollte auf die Trassen ausgerichtet werden.

Als weiteres wichtiges Ziel wurde die Ausgestaltung der ÖPNV – Infrastruktur betrachtet. Dazu gehörten unter anderem die attraktive und verkehrssichere Gestaltung der Zugangsstellen. Des Weiteren sollte das Tarifsysteem so weiterentwickelt werden, dass es einfach und leicht zu verstehen ist, sozialen Aspekten entspricht und kompatibel mit benachbarten Verkehrsräumen ist.

2.3 Analyse aktueller Nahverkehrspläne angrenzender Gebietskörperschaften

Alle Nahverkehrspläne angrenzender Landkreise oder Gebietskörperschaften heben als Hauptziel eine Effizienzsteigerung auf dem Gebiet des ÖPNV hervor. Die Überplanung des ÖPNV ist dabei ausnahmslos abhängig von raumstrukturellen Veränderungen, die alle Landkreise betreffen. Dazu zählen Veränderungen in der demographischen Struktur der Kreise ebenso wie die wirtschaftliche Entwicklung.

Bei fast allen Kreisen kommt es zu einer intensiven Beschäftigung mit alternativen Systemen. Diese sollen bedarfsorientiert zur Anwendung kommen, werden häufig aber nur als Ersatzangebote für bisherige Linienverkehre in Betracht gezogen.

Auffallend in allen Nahverkehrsplänen ist die geringe Anbindung des ÖPNV an die Nachbarkreise. Diese Anbindung findet man nur in seltenen Fällen, meist im Zusammenhang mit dem Schülerverkehr und der SPNV-Anbindung an Mittel- und Oberzentren. Der Schülerverkehr spielt im ÖPNV des ländlichen Bereichs eine zentrale Rolle. Dies liegt an teilweise sehr langen Schulwegen, die nicht ohne ÖPNV-Angebot bewältigt werden können sowie der geringen Nutzung des ÖPNV

durch die wahlfreien Verkehrsteilnehmer, für deren Mobilität der motorisierte Individualverkehr wesentliche Konkurrenzvorteile aufweist (Verfügbarkeit rund um die Uhr, Haus-zu-Haus-Verbindungen, geringe Verkehrsdichte und damit kurze Fahrzeiten). Aus diesem Grund ist auch zukünftig mit einer Konzentration des ÖPNV auf den Schülerverkehr zu rechnen.

Die Finanzierung der Betriebskosten des ÖPNV erfolgt in allen Landkreisen durch:

- ▶ Einnahmen der Verkehrsunternehmen durch Fahrgeldeinnahmen
- ▶ Ausgleichszahlungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr
- ▶ Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Menschen mit schwerer Behinderung
- ▶ Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger

(vgl. auch Kapitel 8).

2.4 Entwicklung der aktuellen Planungsgrundlagen

Im Rahmen der Kreisgebietsreform wurde der Landkreis Torgau-Oschatz 1994 aus den Landkreisen Torgau, Oschatz, sowie aus einigen Gemeinden des Landkreises Eilenburg gebildet. Der Landkreis veranlasste 1995/1996 als Auftraggeber die Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Torgau-Oschatz. Im Laufe der vergangenen Jahre erfolgte eine ständige Aktualisierung der Fahrpläne des ÖSPV im Landkreis durch die Erstellung u. a. folgender Studien- und Diplomarbeiten:

Prätor, A. (1999): Studienarbeit: Gestalten eines integrierten öffentlichen Personen-regionalverkehrsangebotes im Einzugsgebiet der Eisenbahnstrecke Oschatz - Altmügeln.

Albrecht, M. (2000): Gestalten eines neuen Stadtverkehrsangebots in einer sächsischen Kleinstadt.

Jensch, T. (2000): Gestalten eines neuen Stadtverkehrsangebots in einer sächsischen Kreisstadt mit Wohngebieten in Randlage.

Fuchs, S. (2003): Gestalten des gesamten öffentlichen Omnibusregionalverkehrsangebotes im Landkreis Torgau-Oschatz in qualitätsabhängigen Szenarien.

Lange, F. (2005): Zusammenstellen und Bewerten alternativer Bedienungsformen und Ableiten für den Landkreis Torgau-Oschatz geeigneter Systeme.

Zimmermann, J. (2005): Überprüfung und Neuberechnung bestehender Beförderungszeiten von Omnibuslinien im ländlichen Raum am Beispiel des Landkreises Torgau-Oschatz.

Alle Arbeiten zielen auf eine Optimierung des ÖPNV im Landkreis Torgau-Oschatz und in den Stadtverkehren der Städte Torgau und Oschatz. Zugleich spielt das Thema „nachfragegesteuerte Bedienung“ eine immer wichtigere Rolle.

2.5 Aktuelle Grundzüge des Buslinienverkehrs

Der Omnibusverkehr spielt im Landkreis Torgau-Oschatz eine besonders wichtige Rolle, da die meisten Ziele im ÖPNV ausschließlich durch den Busverkehr erreicht werden können. Das größte Busunternehmen im Landkreis ist die Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH). Zusätzlich existieren drei weitere private Anbieter. Es handelt sich um Reiseverkehr Schulze OHG, Schmidt-Reisen und Omnibus- und Reiseverkehr Heinz Wittig. Es erfolgt vor allem eine radiale Bedienung der Unterzentren und der Mittelzentren. Umsteigepunkte befinden sich in den Unterzentren und an häufig angefahrenen Haltepunkten. Daneben verkehren in Grenzgebieten auch Busunternehmen mit Sitz in benachbarten Kreisen.

Der Fahrplan ist ähnlich wie auch in anderen Landkreisen differenziert nach Schultagen, Ferientagen und Samstagen. Der Stadtverkehr der beiden Mittelzentren stellt jeweils ein eigenständiges System dar. An Schultagen sind die Fahrten vor Schulbeginn auf Pendler ausgerichtet. Zwischen 06.00 Uhr und 08.00 Uhr existiert ein Zeitfenster, in dem die Schüler die Schulen erreichen. Dabei ist der Schulbeginn der Schulen stufenweise angelegt, so dass nicht alle Schulen zeitgleich erreicht werden müssen. Durch die Einführung dieser Zeitstaffelung der Anfangszeiten konnten die Spitzenstunde der Verkehrsunternehmen entzerrt und damit zusätzliche Fahrzeuge eingespart werden. Nach dem Schulbeginn sind die Fahrten dem Bedarf angepasst. Der nachmittägliche Verkehr ist wieder konzentriert auf den Rücktransport der Schüler.

In der Ferienzeit konzentriert sich der ÖPNV auf ältere Menschen, Pendler und Ferienaktivitäten von Schülern. Vor allem in dieser Zeit steht die Verbindung zwischen Gemeinden und Mittelzentren im Vordergrund, zahlreiche Fahrten, die an Schultagen angeboten werden, entfallen fahrplanmäßig.

An Samstagen konzentriert sich das ÖPNV-Angebot auf die Mittelzentren. Dort wird auch ein Übergang zwischen Bus und Bahn angeboten. An Sonntagen findet ÖPNV lediglich mit zwei Fahrtenpaaren auf der Buslinie 781 (Oschatz – Torgau) statt.

Neben den Regionallinien existiert in der Stadt Torgau und in der Stadt Oschatz Stadtverkehr. Die Stadtverkehrslinien sollen die Verbindung zwischen großen Wohngebieten und Stadtrandgebieten mit dem Zentrum darstellen. Dabei werden infrastrukturell wichtige Punkte, wie Einkaufs- und Bildungszentren oder Behörden, bedient. An den Bahnhöfen ist der Anschluss an den SPNV möglich.

Das 2006 bestehende Liniennetz ist im regionalen Liniennetzplan des MDV schematisch dargestellt (vgl. den Auszug daraus in Abbildung 2).

2.6 Schulnetzplanung

Die Satzung für die Schülerbeförderung des Landkreises Torgau-Oschatz sieht vor, dass der Kreis die Beförderung der Schüler bis zur jeweils nächsten öffentlichen Schule gewährleistet. Dadurch muss die Planung des ÖPNV auch die Schulnetzplanung der öffentlichen Schulen berücksichtigen. Über das nachfolgend dargestellte Netz öffentlicher Schulen hinaus existieren zudem einzelne Schulen in freier Trägerschaft an Standorten, die ebenfalls gut mit dem ÖPNV erreicht werden können. Für die Beförderung zu diesen Schulen wird jedoch nicht das ÖPNV-Angebot optimiert, vielmehr haben die Schulträger bei der Wahl des Schulstandortes bereits die ÖPNV-Anbindung berücksichtigt. Nachfolgend werden daher nur die im Frühjahr 2008 bekannten Schulnetzplanungen der öffentlichen Hand dargestellt.

Im Schuljahr 2007/2008 existierten im Landkreis Torgau-Oschatz 23 Grundschulen, 8 Mittelschulen (von denen Dahlen 2008 geschlossen wird), 2 Gymnasien, 2 berufliche Gymnasien und 3 Förderschulen in öffentlicher Trägerschaft (vgl. Abbildung 3).

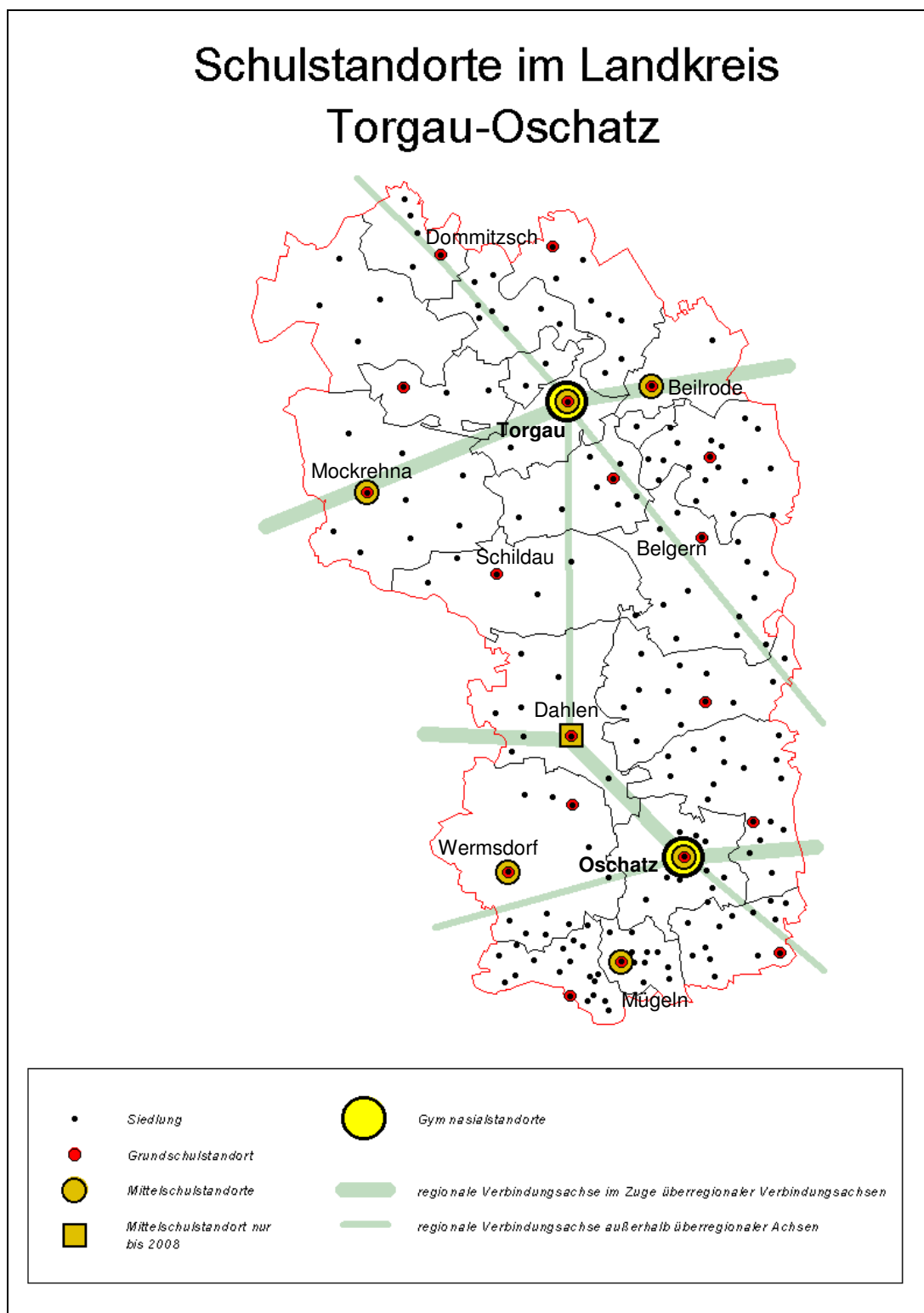


Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Torgau-Oschatz (Schuljahr 2005/2006).
 Quelle: 2. Fortschreibung der Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz, 2006
 und ergänzende Informationen des Landratsamtes vom April 2008

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die derzeitigen bzw. absehbar verbleibenden Schulstandorte.

Grundschulstandorte		Mittelschulstandorte	Förderschulstandorte	Gymnasialstandorte
Arzberg	Mügeln	Beilrode	Oschatz	Torgau
Beilrode	Naundorf-Hof	Dahlen*	Torgau	Oschatz
Belgern	Oschatz	Mockrehna	Wermsdorf-Wiederoda **	
Cavertitz	Pflückuff-Weßnig	Mügeln		
Dahlen	Schildau	Naundorf		
Dommitzsch	Sornzig-Ablaß – Neusornzig	Oschatz		
Dreiheide-Weidenhain	Torgau	Torgau		
Großtreben***	Wermsdorf	Wermsdorf		
Liebschützberg-Schönnewitz	Wermsdorf-Calbitz			
Mockrehna				

* Schließung im Juli 2008, ** Umzug nach Oschatz 2008, *** Schließung geplant

Tabelle 2: Schulstandorte im Landkreis Torgau-Oschatz in öffentlicher Trägerschaft 2008.
Quelle: 2. Fortschreibung der Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz, 2006 und ergänzende Informationen des Landratsamtes vom April 2008

Nach dem aktuellen Bericht zur Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz, würden bei der derzeitigen Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen 6 bis 7 Mittelschulen im Kreisgebiet ausreichen. In den sehr dünn besiedelten Gebieten (zum Beispiel östlich der Elbe um Beilrode) sollen aber auch zukünftig Schulen erhalten werden, deren Schülerzahlen die Richtwerte unterschreiten, da die Schüler bei Schließung der betreffenden Schulen zu weite Schulwege (im Beispiel nach Torgau oder Falkenberg) in Kauf nehmen müssten. Außerdem soll jede vermiedene Schulschließung die Region durch infrastrukturelle Stabilität stärken. Das radiale, auf die Mittelzentren ausgerichtete System im Landkreis führt außerdem zu einer Verlagerung der Schüler in deren Richtung. Von einer Schulschließung in einem Grundzentrum würde also nur selten das benachbarte Grundzentrum profitieren.

3. Entwicklung von Bedienungsstandards

Bedienungsstandards dokumentieren, welches Nahverkehrsangebot der Landkreis seinen Einwohnern als Daseinsvorsorge gewähren will. Sie sollen langfristig erhalten werden, weil sie auch Grundlage für private Standortentscheidungen sein können. Berufspendler etwa, die sich im Landkreis ansiedeln, sollen eine verlässliche Grundlage haben, mit welchen Nahverkehrsangeboten sie an ihrem Wohnort rechnen können, so dass sie z. B. täglich nach Leipzig und zurück gelangen können, ohne dass der Haushalt einen Zweit-Pkw anschaffen muss.

Ausschlaggebend für Bedienungsstandards sind die Nachfrage in bestimmten Räumen und das Vorhandensein gewisser Zielgruppen. So kann man zum Beispiel unterscheiden in Linienverkehr mit hohem Anteil an Schüler- und Ausbildungsverkehr, Stadtverkehr in Torgau und Oschatz und den Überlandverkehr mit geringerem Schüleraufkommen.

Überlegungen zu Bedienungsstandards für den Landkreis Torgau-Oschatz befinden sich bereits in den Arbeiten von FUCHS und LANGE.

3.1 Mindeststandards der Erschließung

Mindeststandards für die Erschließung sind nach Ortsgrößen zu differenzieren.

Innerhalb der Mittelzentren Torgau und Oschatz erfolgt die Erschließung über Stadtbussysteme. Außerhalb der Mittelzentren hängt der Erschließungsstandard von der Siedlungsgröße ab. Je größer die Siedlung, desto wichtiger sind Direktverbindungen zum Mittelzentrum auch außerhalb der Schulzeiten.

Wie in Abbildung 1 zu sehen ist, ist die Bevölkerung im Landkreis Torgau-Oschatz relativ unterschiedlich über die Fläche verteilt. Während sich im Westen des Landkreises die Bevölkerung auf einige Siedlungskerne konzentriert, findet man im nordöstlichen und südöstlichen Teil des Landkreises eine starke Streuung von Kleinsiedlungen.

Die größten Siedlungen (Stadt- bzw. Gemeindeteile) mit wenigstens 1.000 Einwohnern sowie deren Zentralität sind in Tabelle 3 dargestellt.

> 5.000 EW	2.000 – 5.000 EW	1.000 – 2.000 EW
Torgau (Mittelzentrum)	Mügeln (Grundzentrum)	Gneisenaustadt Schildau
Oschatz (Mittelzentrum)	Dahlen (Grundzentrum)	Mockrehna
	Belgern (Grundzentrum)	Süptitz
	Wernsdorf	Sitzenroda
	Beilrode	Welsau
	Dommitzsch (Grundzentrum)	Audenhain

Tabelle 3: Siedlungen (Gemeindeteile) mit mehr als 1.000 Einwohnern im Landkreis Torgau-Oschatz.

Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen 2006

Die Direktverbindung zwischen Siedlungen mit mindestens 1.000 Einwohnern (insbesondere den Grundzentren) und den beiden Mittelzentren hat Priorität. Gebiete mit stark verstreuter Besiedlung sind nachfrageorientiert zu erschließen.

Neben den Mittelzentren stellen die Schulstandorte Erschließungsschwerpunkte dar, weil die Schüler derzeit den größten Kundenkreis im ÖPNV ausmachen. Im Fall weiterer Schulschließungen wird auch das ÖPNV-Netz weiter angepasst werden müssen, um den dann neu entstehenden Schülerströmen Rechnung zu tragen.

Für Grundschüler sollten Direktfahrten angeboten werden. Schüler weiterführender Schulen (Mittelschulen, Gymnasien, Berufsbildende Schulen) sollten maximal einmal umsteigen müssen. Dies gilt nur für den räumlich nächsten Schulstandort der gleichen Schulform.

Die bereits in Kapitel 2.4 erwähnte gestaffelte Schulzeit wurde voll ausgeschöpft. Mit weiteren Schulschließungen müssen die Netze der Schülerbeförderung neu überarbeitet werden.

Insgesamt ergibt sich unter Berücksichtigung der o. g. Erschließungsziele ein System der Achsen- und Flächenerschließung für den ÖPNV, das sich in drei Ebenen gliedern lässt:

- ▶ Grundnetz: regional und überregional bedeutsame Direktverbindungen (Verbindung zwischen Orten höherer Zentralität im SPNV)
- ▶ Netz 1. Ordnung: Stadtbussysteme, regionaler Linienverkehr (einschließlich Linienverkehr mit überwiegender Nutzung durch Schüler)
- ▶ Netz 2. Ordnung: nachfragegesteuerte Bedienformen, Linienverkehr mit überwiegender Nutzung durch Schüler abseits der Hauptstrecken

Die drei Bedienungsebenen sind miteinander räumlich und zeitlich zu verknüpfen.

In Abbildung 4 sind das Grundnetz und das Netz 1. Ordnung dargestellt.

Unter den Verbindungen im Netz 1. Ordnung dienen nur die Verbindung zwischen Mockrehna und Schildau sowie die Verbindung zwischen Dahlen und Wernsdorf nicht zur Anbindung an ein Mittelzentrum. Die Standards wurden dennoch gesetzt, da mit diesen Linien eine gute Anbindung an die Übergangsstellen zum SPNV und damit zum Oberzentrum Leipzig gewährleistet werden soll.

Im Fall der Achse Wernsdorf – Dahlen kann dieser Übergang nur dann sinnvoll organisiert werden, wenn auch die Schnittstelle „Bahnhof Dahlen“ zu einer Verknüpfungsstelle weiterentwickelt wird, an der ein direkter Übergang vom Bus (ÖSPV) zum Zug (SPNV) möglich ist und an denen Busse auch einige Minuten stehen können, um Zughalte abzuwarten. Eine solche Verknüpfungsstelle ist insbesondere dann sinnvoll, wenn die Einwohner der damit erreichten Orte auf diese Weise das Oberzentrum Leipzig besser erreichen können als durch einen Umstieg in Oschatz. Diese Frage ist von den SPNV-Fahrplänen abhängig.

Bei der Ausgestaltung der Form der Erschließung können sich insbesondere im Netz 2. Ordnung unterschiedliche Lösungen ergeben, die von den örtlichen Verhältnissen abhängig sind. In den Schulferien, in denen die zur Schülerbeförderung erforderlichen Linienfahrten fehlen, kommen folgende Formen in Frage:

1. Einzelne tägliche Linienfahrten-Paare auf regelmäßig nachgefragten Relationen (Der 2006 eingeführte Ferienfahrplan der OVH stellt auf den meisten Linien ein solches Mindestangebot dar)
2. Ein Fahrtenpaar pro Woche als Mindeststandard zu Ferienzeiten für kleine Ortschaften, das auf die Markttag von Grund- und Mittelzentren abgestimmt ist.
3. Nachfragegesteuerter Verkehr, d. h. Angebote, die generell nur dann verkehren, wenn sie zuvor telefonisch angemeldet werden.

Im Netz 2. Ordnung sind auch einige grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen zu gewährleisten, die sich aus der lokalen Verflechtung grenznaher Gemeinden ergeben. Bei diesen grenzüberschreitenden Anbindungen handelt es sich um folgende Verbindungen:

- ▶ Belgern – Staritz – Schirmenitz – Strehla (Kreis Riesa-Großenhain)
- ▶ Mügeln – Döbeln
- ▶ Mügeln – Bockelwitz – Leisnig (Kreis Döbeln)
- ▶ Wernsdorf – Mutzschen – Grimma (Muldentalkreis)
- ▶ Gneisenstadt Schildau – Falkenhain (Muldentalkreis)
- ▶ Strelln – Paschwitz – Eilenburg (Kreis Delitzsch)
- ▶ Großtreben – Prettin (Kreis Wittenberg)

Welche der drei o. g. Formen für welche Relation angemessen ist, kann in der Praxis durch versuchsweise Einführung neuer Angebote überprüft werden.

3.2 Mindeststandards der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird beeinflusst durch die Fahrtenhäufigkeit und die Zahl der nötigen Umsteigevorgänge. Die Fahrtenhäufigkeit bezieht sich auf die Anbindung der zu erschließenden Wohnstandorte an den nächstgelegenen Siedlungs- und Versorgungskern. Die Umsteigehäufigkeit steht für die maximale Umsteigehäufigkeit innerhalb des Landkreises auf den Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden. Sie ist abhängig von der Einwohnerzahl des Start- und des Zielortes. Generell sollen umsteigefreie Verbindungen Vorrang vor kürzeren Reisezeiten haben. Fahrgäste sollen mit maximal einmaligem Umsteigen den nächsten überregionalen Verknüpfungspunkt oder ein Mittelzentrum erreichen können.

Die Bedienungsqualität wird beeinflusst durch die Taktung des Fahrtenangebotes. Das Mindestangebot der drei Netze sollte zu allen Jahreszeiten die in Tabelle 4 aufgeführten Standards erreichen:

Netzebene	Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 06.00 – 09.00 / 15.00 – 18.00 h)	Nebenverkehrszeit (Mo-Fr 09.00 – 15.00 / 18.00 – 20.00 h)	Früh- und Spätverkehr (Mo-Fr 04.00 – 06.00 / 20.00 - 24.00 h)
Grundnetz	60 min-Takt, ggf. mit Verstärkung	60 min-Takt / max. 120 min-Takt	60 bis 120 min-Takt
Netz 1. Ordnung	60 min-Takt	max. 120 min-Takt 9 bis 15 Uhr; ein Fahrtenpaar zwischen 18 und 20 Uhr	Nachfrageabhängig
Netz 2. Ordnung	Schulfahrten und nachfrageabhängig	Nachfrageabhängig	Nachfrageabhängig
	In den Schulferien mindestens eine wöchentliche Linienfahrt zur Erreichung des nächsten Grund- bzw. Mittelzentrums an den dortigen Markttagen		

Tabelle 4: Mindest-Bedienungshäufigkeit im ÖPNV-Netz des Landkreises Torgau-Oschatz

Welche Strecken dem ÖSPV-Netz 1. Ordnung zuzurechnen sind, ist aus Abbildung 4 zu entnehmen. Welche der übrigen Linien außerhalb der Schulzeiten künftig mit welcher Bedienungsform im ÖSPV-Netz 2. Ordnung bedient werden sollen, muss im Einzelfall überprüft werden.

Darüber hinaus ergibt sich aus dem Nahverkehrsplan des ZVNL ein besonderer Handlungsbedarf zur Beschleunigung der Verbindung von Torgau nach Oschatz. Da in Schildau (Sitzenroda) und Dahlen je zwei der Verbindungsachsen erster Ordnung zusammenführen, bietet es sich an, in diesem Bereich zwei durchgehende Linien wie folgt einzurichten: 1. Linie: Torgau – Sitzenroda – Dahlen – Oschatz; 2. Linie (ggf. zwei Teillinien): Mockrehna – Schildau – Dahlen – Wermisdorf. Für die erste Linie reicht es dann aus, von Sitzenroda bis Dahlen die Haltestellen „Sitzenroda Krankenhaus“, „Schmannewitz, Zur Post“ und „Dahlen Busbahnhof“ zu bedienen.

Die zweite Linie kann demgegenüber die Feinerschließung im Südteil von Sitzenroda, in Ochsenaal und im Ostteil von Schmannewitz übernehmen. Es wird für die zweite Linie zusätzlich möglich, Schmannewitz über die Alte Lindenstraße ostwärts zu verlassen, so dass am Südeingang der Reha-Kliniken noch ein zusätzlicher Haltepunkt eingerichtet werden kann. Von dort aus kann diese Linie Dahlen über die Holzstraße anfahren und über die L 24 zum Bahnhof Dahlen hin verlassen. Durch neue Halte im Dahlemer Stadtgebiet lässt sich dabei auch die innerörtliche Erschließung Dahlen verbessern. Je eine Verknüpfungsoption zwischen den beiden Linien wäre dann in „Sitzenroda Krankenhaus“, „Schmannewitz, Zur Post“ und „Dahlen Busbahnhof“ gegeben.

Die erste Linie könnte ihre Fahrzeit zwischen Torgau und Oschatz gegenüber der heutigen Linie 781 dadurch zwischen Torgau Bhf. und Oschatz Busbhf. von derzeit mindestens 58 um schätzungsweise 8 Minuten auf 50 Minuten beschleunigen, so dass der Richtwert von 45 Minuten annähernd erreicht wird. Durch den Wegfall von Umwegfahrten über Schildau kann diese Reisezeit für alle Fahrten gehalten werden.

3.3 Mindeststandards der Verknüpfung

Die zeitliche und räumliche Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln spielt eine entscheidende Rolle bei deren Attraktivitätssteigerung. Die wichtigsten Verknüpfungspunkte sind zugleich SPNV-Zugangsstellen, die den ÖSPV mit dem SPNV verbinden und so für eine überregionale Anbindung sorgen. Als Verknüpfungsstandorte zum SPNV bedeutsam sind die beiden Mittelzentren Torgau und Oschatz sowie (für die Anbindung der westlichen Kreisteile an das Oberzentrum Leipzig) Dahlen und Mockrehna. Inwieweit auch Beilrode als Verknüpfungspunkt zum ÖPNV ausgebaut werden soll, bedarf aufgrund dessen Nähe zum Mittelzentrum Torgau einer gesonderten Untersuchung.

Um v. a. an diesen Übergangsstellen die Attraktivität weiter zu steigern, ist es von besonderer Bedeutung, neben dem Übergang zum ÖSPV auch eine Verknüpfung zum MIV und zum Radverkehr herzustellen, vor allem für Berufspendler. An den Haltepunkten Dahlen und Beilrode fehlen bisher noch Maßnahmen zur Gestaltung dieser Verknüpfung. Der Zugang Mockrehna verfügt mittlerweile wie die Bahnhöfe Torgau und Oschatz über B+R und P+R- Anlagen. Die P+R-Angebote sollen neue Potenziale der Hauptlinien erschließen.

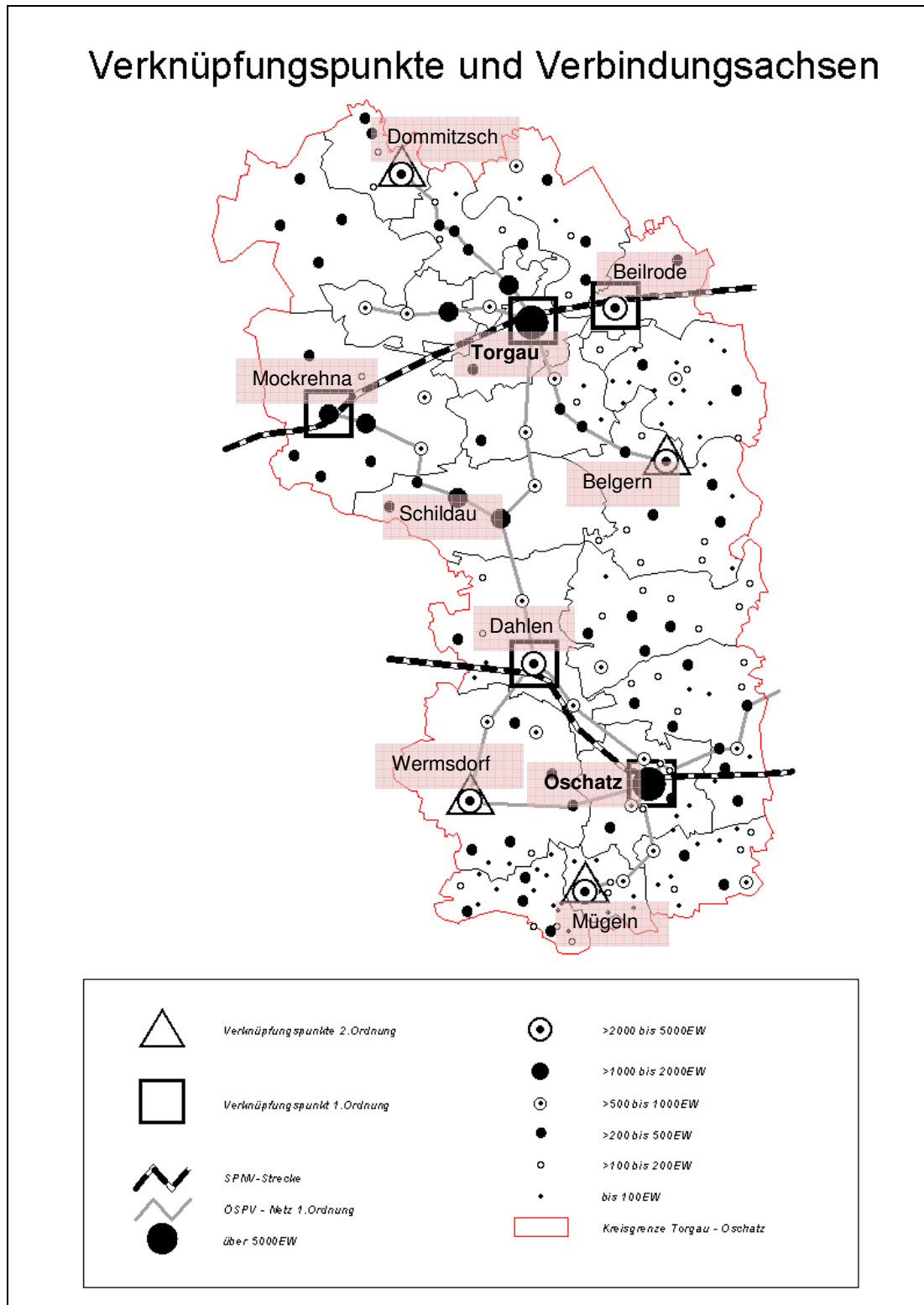


Abbildung 4: Achsen im SPNV-Netz und im ÖSPV-Netz der 1. Ordnung sowie Verknüpfungspunkte im Kreis Torgau-Oschatz

Weitere Verknüpfungspunkte werden als Verknüpfungspunkte 2. Ordnung bezeichnet. Hier handelt es sich um Siedlungen, die den Übergang zwischen dem ÖSPV-Netz 1. Ordnung und dem 2. Ordnung bilden. Auch die Anlage von Fahrradabstell-

anlagen (B+R) ist an solchen Standorten in der Regel zu empfehlen. Vorzugsweise Grundzentren, aber auch Siedlungen mit mindestens 1.000 Einwohnern sind hierfür geeignete Standorte. Grundzentren im Landkreis Torgau-Oschatz sind Belgern, Dahlen, Dommitzsch und Mügeln. Auch Wernsdorf ist als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung geeignet. Wernsdorf gehört nicht zu den Grundzentren des Landkreises, dient allerdings durch seine ÖPNV-Verbindung zum Muldentalkreis und seine Stellung als Mittelschulstandort als Verknüpfungspunkt. Im Bereich Schildau/Sitzenroda sollte ein Übergang zwischen den beiden busbedienten Achsen des ÖSPV-Netzes 1. Ordnung bestehen. Auch B+R-Anlagen sind dort aufgrund der Siedlungsformen sinnvoll.

3.4 Mindeststandards des barrierefreien Zugangs

Ein barrierefreier ÖPNV soll behinderten und nicht behinderten Personen mehr Sicherheit und Komfort bieten und damit die Beförderungsqualität steigern. Barrierefrei bedeutet nicht nur behindertengerecht. Auch Fahrgästen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck sollte ein barrierefreier Zugang ermöglicht werden. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei aber bei der Schaffung einer behindertengerechten Infrastruktur. Dazu zählen barrierefreie Haltestellenumfelder und Verknüpfungspunkte, aber auch behindertengerechte Fahrgastinformations- und Orientierungssysteme.

Als erster Schritt soll in allen Buslinien des ÖSPV-Netzes 1. Ordnung die akustische Ansage der Haltestellen sowie der Umsteigemöglichkeiten eingeführt werden.

4. Bewertung des ÖPNV-Angebotes

4.1 Bewertung des SPNV-Angebotes

Das SPNV-Angebot wird im Nahverkehrsplan des ZVNL bewertet. Die in Tabelle 4 dargestellten Standards der Bedienungshäufigkeit werden durch den Fahrplan 2006 durchweg erreicht.

4.2 Bewertung des Angebotes im ÖSPV-Netz 1. Ordnung

Die vorhandenen Linien, welche das geplante Netz 1. Ordnung heute in etwa abdecken (Linien 753, 759, 764, 781, 782, 801, 803, 810 und 817), wurden mit den definierten Bedienungsstandards verglichen. Mit Hilfe des MDV-Fahrplans 2005/06

wurde überprüft, welche Linien entsprechend der vorgeschlagenen Taktung während der Hauptverkehrszeit (HVZ) dem 60-Minuten-Takt nahe kommen und welche Linien in der Nebenverkehrszeit (NVZ) mindestens in jeder zweiten Stunde eine Fahrt pro Richtung anbieten. Zwischen 18 und 20 Uhr sollte ein Fahrtenpaar die Strecke bedienen.

Keine der untersuchten Linien erfüllte den Bedienungsstandard sowohl in der HVZ als auch in der NVZ (vgl. Tabelle 5 und Abbildung 5). Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass einige Strecken den Bedienungsstandard teilweise erfüllen. Dies bedeutet konkret, dass entweder in der HVZ oder in der NVZ der Standard in beiden Richtungen erfüllt wird, während in der jeweils anderen Verkehrszeit mindestens eine zu große zeitliche Lücke im Angebot besteht.

Netz 1. Ordnung / Liniennummer	Mo-Fr an Schultagen		Mo-Fr an Ferientagen	
	HVZ-Standard (6 – 9 Uhr / 15 – 18 Uhr)	NVZ-Standard (9 – 15 Uhr / 18 – 20 Uhr)	HVZ-Standard (6 – 9 Uhr / 15 – 18 Uhr)	NVZ-Standard (9 – 15 Uhr / 18 – 20 Uhr)
753 (Schildau – Mockrehna)	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt	teilweise erfüllt
759 (Torgau – Dommitzsch)	teilweise erfüllt	erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt
764 (Torgau – Belgern)	nicht erfüllt (Hinfahrt) erfüllt (Rückfahrt)	teilweise erfüllt (Hinfahrt) erfüllt (Rückfahrt)	nicht erfüllt	teilweise erfüllt
781 (Torgau – Dahlen – Oschatz)	teilweise erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt
782 (Torgau – Weidenhain)	teilweise erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
801 (Oschatz – Wermisdorf)	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt (Hinfahrt) teilweise erfüllt (Rückfahrt)	teilweise erfüllt
803 (Oschatz – Mügeln)	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	nicht erfüllt	teilweise erfüllt
810 (Oschatz – Strehla)	erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt
817 (Wermisdorf – Dahlen)	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt

Tabelle 5: Bisherige Erfüllung der Mindestbedienungsstandards im ÖSPV-Netz 1. Ordnung im Landkreis Torgau-Oschatz (Fahrplan-Stand Frühjahr 2006)

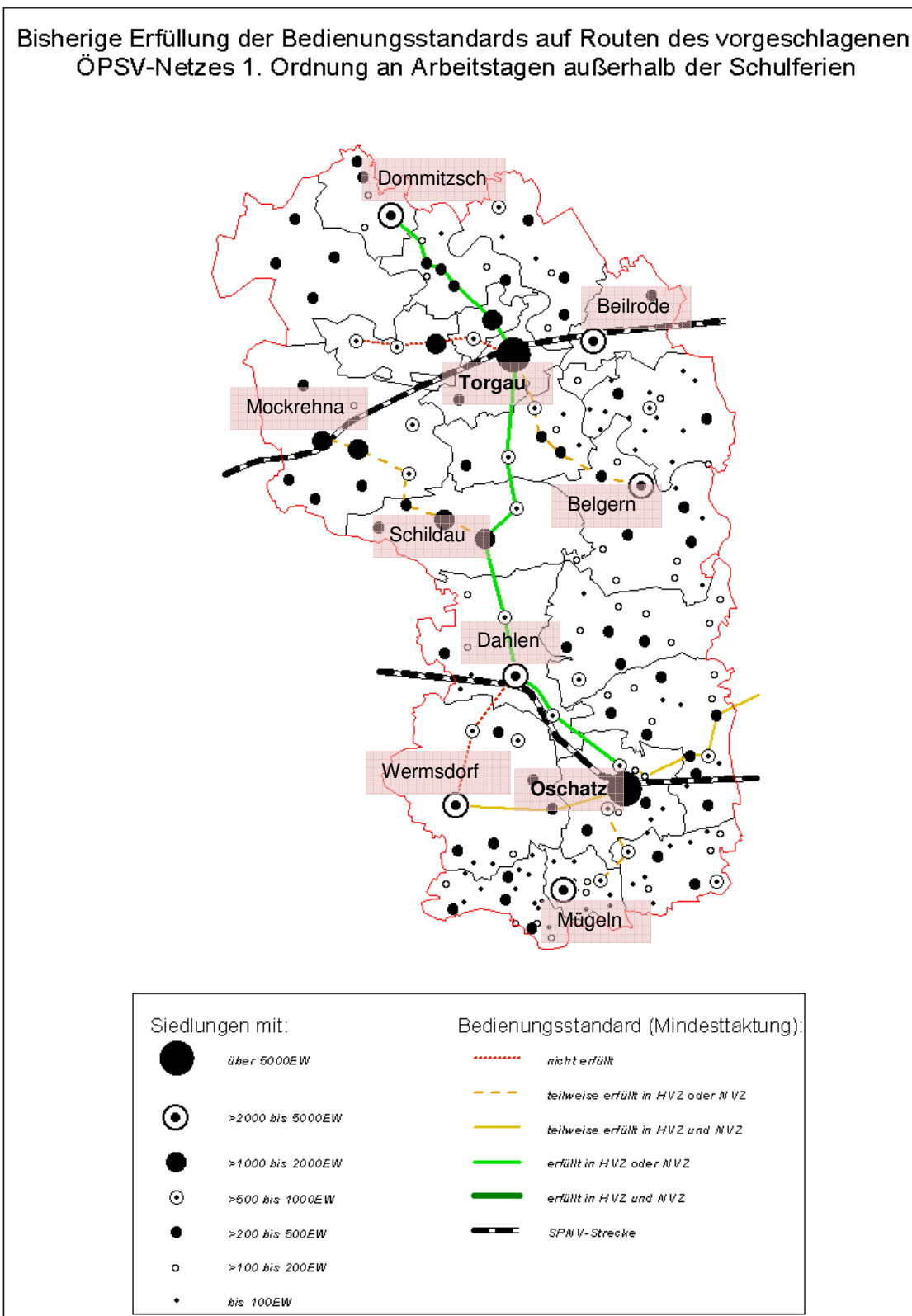


Abbildung 5: Bisherige Erfüllung der Mindestbedienstungsstandards im ÖSPV-Netz der 1. Ordnung im Kreis Torgau-Oschatz (Stand Frühjahr 2006)

Da auf der Relation Oschatz – Mügeln drei Linien verkehren, wurde die Linie mit der günstigsten Taktung und dem Streckenverlauf ausgewählt, der der dargestellten Achse geographisch am besten entspricht. Hierbei handelt es sich um die Linie 803. Die beiden anderen Linien verkehren mit weniger Fahrtenpaaren pro Tag. Bei gemeinsamer Betrachtung der drei Linien auf dieser Strecke fällt die Bewertung der Bedienungshäufigkeit besser aus.

Die Strecke Torgau – Dommitzsch verfügt sowohl während der Arbeitstage außerhalb der Schulferien als auch an Arbeitstagen während der Schulferien über ein ÖPNV-Angebot, welches die Standards in der HVZ teilweise und in der NVZ ganz erfüllt. Ebenso wie bei der Anbindung von Bornitz bzw. Borna (Gemeinde Lieb-schützberg) ergibt sich hier eine besondere Verpflichtung zur Aufrechterhaltung eines guten Verkehrsangebotes durch die Ausgleichszahlungen des ZVNL, mit denen der Landkreis seit der Schließung der ehemaligen SPNV-Strecke Torgau - Pretzsch und des Haltepunktes Bornitz zwischen Oschatz und Riesa das ÖPNV-Angebot aufrecht erhalten soll.

Fast alle Strecken dienen überwiegend der Anbindung der Grundzentren an die Mittelzentren. Die deutliche Differenzierung zwischen Arbeitstagen während der Schulferien und außerhalb der Schulferien verdeutlicht, welchen Anteil die Schülerbeförderung am ÖSPV besitzt.

Während der Arbeitstage außerhalb der Schulferien wird der Bedienungsstandard auf der Strecke Wermisdorf – Dahlen (817) nicht erfüllt, wobei auch der Bahnhofsvorplatz in Dahlen bisher die baulichen Voraussetzungen für seine Verknüpfungsfunktion zum SPNV noch nicht erfüllt. Während der Schulferien trifft dies auch auf die Strecke Torgau – Weidenhain (782) zu.

4.3 Bewertung des Angebotes im ÖSPV-Netz 2 Ordnung

Das ÖSPV-Netz 2. Ordnung unterliegt keinen quantitativen Standards, deren Bewertung hier dargestellt werden könnte. Es sichert derzeit in den Schulzeiten primär die Schülerbeförderung und wird in den Schulferien mit einem gesonderten Ferienfahrplan bedient, der die Grundforderung einer Bedienung der zentralen Orte an Markttagen generell entspricht, in der Regel finden mehrere Linienfahrten pro Tag zu den erschlossenen Ortschaften statt.

Auf einigen Linien des ÖSPV-Netzes 2. Ordnung findet derzeit darüber hinaus Verkehr statt, wie er eher im Netz 1. Ordnung zu erwarten wäre. Als Beispiel hierfür kann die Linie 819 zwischen Dahlen und Oschatz dienen. Diese verkehrt zwischen zwei Städten, die über die Linie 781 auf anderem Linienweg bereits miteinander verbunden sind, erschließt aber unterwegs andere Ortschaften.

5. Weiterentwicklung des Liniennetzes

Generell besteht das Ziel des Nahverkehrsplanes darin, dass die Linienführungen im ÖSPV-Netz 1. Ordnung den in Abbildung 4 dargestellten Achsen möglichst gut entsprechen. Für das ÖSPV-Netz 2. Ordnung (zu allen Verkehrszeiten) sowie für das ÖSPV-Netz 1. Ordnung zu denjenigen Verkehrszeiten, in denen gemäß Tabelle 4 nur nachfrageabhängige Angebote vorgesehen sind, kommen grundsätzlich die drei Betriebsformen in Betracht, die in Punkt 7.2.1 dargestellt wurden:

1. Einzelne tägliche Linienfahrten-Paare auf regelmäßig nachgefragten Relationen (Der 2006 eingeführte Ferienfahrplan der OVH stellt auf den meisten Linien ein solches Mindestangebot dar)
2. Ein Fahrtenpaar pro Woche als Mindeststandard zu Ferienzeiten für kleine Ortschaften, das auf die Markttag von Grund- und Mittelzentren abgestimmt ist.
3. Nachfragegesteuerter Verkehr, d. h. Angebote, die generell nur dann verkehren, wenn sie zuvor telefonisch angemeldet werden.

Alle Formen können als „nachfrageabhängig“ bezeichnet werden, die Verkehrsunternehmen bieten sie in Abhängigkeit von der Nachfrage in den Gebieten und Zeiten unterschiedlich starker Nachfrage an.

Einen Spezialfall unter den nachfrageabhängigen Bedienungsformen stellen die nachfragegesteuerten Bedienungsformen dar. In diesem Fall finden die Verkehre nur dann statt, wenn ein Fahrgast den konkreten Bedarf dazu anmeldet. Darauf wird nachfolgend näher eingegangen.

Bereits 2005 veröffentlichte Lange eine Diplomarbeit mit dem Thema „Zusammenstellen und Bewerten alternativer Bedienungsformen und Ableiten für den Landkreis Torgau-Oschatz geeigneter Systeme“. Lange beschreibt in der Arbeit, dass sich das Fahrtenangebot im Wesentlichen auf Schultage konzentriert. Vor allem die Fahrten in den Zeitfenstern zwischen 6.00 und 8.00 Uhr und zwischen 12.00 und 16.00 Uhr zeigen, dass sich der ÖSPV im Landkreis Torgau-Oschatz vor allem auf die Schülerbeförderung stützt. An unterrichtsfreien Tagen ist nur ein stark ausgedünntes Angebot zu finden. In diesen Zeiträumen muss auf den privaten Individualverkehr oder auf Taxi- und Mietwagenunternehmen zurückgegriffen werden. Für die Planung alternativer Bedienungsformen stützt sich Lange auf zwei Modellvorstellungen:

- ▶ finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand für das Nahverkehrsangebot sind ausschließlich zu senken oder
- ▶ das Fahrgastaufkommen ist angebotsabhängig, Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen könnten durch ein attraktives Angebot gesteigert werden.

Die erste der beiden Modellvorstellungen war Prämisse für die weitere Arbeit.

Für das Regionalliniennetz wird daher vorgeschlagen, einzelne Fahrten durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen. Beispiele für solche bedarfsgesteuerten Angebote wären:

- ▶ konventioneller Linienverkehr mit Bedarfshaltestellen,
- ▶ Verästelungsbedienung,
- ▶ Anruflinienbusfahrten und
- ▶ Flächenanrufbussystem.

Geht man von einer optimalen Disposition aus, könnten nachfrageorientierte Systeme im Landkreis Torgau-Oschatz die Flächenversorgung übernehmen und würden die Grundlage für das in 7.2.1 genannte Netz 2. Ordnung bilden.

Grundlage des Netzes 2. Ordnung sind die Verknüpfungspunkte der 1. und 2. Ordnung. Hier erfolgt die mögliche Anbindung an das Netz 1. Ordnung bzw. an das SPNV-Netz. Lange entwickelte in seiner Arbeit eine Zonierung des Landkreises, die in Grundzügen (mit Änderungen) in ein Konzept übernommen werden kann. So müssen die Verknüpfungspunkte in das Zonensystem integriert werden.

Für die Durchführung einer nachfragegesteuerten Bedienung erscheint der Einsatz privater Taxi- und Mietwagenunternehmen nahe liegend, da deren Gefäßgrößen für die geringen Personenzahlen angemessener sind als die von Linienbussen.

Betrachtet man vergleichbare nachfragegesteuerte Systeme, so fällt jedoch auf, dass trotz der Erhebung von Komfortzuschlägen die Aufgabenträger pro tatsächlich angefordertem Fahrzeugkilometer oft in der Größenordnung von 0,60 €/km bewegen. Wenn kein Komfortzuschlag erhoben wird, übersteigt der Zuschuss in der Regel die Grenze von 1,- €/km.

Die im Landkreis Torgau-Oschatz tätigen Busverkehrsgesellschaften benötigen vom Aufgabenträger aktuell nur den sehr niedrigen Zuschuss pro Fahrplankilometer. In diesem Satz ist jedoch berücksichtigt, dass zahlreiche Fahrten durch den Schülerverkehr gut belegt sind und dass für diesen ein eigenständiges Finanzierungssystem besteht. Die Gesamtkosten für die Erstellung eines Fahrplankilometers im Bus-Linienverkehr liegen zwischen ca. 1,60 € und 2,00 € (vgl. Kap. 7.7). Die Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs würden bei gesonderter Betrachtung zu höheren spezifischen Kosten für den Aufgabenträger führen, insbesondere dann, wenn die Busse nur mit 1 oder 2 Personen ausgelastet sind, so dass kaum Erlöse des Linienverkehrs oder der Schülerbeförderung erzielbar sind.

Insofern könnte ein nachfragegesteuertes System zur Flächenerschließung kostengünstiger mit Taxen betrieben werden. Es würde aber pro Fahrplan-km in jedem Fall einen höheren Betriebskostenzuschuss erfordern als er im Durchschnitt heute für den aktuellen ÖPNV mit hohen Schülerverkehrs-Anteilen gezahlt wird.

6. Aussagen zu Tarifen, Vernetzung der Verkehrsträger und bestimmten Fahrgastgruppen

6.1 Tarife

Der Landkreis Torgau-Oschatz sowie alle Verkehrsunternehmen, die im Landkreis ÖPNV durchführen, sind seit 2004 Mitglied des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Seit diesem Zeitpunkt kommt der MDV-Tarif zur Anwendung. Der Landkreis ist für den SPNV und den regionalen Busverkehr in die zehn Tarifzonen Nr. 121 bis 129 sowie 143 (grenzüberschreitende Zone mit Teilen des Muldentalkreises) unterteilt (vgl. Abbildung 6). Für die Stadtverkehrsnetze in Torgau und in Oschatz gilt ein eigener MDV-Tarif, der in beiden Städten gleich ist (Zonen 515 bzw. 516).

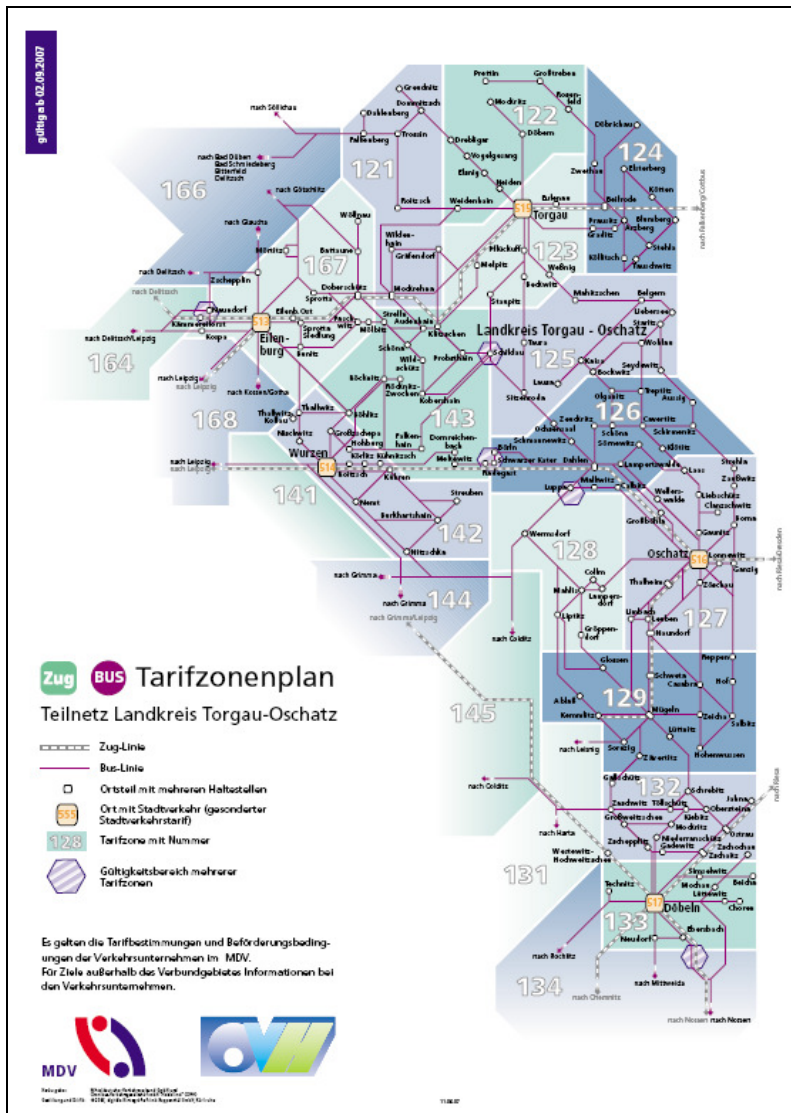


Abbildung 6: MDV-Tarifzonen im Bereich des Landkreises Torgau-Oschatz (Quelle: OVH, Stand: September 2007)

6.2 Vernetzung der Verkehrsträger

Die Vernetzung der Verkehrsträger soll insbesondere an den Verknüpfungspunkten stattfinden, die in Abbildung 4 kartographisch dargestellt sind.

Verknüpfungspunkte der 1. Ordnung sind die Bahnhöfe in

- ▶ Beilrode (Untersuchungsbedarf wegen Nähe zu Torgau, vgl. Nahverkehrsplan des ZVNL)
- ▶ Dahlen
- ▶ Mockrehna
- ▶ Oschatz
- ▶ Torgau

An diesen Verknüpfungspunkten sollen die **Fahrpläne** so gestaltet werden, dass innerhalb einer Übergangszeit von 5 bis 10 Minuten die Anschlüsse zwischen Zügen und Bussen erreicht werden können. Bei der Umsetzung dieses Ziels sind die Fahrpläne vorrangig an den nachfragestarken Umsteigebeziehungen auszurichten.

Diese Verknüpfungspunkte sind auch mit P+R- sowie B+R-Anlagen auszustatten. Die erforderliche Anzahl der Stellplätze ergibt sich aus der Potenzialanalyse Zubringerverkehr mit Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) im Nahverkehrsraum Leipzig. Dort werden folgende Stellplatzzahlen empfohlen:

Bahnhof	Anzahl Fahrrad-Stellplätze (B+R)	Anzahl Pkw-Stellplätze (P+R)
Beilrode	40	40
Dahlen	30	100
Mockrehna	40	80
Oschatz	120	150
Torgau	200	200

Tabelle 6: Empfohlene Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder und Pkw an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung im Landkreis Torgau-Oschatz

Die Verknüpfungspunkte 2. Ordnung, die ebenfalls in Abbildung 4 dargestellt sind, dienen dem Übergang vom ÖSPV-Netz 2. Ordnung zum ÖSPV-Netz 1. Ordnung. Es handelt sich dabei um den jeweils wichtigsten Bushaltepunkt in den Orten

- ▶ Belgern
- ▶ Dommitzsch
- ▶ Mügeln
- ▶ Wernsdorf

An diesen Verknüpfungspunkten sollen die Fahrpläne so gestaltet werden, dass ein Anschluss zwischen verschiedenen Bussen jeweils in einer Übergangszeit von 10 bis 15 Minuten gewährleistet ist. Dies betrifft alle Formen der ÖPNV-Bedienung im Netz 2. Ordnung, d. h. auch die Fahrpläne für nachfragegesteuerte Bedienungsformen sollen sich an den Abfahrtszeiten der Busse im ÖSPV-Netz 1. Ordnung so orientieren, dass die genannten Übergangszeiten möglich werden.

An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung wird auch die Anlage von B+R-Stellplätzen empfohlen.

6.3 Berücksichtigung besonderer Fahrgastgruppen

Die größte und stabilste Fahrgastgruppe im Landkreis Torgau-Oschatz stellen die **Schüler und Auszubildenden** dar. Daher werden die Fahrpläne außerhalb der Schulferien vorrangig auf die Schulen ausgerichtet. Die Anfangs- und Endzeiten der Schulen sowie die Fahrpläne der Busse werden jährlich frühzeitig aufeinander abgestimmt. Aus diesem Grund hat es sich auch bewährt, den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels jährlich mit dem Schuljahresbeginn zusammen zu legen.

Für **Personen mit körperlichen Behinderungen** soll die Zugänglichkeit des ÖPNV durch eine möglichst umfassende Barrierefreiheit im weiteren Sinne erreicht werden. Diese Barrierefreiheit entspricht den Forderungen des § 8 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Zudem kommt die Barrierefreiheit auch zahlreichen weiteren Zielgruppen zu Gute, etwa Eltern mit Kinderwagen.

Dazu gehört die Beschaffung von Fahrzeugen mit Aufstellplätzen für Rollstühle und Kinderwagen. Die Richtlinien der Fahrzeugförderung setzen bereits entsprechende Konzepte voraus. Langfristig sollten zudem Niederflurfahrzeuge angeschafft werden. Als ergänzende Maßnahme ist bei allen Baumaßnahmen an Haltestellen auf eine entsprechend hohe Haltestellenkante zu achten. Vorrangig soll dies an allen Verknüpfungspunkten umgesetzt werden. An den SPNV-Verknüpfungspunkten Torgau, Oschatz und Mockrehna wurden entsprechende Haltestellen bereits realisiert.

Weiterhin gehört zur Barrierefreiheit die optische und akustische Fahrgastinformation. Insbesondere die akustische Fahrgastinformation soll kurzfristig eingeführt werden, indem die Busfahrerinnen und Busfahrer die Anweisung erhalten, alle Haltestellennamen rechtzeitig anzusagen. In einer ersten Stufe kann diese Maßnahme in den Stadtbusverkehren sowie im ÖSPV-Netz 1. Ordnung eingeführt werden. Im SPNV-Netz ist sie bereits umgesetzt. Für hörgeschädigte Menschen ist eine optische Fahrgastinformation von gleichrangiger Bedeutung. Auch hier sollten die Fahrzeuge, die im ÖSPV-Netz 1. Ordnung sowie in den Stadtverkehrslinien verkehren, vorrangig mit solchen Anzeige-Systemen ausgerüstet werden.

Sofern ausreichend Platzkapazitäten mit Niederflurbussen geschaffen wurden, kann im ÖSPV-Netz 1. Ordnung auch die **Fahrradmitnahme** (außerhalb der Hauptverkehrszeiten des Schülerverkehrs) eingeführt werden. Damit kann ein weiterer Kundenkreis erschlossen werden, da sich durch das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel der Einzugsbereich der Haltestellen erweitern lässt.

7. Aussagen zur Infrastruktur

Ergänzend zu der in Kapitel 7.5 dargestellten Barrierefreiheit sollen die Haltestellen des ÖPNV mit ausreichenden Fahrgastinformationen ausgerüstet werden. Hierzu existiert ein „Informationskonzept für Haltestellen im MDV“, das vom MDV im Jahr 2005 herausgegeben wurde.

Folgende Ausstattung wird darin für alle Haltestellen und Verknüpfungspunkte empfohlen:

- ▶ Haltestellenkennzeichnung: Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummern mit Fahrtzielen, Logos der Verkehrsunternehmen und des MDV
- ▶ Fahrgastinformation: Aushangfahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan. Die Fahrgastinformationen sind so anzubringen, dass sie auch von Kindern und Rollstuhlfahrern erreicht und gelesen werden können
- ▶ Ausreichende Beleuchtung
- ▶ Papierkorb

Für „mäßig bis stark frequentierte Haltestellen des regionalen und innerstädtischen Busverkehrs“ kommen hinzu:

- ▶ Transparenter Witterungsschutz
- ▶ Sitzgelegenheiten

Für Verknüpfungspunkte 2. Ordnung kommt hinzu:

- ▶ Stadt- und Haltestellenumgebungsplan

Für die Verknüpfungspunkte zum SPNV (1. Ordnung) kommt hinzu:

- ▶ Fahrausweisautomat
- ▶ öffentliche Toiletten
- ▶ ggf. Verkaufseinrichtungen (Kiosk)

Alle anderen Aussagen zur Infrastruktur betreffen den SPNV und sind im Nahverkehrsplan des ZVNL enthalten.

8. Aussagen zur Finanzierung

Der ÖSPV im Landkreis Torgau-Oschatz wird durch folgende Quellen finanziert:

- ▶ Fahrgelderlöse aus Schüler-Zeitfahrkarten
- ▶ Fahrgelderlöse der übrigen Kundengruppen im Linienverkehr
- ▶ Einnahmen nach § 45 a PBefG (Ausgleichszahlungen für Schülerverkehr)
- ▶ Einnahmen nach § 43 PBefG (freigestellter Schülerverkehr als Sonderform)

- ▶ Einnahmen nach §§ 148 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter)
- ▶ Sonstige Umsatzerlöse (z. B. Außenwerbung an Fahrzeugen)
- ▶ Betriebskostenzuschüsse des Landkreises

Der Landkreis wiederum erhält vom ZVNL Ausgleichszahlungen, um abbestellte SPNV-Verbindungen durch Busverkehr kompensieren zu können. Dies betrifft die Linie von Torgau über Dommitzsch nach Greudnitz sowie die Anbindung des ehemaligen Haltepunktes Bornitz (bei Oschatz).

Die Anteile der verschiedenen Finanzierungsquellen unterscheiden sich zeitlich sowie auch zwischen den Verkehrsunternehmen, da die Kostendeckung durch die Fahrgelderlöse in Gebieten mit besonders geringer Bevölkerungsdichte geringer ausfällt. Zur Orientierung über die Bedeutung der verschiedenen Finanzierungsquellen des ÖPNV im Landkreis Torgau-Oschatz kann Abbildung 7 dienen:

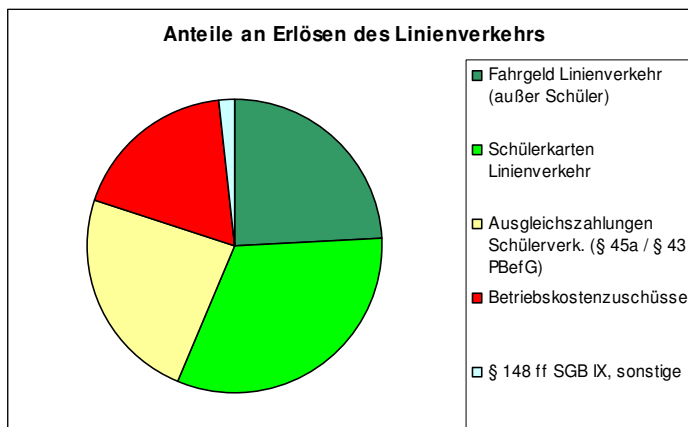


Abbildung 7: Anteile der verschiedenen Finanzierungsquellen im Landkreis Torgau-Oschatz.
 Quelle: Angaben des Landratsamtes Torgau-Oschatz 2006, eigene Berechnungen

Damit wird erkennbar, dass die absolute Mehrheit aller Erlöse mit der Finanzierung des Schülerverkehrs zusammenhängt. In Zeiten und Räumen ohne Schülerverkehr ergibt sich folglich eine andere Erlösstruktur. Die Tatsache, dass die Betriebskostenzuschüsse weniger als ein Viertel der Erlöse ausmachen, beruht u. a. auch auf dem Umstand, dass die Tarife für die Schülerzeitkarten im regionalen Busverkehr vergleichsweise hoch sind. Von diesen Tarifen zahlt der Landkreis die Mehrheit, um die Eigenanteile der Schüler im sozial vertretbaren Rahmen zu halten (dieser Teil ist innerhalb des hellgrün dargestellten Blocks „Schülerkarten Linienverkehr“ nicht gesondert ausgewiesen, er stellt jedoch zusätzlich zum rot dargestellten Block „Betriebskostenzuschüsse“ eine Finanzierung über die öffentliche Hand dar). Allerdings besteht bei diesen Zuschüssen eine direkte Bindung an die beförderten Fahrgäste, so dass dem Grundprinzip Geltung verschafft werden konnte, dass der ÖPNV seine Einnahmen vorwiegend aus Fahrgeldeinnahmen und nur in geringerem Maße aus Zuschüssen zum Ausgleich von Betriebskostendefiziten erwirtschaftet.

Zukünftig wird der Landkreis mit etwa konstanten Haushaltsmitteln zur Finanzierung des ÖSPV beitragen. Der Deckungsbeitrag der Fahrgelderlöse zu den Gesamtkosten soll im Gesamtsystem mindestens gleich bleibend gehalten werden.

Da bei weiter sinkenden Schülerzahlen nicht mit steigenden Erlösen aus der Schülerbeförderung zu rechnen ist, kommt es vermehrt darauf an, andere Fahrgastgruppen als Kunden zu gewinnen, insbesondere im Stadtverkehr sowie im ÖSPV-Netz 1. Ordnung, wo die vertakteten Angebote eine Verbesserung darstellen werden, die so zu vermarkten ist, dass sie auch neue Kundengruppen erschließt, die bisher noch den Pkw nutzen.

In Abbildung 8 wird die Zusammensetzung der Betriebskosten des Busverkehrs dargestellt, wie sie sich typischerweise im ländlichen Linienverkehr ergeben.

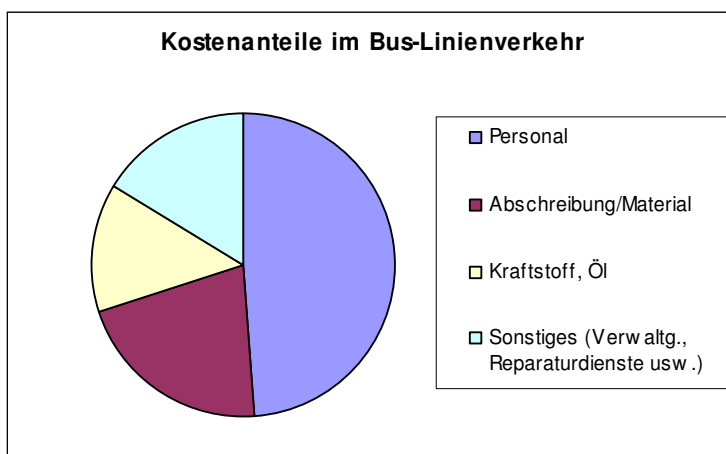


Abbildung 8: Zusammensetzung der Gestehungskosten eines Buskilometers im Linienverkehr Quelle: Angaben des Landratsamtes Torgau-Oschatz 2006, eigene Berechnungen

Dabei wird sichtbar, dass die Personalkosten dominieren, gefolgt von den Ausgaben für die Fahrzeuge (Abschreibungen und Material). Die Einflüsse des Aufgabenträgers auf die Kostenentwicklung sind als sehr begrenzt einzuschätzen.

Durch eine am Inflationsausgleich orientierte Personalkostenentwicklung sowie eine weitere mögliche Steigerung der Kraftstoffkosten ist mittelfristig auch mit steigenden spezifischen Kosten des Busverkehrs zu rechnen.

Ausgehend von der Annahme eines gleich bleibenden Finanzrahmens des Landkreises lassen sich alle Ziele des Nahverkehrsplanes nur innerhalb des vorgegebenen Finanz- und Kostenrahmens umsetzen. Insbesondere im Netz 2. Ordnung sind die Vorgaben jedoch so flexibel gestaltet, dass damit zu rechnen ist, dass die durch die definierten Standards (Takte, aber auch Fahrgastinformation und Verknüpfung und Barrierefreiheit) verbesserte Qualität des Gesamtangebotes auch langfristig gehalten werden kann.

9. Ausweisung von Linienbündeln für den Zeitpunkt der Ausschreibung neuer Konzessionen

Damit die Fahrplangestaltung innerhalb einzelner Verkehrskorridore einheitlich erfolgen kann und nicht zum Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen um die wenigen Kunden führt, wird empfohlen, bestimmte Linien nur gemeinsam (als Bündel) auszuschreiben. Die Ausschreibung bietet sich für den Zeitpunkt an, zu dem die jeweiligen Konzessionen der Verkehrsunternehmen auslaufen.

Empfohlen wird langfristig folgende Bündelung:

1. Stadtverkehr Torgau
2. Stadtverkehr Oschatz
3. Achse 1. Ordnung von Torgau nach Dommitzsch zusammen mit allen Linien im ÖSPV-Netz 2. Ordnung, die die Gemeinden Dommitzsch, Elsnig und Trossin erschließen.
4. Achse 1. Ordnung von Torgau nach Dreiheide
5. Alle Linien, die die Gemeinden Beilrode, Großtreben-Zwethau und Arzberg erschließen bzw. berühren (im ÖSPV-Netz 2. Ordnung)
6. Achse 1. Ordnung von Torgau über Beckwitz, Dahlen bis Oschatz, zusammen mit Achse 1. Ordnung von Mockrehna über Schildau, Dahlen und Wermsdorf bis Oschatz sowie alle Linien im ÖSPV-Netz 2. Ordnung, die die Gebiete der Gemeinde Mockrehna und der Gneisenaustadt Schildau erschließen bzw. berühren. Hierzu zählen auch die Linien aus dem Netz 2. Ordnung, die die westlichen Stadtteile von Dahlen sowie die Wermsdorfer Ortsteile Malkwitz und Calbitz erschließen.
7. Achse 1. Ordnung von Torgau nach Belgern sowie Netz 2. Ordnung zur Erschließung der Gemeinden Belgern und Pflückuff (sofern es sich nicht um Linien aus Bündel 6 handelt, die nach Schildau oder Mockrehna führen)
8. Achsen 1. Ordnung von Oschatz nach Mügeln und von Oschatz nach Wermsdorf sowie Netz 2. Ordnung zur Erschließung der Gemeinden Mügeln, Sornzig-Ablaß sowie der südlichen Ortsteile der Gemeinde Wermsdorf
9. Achse 1. Ordnung von Oschatz über Liebschützberg nach Strehla sowie Netz 2. Ordnung zur Erschließung der Gemeinden Cavertitz, Liebschützberg und Naundorf

Es ist möglich, mehrere Bündel gemeinsam auszuschreiben (z. B. Bündel 3 und 4 oder Bündel 7 und 9). Dabei ist es im Zuge der Ausschreibungen gut möglich, dass sich Konsortien mehrerer Verkehrsunternehmen auf ein Bündel bewerben, so dass

auch kleinere Verkehrsunternehmen weiterhin in geringem Umfang am Linienverkehr beteiligt sein können. Von einer Zerteilung einzelner Bündel wird jedoch abgeraten, auch wenn diese derzeit von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen bedient werden. Bei der Feinabgrenzung der Bündel ist dabei nicht allein die Zugehörigkeit zu einer Gemeinde entscheidend, vielmehr sollen auch sinnvolle Umsteigepunkte zwischen den Linien verschiedener Bündeln möglich sein (z. B. Zeicha, Cavertitz, Dahlen).

Für eine kurzfristige Umsetzung unter Berücksichtigung der heutigen Linien und Fahrtbeziehungen sind auch andere Abgrenzungen der Bündel möglich.

10. Quellen

- ALBRECHT, M.: Gestalten eines neuen Stadtverkehrsangebotes in einer sächsischen Kleinstadt. TU Dresden. 2000.
- FUCHS, S.: Gestalten des gesamten öffentlichen Omnibusregionalverkehrsangebotes im Landkreis Torgau – Oschatz in qualitäts-abhängigen Szenarien. TU Dresden. 2003.
- JENSCH, T.: Gestalten eines neuen Stadtverkehrsangebots in einer sächsischen Kreisstadt mit Wohngebieten in Randlage. TU Dresden. 2000.
- LANDRATSAMT TORGAU – OSCHATZ [Hrsg.]: 2. Fortschreibung der Schulnetzplanung des Landkreises Torgau-Oschatz. 2006.
- LANDRATSAMT TORGAU – OSCHATZ: Persönliche Mitteilungen zur Finanzierung des Unternehmen des ÖPNV im Kreisgebiet. Unveröff. 2006.
- LANGE, F.: Zusammenstellen und Bewerten alternativer Bedienungsformen und Ableiten für den Landkreis Torgau – Oschatz geeigneter Systeme. TU Dresden. 2005.
- MITTELDEUTSCHER VERKEHRSVERBUND [MDV, Hrsg.]: Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Leipzig, Nov. 2005.
- OMNIBUS – VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH „HEIDELAND“ (OVH) [Hrsg.]: Rahmenaussagen zur Verkehrsdurchführung mit Omnibussen im Landkreis Torgau – Oschatz. Oschatz. 2006.
- PRÄTOR, A.: Gestalten eines integrierten öffentlichen Personenregionalverkehrsangebotes im Einzugsgebiet der Eisenbahnstrecke Oschatz – Altmügeln. TU Dresden. 1999.
- REICHMUTH, M. ET AL.: Potenzialanalyse Zubringerverkehr mit Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) im Nahverkehrsraum Leipzig. Institut für Energetik und Umwelt gGmbH im Auftrag des ZVNL. 2003.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN [Hrsg.]: Regionalplan Westsachsen. Gesamtfortschreibung, Entwurf für die Beteiligung nach § 6 (1) SächsLPIG. Leipzig, 6.10.2005.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN: Einwohnerzahlen der Gemeinden und Ortsteile in der Planungsregion Westsachsen zum 31.12.2003 (unveröff.). Persönliche Mitteilung, Leipzig, 14.03.2006.

STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN: Einwohnerzahlen nach Gemeinden, jeweils im Internet aktuell dargestellt unter: http://www.statistik.sachsen.de/21/02_02/02_02_06_tabelle.asp. Kamenz, Stand 30.11.2006.

ZIMMERMANN, J.: Überprüfung und Neuberechnung bestehender Beförderungszeiten von Omnibuslinien im ländlichen Raum am Beispiel des Landkreises Torgau – Oschatz. TU Dresden. 2005.