

# Anlage 8.07

## Leitlinie für die Systemverknüpfung der Verkehrsarten

### SPNV – ÖSPNV – IV

### im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

**Hauptdokument:** Handbuch zur Umsetzung der Regeln und Standards im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

**Datum:** 01.11.2009

**Autor:** Arbeitsgruppe Verbund-Verkehrsplanung

## Änderungshistorie

Nr.	Datum	Name	Änderungen
1)			
2)			
3)			
4)			
5)			
6)			
7)			
8)			

### Arbeitsgruppe Verbund-Verkehrsplanung – Mitwirkende:

Frau Beyer	Landkreis Saalekreis
Frau Hupfer	PVG Burgenlandkreis
Herr Bohrt	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt
Herr Hoffmann / Herr Weiss	Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland“
Herr Irrgang	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Herr Kluge	Hallesche Verkehrs AG
Herr May	Landkreis Mittelsachsen
Herr Rausch	Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
Herr Roesler	Stadt Halle/Saale, Stadtplanungsamt
Herr Weißleder	DB Regio, Verkehrsbetrieb Mitteldeutschland
Herr Westphal	Leipziger Verkehrsbetriebe
Herr Schmerbeck	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Herr Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

# Inhaltsverzeichnis

1.	Funktion der Leitlinie / Geltungsbereich / Regelungsbereich.....	4
2.	Grundsätze und Ziele.....	5
3.	Bestandteile der Systemverknüpfung und Zuständigkeiten.....	6
4.	Anforderungen an die Systemverknüpfung – Festsetzungen und Empfehlungen .....	7
5.	Allgemeine Empfehlungen für die Planung und Umsetzung .....	13
6.	Verweise .....	14
7.	Fördermöglichkeiten.....	15
Anlage 1: Ausstattung von Verknüpfungsstellen .....		21
Anlage 2: Vorgesehene Standorte für DFI und Anschlusssicherung (1. Priorität) .....		24
Anlage 3: Piktogramme und Symbole nach FGSV .....		25

## 1. Funktion der Leitlinie / Geltungsbereich / Regelungsbereich

- Die Leitlinie beinhaltet Grundsätze, Ziele, Festsetzungen und Empfehlungen für die Planung und Gestaltung von Verknüpfungsstellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund.
- Es werden empfehlende Zielvorstellungen für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen formuliert.
- Die Inhalte der Leitlinie sollen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in ihrem jeweiligen Tätigkeitsbereich bei der Nahverkehrsplanung sowie im Rahmen von Planungen und Ausschreibungen und bei Neu- bzw. Umbaumaßnahmen als fachliche Grundlage dienen, im Sinne einer verbundweit einheitlichen Qualität im ÖPNV.
- Mit der Leitlinie sollen die Planungsträger und weiteren Beteiligten unterstützt werden, so dass die Planung und Vorhabensrealisierung für verschiedene Verkehrsmittel und von verschiedenen Planungsträgern an einem Verknüpfungspunkt integriert erfolgen können.
- Weiter sollen sie für die Abstimmungen mit den Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen sowie den Städten und Gemeinden als Planungsträger dienen.
- Externe Anwender / Zielgruppen
  - Verkehrsunternehmen
  - Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen
  - Städte und Gemeinden als Planungsträger
  - beauftragte Ingenieurbüros
- Es wird unterschieden nach „Festsetzungen“ und „Empfehlungen“.

## 2. Grundsätze und Ziele

Die im Mitteldeutschen Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen streben im Rahmen der Weiterentwicklung des verbundweiten ÖPNV-Angebotes eine Integration der Verkehrssysteme an. Hierbei kommt der Verbesserung der Systemverknüpfung eine entscheidende Rolle zu.

Bei der Systemverknüpfung sind folgende Grundsätze und Ziele zu beachten:

### Grundsätze

- (1) Aus der Leitlinie leitet sich keine Finanzierungsverpflichtung ab.
- (2) Regelungen werden getroffen, soweit sie nicht bereits von Dritten festgelegt sind
  - a) in diesem Falle erfolgen entsprechende Verweise
  - b) dies betrifft z.B. Landesbauordnungen, Nahverkehrspläne, Empfehlungen von Verbänden etc., Normen (DIN), technische Regelwerke der EIU usw.
- (3) Konkrete Festlegungen bezogen auf einen bestimmten Standort (z.B. zur Dimensionierung der Anlagen) sind auf der Grundlage der Ziele oder Empfehlungen jeweils individuell zu treffen.

### Ziele

- Optimierung der räumlichen und zeitlichen Verknüpfung
- Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgastgruppen
- Abbau der Zugangshemmnisse zum ÖPNV
- Erhöhung der Attraktivität des Gesamtsystems
- Beachtung der Anforderungen aller Beteiligten (Fahrgast, Bauträger/Bauherr, Betreiber, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Kommunen, Anlieger)
- Umsetzung der Anforderungen zur Barrierefreiheit (siehe auch Erklärung von Barcelona)
- Schaffung eines einheitlichen Mindeststandards / einer einheitlichen Qualität im Verbundraum, bezogen auf Ausstattung und Erscheinungsbild
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten
  - ÖPNV
  - B+R
  - P+R
  - Kurzparken (bei Bedarf)

### 3. Bestandteile der Systemverknüpfung und Zuständigkeiten

#### Arten von Systemverknüpfungspunkten

- SPNV-ÖSPV (Straßenbahn, Bus) – bei Bedarf mit B+R, P+R, Kurzparken, Taxi
- ÖSPV-ÖSPV – bei Bedarf mit B+R, P+R, Kurzparken, Taxi

**Systemverknüpfungspunkte SPNV-ÖSPV** bestehen aus (integrierten)

- Anlagen des Eisenbahnverkehrs
- Anlagen des straßengebundenen ÖPNV – Bus / Straßenbahn
- Anlagen für den Individualverkehr (Taxi, B+R, P+R, Kurzparken, Call-a-Bike und Car Sharing)

	Anlage Eisenbahnverkehr	Anlage ÖSPV	Anlage Individualverkehr
<b>Element</b>	Verkehrsstation	Straßenbahnhaltestelle, Busbahnhof, Bushaltestelle	Stellplatzanlagen
<b>Bestandteile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bahnsteig</li> <li>▪ Empfangsgebäude (optional) - häufig nicht mehr Anlagen des Eisenbahnverkehrs</li> <li>▪ Zugänge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bus-/Bahnsteige</li> <li>▪ Zugänge/Wege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taxenplatz</li> <li>▪ Fahrradabstellanlage</li> <li>▪ Pkw-Abstellanlage</li> <li>▪ Plätze Kurzparken</li> <li>▪ Zugänge/Wege</li> </ul>
<b>Aufgabenträger/Bestellerorganis.</b>	NASA, NVS, ZVNL	Stadt Halle, Stadt Leipzig, Landkreise	-
<b>Eigentümer</b>	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU)	Stadt oder Gemeinde / Kreise - kreisfreie Stadt Verkehrsunternehmen (optional)	Stadt oder Gemeinde / Verkehrsunternehmen
<b>Bau und Unterhaltung</b>	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU)	Stadt oder Gemeinde Verkehrsunternehmen (optional)	Stadt oder Gemeinde EIU (optional) Private Investoren (optional)
<b>Betrieb</b>	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU)	Verkehrsunternehmen (VU)	-

## 4. Anforderungen an die Systemverknüpfung – Festsetzungen und Empfehlungen

### Anforderungsschwerpunkte:

- a) Wegeleitung / Integration ins örtliche Leitsystem
- b) Bedarfsgerechte Ausstattung / Leistungsfähigkeit / Fahrgastkomfort
- c) Gestaltung / Barrierefreiheit
- d) Sicherheit
- e) räumliche Verknüpfung der Verkehrsarten
  - SPNV
  - ÖSPV
  - MIV
  - Fahrrad
- f) Fahrgastinformation (statisch und dynamisch) und Anschlusssicherung (über RBL)

## Anforderungsschwerpunkt:

### a) Wegeleitung / Integration ins örtliche Leitsystem

#### Zuständigkeit Inhalte

Städte bzw. Gemeinden

#### großräumige Wegeleitung:

- Wege zu den Verknüpfungsstellen im regionalen Umfeld bzw. im Stadtteil

#### kleinräumige Wegeleitung:

- Verdeutlichung an der Verknüpfungsstelle im engeren Stadtviertel (z.B.: Bahnsteigzugänge, Stationszugänge)
- Wegeleitung in unübersichtlichen oder großen Verknüpfungsstellen (z.B.: Halle (Saale) Hbf mit relativ langen Wegen der Verknüpfung zum ÖSPV)

#### Beispiele

- pos. / neg.
- aus der Region / anderen Regionen

#### negativ

- fehlende Wegweisung zur Station
- schlechte Erkennbarkeit des Stationszugangs



Leipzig-Stötteritz

- unübersichtliche/ fehlende Wegeleitung in der Verknüpfungsstelle

#### positiv

- vorhandene Wegweisung im Umfeld
- gute Erkennbarkeit des Stationszugangs



- Hinweise zu Anschlussverkehrsmitteln im ÖPNV

#### Festsetzungen

- Bei Neu-, Aus- und Umbau einer Verknüpfungsstelle Belange der groß- und kleinräumigen Wegeleitung einplanen.
- Die Wegeleitung ist künftig verbundeeinheitlich auszugestalten. Ein entsprechendes Konzept wird bis 2012 erarbeitet.

#### Empfehlungen

- Bei Neu-, Aus- und Umbau einer Verknüpfungsstelle sollten gleiche oder ähnliche Gestaltungskriterien für die Erkennbarkeit der Station angewendet werden (für Größe der Hinweisschilder, Beleuchtung derer, Design, ...).
- Auch ohne Neu-, Aus- oder Umbau einer Station sollten für alle / an allen Verknüpfungsstellen entsprechende Wegeleitungsmaßnahmen geplant und realisiert werden.
- Bei der Wegeleitung sollen alle Zubringerverkehrsmittel berücksichtigt werden.
- Die Wegeleitung kann durch Piktogramme und Symbole sinnvoll vereinfacht werden. Eine beispielhafte Auswahl ist Anlage 3 dieser Leitlinie zu entnehmen.





## Anforderungsschwerpunkt:

### b) Bedarfsgerechte Ausstattung/ Leistungsfähigkeit/ Fahrgastkomfort

<b>Zuständigkeit</b>	ÖSPV: Städte/ Gemeinden; SPNV: EIU, VU
<b>Inhalte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausstattungsmerkmale entsprechend der Anlage 1</li> <li>▪ grundsätzlich nutzerzahlenabhängige Bemessung (auch innerhalb der Kategorien der Anlage 1)</li> </ul>
<b>Festsetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Um-, Aus- oder Neubau von Verknüpfungsstellen sind die Ausstattungsmerkmale entsprechend der Anlage 1 vorzusehen.</li> </ul>
<b>Empfehlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende Ausstattungsmerkmale an bestehenden Verknüpfungsstellen sollen schrittweise ergänzt werden.</li> </ul>

## Anforderungsschwerpunkt:

### c) Gestaltung/ Barrierefreiheit

<b>Zuständigkeit</b>	Städte, Gemeinden, EIU	
<b>Inhalte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beachtung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen</li> <li>▪ Barrierefreiheit richtet sich grundsätzlich an alle ÖPNV-Nutzer, da es die ÖPNV-Nutzung für jede Fahrgastgruppe erleichtert</li> <li>▪ Rampen- oder Aufzugslösungen für den Stationszugang</li> <li>▪ Einbau von Sonderbordsteinen an Haltestellen des ÖSPV (Bus, TRAM)</li> <li>▪ Gestaltung des Fußbodenbelages an der Verknüpfungsstelle entsprechend den Ansprüchen von Personen mit Geh- und Transporthilfen</li> <li>▪ Einbau von Blindenleitstreifen</li> <li>▪ optische und akustische Fahrgastinformation</li> <li>▪ Kombination von Fahrzeug und Höhe und Abstand zum Bahn-/Bussteig</li> </ul>	
<b>Beispiele</b>	<b>negativ</b>	<b>positiv</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein barrierefreier Stationszugang (nur über Treppen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreier Stationszugang (Blindenleitstreifen)</li> </ul>
	 <p>Markkleeberg Bf.</p>	 <p>Borsdorf (Sachs) Bf.</p>
<b>Festsetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Um-, Aus- oder Neubau von Verknüpfungsstellen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Es wird auf die jeweils aktuelle DIN, derzeit DIN 18024, verwiesen, in welcher die Anforderungen an das barrierefreie Bauen beschrieben sind.</li> <li>▪ Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert allen ÖPNV-Kunden die ÖPNV-Nutzung und hat daher hohe Priorität.</li> <li>▪ Für Planungen zum Um-, Aus- oder Neubau von Verknüpfungsstellen sollen entsprechende Interessenvertretungen beteiligt werden.</li> </ul>	
<b>Empfehlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neben der Realisierung baulicher Barrierefreiheit sollen auch verstärkt barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden, da nur so der ÖPNV als Gesamtsystem barrierefrei genutzt werden kann.</li> </ul>	

## Anforderungsschwerpunkt: d) Sicherheit

### Zuständigkeit Inhalte

Städte, Gemeinden, EIU, VU

- geordneter Verkehrsablauf; Vorbeugung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten
- Gestaltung der Anlage; Trennung der Verkehrsarten ÖSPV, MIV, Fußgänger
- Passive oder aktive Überwachung der Anlage (soziale Kontrolle durch Umfeld und Umfeldnutzungen hat ebenso Einfluss auf die soziale Sicherheit; ebenfalls möglich: Installation von Einrichtungen zur Videoüberwachung)

### Beispiele

- pos./ neg.
- aus der Region/ anderen Regionen

#### negativ

- keine klare Trennung der Verkehrsarten



Markkleeberg Bf.

#### positiv

- klare Trennung der Verkehrsarten
- übersichtlicher, geordneter Verkehrsablauf



Markranstädt Bf.

### Festsetzungen

- Bei Neu- und Umbauten weitestgehende Trennung der Verkehrsarten realisieren
- Sicherung ausreichender Belichtung/ Beleuchtung.

### Empfehlungen

- Nutzung von Empfangsgebäuden aufrecht erhalten (Bewirtschaftung, Fahrscheinverkauf, Reisebedarf) → Gewährleistung sozialer Kontrolle.
- Videoüberwachung (in kritischen Fällen, bei mangelnder sozialer Kontrolle)

## Anforderungsschwerpunkt:

### e) räumliche Verknüpfung der Verkehrsarten (SPNV, ÖSPV, MIV, Fahrrad)

#### Zuständigkeit

#### Inhalte

Städte, Gemeinden, VU, EIU

- minimale Wegelängen / Wege zwischen den Standorten / Umsteigewege
- definierte maximale Umsteigewege/-zeiten für die Haltestellenkategorien
- Verknüpfung SPNV – straßengebundener ÖPNV: im Zusammenhang mit dem Aus- bzw. Neubau von Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und straßengebundener ÖPNV auf entsprechende räumliche Nähe achten
- Direktheit von Fußwegebeziehungen
- Bedarfsgerechte Ausstattung mit Angeboten für B+R, P+R sowie Kurzparker und Taxistandplätzen
- Notwendig: Potenzialanalyse zur Bestimmung der erforderlichen Stellplatzzahl

#### Beispiele

- pos./ neg.
- aus der Region/ anderen Regionen

#### negativ

- lange Umsteigewege, keine unmittelbare Anfahrbarkeit durch ÖSPV und MIV



S-Bahnhof Gröbers

#### positiv

- kurze Umsteigewege (Kombibahnsteig)



Bf. Geithain

#### Festsetzungen

- Mindeststellplatzzahl und geordnete Fahrradabstellmöglichkeit an allen Verknüpfungsstellen gewährleisten.

#### Empfehlungen

- Maximale Fußwegezeiten von 3 Minuten zwischen den Verkehrsträgern sollen nicht überschritten werden.

## Anforderungsschwerpunkt:

### f) Fahrgastinformation (statisch und dynamisch) und Anschlusssicherung (über RBL)

<b>Zuständigkeit</b> <b>Inhalte</b>	<b>Verkehrsunternehmen (Verkehrsverbund)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unternehmensübergreifende Darstellung von (Ist-) Abfahrtszeiten</li> <li>▪ Umgebungs(übersichts)plan (wichtige Ziele im Umfeld)</li> <li>▪ Information bei Störungen</li> <li>▪ Informationen über nächste Taximöglichkeit</li> <li>▪ Kommunikation zwischen den Unternehmen</li> <li>▪ Formen von DFI-Anzeigern <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standardanzeiger für Haltestellen</li> <li>▪ Übersichtsanzeiger für Verknüpfungspunkte</li> <li>▪ Regio-Info-Terminal (Land Sachsen-Anhalt / NASA GmbH)</li> </ul> </li> <li>▪ Anzeigetechnik <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LED-Anzeiger</li> <li>▪ LCD-Anzeiger</li> <li>▪ TFT-Bildschirme</li> <li>▪ Bistabile Elemente</li> </ul> </li> </ul>
<b>Beispiele</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pos./ neg.</li> <li>▪ aus der Region/ anderen Regionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kontrastreicher DFI-Anzeiger</li> </ul> 
<b>Festsetzungen</b>	<p>Döbeln Hbf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle kategorisierten Verknüpfungspunkte sind entsprechend Anlage 1 mit Mitteln der statischen Fahrgastinformation auszustatten.</li> <li>▪ Verknüpfungsstellen in den Mittelzentren sind mittelfristig mit Systemen zur dynamischen Fahrgastinformation und Anschlusssicherung auszustatten.</li> </ul>
<b>Empfehlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vorgesehene Standorte für DFI und Anschlusssicherung (1.Priorität) entsprechend der Anlage 2</li> </ul>

## 5. Allgemeine Empfehlungen für die Planung und Umsetzung

- (1) Für die integrierte Planung und Realisierung der Vorhaben sollte eine Projektsteuerung eingesetzt werden.
- (2) Durch geeignete Monitoringmaßnahmen können die ggf. fehlende Funktionalität von Ausstattungselementen sowie Vandalismusschäden aufgedeckt werden.
- (3) Bei Umgestaltungen oder im Vorfeld des Neubaus von Verknüpfungsstellen ist die Beteiligung von Nutzern sinnvoll (z.B. Beteiligung durch Fahrgastbefragungen).
- (4) Die bedienenden Verkehrsunternehmen sind in die Planungen zum Neu- bzw. Umbau von Verknüpfungspunkten einzubeziehen.
- (5) Bei der Planung ist die Struktur des Einzugsbereichs zu beachten (z.B. Umfeldnutzungen wie Senioreneinrichtungen, Schulen, Einzelhandelseinrichtungen usw.).
- (6) Auf Grund ihrer zentralen Lage und Funktion in Verkehrsnetz eignen sich Verknüpfungsstellen in besonderem Maße zur Durchführung von Maßnahmen der Marktforschung. Durch Befragungen, Zählungen sowie Verkehrsbeobachtungen ist es möglich, Erkenntnisse zum Nutzerverhalten zu gewinnen. Die Erkenntnisse können ggf. auf andere Verknüpfungspunkte übertragen und im Zusammenhang mit der Planung von Maßnahmen berücksichtigt werden.
- (7) Anregung für die Aufgabenträger, einen „Verknüpfungsstellen-Entwicklungsplan“ (vgl. Stationsentwicklungsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbund) aufzustellen.

## 6. Verweise

Die folgenden Quellen bilden die Grundlagen für die Gestaltung der Systemverknüpfung. Diese sind in ihren jeweils gültigen Fassungen anzuwenden.

- MDV-Leitlinie
  - Leitlinie für das betriebliche Leistungsangebot im Mitteldeutschen Verkehrsverbund
- FGSV
  - Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen [FGSV-Nr. 236]
  - Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) – (2003) [FGSV-Nr. 289]
  - Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personenverkehr [Arbeitspapier, Nr. 64]
- VDV
  - Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen [Schrift 713]
- ÖPNV-Plan bzw.
- Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im SPNV und ÖSPV

## 7. Fördermöglichkeiten

- Fördermittel bedingen i.d.R. eine Bindungsfrist der Mittel (sinnvoll: systematisches Monitoring)

### Freistaat Sachsen

Unterschiedliche Fördermöglichkeiten bestehen für:

- SPNV
- ÖPNV
- Sonstiges (z. B. Marketing, Sonderprogramme wie MOSAIQUE)

Grundsätzlich ist eine Kombination mit Bundes- und EU-Förderprogrammen und Landesprogrammen auch ohne direkten nahverkehrlichen Bezug (Straßenbauförderung, Städtebauförderung, Denkmalschutz usw.) denkbar. Diese Programme werden im Weiteren hier aber nicht betrachtet (s. auch Förderfibel Sachsen).

Die Landesförderung beruht auf der "Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)" vom 06.04.2004, veröffentlicht im Sächs. Amtsblatt Nr. 24 vom 10.06.2004 und in Verbindung mit der VwV zu §44 SÄHO.

Außerdem werden im Rahmen des BSchwAG Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen gefördert.

#### Zuwendungsempfänger:

- Nahverkehrsunternehmen
- Schieneninfrastrukturunternehmen, deren Schienenwege von Nahverkehrsunternehmen genutzt werden
- kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse

#### Ziel und Umfang:

- es muss eine Verbesserung des ÖPNV im Freistaat Sachsen erreicht werden,
- bezuschusst werden Bau und Ausrüstung sowie im gewissen Umfang auch die Planung von ÖPNV-Maßnahmen
- es werden auch Linienomnibusse gefördert

Es wird immer ein förmliches Antragsverfahren durch die Landesdirektion durchgeführt. Der Antrag ist im Detail nachprüfbar und begründet einzureichen. Die Umsetzung der Maßnahmen und die Unterhaltung der geförderten Güter werden strikt kontrolliert. Die Maßnahmen müssen als allgemeine Zuwendungsvoraussetzung den gültigen Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien sowie den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Das sächs. Vergabegesetz mit seinen Durchführungsbestimmungen ist einzuhalten.

Weiterhin erfolgt eine Förderung von Maßnahmen durch den ZVNL auf Basis der "Richtlinien des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig zur ÖPNV-Zuwendung (ZVNL-ÖPNV-RL 2006)" gültig ab 01.01.2007 und in Verbindung mit den ZVNL-ANBest-K und ZVNL-ANBest-P. Die Unterlagen sind auf der Homepage des ZVNL unter [www.zvnl.de](http://www.zvnl.de) im Ordner Verband und Download, Foerderrichtlinie/Formulare abrufbar.

### Wesentlicher Bestandteil der Förderung ist das Aktionsprogramm:

- Aktionsprogramm Teil A

Zuwendungen von Maßnahmen im Bereich des SPNV mit Planung, Bau und Ausrüstung der Verkehrsstationen und deren Umfeld

- Aktionsprogramm Teil B

Regionale Maßnahmen des ÖPNV, insbes. Sonderprogramme

- Aktionsprogramm Teil C

Maßnahmen des ÖSPV und Zuwendungen an Verbünde.

### Zuwendungsempfänger:

- Nahverkehrsunternehmen
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen
- kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse
- Verbundgesellschaften und Gesellschaften im Auftrag/Zustimmung der Verbandsmitglieder
- Kommunale Zweckverbände

### Ziel und Umfang:

- es muss eine Verbesserung des ÖPNV im Verbandsgebiet erreicht werden,
- bezuschusst werden Bau, Ausrüstung sowie die Planung von ÖPNV-Maßnahmen,

Es wird immer ein förmliches Antragsverfahren durchgeführt. Der Antrag ist im Detail nachprüfbar und begründet einzureichen. Die Umsetzung der Maßnahmen und die Unterhaltung der geförderten Güter werden strikt kontrolliert. Die Maßnahmen müssen als allgemeine Zuwendungsvoraussetzung den gültigen Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien sowie den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Das sächs. Vergabegesetz mit seinen Durchführungsbestimmungen ist einzuhalten.

## **Land Sachsen-Anhalt**

Fördermöglichkeiten bestehen auf der Grundlage folgender Programme bzw. gesetzlicher Regelungen:

- das Schnittstellenprogramm LSA,
- die Fahrgastinformation, Auskunft- und Anschlusssicherung (Regio-Info),
- zur Revitalisierung von Empfangsgebäuden und
- das Entflechtungsgesetz.



## → Schnittstellenprogramm

Schnittstellen verbinden öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und/oder öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die übrigen Verkehrsmittel. Sie sind städtebaulich wichtige Eingangstore zu den Orten. Das Schnittstellenprogramm des Landes, das von der NASA betreut wird, ermöglicht den Kommunen die Umgestaltung ihrer Bahnhofsumfelder zu weitgehend barrierefreien, gut funktionierenden, attraktiven Schnittstellen.

Erreicht wird damit:

- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der objektiven und subjektiven Sicherheit,
- die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV,
- die Errichtung von Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen sowie
- bessere Erreichbarkeit der Verkehrsmittel durch neue oder verlegte Zugangsstellen.

Einbezogen werden alle betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger, Straßenbaulastträger sowie die Baulastträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

### Zuwendungsempfänger:

- kommunale Gebietskörperschaften
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen
- Verkehrsunternehmen sowie deren Zusammenschlüsse

Bei Verkehrsleitsystemen, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen können auch öffentliche und private Gesellschaften Zuwendungsempfänger sein, wenn sie öffentliche Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wahrnehmen.

## → Fahrgastinformation, Auskunft- und Anschlusssicherung (Regio-Info)

Das landesweite Nahverkehrsinformationssystem (INSA) wird zu einer Zentrale für dynamischen Fahrplaninformation und Anschlusssicherung im Land entwickelt, um Fahrgästen und Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten des Fahrplans zur Verfügung stellen zu können.

Gefördert werden ortsfeste Verkehrsleit-, Informations- und Anschlusssicherungssysteme für den ÖPNV einschließlich der Software zur Beschaffung und Verarbeitung von Fahrplan- und Verkehrslageinformationen sowie deren Übermittlung an den Fahrgast.

### Zuwendungsempfänger:

- kommunale Gebietskörperschaften
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen
- Verkehrsunternehmen sowie deren Zusammenschlüsse

Bei Verkehrsleitsystemen können auch öffentliche und private Gesellschaften Zuwendungsempfänger sein, wenn sie öffentliche Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wahrnehmen.

### → Revitalisierung Empfangsgebäude

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt Zuwendungen für die Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden, die sich in einem unansehnlichen Zustand befinden bzw. vielfach leer stehen.

Zweck der Förderung ist die Verbesserung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs. Zudem sind die Empfangsgebäude häufig städtebaulich wichtige Eingangstore zu den Orten.

Das Programm stellt die Entwicklung und Umsetzung von zukunftssträchtigen Bewirtschaftungs- und Nutzungskonzepten in den Mittelpunkt, die die Wiederbelebung von Bahnhofsgebäuden und deren Umfeldern zum Inhalt haben. Die Förderung bezieht sich auf planerische und bauliche Maßnahmen im Sinne der oben beschriebenen Zielsetzung.

#### Zuwendungsempfänger:

- kommunale Gebietskörperschaften
- Verkehrsinfrastrukturunternehmen
- Verkehrsunternehmen sowie deren Zusammenschlüsse
- öffentliche und private Gesellschaften, wenn sie öffentliche Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wahrnehmen

### → Entflechtungsgesetz

Die Bestimmungen sind im Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt veröffentlicht. Der Auszug der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung von § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (VV-EntflechtG/Verkehr) des Landes Sachsen-Anhalt vom 12.7.2007 ist unter [www.nasa.de/oepnv/foerderprogramme/bestimmungen](http://www.nasa.de/oepnv/foerderprogramme/bestimmungen) einzusehen.

## **Freistaat Thüringen**

Für Maßnahmen an Verknüpfungsstellen bestehen Fördermöglichkeiten über

- Städtebauförderprogramm
- ÖPNV-Investitionsprogramm
- Bahnhofverschönerungsprogramm

### → Städtebauförderprogramm

Antragsteller sind kommunale Gebietskörperschaften. Gefördert werden ganzheitliche Lösungen (Verknüpfungsstelle mit Bushaltestellen, Wendeschleife, P&R, B&R) aber auch Teillösungen (Aufwertung von Empfangsgebäuden mit ÖPNV-Funktionen). Die künftige Verknüpfungsstelle muss im Städtebaufördergebiet liegen.

## → ÖPNV-Investitionsprogramm

Antragsteller sind Verkehrsunternehmen, Infrastrukturunternehmen, kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse. Gefördert wird u.a.

- Bau und grundhafter Ausbau von Straßenbahntrassen und Schieneninfrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs,
- Bau und Ausbau von Zugangsstellen zum ÖPNV, von Verknüpfungspunkten und Buswendeschleifen,
- Bau und Ausbau von P&R- und B&R-Anlagen an Zugangsstellen des ÖPNV,
- Telematikmaßnahmen im ÖPNV, wie Errichtung von Leit-, Beschleunigungs-, Sicherungs-, Vertriebs-, Fahrgastsservice- und Fahrgastinformationssystemen
- Beschaffung und Ersatzbeschaffung von technischen Anlagen und Ausrüstungen für Betriebshöfe des ÖPNV sowie notwendige Instandsetzung baulicher Anlagen von Betriebshöfen,
- Beschaffung von neuen Straßenbahnfahrzeugen,
- Beschaffung von neuen Linienomnibussen,
- Modernisierung vorhandener Straßenbahnfahrzeuge durch Ersatz veralteter oder verschlissener technischer Bauteilgruppen oder Aggregate,
- Umrüstung vorhandener Linienomnibusse auf neueste Umweltstandards zur Minderung von Emissionen,
- Kostenanteile für Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für nicht bundeseigene Schienenwege, die der Baulastträger des Schienenweges zu tragen verpflichtet ist,
- Maßnahmen, die der Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV dienen.

Anmeldeformulare müssen bis zum 15.09. des Vorjahres eingereicht werden. Vorhaben, die direkt oder unmittelbar mit dem SPNV zusammenhängen, müssen bei der NVS eingereicht werden. Nachdem das ÖPNV-Investitionsprogramm auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel aufgestellt und durch den für Verkehr zuständigen Minister bestätigt ist (erfahrungsgemäß im Februar des Förderjahres), werden die Vorhabensträger aufgefordert, die konkreten Förderanträge zu stellen. Die Fördersätze betragen bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.

## → Bahnhofverschönerungsprogramm

Das Bahnhofverschönerungsprogramm wird ausschließlich durch die NVS betreut. Im Rahmen dieses Programms können Schnittstellen aufgewertet und deren Umfeld revitalisiert werden. Hierzu gehören auch Baufeld freimachende Maßnahmen oder auch die Einrichtung von funktionalen P&R- und B-R-Anlagen im kleineren Umfang. Die Maßnahmen finden vorrangig unter Einbeziehung des 2. Arbeitsmarktes statt.

Die NVS zahlt ausschließlich Sachkostenzuschüsse. Lohnkostenzuschüsse werden von der Gesellschaft für Arbeits- und Wirtschaftsförderung und den ARGE'n bzw. Agenturen gezahlt. Die Eigentümer der Anlagen beteiligen sich ebenfalls mit Sachkostenschüssen bzw. den verbleibenden Lohnkostenzuschüssen. Die Kommunen und deren Zusammenschlüsse betei-

ligen sich mit Sachkostenzuschüssen, mit geldwerten Leistungen und übernehmen teilweise Instandhaltungsaufgaben.

In der Regel werden die Vorhaben im Vorjahr abgestimmt. Die Maßnahmen werden dann in den Regionalbeiräten beraten und beschlossen und werden dann in das Regionale Förderkonzept (RFK) aufgenommen. Die unterjährige Aufnahme von Maßnahmen ist im Einzelfall ebenfalls möglich.

## Anlage 1: Ausstattung von Verknüpfungsstellen

Ausstattungs-element	Angestrebter Ausstattungsstandard im MDV				Zuständig-keit / Eigen-tümer
	Zentrale Um-steigepunkte SPNV / ÖSPV	größere Verknüpfungs-punkte SPNV / ÖSPV	Grund-stand-stand Zugangs-stellen SPNV	Verknüp-fungs-halte-stellen innerhalb ÖSPV	
Kategorie Verknüpfungsstelle MDV (MDV-Leitlinie für das Betriebliche Leistungsangebot)	1	1	2 + 3	4	
	Oberzentren Halle, Leipzig	Mittelzentren			
Abfallbehälter	X	X	X	X	EIU / Kom-mune
Aushangfahrplan	X	X	X	X	VU
Anschlusshinweise (ver-kehrsmittelübergreifend)	X	X	X		VU
Bahnhofs- / Bahnsteig- / Hal-testellenbezeichn.	X	X	X	X	EIU / VU
Barrierefreiheit – Blindenleit-system o. Ä.	X	X	X		EIU / Kom-mune
Barrierefreiheit – Zugänge incl. Zuwegung	X	X	X	X	EIU / Kom-mune
befestigte Bahn- / Bussteige incl. Zugänge (Bussteige mit Sonderbordstein)	X	X	X	X	EIU / Kom-mune
beheizte Wartegelegenheit*	X	X			EIU / Kom-mune
beheizter Warteraum mit Sanitäranlagen	X				EIU / Kom-mune
Beleuchtung	X	X	X	X	EIU / Kom-mune
B+R ≥5 überdachte Abstell-plätze/ Rahmenhalterung	X	X	X	(X)	EIU / VU / Kommune
Briefkasten*	X	X	X		****
dynamische Fahrgastinforma-tion	X	X		(X)	VU / AT SPNV
Empfangsgebäude mit funkti-onalem Stellenwert	X	X			EIU / Kom-mune / Pri-vate****
Entwerter	X	X	X		EVU

	Angestrebter Ausstattungsstandard im MDV				Zuständigkeit / Eigentümer
Erscheinungsbild – Gestaltung / Begrünung	X	X	X		EIU / Kommune
Fahrradstation / Fahrradverleih	X	(X)			Private****
Fahrscheinautomat**	X	X	X	(X)	VU
Gaststätte, Kiosk (mit Fahrkartenverkauf)	X	X			Private****
Information per Lautsprecher oder Anzeiger	X	X	X		VU
Kampagneflächen	X	X		X	EIU / VU
Kundendiensthinweise	X	X	X	X	VU
Kurzzeitparkplätze	X	X			EIU / VU / Kommune
Linienkennzeichnung (Nr., Ziele)	X	X	X	X	VU
Linienübersichtsplan	X	X	X	X	VU
Mobilitätsberatung – Auskunft, Verkauf	X	X			VU / Private****
Mobilitätszentrale	X				VU / Private****
Notrufmelder	X	X	X		EIU / Kommune
P+R ≥5 Abstellplätze	X	X	X		EIU / VU / Kommune
P+R – Behindertenparkplätze	X	X	X		EIU / VU / Kommune
Sanitäranlagen*	X	X		(X)	
Sitzgelegenheiten	X	X	X	X	EIU / Kommune
Schließfächer	X	(X)			EIU / Kommune
Servicebetriebe (Buchhandlung, Ladengeschäft)	X				Private****
Tarifinformation	X	X	X	X	VU
Taxiruf (Information)	X	X	X	X	Private****
Taxistellplätze	X	X			

	Angestrebter Ausstattungsstandard im MDV				Zuständigkeit / Eigentümer
Telefonzelle***	X	X	X		Private****
touristische Informationen (sofern relevant)	X	X	X	X	Kommune
Uhr (beidseitig lesbar, gut einsichtiger Standort)	X	X	X	(X)	EIU / Kommune
Umgebungsplan (incl. Plan der Verknüpfungsstelle)	X	X	X	X	VU
Unternehmenskennzeichnung	X	X	X	X	VU
Verbundkennzeichnung MDV	X	X	X	X	VU
Vitrine	X	X	(X)	X	EIU / VU / Kommune
Warenautomat	X	X			Private****
Wegweisung / Wegeleitsystem	X	X	X		EIU / Kommune
Witterungsschutz mit Dach, Rückwand und Seitenwänden	X	X	X	X	EIU / Kommune

X Soll-Bestandteil

(X) Kann-Bestandteil

\* nach Möglichkeit

\*\* auch für Erwerb im Vorverkauf, in Abhängigkeit des Vertriebskonzepts sowie der Anforderungen der Aufgabenträger

\*\*\* nach Möglichkeit, auch benachbarte Gaststätte o. a.

\*\*\*\* begrenzte Einflussmöglichkeit

EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen, VU – Verkehrsunternehmen

## Anlage 2: Vorgesehene Standorte für DFI und Anschlussicherung (1. Priorität)

Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen
Quellen: Nahverkehrsplan ZVNL, Fortschreibung 2008, Vorschlag MDV	Vorschlag MDV	Vorschlag MDV
Bad Lausick, Bahnhof	Bad Dürrenberg	Altenburg, Bahnhof
Beucha, Bahnhof	Bad Lauchstädt	(Gößnitz, Bahnhof)
Böhlen, Bahnhof	Halle (Saale), Hbf	(Schmölln, Bahnhof)
Borna, Bahnhof	Halle-Ammendorf	
Dahlen	Halle-Nietleben	
Delitzsch, Unterer Bahnhof	Leuna	
Döbeln, Hbf	Merseburg, Bf	
Eilenburg, Bahnhof	Naumburg (Saale), Hauptbahnhof	
Gaschwitz	Querfurt, Bf.	
Geithain, Bahnhof	Weißenfels, Bf. Busbf.	
Grimma, Bahnhof	Zeitz, Bf. Busbf.	
Großbothen, Bahnhof		
Leisnig, Bahnhof		
Leipzig-Connewitz		
Leipzig-Möckern		
Leipzig-Plagwitz		
Leipzig-Stötteritz		
Leipzig-Wahren		
Leipzig, Bahnhof Messe		
Markkleeberg, Bahnhof		
Markranstädt, Bahnhof		
Naunhof, Bahnhof		
Oschatz, Bahnhof		
Pegau		
Regis-Breitingen		
Schkeuditz, Bahnhof		
Taucha		
Torgau, Bahnhof		
Waldheim		
Wurzen, Bahnhof		

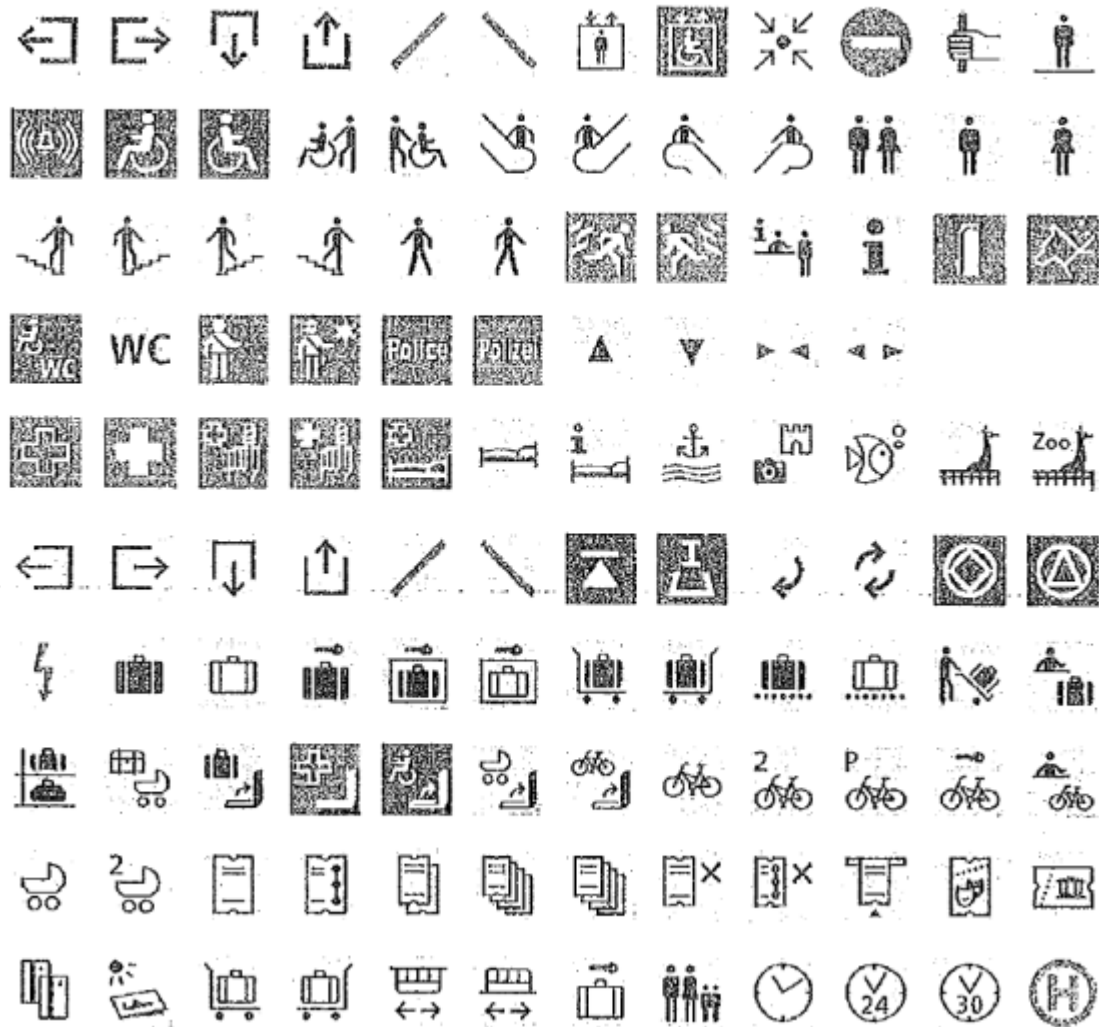


## Anlage 3: Piktogramme und Symbole nach FGSV

(Entwurf, Hinweise zur Fahrgastinformation im Öffentlichen Verkehr, Dezember 2008)

### Anhang

#### Anhang 1: Piktogrammreihe



## Anlage 3: Piktogramme und Symbole nach FGSV

(Entwurf, Hinweise zur Fahrgastinformation im Öffentlichen Verkehr, Dezember 2008)

