Stellungnahme

zur Machbarkeitsstudie der IVE, TU Braunschweig







Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	3
2.	Einleitung zur Machbarkeitsstudie	4
3.	Ist-Zustand der Straßenbahn 2021	6
4.	Verbesserung des Bisherigen Verkehrsangebots	9
5.	Stellungnahme zur Studie der TU Braunschweig	. 10
	5.1. Ausbauvariante 1; Angebotskonzept BX; Lindenring	. 11
	5.2. Ausbauvariante 2; Angebotskonzept D; Freyburger Straße / Domvorplatz	. 16
	5.3. Ausbauvariante 3; Angebotskonzept C3; historischer Ring	. 22
	5.4. Anhang C; Betriebskostenberechnung der ÖPNV Angebote	. 29
	5.5. Anhang D; Kostenermittlung der Straßenbahnausbauvarianten	. 31
	5.6. Anhang E; Ermittlung Investitions- und Unterhaltungskosten	. 31
	5.7. Busverkehr	. 32
6.	Unsere Vorschläge zur Verbesserung des Busangebotes	. 34
7.	Abschließendes Fazit	. 41





1. Vorwort:

Der Burgenlandkreis, als Aufgabenträger des ÖPNV, beauftragte das Institut für Verkehrswesen und -betrieb (IVE) der Technischen Universität Braunschweig mit der Untersuchung von 3 Varianten des Ringschlusses der Naumburger Straßenbahn. Das Ergebnis wurde im Oktober 2020 vorgestellt (siehe Naumburger Tageblatt 09. Oktober 2020). Oberbürgermeister Bernward Küper sagte, dass alle Varianten geprüft werden sollen. Landrat Götz Ulrich rief dazu auf, die Vor- und Nachteile der Vorschläge in einer breiten öffentlichen Diskussion abzuwägen. Aufgrund der Pandemie ab November bis weit in das Jahr 2021 hinein kamen wir als Verein Nahverkehrsfreunde Naumburg – Jena e.V. erst jetzt dazu unsere Sichtweise zur Studie zu veröffentlichen.

Wir rufen dazu auf, dass Firmen, Einheimische und Verbände im Tourismusbereich sich sachlich dazu äußern. Wir stehen auch den Entscheidungsträgern; dem Burgenlandkreis, der Stadt Naumburg und den Fraktionen für Erläuterungen zur Verfügung.

Aus unserer Sicht muss ein Planungsbüro diese 3 Varianten in einer Vorplanung beleuchten und beziffern, damit diese Vorurteilsfrei vergleichbar werden. Die Kosten dazu, kann die Stadt Naumburg mit dem erhaltenen Preisgeld von 10.000 Euro aus dem Wettbewerb "Klima-Kommunal" der Landesenergieagentur aus dem Jahr 2019 (siehe Naumburger Tageblatt 29. November 2019).





2. Einleitung zur Machbarkeitsstudie:

Wir begrüßen das Ergebnis der Studie als Gesprächsgrundlage zum Ausbau der Ringstraßenbahn. Ebenso wichtig erachten wir den Einbezug des Stadtbusses sowie vereinzelte Regionalbuslinien, denn alles zusammen ergibt ein attraktives Verkehrskonzept für Pendler und Touristen.

Deutliche Verbesserungsmöglichkeiten sehen wir bei der Bewältigung der Verkehrsströme bei Großveranstaltungen, z.B. Kirschfest, Advent in den Höfen, 1.000 Jahr - Feier in 2028 etc., durch ein klares P&R sowie Ausdehnung der Bus- und Bahnangebote und Einrichten zusätzlicher Shuttle Busse.

In der Studie sind mehrere Varianten zur Streckenführung der Straßenbahn sowie Verkehrsangebot mit den Stadtbuslinien dargestellt. Es stellten sich 3 Varianten des Ausbaus der Straßenbahn heraus, welche näher beleuchtet wurden.



Variante 1: Streckenführung vom Salztor über den Kramerplatz - Lindenring, Anschluss an die bestehende Strecke an der Poststraße. Dies entspricht einer Schleifenlösung.

Variante 2: Streckenführung vom Salztor über den Kramerplatz - Freyburger Straße - Moritzplatz – Markgrafenweg – Anschluss an die bestehende Strecke am Hauptbahnhof. Dies entspricht eines kleinen Ringes mit direkter Haltestelle am Dom

Variante 3: Streckenführung über Weimarer Straße – Michaelisstraße – Moritzberg – Markgrafenweg - Anschluss an die bestehende Strecke am Hauptbahnhof. Dies entspricht dem Zustande der Ringbahn Stand 1991.



Folgend beleuchten wir den Inhalt der Varianten, Kommentieren diese Inhaltlich und ergänzen diese unter der Berücksichtigung folgender Punkte:

- o Betrieblicher Aufwand des Fahrbetriebes (Wagenumlauf, Fahrplan)
- o Beiwagenbetrieb für die annähernde Barrierefreiheit
- o Lösungsansätze für aufgeführte Problemstellen aus der Studie
- o Aufwertung von Straßenzügen und Stadtgestaltung
- Optimierung der Lenkung von Touristenströmen (Zug, Reisebusse, Auto, Fahrrad, Fußgänger)
- o Verknüpfung von Schnittstellen mit dem Stadt- bzw. Überlandbus
- Schaffung neuer Reiseketten für Einheimische und Touristen

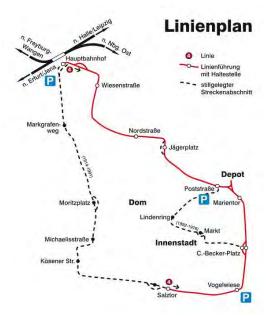


Foto: NNJ e.V.



3. Ist Zustand der Straßenbahn 2021

Mit folgender Streckenführung wird der Hauptbahnhof mit der 2,5 km entfernten, höher liegenden Altstadt verbunden.



 $Hauptbahnhof-Wiesenstraße-J\"{a}gerplatz-Poststraße-Marientor-C.-Becker-Platz-Vogelwiese-Salztor-Vogelwiese$

Nutzer sind Einheimische, Pendler, Freizeitverkehr, Tagestouristen, Touristen mit längerem Aufenthalt in der Stadt.

Der Fahrbetrieb wird mit historischen Straßenbahn angeboten, meist einzeln fahrende Triebwagen. Aufgrund ihrer Bauform sind alle vorhandenen Fahrzeuge nicht barrierefrei. Um eine Mitfahrt von Rollatoren oder Rollstühlen zu ermöglichen, ist eine zum Teil aufwendige Unterstützung durch die Personale notwendig. Das Platzangebot im Fahrzeug ist dafür äußerst begrenzt.

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist die höchst frequentierte Haltestelle, hier bestehen Umsteigebeziehungen zu Fern- und Regionalzügen (welche in die Ballungszentren Halle, Leipzig, Weimar/Erfurt, Jena verkehren), der Unstrutbahn im Freizeitverkehr, P&R, Hotelanlage, Saale – Rad Wanderweg und dem Erholungsgebiet Blütengrund.

Besucher der Stadt gewinnen hier den ersten Eindruck.

Hier wird ein qualitativ hochwertiger, persönlicher Service mit Erläuterungen zur Stadt, sowie der Beratung zum Fahrscheinverkauf angeboten.

Fahrplanabweichungen können nur hier ausgeglichen werden, für Personale besteht ebenfalls

STELLUNGNAHME NAHVERKEHRSFREUNDE NAUMBURG & JENA E.V.



nur hier die Möglichkeit ihren persönlichen Bedürfnissen nachzukommen.

Fahrplangrundtakt: ein Wagen, alle 30 Minuten

Wagenumlaufzeit: 25 Minuten

Fahrplantakt an Samstagen im Sommer: zwei Wagen, ein Wagen aller 30 Minuten und ein zweiter Wagen im Versatz.

Fahrplantakt zu größeren Veranstaltungen in der Stadt: zwei Wagen, aller 15 Minuten

Eine Taktverdichtung unter 15 Minuten ist aufgrund der eingleisigen Streckenführung nicht möglich.

Eine Erhöhung des Platzangebotes durch Mitführen eines Beiwagens ist Aufgrund einer fehlenden Kuppelendstelle am Salztor nicht möglich. Die Kuppelendstelle am Hauptbahnhof befindet sich außerhalb des regulären Haltestellenbereiches, was ein erhöhten Rangiervorgang bedeutet. Die Wagenumlaufzeit würde dadurch nicht eingehalten werden können.

Aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen in den Jahren 2018 und 2019 kam der Bahnbetrieb im Fahrplangrundtakt sowie der Fahrplantakt zu größeren Veranstaltungen in der Stadt an seine Kapazitätsgrenzen.

Die dadurch oft entstandenen Fahrplanabweichungen konnten am Hauptbahnhof bzw. am Salztor nicht mehr ausgeglichen werden. Der gewohnte umfangreiche Fahrgastservice konnte so nicht angeboten werden. Auf Dauer ist dies für Fahrgäste und Fahrpersonale ein unbefriedigender Zustand.

Die bereits abgeschlossenen und künftigen Beschleunigungsmaßnahmen z.B. Digitalisierung im Fahrscheinverkauf und verbesserte Gleisgeometrie im Streckennetz können diesem Umstand nur zum geringen Teil entgegengewirken.

Die qualitativ hochwertige Kundenbetreuung ist und bleibt ein unabdingbares Qualitätsmerkmal der Naumburger Straßenbahn.

Bei dem Fahrplangrundtakt ergibt sich am Hauptbahnhof eine Wendezeit von 5 Minuten. Bei geringen Fahrplanabweichungen, durch häufigen Fahrgastwechsel an den Haltestellen mit Fahrscheinverkauf, ist diese bereits ausgeschöpft. Zusätzlich muss der Fahrer immer den Fahrerstand wechseln und die neue Fahrt vorbereiten.



Bei dem Fahrplantakt zu größeren Veranstaltungen in der Stadt werden 2 Wagen benötigt, diese begegnen sich am Straßenbahndepot Nähe der Haltestelle Poststraße.

Dort findet ein aufwendiges Rangiermanöver statt, da keine entsprechende Ausweichstelle vorhanden ist. Rechnerisch ergibt sich dadurch am Hauptbahnhof eine Wendezeit von nur noch 3 Minuten. Wie sich zeigte ist diese nicht ausreichend.



Foto: NNJ e.V.



4. Verbesserung des Bisherigen Verkehrsangebots

Verdichtung des Fahrplantaktes

Aufgrund der steigenden Nachfrage der Fahrgäste und -gruppen, Kinderwagen und Fahrräder sind zukünftig weitere Fahrplantaktverdichtungen notwendig.

Erhöhung des Platzangebotes sowie Barrierefreiheit durch Mitführen eines Beiwagens

Zukünftig soll mit umgebauten Beiwagen die Barrierefreiheit weitestgehend angeboten werden können. Durch ein angelegtes Rampensystem sollen die beiden Sondernutzungsflächen auf den Fahrzeugperrons erreicht werden können. Auch der steigenden Nachfrage von Kinderwagen und Fahrrädern wird man damit gerecht.



Foto: Ronny Dauer

Um den steigenden Besucherzahlen der Stadt dank des UNESCO Welterbe Titels des Domes gerecht und für alle beherrschbar zu gestalten, sind für Tagestouristen, Gruppenreisen und Besucher von Großveranstaltungen (Kirschfest, 1000 Jahr Feier in 2028) entsprechende Angebotskonzepte zu erstellen um diese vor Ankunft zu informieren und entsprechend lenken zu können. Hier gilt bestehende Angebote zu erweitern, neuen Angebotskonzepte zu erarbeiten und anzubieten.



5. Stellungnahme zur Studie der TU Braunschweig

Da sich die Bezeichnungen der Varianten zwischen Buchstaben (Angebotsvariante) und Nummerierung (Ausbauvariante) unterscheiden, lässt sich ein Abgleichen und Vergleichen schwer lesen. Verwirrend bei den richtigen Ringbahnvarianten ist, dass als Grundlage ein Fahrbetrieb in eine Fahrtrichtung vorausgesetzt wird, später jedoch wechselt die Betrachtungsweise in den Fahrbetrieb in beide Richtungen. Wir gehen auf einige aber wichtige Punkte der Studie ein.

In allen Varianten werden stationäre Kurvenschmieranlagen (wie am Jägerplatz) nicht berücksichtigt. Diese minimiert die Geräuschkulisse, welche durch Materialverschleiß zwischen Rad und Schiene entsteht. Bei künftigen Ausbau der Strecke sollte dies berücksichtigt werden.



Foto: NNJ e.V.



5.1. Ausbauvariante 1; Angebotskonzept BX Lindenring

Mit Baukosten von 4,86 Mio. Euro ist diese die finanziell günstigste Variante. Allerdings fehlen in der Berechnung Kosten z.B.:

- o eine weitere Lichtsignalanlage (LSA) Überfahrt Kramerplatz Lindenring
- o eine Weiche, welche beheizbar ist, vom Gleisabschnitt Lindenring in die Poststraße

Vorteile

- o geringste Baukosten
- o die neu entstehende Haltestelle Lindenring liegt im stark frequentierten Fußgängerbereich Dom Markt

Nachteile

- o Parallelverkehr mit der Stadtbuslinie 101 zwischen Hauptbahnhof Lindenring
- Haltestelle Lindenring ist an der Stelle aufgrund der Steigung des Gleiskörpers ungeeignet.
- o Eine Fahrgastverlagerung kann zwischen Bus und Straßenbahn erfolgen
- Eine Taktverdichtung unter 15 Minuten ist aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes Hauptbahnhof – Poststraße nicht möglich.
- Für einen 15 Minuten Takt werden zwei Wagen geplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof ist für den Fahrgastservice zur gering.

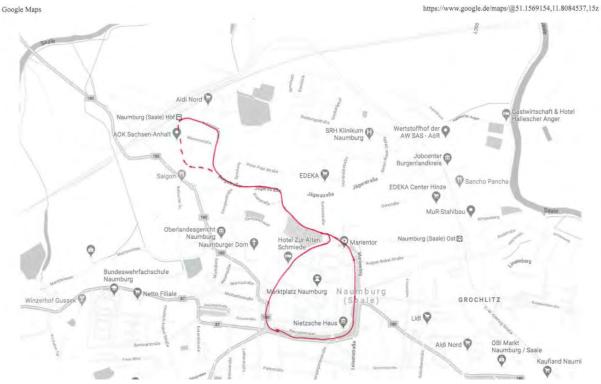


Abb. Streckenverlauf über den Lindenring mit Schleife Hauptbahnhof



Vergleich des Betriebsaufwandes gegenüber dem IST Zustand

Mit Vergleich des Betriebsaufwands des Ist-Zustandes wird keine Verbesserung im Betriebsablauf (Fahr- und Wendezeiten) und Fahrplantakt erreicht. Die Kapazität wird mit den Fahrgastzahlen von 2018 und 2019 schnell erreicht sein.

Bei dem Fahrplangrundtakt kann die Wendezeit von bisher 5 Minuten auf 11 Minuten erhöht werden.

Die Wagenumlaufzeit beträgt 19 Minuten.

Bei dem Fahrplantakt von 15 Minuten werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof bleibt bei 3 Minuten.

Die ursprünglichen Abfahrtszeiten des 30 Minuten Fahrplangrundtaktes müssen entlang des Streckenabschnittes Poststraße – Salztor – Poststraße entlang der Altstadt geändert werden, um ein Warten der Straßenbahnen von mehreren Minuten an dem Streckenabzweig Poststraße zu vermeiden (dort muss auf den Gegenwagen vom Hauptbahnhof gewartet werden).

Möglicher Beiwagenbetrieb

Es ist immer ein Umkuppeln am Hauptbahnhof notwendig.

Die Kuppelendstelle am Hauptbahnhof befindet sich weiterhin außerhalb des regulären Haltestellenbereiches, was einen erhöhten Rangiervorgang bedeutet. Dieser ist Personalintensiv und ein Rückwärtsschieben des Zuges von der Ausweiche in die Haltestelle ist mit Fahrgästen nicht erlaubt.

Um das Rückwärtsschieben zu vermeiden muss ein weiterer Triebwagen vorgehalten werden, damit das Umkuppeln des Beiwagens direkt in der Haltestelle ermöglicht werden kann. Allerdings ist dann die vorgegebene Wagenumlaufzeit nicht einzuhalten.

Diese Variante verschlechtert die Wirtschaftlichkeit und erhöht den Wagen- und Personalbedarf.

Für das wirtschaftliche Mitführen des Beiwagens zur Barrierefreiheit ohne Kuppelvorgang muss eine Schleifenführung am Hauptbahnhof gebaut werden (Kosten Schätzung 1,5 Mio. Euro).

Um einen stabilen 15 Minuten Takt mit ausreichend Wendezeit am Hauptbahnhof zu ermöglichen, ist eine Ausweichstelle am Jägerplatz zu errichten (Kosten ca. 450.000 Euro)



Bei Fahrplangrundtakt und Beiwagenbetrieb mit Kuppelstelle Hauptbahnhof Benötigter Aufwand:

- 2 Triebwagen (davon ein Kuppelwagen)
- o 1 Beiwagen
- o Personalbedarf; gleichzeitig 2 Fahrer und 1 Schaffner

Bei Fahrplangrundtakt und Beiwagenbetrieb mit Gleisschleife Hauptbahnhof Benötigter Aufwand:

- o 1 Triebwagen
- o 1 Beiwagen
- o Personalbedarf; gleichzeitig 1 Fahrer und 1 Schaffner

Bei Fahrplantakt von 15 Minuten mit Beiwagen Ausweiche Jägerplatz mit Kuppelstelle Hauptbahnhof

Benötigter Aufwand:

- o 3 Triebwagen (davon ein Kuppelwagen)
- o 2 Beiwagen
- o Personalbedarf; gleichzeitig 3 Fahrer und 2 Schaffner

Bei Fahrplantakt von 15 Minuten Ausweiche Jägerplatz mit Gleisschleife Hauptbahnhof Benötigter Aufwand:

- o 2 Triebwagen
- o 2 Beiwagen
- o Personalbedarf; gleichzeitig 2 Fahrer und 2 Schaffner

Aus unserer Sicht müssen zur Umsetzung folgende Punkte beachtet werden:

Die neu zu errichtende Haltestelle Lindenring sollte zur Sicherstellung eines zügigen Fahrgastwechsels bei großem Andrang, für die Bedienung von gleichzeitig mehreren Wagenumläufen, für 3 Wagenlängen gebaut werden.

Für den Bau der Gleisschleife Hauptbahnhof muss die Kreuzung Bergstraße/Bahnhofstraße inklusive Lichtsignalanlage angepasst und eine beheizbare Weiche eingebaut werden.

Weiterhin ist eine neu zu errichtende Haltestelle Theater zu bauen. Zusätzlich ergibt sich eine Engstelle von der Thalstraße in den Markgrafenweg. Um diesen Gleisbogen errichten zu können müssen mehrere bisherige Grundstücksgrenzen überbaut werden.



Mögliche Verknüpfungen mit dem neuen Buskonzept

Poststraße/ Postring: Stadtbuslinie 101, Stadtbuslinie 102 Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen

Curt-Becker-Platz: Landesbuslinie 820 Richtung Wethauthal, Zeitz Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen



Fazit:

Diese Ausbauvariante 1 ist nur dann optimal zu betreiben, wenn weitere Investitionen getätigt werden. In der Kostenermittlung in der Studie ist nur der Streckenabschnitt über den Lindenring veranschlagt:

Ausbauvariante 1: netto 4.860.000 Euro

Zusätzlich:

Ausweichstelle am Jägerplatz: netto 450.000 Euro (Schätzung)

Gleisschleife Hauptbahnhof (506 Meter): netto 2.733.570 Euro (Schätzung)

Gesamt: netto 8.043.570 Euro

Diese Variante ist keine richtige Ringbahnstrecke und nicht als Alleinstellungsmerkmal zu vermarkten.



5.2. Ausbauvariante 2: Angebotskonzept D Freyburger Straße / Domvorplatz

Mit Baukosten von 10,75 Mio. Euro ist diese höher als die Variante Lindenring und geringer als die Variante alter Ring.

Vorteile

- Direkte Haltestelle am UNESCO Weltkulturerbe Dom
- Aufwertung durch Umgestaltung des Kramerplatz und der sanierungsbedürftigen Freyburger Straße.

Nachteile

erhöhter Bauaufwand als die Variante 1, jedoch geringer als die Variante 3

In der Studie wurden folgende Engstellen benannt:

- o Schwierige Führung Kramerplatz im Kreisverkehr
- o Trassenlage schwierig, starkes Gefälle und Kurvenradius
- o Enge Kurvenführung, ggf. Gebäudeabriss ehemalige Gaststätte "Othmarsquelle"

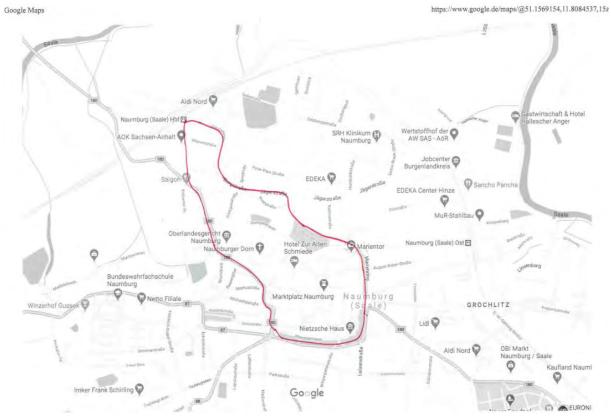


Abb. Streckenverlauf über Freyburger Straße/Domplatz



Unsere Lösungsvorschläge der aufgeführten Engstellen

Engstelle und Gefälle vom Kramerplatz in die Freyburger Straße

Variante A

Die Streckenführung könnte von der Haltestelle "Salztor" hinter den Salztorhäusern über die B180 auf die Grünfläche Richtung Schulstraße, über eine Rampe entlang der Straße Kramerplatz in die Freyburger Straße erfolgen.

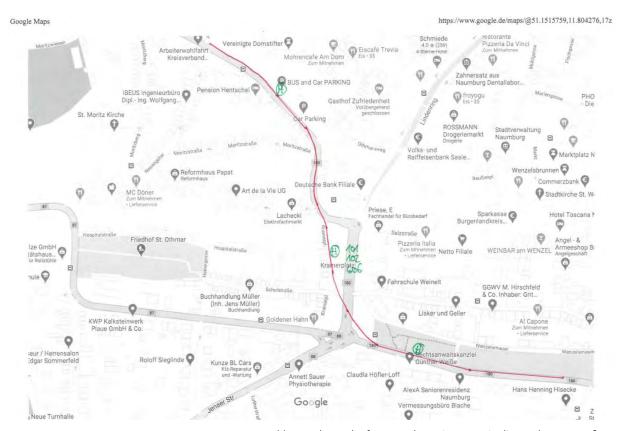


Abb. Streckenverlauf Kramerplatz mit Rampe in die Freyburger Straße

<u>Variante B</u>

Ein weiterer Lösungsansatz wäre, von der Haltestelle "Salztor" entlang der B180 auf der Seite der Katholischen Kirche bis kurz vor dem Kreisverkehr um dann über eine Rampe links neben der Freyburger Straße auf dem jetzigen Fußweg. Fußgänger können den bereits vorhandenen Fußweg auf der anderen Straßenseite benutzen.



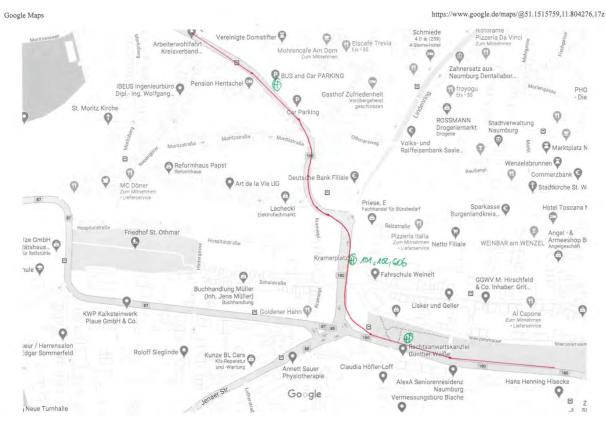


Abb. Streckenverlauf Kramerplatz mit Einmündung in die Freyburger Straße vor dem Kreisverkehr

Engstelle Freyburger Straße

Variante A

Eine Verkehrsberuhigung der Freyburger Straße in dem Bereich zwischen der "Michaelisstraße" und den "Neuengüter" würde der Straßenbahn, dem Radverkehr und den Fußgängern Raum zur Verfügung stellen. Somit kann der gesamte vorhandene Straßenquerschnitt gestaltet und genutzt und ein möglicher Abriss von Gebäuden vermieden werden.

Die Verkehrsführung für den Individualverkehr wäre wie folgt:

Richtung Bad Kösen:

ab Roßbach über Almrich nach Bad - Kösen

Richtung Jena:

ab Kreisverkehr Roßbacher Straße über Bergstraße, Jägerstraße, Graf-Stauffenberg-Straße, Weißenfelser Straße, Curt-Becker-Platz, Wenzelsring weiter Jenaer Straße.



Richtung Autobahn A9:

ab Kreisverkehr Roßbacher Straße über Bergstraße, Jägerstraße Graf-Stauffenberg-Straße und Weißenfelser Straße. Der Großteil des LKW Verkehrs z.B. aus dem Zementwerk Karsdorf sowie der Sektkellerei Freyburg nutzen die Umgehungsstraße Freyburg – Naumburg Henne – Wethau zur Autobahn A9. Nach Fertigstellung der Osttangente von B180 über Straße Blütengrund, L205, Weinbergsweg, Am Ostbahnhof, Gehring Straße auf die B 180 Weichau.

Anfahrt Dom-Parkplatz:

Diese wäre für Pkw und Reisebusse über die Jägerstraße, Roßbacher Straße gewährleistet.

Variante B

Durch eine Einbahnstraßenregelung vom Kramerplatz bis Parkplatz Dom kann Raum für die Straßenbahn geschaffen werden. An der Engstelle an der Gaststätte "Othmarsquelle" kann der Straßenbahnverkehr durch eine Rückhalteampel gesichert werden. Ein Abriss von Gebäuden kann eventuell vermieden werden.

Vergleich des Betriebsaufwandes gegenüber dem IST Zustand

Mit Vergleich des Betriebsaufwands des Ist-Zustandes werden Verbesserungen im Betriebsablauf (Fahr- und Wendezeiten) und Fahrplantakt erreicht. Die Leistungsgrenze wird mit den Fahrgastzahlen von 2018 und 2019 erreicht und kann gut kompensiert werden. Die Verkehrsleistung kann ohne Einschränkungen durch die Streckenführung erhöht werden.

Bei einem Fahrplangrundtakt wird ein Wagen eingeplant, die Wendezeit von bisher 5 Minuten erhöht sich auf 14 Minuten.

Die Wagenumlaufzeit beträgt 16 Minuten.

Bei einem Fahrplantakt von 20 Minuten wird ein Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 4 Minuten.

Bei den Fahrplantakt von 20 Minuten mit zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 24 Minuten. Bei der Pausenregelung für Fahrpersonale (bei Anwendung der 1/6 Regelung laut Fahrpersonalverordnung) entfallen die Blockpausen, dies bedeutet weniger Personalbedarf.

Bei einem Fahrplantakt von 15 Minuten werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt16 Minuten.

STELLUNGNAHME
NAHVERKEHRSFREUNDE NAUMBURG & JENA E.V.



Die Fahrzeiten des Fahrplangrundtaktes können Minutengenau bestehen bleiben.

Bei einem Fahrplantakt von 10 Minuten werden drei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 14 Minuten.

Möglicher Beiwagenbetrieb

Bei dieser Variante ist ein Mitführen eines Beiwagens ohne Einschränkungen gegenüber dem IST Zustand und der Variante Lindenring möglich.

Mit den vorhandenen Ausweichstellen am Hauptbahnhof und Curt-Becker-Platz ist ein Fahrbetrieb in beiden Richtungen der Ringstrecke möglich.

Bei Fahrplangrundtakt werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit bleibt bei 14 Minuten. Die Wagenumlaufzeit beträgt 16 Minuten.

Bei einem Fahrplantakt von 20 Minuten werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 4 Minuten.

Bei einem Fahrplantakt von 20 Minuten mit vier Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 24 Minuten. Bei der Pausenregelung für Fahrpersonale (bei Anwendung der 1/6 Regelung laut Fahrpersonalverordnung) entfallen die Blockpausen, dies bedeutet weniger Personalbedarf.

Mit zwei weiteren zu bauenden Ausweichstellen im Bereich Jägerplatz und Dom ist ein Linienbetrieb im Fahrplantakt von 15 Minuten in beiden Richtungen der Ringstrecke möglich.

Mögliche Verknüpfungen mit dem neuen Buskonzept

Kramerplatz:

Stadtbuslinie 101.

Stadtbuslinie 102

Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen

Curt-Becker-Platz:

Landesbuslinie 820 Richtung Wethauthal, Zeitz Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen



Fazit:

Diese Ausbauvariante 2 ist optimal zu betreiben und kann durch weitere Investitionen noch leistungsfähiger werden.

In der Kostenermittlung in der Studie ist nur der Streckenabschnitt über die Freyburger Straße veranschlagt.

Durch die o.g. Lösungsansätze der Engstellen reduzieren sich Baukosten geschätzt unter 10 Millionen.

Für eine weitere Kapazitätserweiterung für den Fahrbetrieb in beiden Richtungen sind folgende Investitionen an der Strecke einzuplanen.

Ausbauvariante 2: netto 10.750.000 Euro

Zusätzlich:

Ausweichstelle am Jägerplatz: netto 450.000 Euro (Schätzung)

Ausweichstelle Dom: netto 450.000 Euro (Schätzung)

Gesamt: <u>netto 11.650.000 Euro</u>

Diese Variante ist eine richtige Ringbahnstrecke und als europaweites Alleinstellungsmerkmal zu vermarkten.



5.3. Ausbauvariante 3; Angebotskonzept Variante C3 historischer Ring

Diese Variante ist mit 13,99 Mio. Euro eingeplant.

Vorteile

- o keine Konflikte im Altstadtsanierungsgebiet.
- o Erschließung von Wohngebieten mit unzureichender ÖPNV Anbindung.
- o Sehenswürdigkeiten und die Altstadt ist aus allen Richtungen erreichbar.

Nachteile

- Hoher Investitionsbedarf
- höchster Bauaufwand aller Varianten

In der Studie wurden folgende Engstellen benannt:

- o Zwei enge Kurvenradien im Bereich "Thüringer Pforte", Michaelisstraße, Moritzberg
- Führung durch den Kreisverkehr Roßbacher Straße

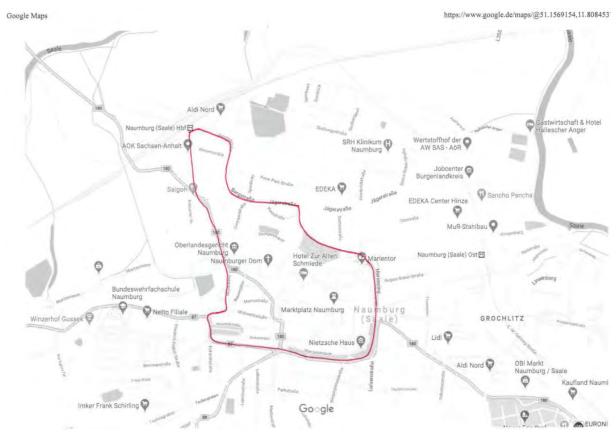


Abb. Streckenverlauf alter Ring bis Einstellung1991



Unsere Lösungsvorschläge der aufgeführten Engstellen

Die Streckenführung könnte von der Haltestelle "Salztor" weiter durch die Weimarer und Kösener Straße bis zur Gaststätte "Thüringer Pforte" auf der Innenstadtseite verlaufen. Der Raum für die benötigte Trasse ist vorhanden da die Straßenbahn bis 1991 dort fuhr. Mit Inbetriebnahme der zurzeit gebauten Umgehungsstraße könnte dieser Straßenverlauf den Status der Bundesstraße B 87 verlieren. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Umbauen werden dadurch erleichtert. Es ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten des Querschnittes, welche aber auch bei einer Bundesstraße möglich wären.

Um von der Kösener Straße in die Michaelisstraße einbiegen zu können, muss der Trassenverlauf im Bereich der "Thüringer Pforte" auf die Gegenfahrbahn geschwenkt werden um eine passende Gleisgeometrie verbauen zu können. Um die vorhandenen Parkplätze in der Michaelisstraße weitestgehend erhalten zu können sollte die Gleistrasse in Mittellage bis Einmündung Moritzberg verlegt werden.

Dieser Bereich muss durch eine entsprechende Lichtsignalanlage gesichert werden.

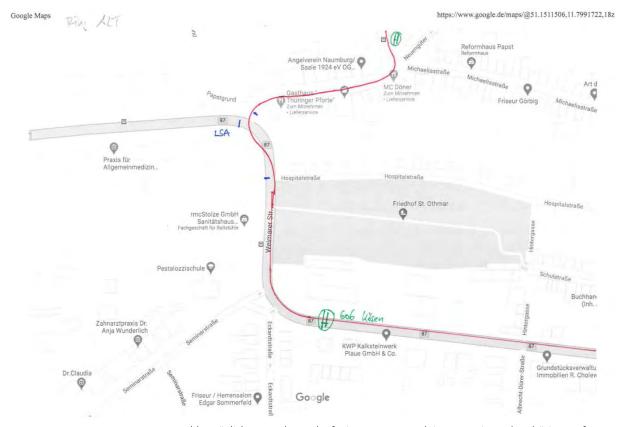


Abb. Möglicher Streckenverlauf mit angepasster Gleisgeometrie an der Thüringer Pforte



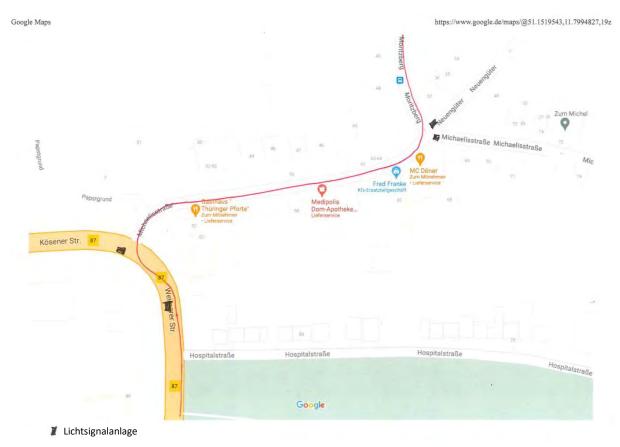


Abb. Möglicher Streckenverlauf mit angepasster Gleisgeometrie an der Thüringer Pforte und Michaelisstraße mit Sicherung durch Lichtsignalanlage

Nach Neubau der Straße Moritzberg erscheint uns das Gefälle flacher als der Zustand 1991. Dadurch sind die bautechnischen Anforderungen zum erneuten Befahren leichter zu erfüllen.

Ab dem Moritzplatz sollte die Gleistrasse innenstadtseitig unter dem Oberlandesgericht auf der Roßbacher Straße verlaufen. Im weiteren Verlauf durch den gleichnamigen Kreisverkehr mittig hindurch um anschließend in den Markgrafenweg einschwenken zu können. In dieser Straße müsste die Streckenführung stadtauswärts verlaufen, um dann in einem großzügigen Bogen an die bestehende Gleistrasse am Hauptbahnhof angebunden werden zu können.



Unstimmigkeiten in der Studie

Die im Konzept aufgeführte Haltestellen erscheinen uns ungünstig im Einzugsgebiet. Auch wurden widersprüchliche Angaben in Angebotsvariante und Ausbauvariante gemacht.

- Eine wichtige Haltestelle am Othmarsfriedhof (war bis 1991 vorhanden) fehlt, die auch als Umsteigepunkt zum Bus dienen könnte.
- Die aufgeführten Haltestellen Moritzkirche und Oberlandesgericht könnten entfallen um die damals vorhandene Haltestelle Moritzplatz wiedereinzurichten. Damit hat man einen optimalen Zugang zum Weltkulturerbe Dom geschaffen.
- o Die aufgeführte Haltestelle Bauernweg sollte als Zugang zum neuen Theater dienen.

Unsere Widerlegung der angegebenen Nachteile aus der Studie

- Ein direkter Anschluss zur Altstadt ist an den Haltestellen Jägerplatz, Poststraße,
 Marientor, Curt-Becker-Platz, Vogelwiese, Salztor und Moritzplatz gegeben.
- o Ein direkter Anschluss zum Dom ist mit der Haltestelle Moritzplatz gegeben.
- Der Abstand vom Dom zur Haltestelle Moritzplatz entspricht dem Abstand vom Dom zur Haltestelle Lindenring der Ausbauvariante 1. Weiterhin werden an dieser Haltestelle Fahrgastpotentiale aus den Bereichen Oberlandesgericht und den Wohneinheiten rund um den Moritzplatz, -wiesen erschlossen.
- Zukünftige optimale Umsteigepunkte zwischen Stadtbus und Bahn wären an der Haltestelle Poststraße zur Linie 101 /102, am Curt-Becker-Platz zur Landeslinie 820, am Salztor Linie 101 / 102 und am Othmarsfriedhof mit Buslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen möglich.
- Die Haltestelle Othmarsfriedhof, auf der jetzigen Bundesstraße B 87, kann als Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn und dem Busverkehr Richtung Bad Kösen fungieren. Es können neue Reiseketten zwischen Schulpforte / Almrich / Wohngebiet Heine-Straße zum Hauptbahnhof geschaffen werden. Somit wird eine Forderung im Nahverkehrsplan 2019 2029 erfüllt, dem westlichen Viertel, vor allem an Wochenenden, ein verdichtetes Angebots-konzept anzubieten. Das bisherige Verkehrsangebot in diesen Einzugsgebieten ist an den Wochenenden zurzeit unzureichend.



Vergleich des Betriebsaufwandes gegenüber dem IST Zustand

Im Vergleich zum Betriebsaufwand des Ist-Zustandes werden Verbesserungen im Betriebsablauf (Fahr- und Wendezeiten) und Fahrplantakt erreicht. Die Leistungsgrenze wird mit den Fahrgastzahlen von 2018 und 2019 erreicht und kann gut kompensiert werden. Die Verkehrsleistung kann ohne Einschränkungen durch die Streckenführung erhöht werden.

Bei Fahrplangrundtakt wird ein Wagen eingeplant, die Wendezeit von bisher 5 Minuten erhöht sich auf 13 Minuten.

Die Wagenumlaufzeit beträgt 17 Minuten.

Bei einem Fahrplantakt von 20 Minuten mit zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 23 Minuten. Bei der Pausenregelung für Fahrpersonale (bei Anwendung der 1/6 Regelung laut Fahrpersonalverordnung) entfallen die Blockpausen, dies bedeutet weniger Personalbedarf.

Bei einem Fahrplantakt von 15 Minuten werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 13 Minuten.

Die Fahrzeiten des Fahrplangrundtaktes können minutengenau bestehen bleiben.

Bei einem Fahrplantakt von 10 Minuten werden drei Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 13 Minuten.

Möglicher Beiwagenbetrieb

Bei dieser Variante ist ein Mitführen eines Beiwagens ohne Einschränkungen gegenüber dem Ist-Zustand und der Variante Lindenring möglich.

Um in diese Variante die Leistungsfähig weiter erhöhen, können bereits bestehende Infrastrukturen genutzt werden. Eine noch höhere Kapazitätssteigerung können durch weitere Investitionen erfolgen.

Mit den vorhandenen Ausweichstellen am Hauptbahnhof und Curt-Becker-Platz ist ein Fahrbetrieb in beiden Richtungen der Ringstrecke möglich.

Bei Fahrplangrundtakt werden zwei Wagen eingeplant, die Wendezeit bleibt bei 13 Minuten. Die Wagenumlaufzeit beträgt 17 Minuten.



Bei einem Fahrplantakt von 20 Minuten mit vier Wagen eingeplant, die Wendezeit am Hauptbahnhof beträgt 23 Minuten. Bei der Pausenregelung für Fahrpersonale (bei Anwendung der 1/6 Regelung laut Fahrpersonalverordnung) entfallen die Blockpausen, dies bedeutet weniger Personalbedarf.

Mit zwei weiteren zu bauenden Ausweichstellen im Bereich Jägerplatz und Kösener Straße ist ein Linienbetrieb im Fahrplantakt von 15 Minuten in beiden Richtungen der Ringstrecke möglich.

Mögliche Verknüpfungen mit dem neuen Buskonzept

Poststraße:

Stadtbuslinie 101, Stadtbuslinie 102 Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen

Curt-Becker-Platz:

Landesbuslinie 820 Richtung Wethauthal, Zeitz Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen

Othmarsfriedhof

Überlandbuslinien Richtung Schulpforte / Bad Kösen

Die Haltestelle Othmarsfriedhof, auf der jetzigen Bundesstraße B 87, kann als Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn und dem Busverkehr Richtung Bad Kösen fungieren. Es können neue Reiseketten zwischen Schulpforte / Almrich / Wohngebiet Heine-Straße zum Hauptbahnhof geschaffen werden. Somit wird eine Forderung im NVPL 2020 erfüllt, dem südlichen Viertel vor allem an Wochenenden ein verdichtetes Angebotskonzept anzubieten. Das bisherige Verkehrsangebot in diesen Einzugsgebieten ist an den Wochenenden zurzeit unzureichend.



Fazit:

Diese Ausbauvariante 3 ist optimal zu betreiben und kann durch weitere Investitionen noch leistungsfähiger werden.

In der Kostenermittlung in der Studie ist nur der Streckenabschnitt über die Weimarer Straße, Moritzberg veranschlagt.

Für eine weitere Kapazitätserweiterung für den Fahrbetrieb in beiden Richtungen sind folgende Investitionen an der Strecke einzuplanen.

Ausbauvariante 3: netto 13.990.000 Euro

Zusätzlich:

Ausweichstelle am Jägerplatz: netto 450 000 Euro (Schätzung)

Ausweichstelle Othmarsfriedhof: netto 450 000 Euro (Schätzung)

Gesamt: netto 14.890.000 Euro

Diese Variante ist eine richtige Ringbahnstrecke und als Alleinstellungsmerkmal in Europa zu vermarkten.



5.4. Anhang C; Betriebskostenberechnung der ÖPNV Angebote

Uns ist aufgefallen das ein objektiver Vergleich zwischen den 3 Varianten eigentlich nicht möglich ist, da für jede Variante, ein eigenes Buskonzept mit jeweils anderen Betriebskosten (Linienverlauf, Fahrzeug-, Personaleinsatz) hinterlegt ist.

Ergebnis der Studie mit Ausbauvariante Straßenbahn und jeweils eigen Buskonzept

Variante	Betriebskosten*	Differenz zu IST
Ist Zustand	1.319.894,20 Euro	
BX Lindenring	1.336.742,62 Euro	+ 16.848,41 Euro
D Ring Domplatz.	1.349.156,79 Euro	+ 29.262,59 Euro
C3 Ring Alt	1.352.092,38 Euro	+ 32.198,18 Euro

^{*}Personal-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für den Straßenbahn- **und** Busbetrieb mit eigenem Konzept für jede Variante

In dieser Variante ist die geringste Abweichung der Betriebskostenberechnung zum IST Angebot. Uns ist aufgefallen, dass das Fahrtangebotes der Stadtbuslinie 102 um 50% (60 Minuten Takt) reduziert wurde. Der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers Burgenlandkreis fordert aber einen 30 Minuten Takt.

Um die Varianten direkt vergleichbar darzustellen haben wir die ausbauvarianten der Straßenbahn alleine als auch mit dem Buskonzept aus der bevorzugten Variante BX als Grundlage für alle 3 Varianten des Straßenbahnausbaus zusammengetragen. Die dafür benötigten Zahlenwerte stammen aus der Studie, und dienten uns zur Berechnungsgrundlage.



Kostenvergleich der Ausbauvarianten nur Straßenbahn ohne Buskonzept

Variante	Betriebskosten*	Differenz zu IST
Ist Zustand	337.308,22 Euro	
Lindenring	345.838,20 Euro	+ 8.529,98 Euro
Ring Domplatz.	335.403,89 Euro	- 1.904,33 Euro
Ring Alt	340.231,70 Euro	+ 2.923,48 Euro

^{*}Personal-, Unterhaltungs- und Betriebskosten **nur** für den Straßenbahnbetrieb

Kostenvergleich der Ausbauvarianten der Straßenbahn mit dem BX Buskonzept

Variante	Betriebskosten Bus	Differenz zu IST
Ist Zustand	982.585,98 Euro	
Busangebot BX	990.904,42 Euro	+ 8.318,44 Euro
Variante	Betriebskosten*	Differenz zu IST
Ist Zustand	1.319.894,20 Euro	
Lindenring	1.336.742,62 Euro	+ 16.848,41 Euro
Ring Domplatz.	1.326.308,31 Euro	+ 6.414,11 Euro
Ring Alt	1.331.136,12 Euro	+ 11.241,92 Euro

^{*}Personal-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für den Straßenbahn- **und** Busbetrieb mit einheitlichem Konzept BX



5.5. Anhang D; Kostenermittlung der Straßenbahnausbauvarianten

Uns ist in der Variante 1 (Lindenring) aufgefallen, dass die Kosten für die zwingend erforderliche Weiche mit Weichenheizung für den Abzweig Richtung Lindenring fehlt. Somit erhöhen sich die angegebenen Gesamtkosten von 4.086.563 Euro um 75.000 Euro auf 4.161.563 Euro.

Aus unserer Sichtweise müssten die Kosten der Varianten 2 (Domplatz) und 3 (historischer Ring) nach unseren Lösungsvorschlägen (siehe oben) neu ermittelt werden. Wir sind der Auffassung das die Kosten reduziert werden können, da in der Variante 2 kein Häuserabriss notwendig ist und in der Variante 3 deutlich weniger Lichtsignalanlagen verbaut werden müssen.

5.6. Anhang E; Ermittlung Investitions- und Unterhaltungskosten

Mit den neuen Lösungsansätzen der Varianten ergeben sich neu zu berechnete Werte.

Unsere Einschätzung zum Fazit aus der Studie

Im Fazit wird angegebenen, das man mit der Empfehlung der Variante Lindenring den Wünschen der Naumburger Straßenbahn GmbH und der Stadt Naumburg gerecht wird. In Ihr wird die Straßenbahnausbauvariante 1 über den Lindenring mit den geringsten Investitionskosten empfohlen.

Nach unserer Einschätzung ist diese Variante allerdings in den Betriebskosten am höchsten (siehe oben).



Foto: NNJ e.V.



5.7. Busverkehr

Der Busverkehr sollte weiterhin eine tragende Säule im ÖPNV sein. Mit Schaffung neuer Verknüpfungspunkte mit der Straßenbahn entstehen neu attraktive Reiseketten für Einheimische und Touristen.

Aus unserer Sicht sollten die Linienverläufe sowie Fahrzeiten geprüft und optimiert werden. Weiterhin sollten bestehende Haltestellen barrierefrei ausgebaut, Haltestellenabstände ggf. den Bedürfnissen der potentiellen Fahrgäste angepasst werden.

Auch ein von uns entwickeltes Buskonzept kann als Diskussionsgrundlage dienen.



Foto: NNJ e.V.



Zum Regionalverkehr

In der Studie wird die Linie 604 aufgelistet. Diese Linie bietet aktuell deutlich weniger Fahrten gegenüber der Linie 606 an. Innerhalb der Woche an Schultagen erfolgen 5 Fahrten weniger gegenüber der Linie 606 und an Wochenenden je zwei Fahrten als Rufbus gegenüber 5 Fahrten der Linie 606 an Samstagen und 4 Fahrten an Sonn-/Feiertagen.

Weiterhin sehen wir keinen Nutzen in der Fortführung bis zum Ostbahnhof, da die neue Linie 102 im Gegenlaufprinzip den Bedarf abdeckt.

Stadtbusverkehr

Uns ist aufgefallen, dass die Linienführung der Linie 101 so verändert wurde, das der City-Busstopp nicht mehr angefahren wird. Eine Haltestelle mit vielen Umsteigemöglichkeiten zum Regionalbusverkehr wird nicht mehr bedient.

Weiterhin ist uns aufgefallen, dass das Fahrtangebot der Stadtbuslinie 102 um 50% (60 Minuten Takt) reduziert wurde. Der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers Burgenlandkreis fordert aber einen 30 Minuten Takt.

Die Linienführung der neuen Linie 102 ist in der Skizze fehlerhaft, da Straßeneinmündungen mit dem Bus nicht befahrbar sind.

Stadtbuslinie 103

Wir teilen die Ansicht, dass diese Linie entfallen kann, da die Linienführung der Straßenbahn der beiden Ringvarianten das Fahrgastpotential des südlichen Teils der jetzigen Linie 103 erschließt. Durch die neue Linienführung der Linie 102 wird der westliche Teil viel besser angebunden und erschlossen.



6. Unsere Vorschläge zur Verbesserung des Busangebots

Das bestehende Busnetz kann durch kleinere und umfangreichere Änderungen verbessert werden.

Unser Vorschlag zum Stadtbusverkehr

Stadtbuslinie 101

Um Verspätungen besser ausgleichen zu können, könnte diese Linie bis zum "Euroville" erfolgen. Die Ortschaft Flemmingen wird mit der Buslinie 615 nach unserem Konzeptvorschlag bedient. Zusätzlich kann eine Linien Taxi den Anschluss sicherstellen.

Die die Buslinie 615 erhöht das Fahrtenangebot entlang des Flemminger Weg mit der Altstadt.

Der Grundtakt von 30 Minuten sollte werktags bis mind. 20 Uhr angeboten werden. Die letzte Verbindung vom Hauptbahnhof nach Flemmingen ist zurzeit bereits 18.45 Uhr und ist für Pendler in der Spätschicht nicht nutzbar.

An Samstagen sollte der 60 Minuten Takt auf dem Teilstück Flemmingen – Stadtzentrum durch einen 30 Minuten Takt verbessert werden.

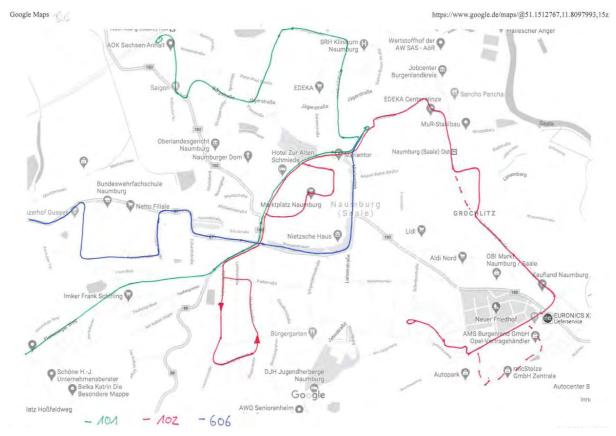


Abb. Busnetz Stadtverkehr 101 und mögliche neue Streckenführung 102 und Regionalbus 606 nach Bad Kösen



Stadtbuslinie 102 (Eigene Variante im Gegenlaufprinzip)

Diese Buslinie würde mit einer geänderten Linienführung und einer Befahrung im Gegenlaufprinzip eine deutliche Verbesserung darstellen.

Einig Vorteile wären:

- O Das Wohngebiet in und um die Schreberstraße wird wieder und optimierter mit dem Einkaufmarkt "Kaufland" angebunden.
- Behörden wie das Landratsamt, Finanzamt, Stadtverwaltung sowie der neu zu bauende
 Schulcampus in der Schönburger Straße sind miteinander angebunden.
- Das s\u00fcdliche Einzugsgebiet am Ziegelgraben ist nun im getaktetem Fahrangebot im Stadtverkehr eingebunden. Eine deutliche Verbesserung gegen\u00fcber dem IST Zustand der Linie 103.
- o Der Marktplatz wird in jede Fahrtrichtung (Ziegelgraben und Schreberstraße) bedient.
- Durch diese Linienführung wird die stauanfällige Weißenfelser Straße vermieden, welche jetzt hohe Verspätungen verursacht.

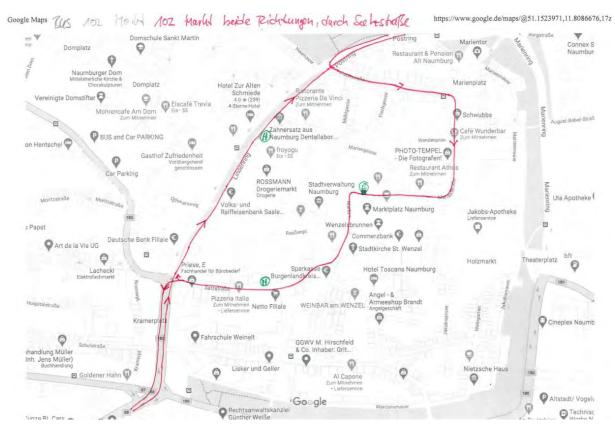


Abb. Mögliche Streckenführung Linie 102 über Marktplatz und Salzstraße



Linie 101	Betriebszeiten
LITTIE 101	Detriebszert

Montag-Freitag	5:00 bis 20:00 Uhr im 30 Minutentakt
Samstag	8:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt, zwischen Altstadt und Euroville im 30 Minutentakt
Sonntag/Feiertag	11:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt

Linie 102 Betriebszeiten

Montag-Freitag	5:00 bis 20:00 Uhr im 30 Minutentakt
Samstag	8:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt
Sonntag/Feiertag	11:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt



Foto: NNJ e.V.



Unser Vorschlag zum Regionalbusverkehr

Buslinie 606

Richtung Almrich – Schulpforte und Bad Kösen (weiter nach Eckartsberga oder Saaleck/Rudelsburg – Kleinheringen

Das Linienbündel Bad Kösen kann seine Attraktivität erhöhen, indem der Linienverlauf in Naumburg (Fröbel-Straße) und Bad-Kösen (Kliniken, Käthe-Kruse-Straße) geändert wird. Dies ist ohne erhöhten betrieblichen Aufwand umsetzbar. Weiterhin sollten neue Haltestellen eingefügt und die Haltestellendichte zwischen Almrich und Naumburg erhöht werden. Das Fahrplanangebot an Samstagen muss deutlich erhöht werden, von unvertakteten 5 Fahrten auf einen 60 Minuten Takt von 08 bis 20 Uhr um Touristen, Anwohnern und Pendlern gerecht zu werden.

Dieses Angebotskonzept deckt u.a. den Anpassungsbedarf aus dem Nahverkehrsplan 2019 – 2029 Region bedeutsame Ziele wie Landesweingut Pforta, Bad Kösen Saaleck und Rudelsburg.



Abb. Mögliche Streckenführung Linie 606 in Bad Kösen



Buslinie 615 Erschließung der westlichen Ortsteile

Durch eine geänderte Linienführung könnte diese, das Fahrangebot die Stadtbuslinie 101 auf der Achse Altstadt – Flemmingen verdichten.

Die angefahrenen Ortsteile erfüllen die stufenweise Umsetzung des ÖPNV – Konzeptes Burgenlandkreises im Nahverkehrsplan 2019 bis 2029.

Ein möglicher Linienverlauf:

Busstop – Lindenring (alternativ Marktplatz) – Euroville

Flemmingen – Neuflemmingen – (Heiligenkreuz) – Prießnitz – Neidschütz – Boblas – Naumburg Neidschützer Straße – Bürgergartenstraße – Curt-Becker-Platz – Busstop



Abb. Busnetz der Landeslinie 820, der Regionallinie 606 nach Bad Kösen, der Linie 620 nach Schönburg/Leißling und neue Ortsbuslinie 615



Linie 606	Betriebszeiten

Montag-Freitag	6:00 bis 21:00 Uhr im 30 Minutentakt
Samstag	8:00 bis 21:00 Uhr im 60 Minutentakt
Sonntag/Feiertag	12:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt

Linie 615	Betriebszeiten
LITTE ULD	Deli lebazeiteii

Montag-Freitag	6:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt
Samstag	8:00 bis 20:00 Uhr im 120 Minutentakt
Sonntag/Feiertag	12:00 bis 20:00 Uhr im 120 Minutentakt



Neue Buslinie 555

Erschließung von Freizeitzielen: Erholungsgebiet Blütengrund, Saale-Unstrut Schifffahrt, Saale-Radwanderweg, Sonnenobservatorium und Schloss Goseck und Neuenburg Freyburg

Mit dieser neuen Linie wird man dem wachsenden Mobilitätsbedarf im Tourismusverkehr auf einer wichtigen Achse gerecht.

Mit Schaffung dieser neuen Linie wird man dem Nahverkehrsplan 2019 - 2029 des Burgenlandkreises gerecht, zum einen Defizite zum Erreichen Regionalbedeutsame Ziele z.B. dem Blütengrund, und zum anderen neue Freizeitziele zu erreichen.

Ein möglicher Linienverlauf:

Naumburg Hauptbahnhof – Erholungsgebiet Blütengrund – Naumburg Henne – (Eulau) – Goseck Sonnenobservatorium – Goseck Schloss – Markröhlitz – Freyburg B176 – Neuenburg – Busbahnhof Querfurter Straße – Freyburg Altstadt – Freyburg Bahnhof

Linie 555	Betriebszeiten	
Donnerstaa-Sonntaa	8:00 bis 20:00 Uhr im 60 Minutentakt	



7. Abschließendes Fazit

Unserer Einschätzung nach wurde die Variante 2 und 3 (Freyburger Straße /Domplatz bzw. historischer Ring) nicht tiefgründig genug betrachtet. Auf die in der Studie der TU Braunschweig festgestellten Engstellen, wurde entweder gar nicht, oder mit recht tiefgreifenden, kostenintensiven Lösungsmöglichkeiten eingegangen.

Die von uns aufgeführten Lösungsansätze sollten durch ein Planungsbüro neutral auf die Umsetzbarkeit geprüft werden. Mit diesen Erkenntnissen und der Anpassung der Variante 1 (Lindenring) mit der Gleisschleife Hauptbahnhof und der Ausweichstelle am "Jägerplatz", sollte der Vergleich der drei unterschiedlichen Varianten aktualisiert werden. Dadurch ergibt sich eine direkte Vergleichsmöglichkeit.

Der Ausbau der Straßenbahn sollte unbedingt zukunftsorientiert sein, denn dieses soll für die nächsten Jahrzehnte der Stadtentwicklung dienen.

Vielleicht kann ein Teilprojekt bis zur 1.000 Jahr Feier der Stadt Naumburg (im Jahre 2028) realisiert werden.

Durch die Erweiterung der Ringbahn schaffen wir nachhaltige, attraktive Verbindungen und Reiseketten für Einheimische und Berufspendler. Für unsere Besucher der historischen Altstadt mit dem UNESCO Weltkulturerbe Dom bieten wir ein einzigartiges Ambiente. Die ineinandergreifenden Konzepte ermöglichen eine hohe und nachhaltige Aufenthalts- und Wohnqualität.

Mit dem weiteren Einsatz historischer Fahrzeuge wird ein zusätzliches Alleinstellungsmerkmal geboten.

Unsere Stellungnahme soll Politikern und Entscheidungsträgern des Landes Sachsen-Anhalt, sowie des Burgenlandkreises, der Stadt Naumburg, sowie der Betreibergesellschaft, als eine weitere Entscheidungsgrundlage dienen, um ins Gespräch zu kommen.

Uns ist durchaus bewusst, dass dafür viel Fingerspitzengefühl und breit aufgestellte Fachkenntnisse erforderlich sind. Wir möchten im weiteren Findungsprozessen begleitend und unterstützend aktiv mitwirken. Wir freuen uns darauf!

Der Vorstand:

Vorsitzender Carsten Tranz

Kassenwart Bernd Mahler Stellvertr. Vorsitzender Mike Ewald

Öffentlichkeitsarbeit Ulrich Luge

Naumburg, Juli 2021



Kontakt

Nahverkehrsfreunde Naumburg & Jena e.V.

Postschließfach 1508 06605 Naumburg www.ringbahn-naumburg.de vorstand.nnj@ringbahn-naumburg.de



