

Straßenbahn – nur etwas für Ballungsräume?

von Michael Wendt, Verkehrsplaner, Halberstadt



Tw 39 fährt mit Bw 61 im April 1980, wenige Tage vor Einstellung des Straßenbahnverkehrs durch die Magdeburger Straße und den Breiten Weg, vom Hauptbahnhof kommend Richtung Innenstadt. Bemerkenswert ist sicher neben der hausbrandbedingt „getrübten Sicht“ die damalige Verkehrsdichte auf der Fern- (heute: Bundes-)Straße 81. Beide Fahrzeuge sind übrigens noch heute einsatzfähig im Bestand. Aufnahme: Lendecke

Halberstadt, eine Kreisstadt in Sachsen-Anhalt am Nordrand des Harzes, zählt zu den kleinsten Straßenbahnstädten Deutschlands. Die Stadt mit rund 40.000 Einwohnern, von Strukturwandel, Arbeitslosigkeit und bescheidenem Haushaltsbudget gezeichnet, entschied sich im vergangenen Jahr nach langen Debatten und harten Auseinandersetzungen, „ihre“ Straßenbahn weiterfahren zu lassen (vgl. „stadtverkehr“ 11-12/04). Nicht wenige Verkehrsexperten und Straßenbahnfans waren ebenso erfreut über diesen mutigen Schritt wie überrascht. Er gründete nämlich nicht in erster Linie auf Traditionsbewusstsein – dies hätte man sich angesichts schmaler Finanzen kaum leisten können – sondern stand am Ende nüchterner verkehrlicher und wirtschaftlicher Erwägungen. Zwar trugen die Stimmung in der Bevölkerung, die sich Halberstadt ohne Straßenbahn mehrheitlich weder vorstellen konnte noch wollte, und ein Oberbürgermeister, der diesem Stimmungsbild Rechnung zu tragen bestrebt war, wesentlich zur Entscheidung bei. Die Abstimmung im Stadtrat beeinflussten aber nicht unwesentlich auch andere Aspekte. So ist das Beispiel Halberstadt einmal mehr Anlass für Diskussionen: passt eine Straßenbahn in Zeiten klammer öffentlicher Kassen, Verkehrsmarkliberalisierung und Wirtschaftsfalte in eine kleinere Stadt? Und falls ja: wie kann das funktionieren bzw. wie nicht?

Entwicklung der Straßenbahn in Halberstadt

Als die Stadtväter sich am 25. Juni 1901 entschlossen, die Halberstädter Pferdebahn zu elektrifizieren, fiel diese Entscheidung in eine Phase dynamischer Wirtschafts- und Stadtentwicklung. Halberstadt, damals schon Heimat für ca. 42.000 Menschen, hatte sich zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten mit Betriebs- und Ausbesserungswerk entwickelt. Handel, Handwerk und nicht zuletzt Industrie prosperierten und sorgten nicht nur für „Wirtschaftsverkehr“. Immer mehr Arbeitskräfte mussten in einer wachsenden Stadt über immer weitere Strecken befördert werden, denn die städtische Entwicklung vollzog sich logischerweise nicht zuletzt in den bisherigen Stadtrandgebieten. Genau dort siedelten sich u.a. große Kasernen und Betriebe an, die an den städtischen Nahverkehr anzuschließen das planerische Gebot der Stunde sein musste. Die resultieren-

den Fahrgastzahlen untermauerten, wie richtig diese Entscheidung gewesen war:

Jahr	beförderte Fahrgäste
1902	1.617.888
1912	2.474.828

Nach einer Phase konjunkturbedingter Turbulenzen in den 20er/30er Jahren, die beinahe das „Aus“ für die Straßenbahn bedeutet hätten, folgte für Halberstadt der nächste Entwicklungsboom – der allerdings auch bereits den Grundstein für die folgende fast vollständige Zerstörung legte. In den Kriegsvorbereitungs- und dann den ersten Kriegsjahren stand die Stadt vor Verkehrsaufgaben, die ohne die Straßenbahn schlicht nicht zu lösen gewesen wären. Allein Militär und kriegswichtige Betriebe ließen das Beförderungsvolumen bereits rasant ansteigen:

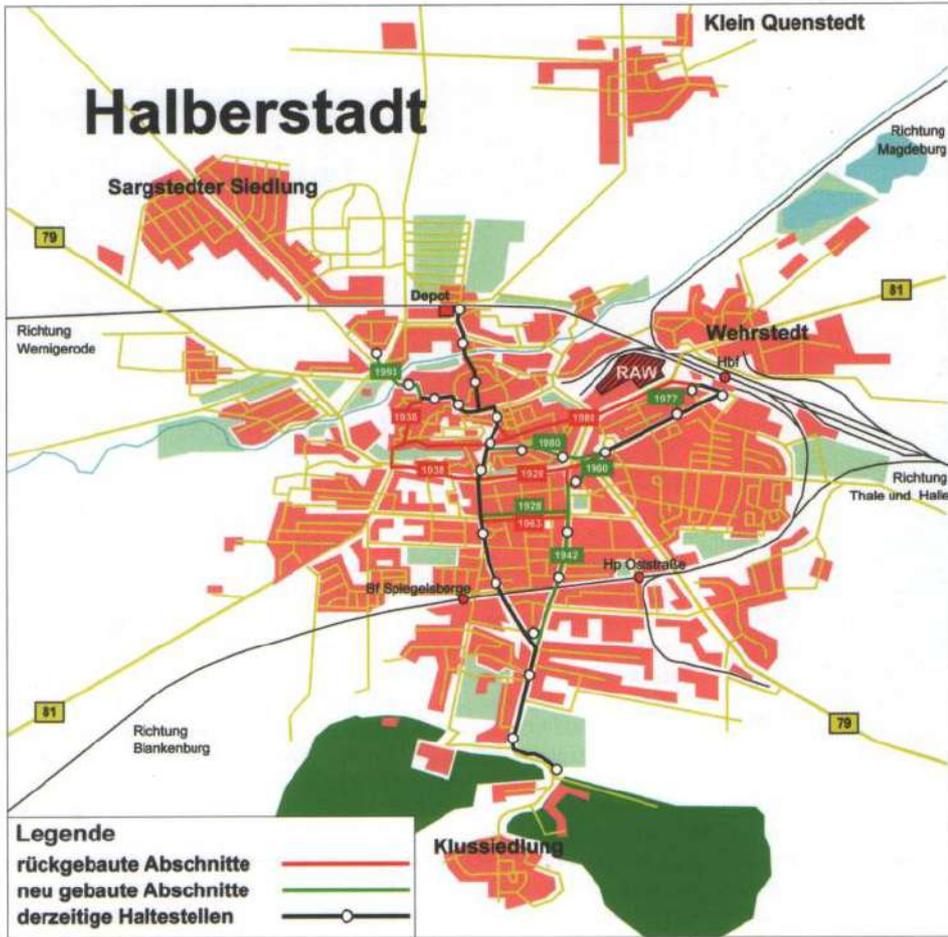
Jahr	beförderte Fahrgäste	Jahr	beförderte Fahrgäste
1933	1.389.384	1939	4.132.806
1935	1.825.022	1941	6.304.037
1937	2.865.793	1943	9.225.811

Am 8. April 1945 schließlich versank die Fachwerkperle am Harzrand, deren Stadtbild Wernigerode oder Quedlinburg nur wenig nachstand, innerhalb von 20 Minuten in Schutt und Asche. Ein amerikanischer Bomberverband hatte sich aufgrund geänderter Sichtverhältnisse entschieden, seine Bombenlast nicht Richtung Bernburg zu bringen, sondern den Eisenbahnknoten Halberstadt samt Junkers-Flugzeugwerk dem Erdboden gleichzumachen. Unzählige Tote waren zu beklagen, die gesamte Innenstadt, der Bahnhof, das Theater, etliche Kirchen und Unternehmen zerstört und das öffentliche Leben bis auf weiteres zum Erliegen gekommen. Die Straßenbahn stand vor einem Trümmerhaufen: 80 % des Gleisnetzes war nicht mehr befahrbar und fünf Triebwagen praktisch nur noch Schrott. Der Beschluss, die Straßenbahn wieder aufzubauen, stand dennoch sofort fest. Wie anders hätten die Menschen in der zerstörten Stadt und unter widrigsten wirtschaftlichen Umständen überhaupt das städtische Leben wieder aufnehmen sollen? Straßenbahn und Trümmerbahn standen am Anfang der Halberstädter Nachkriegsentwicklung – und während die eine sich die eigene Existenzgrundlage langsam abgrub, legte die andere den Grundstein für ihren zweiten Frühling. Buchstäblich in Handarbeit und mit einfachsten Mitteln wurde die Rekonstruktion der Gleisanlagen in Angriff genommen und jeder wieder befahrene Streckenabschnitt stand quasi als Sinnbild für die Wiederauferstehung der Stadt und des städtischen Lebens. Ältere Halberstädter fühlen sich allein deshalb schon bis heute mit der Straßenbahn emotional in besonderer Weise verbunden.

In den Nachkriegsjahrzehnten erlebte auch die DDR ihr Wirtschaftswunder. Es ging aufwärts und mit steigenden Einwohnerzahlen und Wirtschaftswachstum entwickelte sich der Verkehr. Im Unterschied zur Bundesrepublik betrieb die DDR eine mehr oder weniger rigide Verkehrspolitik, die sich in einem vollständig anders gelagerten Modal Split ausdrückte und den teuren Import von Ölprodukten begrenzen sollte.

Jahr	Einwohner	beförd. Fahrgäste	Jahr	Einw.	beförd. Fahrg.
1958	44.343	7.762.500	1978	47.919	9.261.000
1968	46.443	7.194.400	1988	47.492	7.584.800

Diese Beförderungsleistungen beeindrucken noch heute. Bedenkt man, dass erst 1970 der letzte Helios-Triebwagen (Baujahr 1902!) ausschied und bis weit in die 70er Jahre noch Lindner-Wagen aus den 30er Jahren im Dienst standen, so spricht dies für sich. Die Modernisierung des Fahrzeugparks bescherte Halberstadt ab 1971 im Reichsbahn-Ausbesserungs-



Das Netz der Halberstädter Straßenbahn im Wandel der Zeit

Abbildung: M. Wendt

werk (RAW) Schöneweide rekonstruierte Zweiachserzüge. Die Gleisanlagen wurden, soweit der Plan es hergab, oftmals in Handarbeit erneuert. Die Neugestaltung der Randbereiche des Stadtzentrums zwang immer wieder zu neu angepassten Trassenführungen, die sich aber auf das Liniennetz kaum auswirkten. Dies war anders, als im Mai 1980 die vielleicht folgenschwerste Umgestaltung erfolgte: Statt die verschlissenen Gleisanlagen in der Fernstraße 81 zu sanieren, baute man am Bahnhof eine Wendeschleife. Dadurch war nicht nur die Anbindung wichtiger Arbeitsstätten erheblich beeinträchtigt worden (das RAW Halberstadt lag nun z.B.



Tw 31 (Lindner/AEG, 1939) ist seit 1978 als historisches Fahrzeug einsatzfähig im Bestand und erfreut sich größter Beliebtheit. Hier fährt der Wagen durch die Gröperstraße Richtung Depot und gibt den Weg frei auf die architektonische Mischung aus „Platte“ und alter Baustruktur, die in den 70er Jahren als Folgebebauung für die zum Abriss freigegebenen Fachwerkquartiere vorgesehen war.
 Aufnahme: M. Wendt

nicht mehr am Netz), die Straßenbahn verschwand auch aus der Haupteinkaufsstraße (Breiter Weg), die damit zur Fußgängerzone umgebaut werden konnte. Eine Fußgängerzone mit Straßenbahn konnte man sich damals leider (noch) nicht vorstellen. Die deutlich reduzierte Erschließungsfunktion des Netzes rächte sich in einem Aderlass von rund 1.000.000 Fahrgästen pro Jahr. Noch im gleichen Jahr wurde der VEB Verkehrsbetriebe Halberstadt als „energiewirtschaftlich vorbildlich arbeitender Betrieb“ ausgezeichnet.

Das Jahr 1990 brachte zunächst die Währungs- und schließlich die staatliche Einheit. Der weitgehende Zusammenbruch der Wirtschaftsstruktur, die über Nacht explodierende Motorisierung und natürlich der rasche Rückgang der Einwohnerzahlen waren sicher die wesentlichen Ursachen für den Einbruch der Beförderungsergebnisse auf die derzeit rund 2 Mio Fahrgäste pro Jahr. Schon 1991 begann die umfassende Rekonstruktion des Schienennetzes – und damit auch ein langwieriger Streit: Kann die Straßenbahn in einer Stadt dieser Größe und Struktur Zukunft haben? Die damalige Landesregierung machte bald nach dem Beginn der Arbeiten deren Fortsetzung von Rentabilitätsuntersuchungen abhängig und fand dabei Unterstützung im Bundesverkehrsministerium. Da waren allerdings schon rund 10 Mio DM investiert und mit der Straßenbahn ganze Straßenzüge in der Altstadt zu neuem Leben erweckt worden. „Straßenbahn und Theater sind zwei Dinge, die nicht wiederzubringen sind, wenn sie einmal weg sind“ brachte es 1992 der Bürgermeister auf den Punkt und wusste die Bevöl-



In der Voigtei hält Tw 164 (ex Freiburg 106) auf dem Weg vom Nordring zum Holzmarkt. Der Wagen fährt durch vor der Wende dem Abriss geweihte Altstadtstraßen, die ohne Fördermittel für die Gleissanierung zu Beginn der 90er Jahre so möglicherweise heute nicht aussehen würden. Dennoch zeigt das Foto, mit wie wenig Aufwand hier erhöhte Haltekaps die Attraktivität steigern könnten.
 Aufnahme: M. Wendt



Die Strecke zur Klus wurde früher täglich bedient, meist mit Pendelwagen. Heute fahren die Bahnen hier nur noch am Wochenende. Aufnahmen (2): SG

kerung dabei hinter sich. Es wurden Gutachten in Auftrag gegeben und diskutiert, die dem interessierten Stadtrat nur ein weiteres Mal die Relativität solcher Berechnungen bestätigten: eine Expertise ging von 93 Mio DM Investitionsbedarf aus, eine andere von 36 Mio DM... Zu diesem Zeitpunkt waren bereits 20 Mio DM ausgegeben und die erste gebrauchte GT-4-Bahn aus Stuttgart eingetroffen. Am 14. Oktober 1992 beschloss der Stadtrat mit großer Mehrheit die Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebs mit allen Konsequenzen – und schoss damit auch Mittel für die Netzerweiterung zum Plattenbaugebiet am Nordring frei.



Straßenbahn und historische Bausubstanz passen in Halberstadt gut zusammen

Erfolgsfaktoren der Tram in Kleinstädten

Verschiedene Faktoren entscheiden darüber, ob der Straßenbahnbetrieb gerade in einer Kleinstadt Erfolg haben und wirtschaftlich vertretbar sein kann, u.a.:

- Liniennetz und Fahrplan müssen auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse und -gewohnheiten der Nutzergruppen ausgerichtet sein und Hauptachsen attraktiv bedienen können.
- Je kleiner die Stadt, desto wichtiger werden Taktfrequenzen – weil man bei längeren Wartezeiten eben einfach zähneknirschend zu Fuß geht.



Vor der 1980 fertiggestellten Veränderung des Gleisnetzes erreicht ein Hängerzug aus dem Breiten Weg kommend den damaligen Knoten Fischmarkt – direkt vor dem HO-Warenhaus. Inzwischen ist hier das alte Zentrum, leicht modifiziert, wieder auferstanden. Aufnahme: Sammlung D. Janietz



Ein Gotha-Triebwagen mit Lova-Beiwagen befährt den Hohen Weg in der Phase der Umgestaltung dieser Verbindung. Es entstand eine damals sicher als „modern“ empfundene vierspurige Schneise zwischen Altstadt und Zentrum. Aufnahme: Sammlung D. Janietz

- Buslinien müssen optimal abgestimmt als Ergänzung verkehren, gute Anschlüsse bieten und Straßenbahnlinien nicht durch ungeschickte Führung Konkurrenz machen.
- Der vielleicht aber wichtigste Schlüssel zum Erfolg liegt im anzustrebenden Gleichklang von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung.

Um einen solchen Gleichklang hat man sich in Halberstadt stets bemüht – gelungen ist er zumindest in Ansätzen:

- Vorhaben „auf der grünen Wiese“ blieben insgesamt eher Ausnahmen.
- Der Wiederaufbau des alten Stadtzentrums mit einer integrierten Einkaufspassage in unmittelbarer Nähe der Rendezvous-Haltestelle Holzmarkt schafft optimale Anbindungen: nach einer Umfrage aus 2001 (1683 Befragte) kamen rund 30 % mit dem ÖPNV in die City, ebenso viele mit dem Kfz und immerhin 40 % unmotorisiert.
- Ein Sport- und Freizeitzentrum entstand im Einzugsbereich der Straßenbahn, ebenso ein AOK-Bildungszentrum und ein Kaufpark.

Dass die jährlichen Fahrgastzahlen bei für eine Kleinstadt zwar bemerkenswerten, gleichwohl steigerungsfähigen 2 Mio (inkl. Busverkehr etwa 2,5 Mio, entsprechend rund 10.000 pro Tag) stagnieren, dürfte u.a. an gegenläufigen Entscheidungen liegen, die vor dem Hintergrund der getroffenen Grundsatzentscheidung diskussionswürdig erscheinen:

- Die mit der Streckenverlängerung erst 1993 angebundene Plattenbausiedlung wurde im Rahmen des Stadtumbaus wenige Jahre später fast vollständig geschleift.
- Ein neues Wohngebiet mit verdichtetem Wohnungsbau wurde zwar nur wenige hundert Meter entfernt neu erschlossen – jedoch jenseits einer Eisenbahnstrecke und damit für die Straßenbahn nicht, für den Bus nur unwegig erreichbar.
- Die u.a. das Bildungs- sowie das Sport- und Freizeitzentrum erschließende Strecke wurde nicht ins Netz eingebunden sondern montags bis freitags zunächst als Stichstrecke bedient und dann zugunsten einer Buslinie eingestellt, die nun abschnittsweise parallel zur Straßenbahn verkehrt.
- Die Parkraumbewirtschaftung in weiten Teilen der Innenstadt wurde, weil vermeintlich einzelhandelsunverträglich, aufgegeben. Nennenswerter Parksuchverkehr war weder vorher noch hinterher ein reales Problem.
- Mitten in der Altstadt wurde ein Großparkplatz für 236 Pkw neu gebaut (ein Argument der Straßenbahnzweifler war stets gewesen: wo die Straßenbahn fährt, komme niemand her und wolle niemand hin...)

Von solchen Problemen einmal abgesehen stellt sich die Frage nach der zukünftigen Entwicklung regionaler Mobilität und Verkehrsnachfrage zunächst grundsätzlich, denn sie bildet als Gesamtnachfrage die Basis für

realistische Marktanteile des ÖPNV. Diese wiederum sind aber nach der Neufassung des Gesetzes zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) im Dezember 2004 eine der wichtigsten Bemessungsgrößen für die Zusecheidung der Landesmittel auf die Aufgabenträger. Wurden vorher wesentlich Strukturgrößen (Fläche, Einwohner) in Ansatz gebracht, so sind es seitdem u.a. Fahrplankosten und Fahrgastzahlen, also: Angebotsqualität (25 %) und Markterfolg (40 %). Die separate Straßenbahnförderung wurde auf nur noch 5 % zurückgefahren, weil ein Straßenbahnverkehr bei vernünftiger Planung und Vermarktung über Qualität und Erfolg ausreichend „zuwendungsergiebig“ sein sollte.

Auf der Nachfrageseite sind derzeit durchaus gegenläufige Entwicklungen zu beobachten. Einerseits wird der „allgemeine Trend“ zum Auto an die Wand gemalt, die fehlende Flexibilität der Linienverkehre beklagt, auf konjunkturbedingt fehlende Pendlerverkehre hingewiesen und dem ÖPNV (z.T. sicher nicht zu Unrecht) eine gewisse Modernität abgesprochen. Dem stehen gegenüber:

- Die nach der SrV-Erhebung 2003 (System repräsentativer Verkehrsbeurteilungen) erstmals sinkende Tendenz der Wegehäufigkeit beim motorisierten Individualverkehr (mIV) und eine sich allgemein abzeichnende



An das Straßenbahnnetz angeschlossen und zehn Jahre später ein Opfer des Stadtumbauprogramms: Am Nordring wurde preiswerter, jedoch weitgehend leerstehender Wohnraum „vom Markt genommen“. Neuer entstand an anderer Stelle – allerdings ohne Straßenbahnanschluss. Dennoch wird die Haltestelle Nordring weiter frequentiert. In unmittelbarer Nähe entstand u.a. eine Seniorenwohnanlage. Aufnahme: M. Wendt

Sättigung – was auf grundsätzlich positive Marktchancen für den ÖPNV hindeuten würde und sich anderswo bereits auszuwirken beginnt.

- Eine durchgehende Verteuerung der Lebenshaltungskosten bei sinkenden Realeinkommen gerade im unteren Einkommenssegment – dies wird einen Teil bisher festgelegter Kfz-Nutzer zwangsläufig zu „kühlen Rechnern“ werden lassen.
- Die sich abzeichnende Veränderung der Alterspyramide (zwar fahren zunehmend auch betagte Senioren Auto aber gerade diese Zielgruppe beginnt angesichts öffentlich diskutierter Rentenkürzungsforderungen und offener Fragen der Pflegefinanzierung, das persönliche Konsumverhalten zu prüfen.
- Eine Schulentwicklungsplanung, die demographisch bedingt auf Konzentration setzen muss – und damit trotz sinkender Schülerzahlen weiterhin neue Schülerverkehre erzeugt.
- Das nur schwer vorhersehbare Szenario mittelfristiger Benzinpreisentwicklungen – jedoch geht kaum jemand ernsthaft von dramatischem Preisverfall aus...

Als im Jahr 2004 im Stadtrat die Grundsatzentscheidung für oder gegen die Straßenbahn mit den anstehenden Investitionen auf der Tagesordnung stand, war den meisten Ratsmitgliedern klar geworden: selbst wenn der städtische ÖPNV bei Umstellung auf reinen Busbetrieb billiger würde, wären die Einnahmeverluste, die letztlich niemand in Frage stellt, eine Art Black Box. Zwar hatten einige Gutachter Jahre zuvor unterstellt, diese könnten unter günstigsten Bedingungen geringfügig unter den Einsparungen liegen, aber unter den neuen Bedingungen des ÖPNVG LSA wäre dies womöglich schnell zur Milchmädchenrechnung geworden: nun müssten die Einsparungen nicht nur die Umsatzeinbußen selbst kompensieren, sondern obendrein noch die damit unaußweichlich sinkenden Landeszuweisungen nach Markterfolg. Da zudem selbst der Eigenanteil an den anstehenden Investitionen bei Einstellung des Straßenbahnbetriebs nicht hätte eingespart werden können (dieser wäre nämlich in die dann notwendigen Sicherungs-, Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen geflossen), war eine Entscheidung pro Straßenbahn zwar für manchen überraschend – angesichts der Akzeptanz dieses Verkehrsmittels bei den Halberstädtern aber letztlich auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur folgerichtig.

Nun wird es nicht mehr darum gehen müssen, die Straßenbahn in Halberstadt zu erhalten. Jetzt wird die Feinjustierung der Angebotsgestaltung inklusive der Abstimmung Straßenbahn/Bus/Eisenbahn, optimierter Erschließungs- und Verbindungswirkung sowie des Marketings im Mittelpunkt stehen. Je besser dies gelingt, desto mehr erhält sich die Straßenbahn selbst und trägt insgesamt zu einer hohen Marktausschöpfung des ÖPNV bei. ■ ■

Literatur:

1. Ahrens/LieBke/Wittwer: Mehr Autos – aber weniger Verkehr, in: Internationales Verkehrswesen 1+2/2005, S. 23 ff.
2. Chlond/Manz/Zumkeller: Stagnation der Verkehrsnachfrage – Sättigung oder Episode?, in: Internationales Verkehrswesen 9/2002, S. 396 ff.
3. Neufassung des ÖPNVG LSA veröffentlicht in: GVBl. LSA Nr. 5/2005 (26.01.2005), S. 16ff.
4. Teilnahmeverkehrsplan der Stadt Halberstadt, Halberstadt 2002
5. Freundeskreis Straßenbahn Halberstadt: Mobil in Halberstadt – eine Bürgerbefragung, Halberstadt 2001
6. Dörge: Die Straßenbahn in Halberstadt, Leonberg-Höfingen 2003
7. Stadt Halberstadt/NOSA: Halberstadt mit ganzer Kraft, Halberstadt 2002
8. Wendt/Wöhlbier: Zukunft der Halberstädter Straßenbahn endlich gesichert, in: „stadtverkehr“ 11-12/04, S. 46f.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) im Überblick

Regelungskriterium	Fassung 1995/2000 ¹	Neufassung 2005 ²	Bemerkungen
Grundsätze (zusammengefasst)	Herstellung landesweit gleichwertiger Lebensbedingungen unter Berücksichtigung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV. Dabei: Vorrang für den SPNV auch in ländlichen Gebieten. Vernetzung und Verknüpfung SPNV/ÖPNV, Integration des Schüler- in den Linienverkehr.	ÖPNV ist/bleibt eine (Pflicht-) Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wirtschaftlichkeit und Qualität (insbesondere Barrierefreiheit) sind zu beachten. Eigenwirtschaftlichem Handeln i.S.d. PBefG wird der Vorrang eingeräumt.	Inhaltliche Vorgaben wurden zurückgenommen, der Vorrang für die Schiene revidiert. Bereits vor der Novellierung war beides kaum landesweit durchzusetzen gewesen: rund 20 Strecken sind „abbestellt“ worden.
Aufgabenträgerschaft	Landkreise/kreisfreie Städte für den Straßen-ÖPNV, Land für SPNV bis zur Übernahme durch diese. Das Land kann LK/kf St ggf. SPNV übertragen	Landkreise/kf St für den Straßen-ÖPNV, das Land dauerhaft für den SPNV. Das Land kann SPNV aber in eigener Regie durch Busverkehre ersetzen.	Angestrebt sind stabile Verhältnisse mit klarer Zuständigkeit: wer plant, verantwortet und finanziert auch (bzw. umgekehrt). Weitere Abbestellungen im SPNV werden vorgezeichnet.
Mitwirkung von Gemeinden	Den Gemeinden können jeweils vom Aufgabenträger Teilaufgaben übertragen werden. Sie sind entsprechend zu beteiligen, wenn sie vor Inkrafttreten des ÖPNVG LSA entsprechende Aufgaben wahrgenommen haben.	Gemeinden können Aufgaben wahrnehmen, ohne damit aber selbst Aufgabenträger zu werden.	Hier wird eben dieses Ziel nicht konsequent erreicht: im ÖPNV engagierte Gemeinden können Aufgaben übernehmen ohne Aufgabenträger zu sein. Ob/wie dies umgesetzt werden kann, wird sich zeigen.
Nahverkehrsplan	Hohe Regelungsdichte hinsichtlich Inhalt (u.a. Berücksichtigung des IV, Nachfragepotentiale, Qualitäts- und Quantitätsstandards, Beseitigung von Mängeln etc.) und Aufstellungsverfahren (Gültigkeitsfristen, Fortschreibung und Beteiligungsverfahren)	Deutlich reduzierte Regelungsdichte, im wesentlichen beschränkt auf Bestandsaufnahme, Netz- und Maßnahmenplanung und Anforderungen, die sich aus dem EuGH-Urteil („AltmarkTrans“) ergeben. Gültigkeitsfristen etc. entfallen.	Auch hier werden nicht konsequent durchgesetzte Vorgaben und Standards zurückgenommen. Die angestrebte „Deregulierung“ ist angesichts der gestiegenen rechtlichen Bedeutung des Nahverkehrsplans dennoch unrealistisch.
Finanzierung des ÖPNV	Zuweisung der Landesmittel ³ : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundpauschale: ~ 4,85 EUR/Einw. LK/kf St ▪ Straßenbahnpauschale: ~ 6,63 EUR/Einw. LK/kf St ▪ Landkreise < 100 Einw./km²: ~ 1,79 EUR/Einw. LK ▪ Planungspauschale: ~ 0,77 EUR/Einw., mind. ~ 76,5 TEUR 	Aufteilung der Landesförderung in vier Töpfe, aus denen die Aufgabenträger Zuweisungen erhalten entsprechend: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25 % nach Fahrplanvolumen ▪ 30 % nach dem Flächenanteil ▪ 40 % nach Fahrten je Einwohner (ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs!) ▪ 5 % nach dem Anteil am Straßenbahnnetz des gesamten Landes. 	Vorher: Förderung gemäß kaum planerisch beeinflussbarer Strukturdaten (→ stetig sinkende Zuweisungen, kaum Anreize). Nun werden nur noch 35 % strukturbedingt, 65 % aber nach Angebot und Markterfolg bemessen (→ attraktive Standards und effiziente Modelle zahlen sich doppelt aus, ein Wettbewerb zwischen Aufgabenträgern wird initiiert).

¹ ÖPNVG LSA vom 24.11.1995, Finanzierungsmodalitäten geändert am 27.4.2000

² ÖPNVG LSA vom 20.1.2005

³ Die im Gesetz genannten Beträge wurden von DM- auf gerundete EUR-Beträge umgerechnet