



Der Unterstützerkreis Naumberger Straßenbahn  
Ringschluss Lindenring:

Harry Jost  
Beate Meusel  
Matthias Ludwig  
Thomas Gärtitz  
Andreas Plehn  
Gerd Blumenau  
Steffi Leipold  
Volker Krebs

Naumburg, April 2021

Abb. 1: Die Eröffnung der Naumberger Straßenbahn im Jahre 1892. | Archiv Naumberger Straßenbahn GmbH



Vorstudie  
zu einer Fortschreibung  
des Verkehrskonzepts für den ÖPNV  
in Naumburg-Bad Kösen



Abb. 2: Straßenbahn und Bus gestalten gemeinsam die Zukunft des ÖPNV in Naumburg-Bad Kösen.  
Foto von 2019. | Naumburger Straßenbahn GmbH

# Inhaltsverzeichnis

1. Ein neues Verkehrskonzept im ÖPNV – Drei gute Gründe	7
1.1 Die Basis: Machbarkeitsstudie „Ringschluss Straßenbahn“	8
1.2 Der Ringschluss der Naumburger Straßenbahn im neuen Verkehrskonzept – ein echter Mehrwert für Bewohner und Besucher	11
1.3 Das Dilemma: Die ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofs	12
1.4 Naumburg-Bad Kösen im neuen ÖPNV-Konzept	14
2. Licht und Schatten: Die Ausgangslage des ÖPNV in Naumburg	15
3. Das Potential des ÖPNV in Naumburg-Bad Kösen ist groß!	17
4. Mit neuem Netz zu neuen Perspektiven	19
4.1 Ein attraktives und wirtschaftliches Stadtverkehrsnetz	19
4.2 Funktionen der neuen Linienbeziehungen	21
4.3 Die Regionalbuslinien und ihr Beitrag für den Stadtverkehr	30
4.4 Schnell hin, schnell weg: Der Anschluss am Marientor	30
4.5 Entspannung am Lindenring	35
5. Ganzheitliche Mobilität – ein Gewinn für alle!	36
6. Nachhaltige Mobilität stärkt nachhaltigen Tourismus	38
6.1 Digitalisierung ist alles	38
6.2 Der Straßenbahn-Ring – neuer Impuls für den Tourismus	39
6.3 Zusätzliche Reisebusse? Kein Problem!	42
6.4 Genial pauschal	42



# 1. Ein neues Verkehrskonzept im ÖPNV – drei gute Gründe

Die Straßenbahn hat sich als Verkehrsmittel der Elektromobilität inzwischen einen anerkannten Platz im Naumburger Stadtverkehr erworben: Sie befördert mehr als ein Viertel der Fahrgäste. Die bislang umgesetzten Etappen der Wiederinbetriebnahme haben jedoch noch keinen sinnvollen Abschluss in der Linienführung gefunden. Während sich die Stadt in den letzten drei Jahrzehnten weiterentwickelt hat und die Forderungen nach mehr Klimaschutz und einer Verkehrswende zu drängenden Herausforderungen geworden sind, scheint der Spielraum für eine Erhöhung des Gesamtaufwands in der Verkehrsbedienug von Bus und Straßenbahn ausgereizt zu sein.

Abb. 3: Seit 1907 fährt die Straßenbahn auf dem Markt elektrisch. | Archiv Naumburger Straßenbahn GmbH



Abb. 4: Seit 2018 hat der Bahnhof Bad Kösen wieder ein repräsentatives Empfangsgebäude mit Übergang zum Bus. | Andreas Plehn Naumburger Straßenbahn GmbH

Das Verkehrsnetz im Naumburger ÖPNV aus Stadtbuss, Regionalbus und Straßenbahn besteht in seiner gegenwärtigen Struktur seit 2007 in unveränderter Form. Während Stadt- und Regionalbus vollständig im Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes integriert sind, erfolgte bei der Naumburger Straßenbahn lediglich eine Anerkennung des MDV-Tarifs. Der eigene Haustarif konnte noch nicht abgeschafft werden, weil die privaten Gesellschafter die Ertragsverluste aus einem Verzicht des Haustarifs nicht stemmen können. Untereinander ist ein Umstieg vom Haustarif der Straßenbahn zum MDV-Tarif der Busse nicht möglich. In der Realität des städtischen Verkehrsnetzes fahren Busse und Straßenbahn beziehungslos nebeneinander. Diesem unbefriedigenden Zustand gilt es, durch eine Neuorientierung zu begegnen, die den Einsatz der vorhandenen Ressourcen zum Nutzen beider Verkehrsträger ermöglicht. Die Zeit ist reif für ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Naumburg und Bad Kösen!

## 1.1 Die Basis: Machbarkeitsstudie „Ringschluss Straßenbahn“

Die im Jahr 2020 vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb an der TU Braunschweig erarbeitete Machbarkeitsstudie zu einem Ringschluss der Naumburger Straßenbahn favorisiert eine Umfahrung der Altstadt über den Lindenring, ergänzt durch eine Umfahrung des Bahnhofsquartiers als Wendemöglichkeit am Hauptbahnhof.

**Straßenbahn und Bus können sich bei dieser Ringvariante sehr gut ergänzen.**

Der Vorzug dieser Streckenführung gegenüber allen anderen Varianten (Moritzberg, Freyburger Straße) besteht im größeren erreichbaren Fahrgastaufkommen, in den erheblichen Potentialen für die Innenstadtentwicklung, der besseren Integrationsfähigkeit in ein ganzheitliches Stadtverkehrsangebot sowie im deutlich geringeren erforderlichen Investitionsaufwand für die Umsetzung der Maßnahme und die Betriebskosten. Nur eine Linienführung über den Lindenring erreicht eine zentrale Innenstadt-Anbindung wie sie bereits die Initiatoren der Ringbahn 1892 erreichen wollten. Außerdem kann mit der Umfahrung des Bahnhofsquartiers auch der Markgrafenweg wieder direkt mit der Straßenbahn erreicht werden.

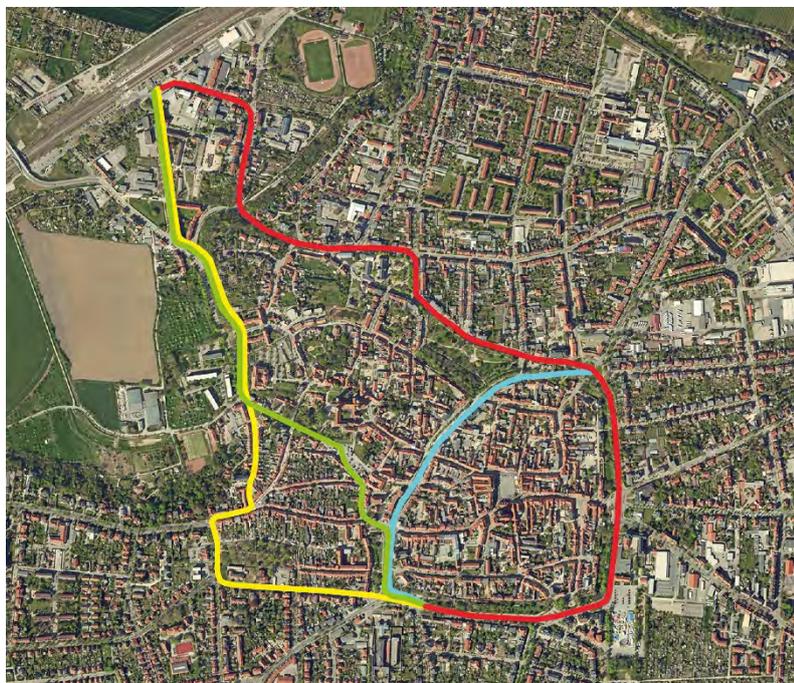


Abb. 5: Untersuchte Ringvarianten der Machbarkeitsstudie zum Ringschluss der Naumburger Straßenbahn. | IVE, TU Braunschweig, Orthophotos Nr. 326945670 und 326965670 vom Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt, 21.04.2021.

Anlässlich der Übergabe der Machbarkeitsstudie für einen Ringschluss der Naumburger Straßenbahn am 08.10.2020 an die Stadt Naumburg ermutigte der Landrat den Oberbürgermeister, mit den Ergebnissen der

Studie und im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eigene Vorstellungen zu einem künftigen Stadtverkehr zu entwickeln und gegenüber dem Burgenlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV zu formulieren. Die hier vorgelegte Vorstudie soll neue Perspektiven für ein künftiges Verkehrskonzept aufzeigen und das Interesse für eine breite Diskussion wecken.

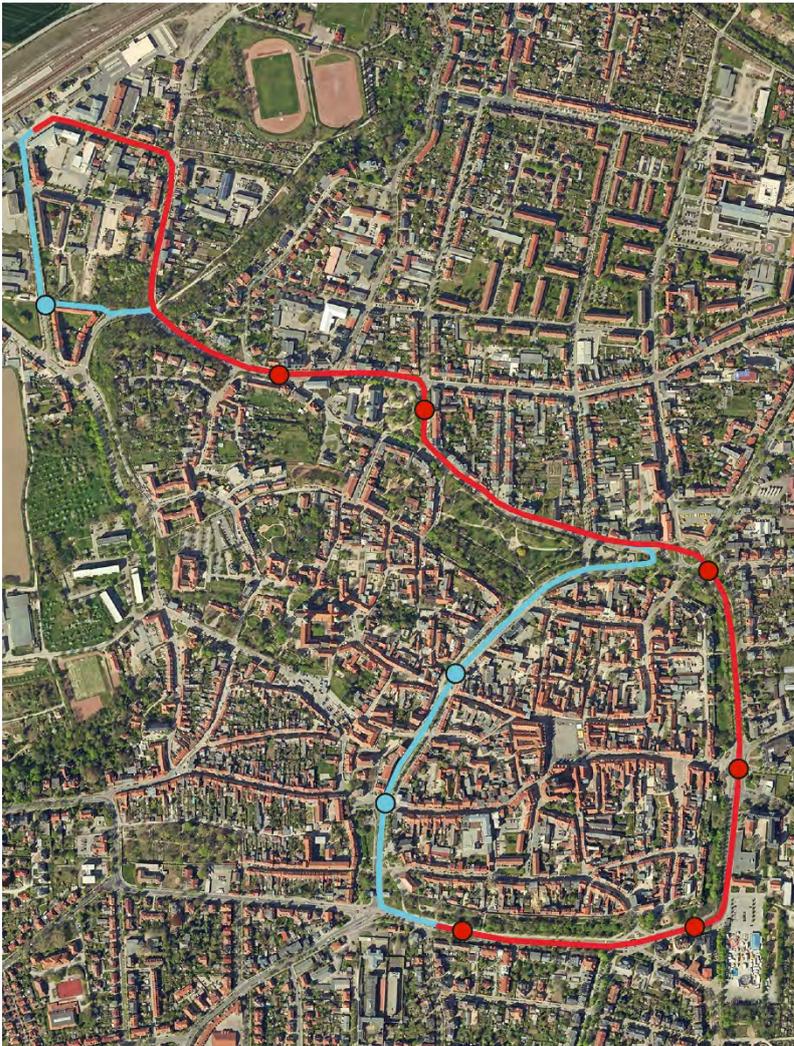


Abb. 6: Favorisierte Streckenführung über den Lindenring. | Volker Krebs, Orthophotos Nr. 326945670 und 326965670 vom Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt, 21.04.2021.

Der größte Erfolg ist dann erreicht, wenn sich möglichst viele Interessengruppen im Endergebnis wiederfinden. Deshalb kann es durchaus möglich sein, dass am Ende der Diskussion Aspekte in ein künftiges Stadtverkehrsnetz einfließen, die zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Vorstudie noch nicht bekannt oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Anwohner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit</li> <li>• Lärm- und Feinstaubreduzierung</li> </ul>
Bürger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• attraktive Alternativen zum Pkw</li> <li>• Identifikation mit der Heimat</li> <li>• schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt und des Hbf</li> </ul>
Besucher	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV</li> <li>• hohe Erlebnisqualität</li> <li>• Alleinstellungsmerkmale</li> </ul>
Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV</li> <li>• attraktives Geschäftsumfeld</li> </ul>
Gastronomie Hotellerie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV</li> <li>• attraktives Geschäftsumfeld</li> <li>• hoher Erlebniswert zum erneuten Kommen</li> </ul>
Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV</li> <li>• Attraktives Umfeld</li> <li>• Erhalt und Ausbau von Alleinstellungsmerkmalen</li> <li>• lokale und regionale Vernetzung</li> </ul>
Kurkliniken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV</li> <li>• Hohe Erlebnisqualität für Kurgäste während des Aufenthalts als Standortvorteil</li> </ul>
Aufgabenträger Burgenlandkreis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung der lokalen und regionalen Vernetzung des ÖPNV</li> <li>• Daseinsvorsorge und Förderung der Infrastruktur im ÖPNV für Alltag, Schule, Freizeit und Tourismus</li> <li>• Steuerung des Aufwands im ÖPNV in Angebot und Nachfrage</li> </ul>
Land Sachsen-Anhalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung und Vernetzung ÖPNV mit dem SPNV</li> <li>• Förderung technisches Kulturgut</li> <li>• Revitalisierung Innenstädte</li> <li>• Nachhaltigkeit</li> </ul>
Stadt Naumburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie</li> <li>• Moderation der verschiedenen Mobilitätsansprüche</li> <li>• Alleinstellungsmerkmal und Erhalt eines technischen Denkmals</li> <li>• Erhalt und Förderung der Lebensqualität und Standortvorteile</li> </ul>
Verkehrs- unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilisierung und Steigerung der Fahrgastzahlen</li> <li>• Förderung nachhaltiger Mobilität durch eigene Angebotsstrategien</li> <li>• Sicherung einer hohen Wirtschaftlichkeit in der Betriebsdurchführung und in den Erlösen</li> </ul>

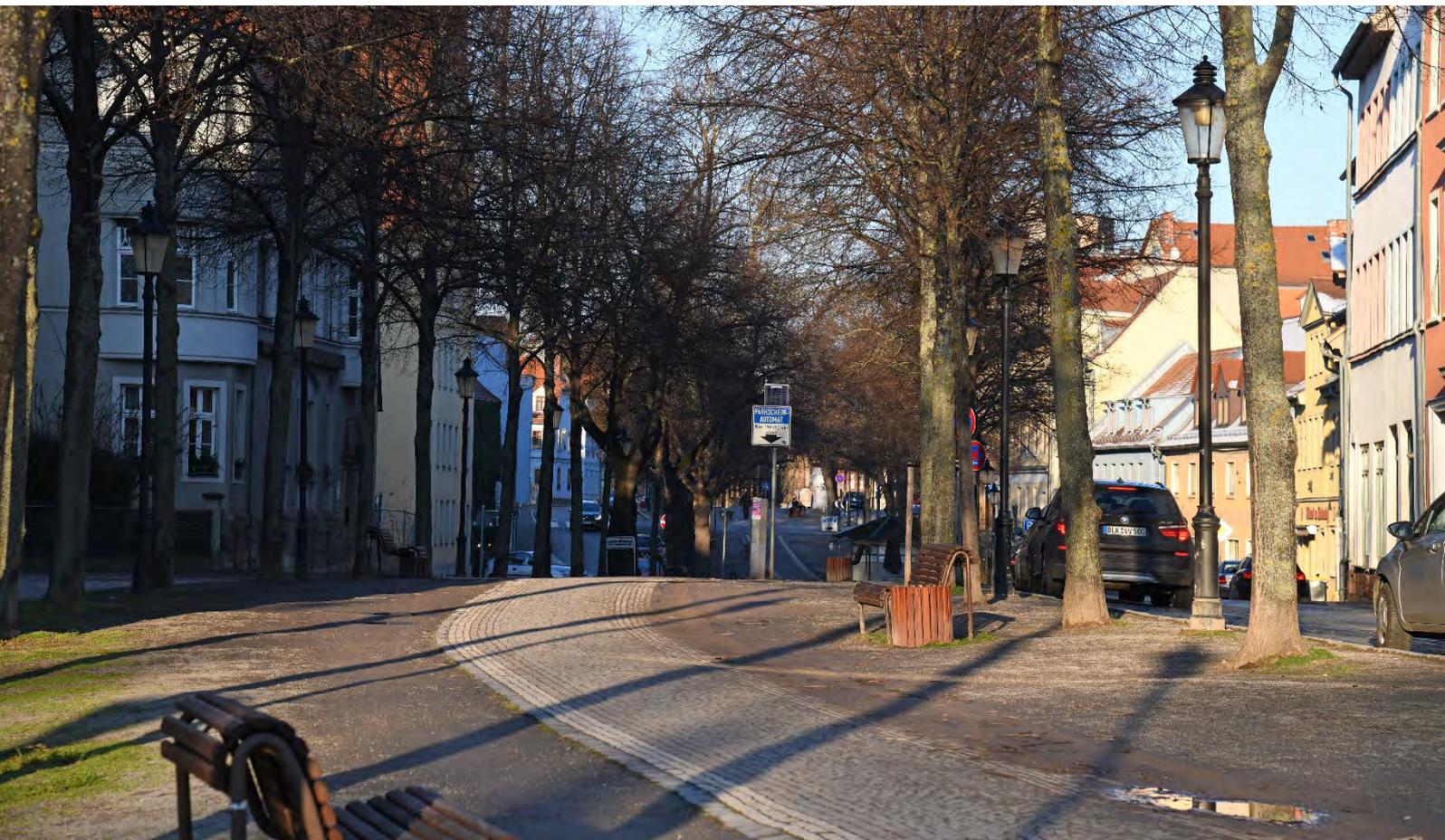
Abb. 7: Übersicht über die Beteiligten an einer Diskussion. | Volker Krebs

Es gibt drei gute Gründe, das Verkehrskonzept im ÖPNV für Naumburg und Bad Kösen fortzuschreiben:

## 1.2 Der Ringschluss der Naumburger Straßenbahn im neuen Verkehrskonzept – ein echter Mehrwert für Bewohner und Besucher

Mit ihrer Straßenbahn kann die Stadt Naumburg seit dem Jahr 1907 auf eine sehr erfolgreiche Tradition der Elektromobilität zurückblicken. Seit der schrittweisen Revitalisierung der Naumburger Straßenbahn ab 1993 sind rund 8,1 Mio.€ aus öffentlichen und privaten Mitteln in Gleisanlagen, Fahrzeuge und das Depot geflossen. Ihre über Generationen gewachsene Akzeptanz in breiten Schichten der Bevölkerung bietet die einmalige Möglichkeit, mit historischen Fahrzeugen einen modernen Stadtverkehr unter den Anforderungen des Klimawandels weiterzuentwickeln.

Abb. 8: Die favorisierte Strecke führt durch den Lindenring. Südlicher Eingang des Lindenrings 2020. | Beate Meusel



Wenn mit dem Ringschluss weitere Investitionen mit öffentlichen Mitteln gefördert werden sollen, damit die Streckenlänge um ein Drittel wachsen kann, dann lässt sich das volkswirtschaftlich nur durch einen Mehrwert in der Stadterschließung und in der Verkehrsleistung rechtfertigen.

Höhere Fahrgastzahlen werden nur durch ein besser strukturiertes Angebot erreicht. Als entscheidenden Ansatzpunkt ermittelte die Machbarkeitsstudie, das Nebeneinander von Bus und Straßenbahn zu beenden und beide Verkehrsmittel zu einem gemeinsamen Angebot mit modifizierten Buslinienführungen und einem gemeinsamen Tarif zusammenzuführen.

Aus einem neuen Liniennetz heraus sollte die Erreichbarkeit einzelner Stadtquartiere durch öffentliche Verkehrsmittel für den Alltag in der Stadt, aber auch für den Dom als zentralem Anziehungspunkt im Tourismus spürbar attraktiver werden. Die Vorteile der neuen Linienführungen werden im Folgenden beschrieben.

## 1.3 Das Dilemma: Die ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofs

Im täglichen Betrieb zwischen 5:00 und 23:00 Uhr erreicht durchschnittlich alle 6 Minuten ein Zug den Naumburger Hauptbahnhof. Aufgrund seiner peripheren Lage innerhalb des bebauten Stadtgebiets ist die Anbindung des Hauptbahnhofs durch öffentliche Verkehrsmittel von besonderer Bedeutung.

Die Angaben auf den Abfahrtstafeln von Stadtbus und Straßenbahn suggerieren einen regelmäßigen 15 Minuten-Takt zum bzw. vom Hauptbahnhof, in den sich die beiden Verkehrsmittel in ihrem jeweiligen Halbstundentakt ergänzen. Ein genauer Blick auf die angebotenen Reisezeiten verrät jedoch eine andere Situation: wählt man den Stadtbus, ist man nur wenige Minuten früher am Rande der Innenstadt als die Straßenbahn, die aber erst 15 Minuten später am Hauptbahnhof abfährt. Der Stadtbus benötigt zur Poststraße 17 Minuten, die Straßenbahn 6 Minuten. In umgekehrter Richtung ist es ähnlich: obwohl Bus und Straßenbahn versetzt um 15 Minuten am Hauptbahnhof ankommen, müssen sie fast zur selben Zeit in der Innenstadt abfahren.

Und die Fahrgäste des ÖPNV wissen das: haben sie keinen Straßenbahn-Anschluss, gehen sie zu Fuß. Pendler nehmen den Pkw. Der gut belegte P+R-Parkplatz am Hauptbahnhof belegt eindrucksvoll, dass die ÖPNV-Anbindung für viele Menschen keine Option ist.

Aus Sicht des Fahrgastes wird die ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofs in Wirklichkeit nur als Halbstundentakt empfunden. Die hohe Zugdichte der Bahn hat für Naumburg nur eine begrenzte Wirkung in der Veränderung der Verkehrsmittelwahl.

Abb. 9: Die Anbindung des Naumberger Hauptbahnhofs ist von großer Bedeutung.  
Luftbild von 2019. | Naumberger Straßenbahn GmbH



Linie 4	Montag bis Freitag		
	5 Uhr	6 - 20 Uhr	21 h
Hauptbahnhof	00	30	00
Wiesenstraße	01	31	01
Nordstraße	03	33	03
Jägerplatz	04	34	04
Poststraße	06	36	06
Marientor	27	07	37
Curt-Becker-Platz	28	08	38
Vogelwiese	29	09	39
Salztor	31	11	41

**BUS 101**

Hauptbahnhof - City-Busstopp - Flemming

		Montag bis Freit			
Verkehrshinweise					
Naumburg, Hauptbahnhof 1..... ab	...	...	...	06:15	18:45
Naumburg, Wiesenstr. ....	...	...	...	06:16	18:46
Naumburg, Jägerstr. ....	...	...	...	06:18	18:48
Naumburg, Nordstr. ....	...	...	...	06:19	18:49
Naumburg, Siedlungsstr. ....	...	...	...	06:20	18:50
Naumburg, Krankenhaus ....	...	...	...	06:22	18:52
Naumburg, Humboldtstr. ....	...	...	...	06:23	18:53
Naumburg, City-Busstopp 1.....	05:00	05:30	06:00	06:30	Alle 19:00
Naumburg, Postring .....	05:02	05:32	06:02	06:32	30 19:02

Abb. 10 und 11: Vergleich der Reisezeiten von Bus und Straßenbahn vom Hbf. zur Poststraße. | Ausschnitte Fahrpläne

## 1.4 Naumburg-Bad Kösen im neuen ÖPNV-Konzept

Seit 2010 ist Bad Kösen einer der bedeutendsten Ortsteile von Naumburg. Die relativ weite räumliche Distanz zwischen den beiden Stadtzentren erschwert den Prozess des kommunalen Zusammenwachsens. Mit neuen Impulsen für die Infrastruktur der Ortsteile kann der ÖPNV zu einem wesentlichen Instrument der Integration werden. Heute trennt die beiden Städte nicht nur eine Tarifzongengrenze, auch die Liniennetzpläne der Stadt- und Regionalbusse lassen nicht erkennen, dass Bad Kösen ein Teil der Stadt Naumburg ist. Einheimische, Kurgäste und Patienten äußern immer wieder Kritik an der ungenügenden Anbindung der Kurkliniken in Bad Kösen. Darüber hinaus spielt die Erreichbarkeit touristischer Ziele im Umfeld von Naumburg und Bad Kösen im Linienbusverkehr derzeit keine Rolle. Vom Ausbau der Straßenbahn als Initialzündung für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in Naumburg muss auch der Stadtteil Bad Kösen profitieren.

Abb. 12: Blick auf Bad Kösen. 2020. | Beate Meusel

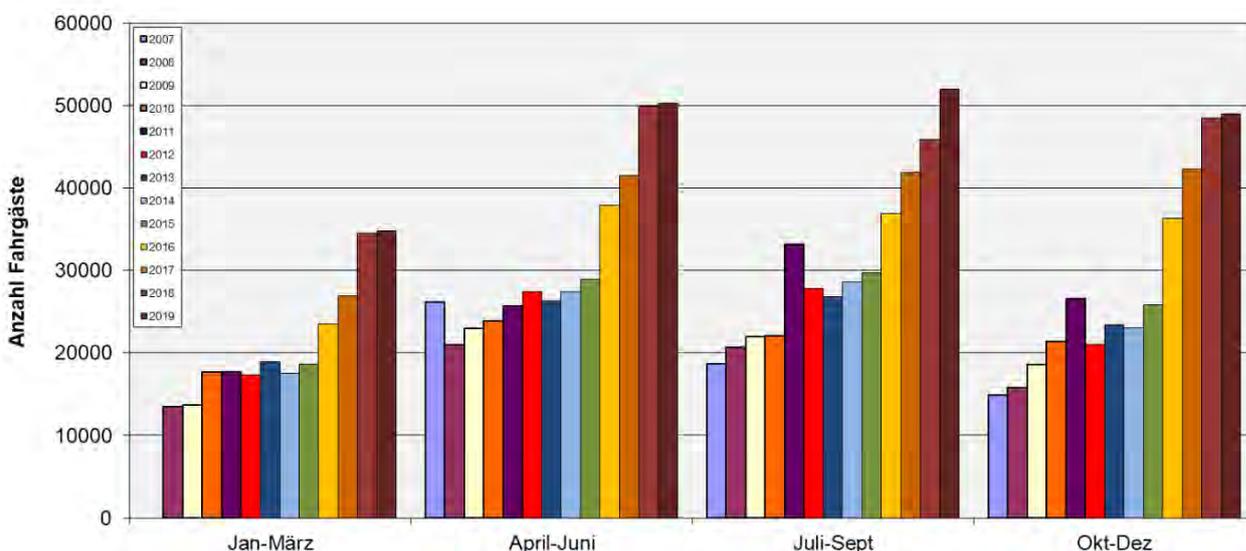


## 2. Licht und Schatten: Die Ausgangslage des ÖPNV in Naumburg

Die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtgebiet stellt sich gegenwärtig wie folgt dar:

- Die größte Fahrgastgruppe im Busverkehr sind Schüler.
- Die Busverbindung zwischen Lindenring und Flemmingen erfreut sich großer Nachfrage.
- Die Nachfrage an der Haltestelle Markt zeigt, dass eine Linienführung durch das Altstadt-Zentrum einem nachweislichen Bedarf folgt, auf dem mit zusätzlichen Angeboten reagiert werden sollte.
- Im sogenannten Jedermann-Verkehr ist ansonsten nur ein begrenztes Interesse an einer Nutzung des Busangebots erkennbar. Die Machbarkeitsstudie zur Ringbahn hat angeregt, Ringlinien, die nur in einer Richtung verkehren und mit sehr langen Reisezeiten verbunden sind, in Durchmesserlinien umzugestalten, die zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten zwischen Stadtzentrum und Peripherie führen würden.
- Die Straßenbahn hat seit der Aufnahme des regelmäßigen Linienverkehrs 2007 jährlich eine nennenswerte Fahrgaststeigerung erreichen können. Neben dem besonderen „Schienenbonus“ einer Straßenbahn spielt hier auch die kurze Reisezeit zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof eine Rolle.

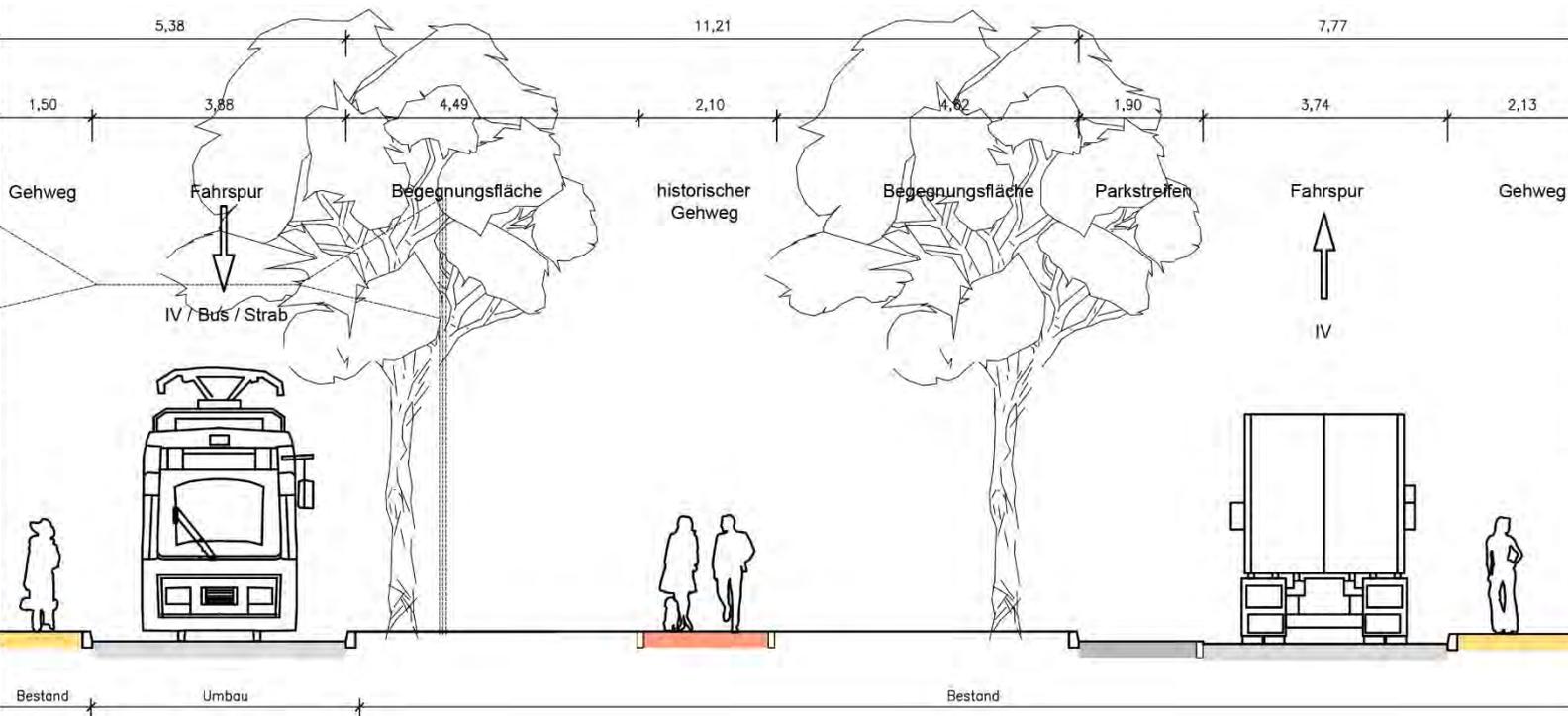
Abb. 13: Fahrgastzahlen der Naumburger Straßenbahn pro Quartal von 2007 bis 2019. | Naumburger Straßenbahn GmbH



Für eine qualifizierte Potenzialanalyse für verschiedene Linienvarianten werden derzeit die Voraussetzungen geschaffen. Aktuell können Veränderungen in der Mobilität aus der einjährigen Corona-Pandemie verkehrswissenschaftlich noch nicht quantifiziert werden. Der klimapolitische Handlungsdruck ist aber unverändert hoch, weshalb eine Akzeptanzstärkung des ÖPNV ein zentrales Anliegen aller verkehrspolitischen Akteure sein sollte.

Zur Bewältigung der klimapolitischen Anforderungen ist eine deutliche Verkehrswende erforderlich, die nicht nur auf einer Veränderung der Antriebstechnik der Pkw beruhen wird, sondern auch auf der Reduktion des Ressourcenverbrauchs für Individualfahrzeuge und deren Flächenbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr. Zur Kühlung von Städten werden dringend Grünanlagen benötigt, wo heute Flächen versiegelt sind. Die Bundesregierung hat deshalb eine Verdoppelung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs geplant. Diese Agenda reicht vom sogenannten Deutschland-Takt mit den Systemanschlüssen von Eisenbahn und ÖPNV an den Bahnknoten bis zum gezielten Ausbau heutiger Engpässe, die diese Systemanschlüsse noch nicht ermöglichen. Die heutige Bedienungssituation des Naumburger Hauptbahnhofs zeigt einen dringenden Handlungsbedarf, wenn die Attraktivität der Zugsanbindung an die Innenstadt durch den ÖPNV signifikant gesteigert werden soll.

Abb. 14: Variantenuntersuchung für die ÖPNV-Nutzung des Lindenrings, 2020/21. | Unterstützerkreis, Büro pmp INFRA



### 3. Das Potential des ÖPNV in Naumburg-Bad Kösen ist groß!

Die positive Entwicklung von Naumburg und Bad Kösen hält an. In einem derart günstigen Umfeld kann ein innovativer und attraktiver Nahverkehr die Sogwirkung von wirtschaftlichem und kulturellem Aufschwung deutlich unterstützen:

- Wer sich in Naumburg als Berufspendler ansiedelt, macht seine Verkehrsmittelwahl von der Anbindung der Bahnhöfe abhängig. Die hervorragende Eisenbahnanbindung in Richtung Leipzig/Halle, Jena und Erfurt sowie die angestrebte Ausweitung der Mitteldeutschen S-Bahn bis Naumburg bieten eine attraktive Alternative zum Pkw. Ohne den erheblichen Wartezeitverlust bei der Anbindung an den Bahnhöfen würde sich die Bahn gegenüber dem Individualverkehr bezogen auf die Reisezeit als konkurrenzfähig erweisen. Auch der gegenwärtig real vorhandene 30 Minuten-Takt am Naumburger Hauptbahnhof hat eine mittlere Wartezeit auf einen Anschluss von 15 Minuten, was unbedingt zu ändern gilt.
- Der florierende Wohnungsbau, ein neuer Berufsschul-Campus, die Ansiedlung einer Bundesbehörde, attraktive Hotellerie, die Klinikentwicklung und die Ausstrahlung des Naumburger Domes als Welt-erbestätte in der Saale-Unstrut-Region ziehen immer mehr Menschen an. Dem steht entgegen, dass vor allem in der touristischen Hochsaison die Leistungsfähigkeit der Innenstadtstraßen und der verfügbare innerstädtische Parkraum an ihre Grenzen stoßen.

Abb. 15: Naumburg mit dem Welterbe Naumburger Dom von Roßbach gesehen, 2020. | Beate Meusel



Wenn die Innenstadt ein attraktiver Erlebnisort bleiben soll, ist wachsender Verkehr mit Augenmaß zu lenken und zu steuern.

Hier setzen die Chancen einer Förderung der Straßenbahn-Nutzung an. Unter Einbeziehung bereits geplanter Beschleunigungsmaßnahmen erreicht die Straßenbahn in nur 7 Minuten Fahrzeit die Haltestelle Dom/Altstadt am Lindenring. Während die Straßenbahn schon 2019 im 30 Minuten-Takt häufig an ihre Leistungsgrenze kam, eröffnet ein Ringschluss im Gleisnetz die Möglichkeit, nicht nur öfter, sondern auch mit Beiwagen zu fahren.

Abb. 16:  
Beispiel einer Faltrampe in der  
Kirnitzschtalbahn. | OVPS mbH,  
Kirnitzschtalbahn



Mit dem begonnenen Umbau der letzten Haltestellen könnte nach dem Beispiel der Kirnitzschtalbahn bei den meisten eingesetzten Fahrzeugen eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Durch den Einsatz markterprobter Faltrampen ist dann auch die Beförderung von Rollstühlen möglich.

Folgende Leistungsentwicklung ist möglich:

	30min-Takt heute	15min-Takt ohne Beiwagen	15min-Takt mit Beiwagen
Maximales Platzangebot/Stunde	176	352	704
Mittleres Platzangebot/ Stunde und Richtung zum Ausgleich von Einzelspitzen (60%) für den Verkehrs- einsatz	118	236	472

Tabelle 1:  
Leistungsentwicklung/Stunde  
nach Taktfolge.

## 4. Mit neuem Netz zu neuen Perspektiven

### 4.1 Ein attraktives und wirtschaftliches Stadtverkehrsnetz

Ziele einer Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in Naumburg-Bad Kösen sind:

- Klare Transparenz in der Zuordnung der Bedienungsaufgaben:  
Die Straßenbahn konzentriert sich auf die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt als schnelles und häufig verkehrendes Haupt-Verkehrsmittel. Eindeutige Abfahrts- und Ankunftshaltestellen sowie die Nutzung des „Schienenbonus“ der Straßenbahn tragen zu einer höheren Akzeptanz der Bahnverbindungen nach Naumburg bei.  
Der Bus übernimmt alle weiteren innerstädtischen und regionalen Verbindungen und stellt Direktanschlüsse an den Bahnhöfen zu wichtigen Besucher-Zielen her.



Abb. 17: Bushaltestelle am Naumburger Markt, 2021. | Andreas Plehn  
Naumburger Straßenbahn GmbH



Abb. 18: Familienfreundliche Naumburger Straßenbahn. | Archiv  
Naumburger Straßenbahn GmbH

- Aufwertung der heutigen Busverbindungen zwischen Bad Kösen und Naumburg zu einer zentralen innerstädtischen Achse, die eine häufige umsteigefreie Verbindung zwischen den Bahnhöfen in Bad Kösen und Naumburg über Schulpforte, Lindenring, City-Busstopp und Krankenhaus herstellt. So können die Einwohner entlang der Bebauungssachse direkt die jeweiligen Stadtteilzentren, das Klinikum sowie den jeweils bequemsten Zuganschluss erreichen; Besucher von Schulpforte und des Wandergebiets Landesweingut und Bismarckturm haben einen Zug-Anschluss an den jeweiligen Bahnhöfen.

- In der Kernstadt Naumburg werden Ringlinien in Linien umgewandelt, die auf der Hin- und Rückfahrt auf gleichem Weg direkt und schnell die Stadtteile mit dem Stadtzentrum verbinden.
- Führt man in Naumburg alle stadtverkehrsrelevanten Linien in Richtung City-Busstopp über den Lindenring und in der Gegenrichtung über den Markt, werden Markt/Jakobstraße/Wenzelskirche und Herrenstraße/Steinweg/Dom gleichberechtigt und direkt erschlossen. Bürgerinnen und Bürger, Touristen und Kurgäste aus Naumburg-Bad Kösen gelangen umsteigefrei direkt in die Zentren von Behörden, Shopping, Gastronomie und Kultur. Im Stadtgebiet wird dadurch die Nutzung der Buslinien attraktiver, wovon die gesamte Innenstadt profitiert.

Abb. 19: Die Straßenbahn fuhr 1970 durch den Lindenring. | Archiv Naumburger Straßenbahn GmbH



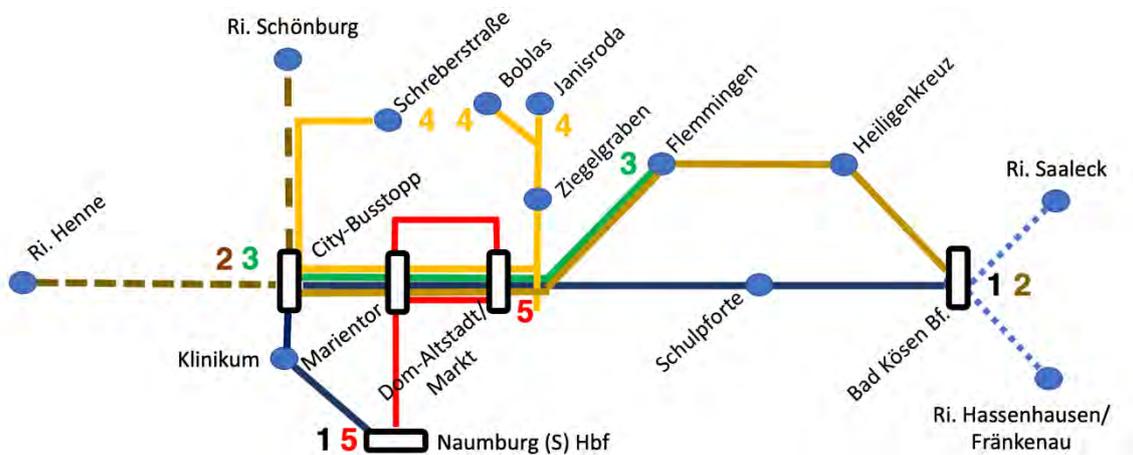
Abb. 20: Innenstadt und Welterbe Naumburgs werden von den schnelleren Anbindungen profitieren. Steinweg 1912. | Deutsches Fotoarchiv

- Am Wochenende, an Feiertagen und in ausgewählten Ferienzeiten werden in Naumburg Buslinien im Stadtverkehr so durchgebunden, dass vom Lindenring aus direkte Verbindungen in Richtung Henne/Goseck und Schönburg angeboten werden können.
- In Naumburg werden die Straßenbahn-Haltestellen Marientor und Poststraße zur neuen Haltestelle Marientor zusammengeführt. Heute liegen die beiden Haltestellen nur 150 m voneinander entfernt. Unter dem neuen Namen Marientor erfolgt auch das Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus: die Busse halten am Postring und brauchen nicht mehr den zeitaufwändigen Umweg über die Haltestelle Poststraße zu nehmen. Mit der Anlage attraktiver Warteflächen, einer Erleichterung der Straßenquerung und durch kurze Gehwegverbindungen lässt sich der Bereich zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße als Stadtverkehrsknoten aufwerten. Davon wird auch der Marienplatz mit seinem Einzelhandel und der Gastronomie profitieren, weil sich umsteigende oder wartende Fahrgäste dort gern aufhalten werden.
- Im Ortsteil Bad Kösen wird eine Lösung gefunden, den Klinikbereich regelmäßig und umsteigefrei mit dem Ortsteil-Zentrum, dem Bahnhof und dem Stadtteil Naumburg zu verbinden.

## 4.2 Funktionen der neuen Linienbeziehungen

Hinter den einzelnen vorgeschlagenen Linienverbindungen stehen die nachfolgenden Überlegungen mit dem Ziel, die Weiterentwicklung des heutigen ÖPNV-Systems so zu gestalten, dass in der Summe des Straßenbahn- und Busangebots kein zusätzlicher Personal- und Fahrzeugaufwand entsteht. Neben einer differenzierten Betrachtung, welches Erschließungsgebiet welche Betriebszeiten erfordert (ein Schulcampus benötigt z.B. in der Regel am Wochenende keine Bedienung), ist auch immer wieder die Frage zu stellen, zu welchen Tageszeiten ein Anruf-Linien-Taxi wirtschaftlicher sein könnte, weil die zu erwartende Nachfrage für den Einsatz eines Linienbusses fehlt.

Abb. 21: Prinzip-Darstellung Stadtverkehr Naumburg-Bad Kösen. | Volker Krebs



Bei der Erarbeitung eines künftigen Nahverkehrskonzepts wird man auf viele Einzelfragen, wie Straßenzustand oder Verkehrsorganisation stoßen. Mit dem Ziel einer guten Gesamtlösung für den ÖPNV lassen sich vielleicht auch bekannte Probleme im Individual- und Erschließungsverkehr noch einmal neu betrachten und angehen. In einem Stufenprogramm muss nicht sofort alles auf einmal umgesetzt werden, die Betroffenen und Beteiligten werden nicht in den Ressourcen überfordert. Es lassen sich Erfahrungen sammeln, die für den nächsten Entwicklungsschritt von Nutzen sein können.

Nach der Linien-Systematik im MDV können Stadtverkehrslinien auch mit einstelligen Ziffern bezeichnet werden, was die Übersichtlichkeit deutlich erleichtert. Weiterführende Buslinien können z.B. mit

**1** Bad Kösen  
weiter als 606 nach Kleinheringen

ausgeschildert werden. In der Praxis sind zweizeilige Informationen üblich:

Abb. 22: Beispiel für zweizeilige  
Ausschilderung in Naumburg. |  
Naumburger Straßenbahn GmbH.



#### Linie 1: Naumburg (S) Hbf – Schulpforte – Bad Kösen Bf.

Die Linie 1 sollte den 30 Minuten-Takt der heutigen Busverbindung zwischen Bad Kösen und Naumburg aufnehmen. Zwischen Hauptbahnhof und Lindenring ersetzt sie die heutige Stadtbuslinie 101. Am Marientor ist ein Umsteigen möglich an die Stadtbuslinien 2 bis 4 und an die Straßenbahn-Linie 5, die die gesamte Altstadt umfährt. An der Haltestelle Dom/Altstadt wird in beiden Fahrtrichtungen das Stadtzentrum erreicht. In Anlage 1 ist ein Vorschlag beschrieben, wie die Bedienung der Linien 1 und 2 in durchgebundenen Fahrzeugumläufen wirtschaftlich betrieben werden kann.



Abb. 23: Blick auf Almrich vom Bismarckturm  
gesehen. 2020. | Beate Meusel

Diese Linienführung hat folgende Vorteile:

- Die neue Linie 1 kann die neue Hauptlinie der Doppelstadt werden und damit ein starkes Zeichen der städtischen Einheit von Bad Kösen und Naumburg setzen.
- Am Kramerplatz kann eine weitere Haltestelle die Entwicklung der Quartiere Michaelisstraße, Othmarsplatz und Salzstraße unterstützen.
- Entlang der Strecke Klinikum, Weimarer Straße, Köseener Straße, Almrich, Schulpforte, Naumburger Straße (Bad Kösen) haben die Anlieger den jeweils bequemsten Anschluss an die Bahnhöfe.

- Schulpforte mit dem gesamten touristischen Umfeld ist von beiden Bahnhöfen her umsteigefrei und in kurzen Reisezeiten erreichbar.
- Die Zentren der beiden Ortsteile sind regelmäßig auf kürzestem Weg miteinander verbunden. Ob ab Bahnhof Bad Kösen die Regionalbusverbindungen in Richtung Goseck oder Hassenhausen/Fränkenau aufgenommen werden oder ein neues Bedienungskonzept die Ortschaften westlich und nördlich von Bad Kösen mit dem Bahnhof verbindet, hängt von den Beförderungsströmen und den Zielstellungen und Erfahrungen des Busunternehmens ab.

#### Linie 2: City-Busstopp – Dom/Altstadt bzw. Markt – Flemmingen – Heiligenkreuz – Bad Kösen

Die Linie 2 sollte im 60 Minuten-Takt verkehren und gemeinsam mit der Linie 3 zwischen Innenstadt und Flemmingen den heutigen 30 Minuten-Takt bilden. Das Umsteigen zur Straßenbahn wird am Marientor angeboten. In Fahrtrichtung City-Busstopp wird die Haltestelle Dom/Altstadt angefahren, am Kramerplatz kann eine weitere Haltestelle für die Quartiere Michaelisstraße, Othmarsplatz und Salzstraße entstehen. In Richtung Flemmingen verkehrt die Linie über die Haltestellen Marienplatz, Markt und Neustraße. Gemeinsam mit den Linien 3 und 4 erhält der Markt weitere Verbindungen in Richtung Salztor.

Ab Flemmingen werden folgende Haltestellen angefahren:

Neuflemmingen  
 Heiligenkreuz  
 Löbschütz, Kreuzung (neu)  
 Kukulau  
 Kukulauer Straße (beidseitig)  
 Niddaer Straße  
 Supermarkt (neu, nur Richtung Kinderklinik)  
 MEDIAN Saale Klinik II (neu, nur Richtung Kinderklinik)  
 MEDIAN Kinderklinik (neu, Wendestelle)  
 Hermann-Lielje-Ring  
 Kaufhalle  
 Kirchplatz/Lindenstraße  
 Borlachs Schule  
 Bahnhof Bad Kösen.

Ob die Linie 2 immer über Kirchplatz/Lindenstraße verkehren sollte oder ob überwiegend der Bahnhof direkt angefahren wird, ist nach genauerer Prüfung abzuwägen. In Anlage 1 ist ein Vorschlag beschrieben, wie die Bedienung der Linien 1 und 2 in durchgebundenen Fahrzeugumläufen wirtschaftlich betrieben werden könnte.

Die Verlängerung des Linienastes über Flemmingen hinaus nach Bad Kösen hat folgende Vorteile:

- Flemmingen erhält mit den Linien 2 und 3 eine Direktverbindung im 30 Minuten-Takt vom Markt aus.
- Es entsteht eine umsteigefreie Verknüpfung der Kliniken auf der Ostseite von Bad Kösen mit dem Stadtzentrum (Markt) und Dom von Naumburg auf der einen Seite, mit dem Ortsteilzentrum und dem Bahnhof Bad Kösen auf der anderen Seite. Kurgäste erhalten dadurch in anwendungsfreien Zeiten ein regelmäßiges Angebot, umsteigefrei die beiden Ortsteile kennenzulernen. Besucher der Kliniken haben regelmäßig eine Verbindung ab Bahnhof Bad Kösen.
- Es entsteht eine regelmäßige Direktanbindung der Borlachscheule für die Wohngebiete südlich der Saale.
- Es entsteht eine Direktverbindung von Bad Kösen Bahnhof und den Kliniken mit dem Sport- und Freizeitbad bulabana.
- In Naumburg entsteht ein Anschluss an die im 15 Minuten-Takt verkehrende Straßenbahn zum Hauptbahnhof am Marientor.
- Am Wochenende, feiertags und zu bestimmten Ferienzeiten kann die Linie 2 mit Regionalbuslinien Richtung Henne bzw. Schönburg so durchgebunden werden, dass Fahrgäste ab Haltestelle Dom/Altstadt auf dem Lindenring im Ausflugsverkehr unkompliziert direkt in Richtung Schönburg/Henne, Goseck fahren können.

Abb. 24: Am Marientor sollte künftig ein Umsteigepunkt Bus – Straßenbahn entstehen. 2018. | Naumburger Straßenbahn GmbH



### Linie 3: City-Busstopp – Dom/Altstadt bzw. Markt - Flemmingen

Die Linie 3 sollte im 60 Minuten-Takt verkehren und gemeinsam mit der Linie 2 zwischen Innenstadt und Flemmingen den heutigen 30 Minuten-Takt bilden. Das Umsteigen zur Straßenbahn wird am Marientor angeboten. In Fahrtrichtung City-Busstopp wird die Haltestelle Dom/Altstadt auf dem Lindenring angefahren, am Kramerplatz kann eine weitere Haltestelle entstehen. In Richtung Flemmingen verkehrt die Linie über die Haltestellen Marienplatz, Markt und Neustraße. Gemeinsam mit den Linien 2 und 4 erhält der Markt weitere Verbindungen in Richtung Saltor. Am Kramerplatz kann eine weitere Haltestelle für die Quartiere Michaelisstraße, Othmarsplatz und Salzstraße entstehen.



Abb. 25: Fahrschein um 1900. | Archiv Naumburger Straßenbahn GmbH

Diese Linienführung hat folgende Vorteile:

- Flemmingen erhält mit den Linien 2 und 3 eine Direktverbindung im 30 Minuten-Takt vom Markt aus.
- Werden die Regionalbuslinien 613, 614 und 616 in die Bedienung von Flemmingen integriert, kann einerseits auf eine separate Stadtbusbedienung verzichtet werden, andererseits erhalten die Ortschaften südlich von Naumburg einen regelmäßigeren und lückenloseren Taktverkehr.
- Es entsteht ein Anschluss an die im 15 Minuten-Takt verkehrende Straßenbahn vom/zum Hauptbahnhof am Marientor.

### Linie 4: Janisroda/Boblas-Neidschütz - Ziegelgraben – City-Busstopp – Dom/Altstadt bzw. Markt – Schreberstraße

Die Linie 4 sollte alle 30 Minuten verkehren und als Durchmesserlinie die heutige Rundlinie 102 ersetzen. In Richtung City-Busstopp hält die Linie 4 auf dem Lindenring an der Haltestelle Dom/Altstadt. In Richtung Ziegelgraben verkehrt sie über die Haltestellen Marienplatz, Markt und Neustraße und verbessert mit den Linien 2 und 3 die Bedienung der Haltestelle Markt. Von einer parallelen Bedienung des Südens von Naumburg durch eine Stadtbuslinie und eine Regionalverkehrslinie 615 wird abgeraten. Damit akzeptable Umläufe entstehen, wird hier vorgeschlagen,

die Linie 615 in der Linie 4 aufgehen zu lassen und vorhandene Wendezeiten für einen wechselnden 60 Minuten-Takt nach Janisroda bzw. Neidschütz – Boblas zu nutzen.

Folgende Haltestellen werden angefahren:

Neidschütz-Boblas bzw. Janisroda  
Zwischenhaltestellen wie Linie 615  
Ziegelgraben  
Lutherstraße  
Hochstraße  
Parkstraße  
Salztor  
Kramerplatz  
Dom/Altstadt bzw. Marienplatz – Markt – Neustraße  
Marientor  
City-Busstopp  
Finanzamt  
Overwegstraße  
Ostbahnhof  
Amsdorfstraße  
Landratsamt  
Technische Werke  
Schreiberstraße.

Diese Linienführung hat folgende Vorteile:

- Auflösung der fahrzeitaufwändigen Ringlinie 102 zugunsten einer attraktiven und schnellen Durchmesserlinie.
- Wirtschaftliche, regelmäßige Bedienung des Südens von Naumburg.
- Förderung der Einbeziehung des architektonisch wertvollen Bürgergarten-Viertels mit dem Bürgergarten in die touristischen Angebote der Stadt.

Abb. 26: Buslinie durch den Lindenring.  
2021 | Andreas Plehn Naumburger  
Straßenbahn GmbH





Abb. 27: Straßenbahnlinie durch den Lindenring. Um 1970 | Archiv Naumburger Straßenbahn GmbH

- Es entsteht eine regelmäßige Anbindung von Janisroda, Prießnitz, Neidschütz und Boblas direkt an die Innenstadt Dom/Altstadt bzw. Markt.
- Es entsteht ein Anschluss an die im 15 Minuten-Takt verkehrende Straßenbahn vom/zum Hauptbahnhof am Marientor.

#### Fazit möglicher Veränderungen im Busnetz:

- Die Stadtbus-Buslinien ab City-Busstopp fahren über den Markt und in Richtung City-Busstopp über den Lindenring und nicht mehr um die Innenstadt herum.
- Die bereits heute zwischen Bad Kösen und Naumburg verkehrenden Buslinien werden vom City-Busstopp bis zum Hauptbahnhof verlängert; dafür wird die Buslinie 101 am City-Busstopp eingekürzt.
- Die Regionalbuslinie 615, die bereits heute regelmäßig das Wohngebiet Ziegelgraben anfährt, wird mit der heutigen Stadtbuslinie 102 vereinigt und bietet eine getaktete Verbindung zwischen Ziegel-

graben und Technische Werke. Siehe auch die Empfehlung Machbarkeitsstudie zur Ringbahn.

- Mit der stündlichen Verlängerung der heutigen Stadtbuslinie 101 nach Bad Kösen über Heiligenkreuz entsteht eine Direktverbindung der Kliniken in das Naumburger Stadtzentrum. Gleichzeitig können die Buslinien zwischen Bad Kösen und Naumburg den Direktweg über Schulpforte ohne Umweg zu den Kliniken nehmen.
- Am Wochenende sollten Stadtbuslinien mit Regionalbuslinien so durchgebunden werden, dass vom Lindenring aus für Touristen eine Direktverbindung Richtung Henne/Blütengrund und Schönburg entsteht.

**Linie 5 (Straßenbahn): Hauptbahnhof – Marientor – Salztor – Marientor – Hauptbahnhof**

Die Linie 5 sollte in einem 15 Minuten-Takt verkehren. Sie erreicht nach 7 Minuten ab Hauptbahnhof die Haltestelle Dom/Altstadt und bietet daher die schnellste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt an. Der Umstieg zu den Stadtbuslinien erfolgt am Marientor. Die Haltestellen Poststraße und Marientor werden zu einer Haltestelle Marientor in Höhe des Depots zusammengelegt.

Folgende Haltestellen werden bedient:

In Richtung Stadtzentrum	In Richtung Hauptbahnhof
Hauptbahnhof	Kramerplatz
Wiesenstraße	Salztor
Nordstraße	Wasserkunst
Jägerplatz	Vogelwiese
Marientor	Curt-Becker-Platz
Dom/Altstadt	Marientor
	Jägerplatz
	Nordstraße
	Neues Theater
	Hauptbahnhof

Für ein integriertes Stadtverkehrsnetz bietet die Straßenbahnlinie 5 folgende Vorteile:

- Der Nachteil einer Außenlage des Hauptbahnhofs wird durch attraktive Reisezeiten aufgewogen.
- Als Schienenverkehrsmittel signalisieren die optisch sehr präsenten Haltestellen eine regelmäßige, schnelle, häufige und zuverlässige Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof.
- Die Stadtentwicklung im Bahnhofsquartier mit der Ansiedlung des Theaters am Markgrafenweg und dem Wohnungsbaustandort

zwischen Markgrafenweg und Bahnhofsstraße, die Altstadtquartiere um Salzstraße und Othmarsplatz, der Dom sowie die geplanten Investitionen am Curt-Becker-Platz, an der Vogelwiese und am Saltor werden von einer attraktiven Straßenbahn-Anbindung zum Hauptbahnhof profitieren.

- Bei Großveranstaltungen in der Innenstadt von Naumburg oder zu den vielfältigen Weinfesten an Saale und Unstrut ist ein tradierter, dichter Fahrplankontakt zum Hauptbahnhof ein Garant für die Akzeptanz einer ÖPNV-Nutzung.
- Die Straßenbahn ist bis zur Umsetzung eines neuen Stadtverkehrsnetzes barrierefrei.

Abb. 28: Haltestelle der Linie 4 am Hauptbahnhof. | Naumburger Straßenbahn GmbH



## 4.3 Die Regionalbuslinien und ihr Beitrag für den Stadtverkehr

Bei einer Überarbeitung des Stadtverkehrsnetzes sollte geprüft werden, ob bestehende Erschließungsdefizite im Stadtgebiet durch Regionalbuslinien ohne spürbare Reisezeitverluste für die Fahrgäste geschlossen werden können.

## 4.4 Schnell hin, schnell weg: Der Anschluss am Marientor

Ein wesentliches Anliegen dieser Vorstudie ist die Förderung einer Vernetzung von Straßenbahn und Bus zu einem für den Fahrgast attraktiven und ganzheitlich wirkenden Stadtverkehr. Als ein Beitrag zur Beschleunigung der Fahrzeiten der Straßenbahn sollen die Haltestellen Marientor und Poststraße zusammengelegt werden. Die Buslinien sind schneller am City-Busstopp, wenn sie künftig keinen Umweg mehr über Gartenstraße/Poststraße fahren müssen. Bedingt durch den künftigen Straßenbahnabzweig von der Poststraße zum Postring entsteht eine neue Haltestellensituation unmittelbar am Marientor, in die sich der Halt der Stadtbusse baulich gut integrieren lässt.

Abb. 29: Die Straßenbahnlinie durch die Poststraße. 2019. | Naumburger Straßenbahn GmbH



Aus dem zugrundeliegenden 30 Minuten-Takt der Stadtverkehrslinien und dem 15 Minuten-Takt der Straßenbahn ergeben sich zwei Möglichkeiten des Übergangs (Die Linie 1 ist flexibel, weil sie ohnehin den Hauptbahnhof anfährt, weshalb sie nicht in einen fahrplanmäßigen Übergang zur Straßenbahn eingebunden werden muss):

**Möglichkeit 1:**

Sollen die Stadtbuslinien 2, 3 und 4 neben dem Übergang zur Straßenbahn auch untereinander einen Direktanschluss erhalten, dann sollten sie alle 30 Minuten das Marientor anfahren. Die Haltestelle Markt würden dann halbstündlich zwei Busse in kurzer Folge bedienen.

**Möglichkeit 2:**

Stellt sich bei der Potenzialanalyse der Linienvarianten heraus, dass Umsteigevorgänge zwischen den Stadtbuslinien zu vernachlässigen sind, könnten die Stadtbuslinien im 15 Minuten-Abstand das Marientor anfahren und mit der ebenfalls viertelstündlich verkehrenden Straßenbahn fahrplanmäßig verbunden werden. Die Haltestelle Markt würden dann viertelstündlich von jeweils einem Bus angefahren werden.

Bei den Buslinien 2, 3 und 4 aus Richtung City-Busstopp ergeben sich ebenso vier Ankünfte pro Stunde wie aus Richtung Lindenring. Diese lassen sich den vier Ankünften und Abfahrten der Straßenbahn adäquat zuordnen. Am Postring werden deshalb maximal zwei Haltepositionen je Fahrtrichtung zur Anschlussgewährung benötigt. Weitere Übergangsmöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Bus ergeben sich am Curt-Becker-Platz und im Bereich Kramerplatz/Salztor.

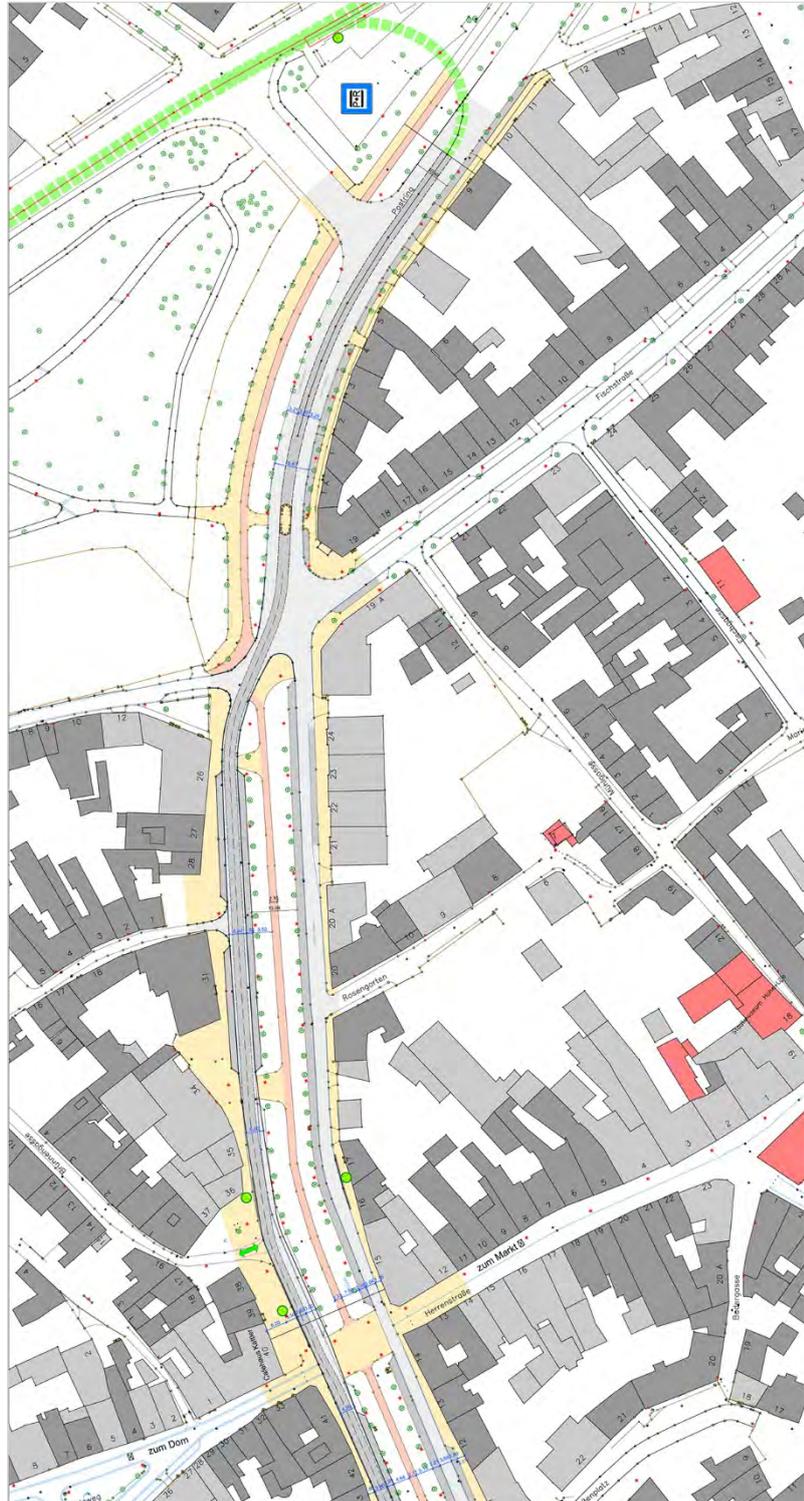
Für einen Rundum-Anschluss zwischen den Stadtverkehrslinien 2 bis 5 ergeben sich folgende Anschlüsse:

Abb. 30: Anschluss-Übersicht Marientor. | Volker Krebs

nach / von	Linie 2 Kösen/ Flemmingen	Linie 2 City- Busstopp	Linie 3 Flem- mingen	Linie 3 City- Busstopp	Linie 4 Schreber- straße	Linie 4 Ziegel- graben	Linie 5 Hbf	Linie 5 Salztor
Linie 2 Kösen über Flemmingen					✓	✓	✓	✓
Linie 2 City- Busstopp					✓	✓	✓	
Linie 3 Flemmingen					✓	✓	✓	✓
Linie 3 City-Busstopp					✓	✓	✓	
Linie 4 Schreberstraße	✓		✓				✓	
Linie 4 Ziegelgraben	✓		✓				✓	✓
Linie 5 Hbf		✓		✓	✓	✓		
Linie 5 Salztor	✓		✓			✓		

Eine effektive Übergangshaltestelle zwischen Verkehrsmitteln und -linien erzeugt immer Publikumsverkehr, von dem der Einzelhandel am Marienplatz profitieren wird: Wartende Fahrgäste können hier noch Einkäufe erledigen. Sollte ein Anschluss verpasst werden, kann man sich hier im attraktiven Umfeld aufhalten.

Abb. 31: Variantenuntersuchung für die ÖPNV-Nutzung des Lindenrings, 2020/21. | Unterstützerkreis, Büro pmp INFRA







## 4.5 Entspannung am Lindenring

Die Befahrung des Lindenringes sollte allein den Stadtverkehrslinien vorbehalten werden, um einen Beitrag zur Verkehrsminderung zu leisten. Übergänge von Regionalbuslinien zur Straßenbahn sind am Curt-Becker-Platz mit kurzen Wegen möglich. Wenn das Ziel weiterverfolgt wird, den Markt im Stadtverkehr wenigstens in einer Richtung regelmäßig anzufahren, ergibt sich für die Haltestelle Dom/Altstadt eine ausgeglichene Belegung. In einer Stunde fahren nicht mehr als sechs Straßenbahnen oder Busse pro Richtung ab:

### Richtung Salztor:

- 2 Abfahrten/Stunde Linie 1 nach Bad Kösen
- 4 Abfahrten Linie 5 zum Hauptbahnhof

Summe: 6 Abfahrten/Stunde

### Richtung Marientor:

- 2 Abfahrten/Stunde Linie 1
- 1 Abfahrt/Stunde Linie 2
- 1 Abfahrt/Stunde Linie 3
- 2 Abfahrten/Stunde Linie 4

Summe: 6 Abfahrten/Stunde.

Abb. 33: Wilhelm-Platz und Lindenring 1912. | Deutsches Fotoarchiv



## 5. Ganzheitliche Mobilität – ein Gewinn für alle!

Es besteht die Möglichkeit, Mieträder und eBikes mit entsprechenden Ladestationen an folgenden Standorten mit heute üblichen Systemen anzubieten:

- Hauptbahnhof
- Lindenring
- Dom
- Marientor
- Vogelwiese.

Besonders empfohlen wird die Ansiedlung einer Verkaufsstelle mit Reparaturwerkstatt für Fahrräder im Hauptbahnhof. Pendler können mit dem Rad zum Bahnhof fahren, lassen dort ihr Rad zur Reparatur oder Durchsicht und nehmen es auf der Rückfahrt wieder mit. Die zahlreichen Saale-Radweg-Touristen hätten auch hier bei Ankunft oder Abfahrt mit dem Zug eine Anlaufstelle. Mittlerweile gibt es viele Beispiele in Mitteleuropa, die beweisen, dass derartige Konzepte schlüssig sind.

Die aktuellen Vorschläge der Fahrradgruppe von „Naumburg for Future“ können gemeinsam mit den Vorschlägen zum ÖPNV die Entwicklung von Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) beflügeln.

Über viele veranstaltungsfreie Tage des Jahres reicht der Parkraum auf der Vogelwiese für Besucher in unmittelbarer Zentrumsnähe aus. Regelmäßige Probleme treten hingegen am Wochenende und bei einer Sperrung der Vogelwiese oder bei Innenstadtfesten mit überdurchschnittlichen Besucherzahlen auf. Möglicherweise ergeben sich künftig noch zusätzliche Ressourcen durch den vereinzelt Bau von Tiefgaragenplätzen im Zentrumsbereich. Eine nennenswerte Entlastung der Parkplatz-Nachfrage werden sie für die Tourismussaison nicht erbringen. Bereits jetzt verfügbare Plätze stehen am Hauptbahnhof bereit. Werktags sind die 296 Stellplätze nur zu etwa zwei Drittel ausgelastet; am Wochenende ist der Pendlerbedarf deutlich geringer. Der Hauptbahnhof ist an die B 180 und das Straßennetz gut angebunden. Die Pkw-Stellplätze können am Wochenende und feiertags den Stadtbesuchern für P+R angeboten werden. Allerdings beträgt die Entfernung vom letzten Stellplatz an der Bahnbrücke bis zum Durchgang/Aufzug am Bahnsteig 1 ca. 350 m und bis zum Hauptzugang Bahnhof sowie zur Straßenbahn-Haltestelle ca. 400 m, was für eine Nutzung unattraktiv ist.

Über eine Staffelung der Parkticketpreise könnte die Attraktivität der weiter entfernten Stellplätze gesteigert werden.

Der Straßenbahn-Ring um die Altstadt eignet sich hervorragend für eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt: Von den zahlreichen Haltestellen aus können alle Ziele fußläufig auf kurzen Wegen erreicht werden. Bei einer Parkraumbewirtschaftung am Hauptbahnhof und um die Innenstadt herum können Anlieger mit Parkausweis unbegrenzt parken. Besucher benötigen ein Parkticket, das auch mit einer Nutzungsberechtigung für die Straßenbahn kombiniert werden könnte. Mit dem Preisansatz einer mittleren Pkw-Besetzung lassen sich für Kleingruppen unkomplizierte und attraktive Lösungen finden. Über ein transparentes Tarifsystems können die eigentlichen Parkeinnahmen den Stellplatzeigentümern und die pauschalierten ÖPNV-Tickets den Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden. Zukünftig wird es technisch möglich sein, über Anzeiger an den Stadteinfahrten der Bundesstraßen auf die verfügbaren Parkplätze und die Alternativen im P+R hinzuweisen. Darüber hinaus können auch digitale Informationsmedien in den Fahrzeugen angesprochen werden.

Abb. 34: Die Straßenbahnlinie 4 auf dem Weg zum Hauptbahnhof. | Archiv Naumberger Straßenbahn GmbH



## 6. Nachhaltige Mobilität stärkt nachhaltigen Tourismus

### 6.1 Digitalisierung ist alles

Mobilität und Tourismus beruhen bereits heute weitgehend auf digitalen Grundlagen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird überwiegend von der Reisezeit und den Informationen zu Parkmöglichkeiten am Zielort bestimmt. Sind die jeweiligen Homepages der touristischen Ziele mit den Links zu den Portalen der Reiseauskunft verbunden, ist dies ein wichtiges Signal dafür, dass hier eine akzeptable Verbindung mit der Eisenbahn und den öffentlichen Verkehrsmitteln besteht. Im Grunde beeinflusst der digitale Auftritt den Erfolg von Investitionen in die Unstrut-Bahn bis zur Arche Nebra und in eine angestrebte Verlängerung bis zum Kloster Memleben genauso wie in die Naumburger Straßenbahn. Diese Investitionen brauchen den Rückhalt und den langen Atem im Tourismus-Marketing.

Auf der Homepage des Naumburger Domes ist die Anfahrt mit der Straßenbahn bereits jetzt sehr werbewirksam beschrieben.

Abb. 35: Schulpforta kann gut mit dem Bus erreicht werden. 2020. | Beate Meusel

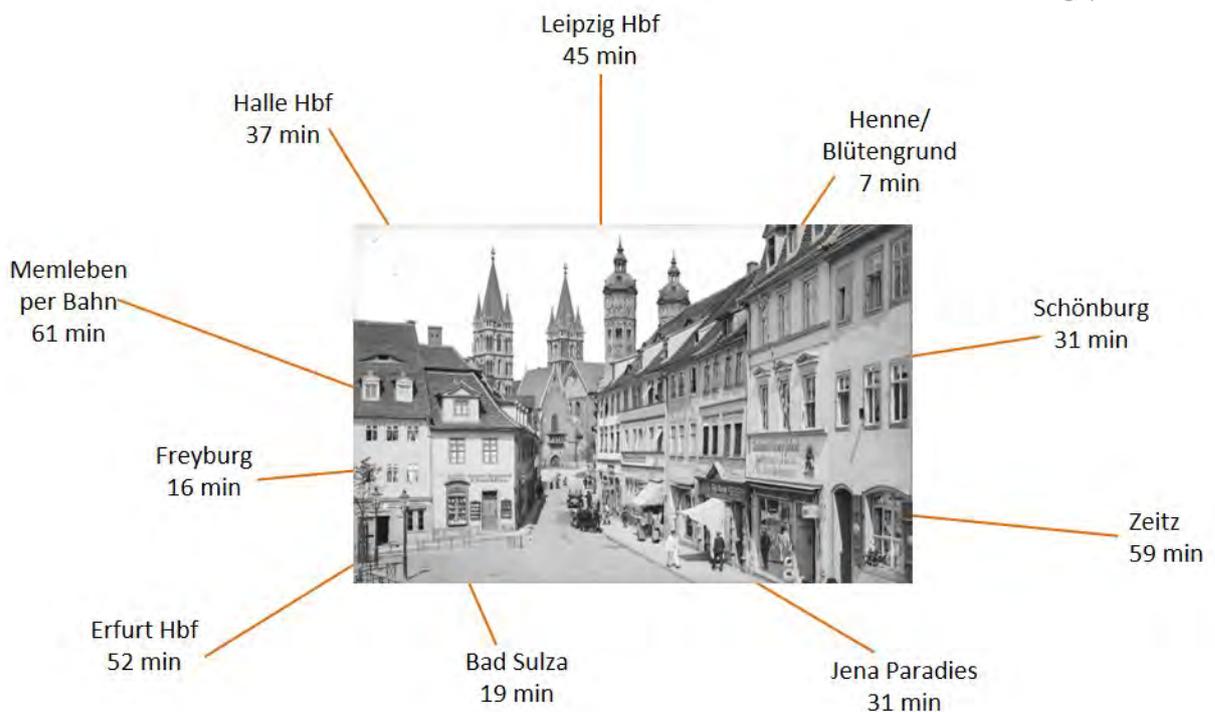


Unter der Schaltfläche „Anreismöglichkeiten“ wird man auf ein Reiseportal verlinkt, das keinen Nahverkehr kennt, und Fahrpreise zunächst aufgerundet darstellt. Erst beim Buchungsvorgang werden diese spezifiziert. Vom Angebot eines solchen Portals ist abzuraten. Vor dem Hintergrund eines zunehmend internationalen Tourismus empfiehlt sich der Verweis auf den „DB Navigator“: Von San Marco in Florenz bis zum Curt-Becker-Platz in Naumburg besteht die Möglichkeit einer sofortigen Verbindungsauskunft. Eine Ergänzung mit dem ÖPNV-Portal „insa“ des Landes Sachsen-Anhalt ist empfehlenswert, da hier auch kurzfristige Fahrplanänderungen im Nahverkehr in Echtzeit aktualisiert werden.

## 6.2 Der Straßenbahn-Ring – ein neuer Impuls für den Tourismus

Im Mittelpunkt einer künftigen Vermarktung einer Reise nach Naumburg könnte neben dem Dom als herausragendes Ziel die Anfahrt mit der Straßenbahn mit historischen Fahrzeugen stehen. Der Besucher kann in die einzigartige Atmosphäre einer mittelalterlichen Stadt eintauchen und sich von der bürgerlichen Exklusivität der Gründerzeit beeindruckt lassen. Sich als Fahr-Gast wohlfühlen, ist bereits Standard: Hilfe beim Ein- und Ausstieg, Auslage von Informationsmaterial und Tageszeitung, kompetente persönliche Beratung des Fahrpersonals zum Erreichen verschiedenster Ziele sind hier gelebte Unternehmensphilosophie.

Abb. 36: Reine Fahrzeiten bis zur Endstation Straßenbahn „Dom/Altstadt“ auf dem Lindenring, | Volker Krebs



Die hervorragende Eisenbahn-Anbindung der beiden Stadtteile Bad Kösen und Naumburg bietet vor allem für den Großraum Erfurt/Weimar, Jena/Saalfeld und Halle/Leipzig einen großen Markt für den Tagestourismus, für den besonders kurze Reisezeiten attraktiv sind. Von den beiden Bahnhöfen in Naumburg und Bad Kösen sind die wichtigsten Ziele der Besucher umsteigefrei erreichbar. Tagestouristen, die gute Erfahrungen gemacht haben, kommen gern immer wieder und bilden eine relativ krisensichere Basisnachfrage. In weniger als 60 Minuten entspannt in die Innenstadt von Naumburg zu gelangen, inklusive einer Fahrt mit der historischen Straßenbahn, ist ein ganz besonderer Standortvorteil, vor allem gegenüber der Anreise mit dem eigenen Pkw.

Eine gebündelte Vermarktung aller Partner im Fremdenverkehr steht an oberster Stelle. An zentralen Punkten im öffentlichen Raum sollte immer wieder auf den „Kosmos Naumburg und Saale-Unstrut-Region“ plakativ hingewiesen werden: Vom Kloster Memleben bis Zeitz, von Weißenfels, Goseck bis Bad Kösen und Bad Sulza.

Abb. 37: Blick auf das Weingut Hey am Steinmeister bei Naumburg. 2020. | Beate Meusel



Mit touristischen Angeboten bei Sonderfahrten mit der historischen Straßenbahn hat die Naumburger Straßenbahn GmbH bereits gute Erfahrungen gemacht. Ob Weinverkostung, Musik oder Theater – die Atmosphäre in einer fahrenden alten Straßenbahn ist immer etwas Besonderes. Nach einem Ringschluss der Strecke können auch Züge mit Beiwagen verkehren, womit die Kapazität für die Größe einer üblichen Reisegruppe gegeben wäre. Ein solches Angebot am Abend kann für Gruppen und Einzelgäste eine besondere Attraktion sein, die zu einer Verlängerung der Aufenthaltszeit in Naumburg führt.

Mit der Sanierung des denkmalgeschützten Depots der Naumberger Straßenbahn durch die Stadt Naumburg ist ein städtebauliches Kleinod geschaffen worden, dass mit der Nutzung einer historischen Straßenbahn-Werkstatt viele Interessenten zur öffentlichen Führung anzieht. Hier gibt es Physik-Unterricht zum Anfassen, man erfährt, wie Gleichstrom-Technik oder Schienenbremsen funktionieren. Perspektivisch besteht die Möglichkeit, im Anbau des Depots eine Erlebniswelt zur Geschichte dieser Kleinstadt-Straßenbahn, aber auch zu Visionen eines modernen Nahverkehrs außerhalb der Metropolen entstehen zu lassen.



Abb. 38: Das denkmalgeschützte Depot der Naumberger Straßenbahn. | Naumberger Straßenbahn GmbH



Abb. 39: Die historische Straßenbahnwerkstatt lädt zu Führungen ein. | Naumberger Straßenbahn GmbH

Neben dem Straßenbahn-Unternehmen könnte aber auch die PVG Burgenlandkreis mbH durch geführte Stadtrundfahrten einen weiteren Baustein für den Tourismus beitragen. Die Vielfalt der sehenswerten Ziele rund um Naumburg ist groß. Geführte Touren sind ideal für Einzelgäste und Kleingruppen, um einen Überblick und eine kulturgeschichtliche Einordnung zu erhalten. Kurgäste in Bad Kösen wären dankbar, wenn ihnen durch die angebotenen Fahrten der besondere Reiz ihres Kurumfelds auf ganz bequeme Art und Weise zugänglich gemacht würde. Bei der Attraktion der besuchten Ziele kann man davon ausgehen, dass die meisten Kurgäste dieses Angebot wahrnehmen würden. Vielleicht wäre das positive Erleben einer Rundfahrt dann auch eine Anregung, auf eigene Faust mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Naumburg zu besuchen. Die folgende Route wäre vorstellbar:

Markt – Bürgergarten-Viertel – Köseener Straße – Schulpforte – Bad Kösen/Gradierwerk – Kreipitsch – Saaleck – Bad Kösen – Almrich – Roßbach – Henne – Goseck – Altstadttring – Markt.

Ein Zustieg sollte sowohl in Naumburg am Markt als auch in Bad Kösen möglich sein. Dies bedeutet, dass die Rundfahrt nach der Ankunft am Markt noch einmal über Bürgergarten-Viertel und Schulpforte bis Bad Kösen verlängert werden muss. Eine auskömmliche Preiskalkulation für

maximal 120 Minuten sollte möglich sein. Die Verantwortung sollte bei der Tourist-Information Naumburg liegen.

## 6.3 Zusätzliche Reisebusse? Kein Problem!

Unterhalb des Domes an der Freyburger Straße stehen aktuell lediglich vier Reisebus-Stellplätze zur Verfügung. Für Zeiten, in denen die Vogelwiese nicht zur Verfügung steht, kann der Hauptbahnhof als Warteplatz für Reisebusse angeboten werden: Für Fahrpersonal steht der Hauptbahnhof mit Imbiss und öffentlichem WC zur Verfügung. Künftig könnte hier auch eine Müllentsorgung für die Busse angeboten werden.

## 6.4 Genial pauschal

Neben der Erreichbarkeit wichtiger Ziele spielt die Mobilität vor Ort in einer Kultur- und Weinregion eine zentrale Rolle. Für Übernachtungsgäste sollte beim Ausbau von modularen Pauschalangeboten unbedingt auch die Mobilität mit Bus und Straßenbahn im Stadtgebiet/in der Region Saale-Unstrut integriert sein. Eine innovative, inzwischen aber auch schon auf dem Reisemarkt etablierte Vereinfachung der ÖV-Nutzung wäre eine umlagefinanzierte ÖV-Gästekarte, die lediglich mit einem geringen Aufschlag auf die Übernachtung verbunden wäre.

Die Gästekarte ermöglicht eine für den Nutzer flexible und den Anbieter weniger personalintensive Alternative zum klassischen FahrscHeinverkauf. Für die Straßenbahn mit ihren engen Einstiegen wäre dies ein sehr willkommener Beitrag zur Beschleunigung im Betriebsablauf. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten für Pauschalangebote geprüft werden, die für bestimmte Zielgruppen besonders attraktiv sind und an deren Entwicklung sowohl die Naumburger Straßenbahn, der ÖPNV als auch der Mitteldeutsche Verkehrsverbund einzubeziehen sind.

Abb. 40: Gästekarten von Bamberg und Füssen. | Quellen: Internetpräsenzen von Bamberg und Füssen.



Wir danken für ihre kritische Begleitung:

IPN Naumburg

Pmp INFRA Erfurt

Probst&Consorten, ÖPNV-Beratung, Dresden

Herrn Jochen Heller, Marktforscher Mobilität Fa. Adsensis, Wien

Herrn Herbert König, vormals Geschäftsführer der Münchner  
Verkehrsgesellschaft mbH, Augsburg

Herrn Frank Müller Eberstein, vormals Vorstand der Dresdner  
Verkehrsbetriebe AG, Dresden

Herrn Reiner Zieschank, vormals Vorstand der Dresdner  
Verkehrsbetriebe AG, Dresden



Anlage 1

## Bildung von Musterfahrplänen und -umläufen für eine gleichmäßigere Haltestellenbelegung und ein Anschluss-System Bus-Straßenbahn am Marientor

Verwendete Reisezeiten:

- Anhang B, Abschlussbericht Machbarkeitsstudie zum Ringschluss der Naumburger Straßenbahn
- Aktueller Fahrplan der PVG Burgenlandkreis mbH
- Fahrzeit-Simulation, wo derzeit kein Linienverkehr

Ansatz für die Anfahrt der Haltestellen Marienstraße, Markt und Neustraße:

Ein Rundum-Anschluss am Marientor hat zur Folge, dass am Markt jeweils alle 30 Minuten zwei Busse abfahren. Alternativ können die Buslinien am Marientor um 15 Minuten versetzt zur viertelstündlich verkehrenden Straßenbahn einen Anschluss erhalten, aber nicht mehr untereinander. Dann würde die Linienroute über den Markt alle 15 Minuten befahren.

### Linie 1:

Naumburg Hbf – Marientor – Dom/Altstadt – Schulpforte – Bad Kösen Kaufhalle – Bad Kösen Bahnhof und zurück

Hbf – Marientor – Bad Kösen Bahnhof: je 31 min

Hbf – Marientor: 14 min

Marientor – Schulpforte - Bad Kösen Bahnhof: 17 min

### Linie 2:

City-Busstop – Marientor – Markt / Dom/Altstadt – Flemmingen – Kliniken Bad Kösen – Bad Kösen Kaufhalle – Bad Kösen, Borlachs Schule - Bad Kösen Bahnhof und zurück

### Angesetzte Reisezeiten:

City-Busstop – Marientor: 2 min

Marientor – Markt - Flemmingen, Dorfplatz: 14 min

Flemmingen, Dorfplatz – Neuflemmingen: 3 min

Neuflemmingen – Heiligenkreuz: 3.10 min

Heiligenkreuz – Kukulau: 4 min

Kukulau – Kukulauer Straße 1.40 min

Kukulauer Straße – Niddaer Straße: 1.30 min

Niddaer Straße – Supermarkt: 0.50 min

Supermarkt – MEDIAN-Klinik II: 0.50 min

MEDIAN-Klinik II – MEDIAN-Kinderklinik: 0.30 min

MEDIAN-Kinderklinik – Hermann-Lielje-Ring: 1.30 min

Hermann-Lielje-Ring – Borlachs Schule: 5.40 min

Borlachs Schule – Bahnhof Bad Kösen: 4.30 min.

City-Busstopp - Flemmingen, Dorfplatz - Bad Kösen, Bahnhof über Borlachschole: 43 min.

Bad Kösen Bahnhof – Borlachschole - Flemmingen, Dorfplatz – Marientor – City-Busstopp: 40 min

Linie 1 und Linie 2 für jeweiligen Stundentakt:

Hauptbahnhof ab	0.56
Marientor nach Bad Kösen über Schulpforte ab	1.10
Bad Kösen Bf. an	1.27
Bad Kösen Bf. nach Naumburg über Flemmingen ab	1.47
Marientor ab	2.25
City-Busstopp an	2.27
City-Busstopp ab	2.28
Marientor nach Bad Kösen über Flemmingen ab	2.30
Bad Kösen an	3.13
Bad Kösen Bf. nach Naumburg über Schulpforte ab	3.23
Marientor ab	3.40
Hauptbahnhof an	3.54

Verdichtung Hbf – Bad Kösen auf Halbstundentakt durch weitere Regionalbuslinien

Linie 3:

Fahrzeit Marientor – Flemmingen über Markt: 14 min

Fahrzeit Flemmingen – Marientor über Dom/Altstadt: 11 min

Linie 3 wird verdichtet auf Halbstundentakt durch Linien 613, 614, 616 über

Flemmingen/Neuflemmingen (Fahrzeitvergleich: Linie 614 heute City-Busstopp-Neuflemmingen in 9 min, bei Kombination mit Linie 3 über Flemmingen, Dorfplatz 15 min); Linien fahren einheitlich über Markt auswärts und über Dom/Altstadt einwärts

City-Busstopp ab	58
Marientor ab	00
Flemmingen an Weiter als Linie xy	14
Von Linie xy Flemmingen ab	44
Marientor ab	55
City-Busstopp an	57

Linie 4:

Technische Werke – City-Busstopp – Marientor – Markt / Dom/Altstadt - Ziegelgraben – (Neidschütz – Boblas) / (Janisroda-Prießnitz):

Technische Werke – City-Busstopp: 7 min  
City-Busstopp – Marientor: 2 min  
Marientor – Markt - Salztor: 6 min  
Salztor -Ziegelgraben: 6 min  
Ziegelgraben – Boblas: 12 min  
Ziegelgraben – Janisroda/Prießnitz: 16 min

(Janisroda/Prießnitz) / (Boblas-Neidschütz) – Ziegelgraben – Marientor – City-Busstopp – Technische Werke:

Boblas – Ziegelgraben: 12 min  
Janisroda/Prießnitz – Ziegelgraben: 16 min  
Ziegelgraben – Dom/Altstadt - Marientor: 9 min  
Marientor – City-Busstopp: 2 min  
City-Busstopp – Techn. Werke: 11 min

Technische Werke ab	21	51
Marientor ab	30	00
Bürgergarten ab	38	08
Ziegelgraben ab	40	10
Boblas ab	52	
Janisroda/Prießnitz an		26
Janisroda/Prießnitz ab		36
Boblas	10	
Ziegelgraben	22	52
Bürgergarten	24	54
Marientor	30	00
Technische Werke	49	09

Linie 5:

Fahrzeit im Umlauf: 21 min  
Wendezeit: 9 min  
Umlaufzeit: 30 min

Kurs 1		
Dom/Altstadt ab	52	22
Marientor ab	00	30
Hauptbahnhof an	06	36
Hauptbahnhof ab	08	38
Marientor ab	14	44
Dom/Altstadt an	15	45

Kurs 2		
Dom/Altstadt ab	07	37
Marientor ab	15	45
Hauptbahnhof an	21	51
Hauptbahnhof ab	23	53
Marientor ab	29	59
Dom/Altstadt an	30	00

Anschluss-Matrix Marientor für einen Rundum-Anschluss  
unter den Stadtverkehrslinien

	00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Linie 1 Ri Hbf									40			
Linie 1 Ri Bad Kösen über Schulpforte			10									
Linie 2 Ri City- Busstopp						25						
Linie 2 Ri Bad Kösen Über Flemmingen							30					
Linie 3 Ri City- Busstopp												55
Linie 3 Ri Flemmingen	00											
Linie 4 Ri Technische Werke	00						30					
Linie 4 Ri Ziegelgraben	00						30					
Linie 5 Ri Hbf	00			15			30			45		
Linie 5 Ri Dom/Altstadt			14			29			44			59



So könnte das Haltestellenschild am  
Marientor aussehen. | Volker Krebs



Titelblatt oben: Mögliche Übergangshaltestelle am Marientor,  
Ausschnitt. | Thomas Gärtitz IPN Naumburg  
unten: Luftaufnahme Straßenbahndepot Richtung Dom | Hellfritzsch  
Luftaufnahme/Naumburger Straßenbahn GmbH