

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning & Partner GbR
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL

Westring 63, 34127 Kassel; T: 0561/85840, F: /898010
Osterdorf 8, 87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F:
/1310 v.winning@t-online.de

CONSULTING · STÄDTEBAU · VERKEHRSTECHNIK · ARCHITEKTUR

**Kleine Stationen
Burgenlandbahn, Merseburger Netz**

**Beratung im Auftrag der
NASA GmbH**

**Analyse, Untersuchungsbedarf,
Diskussionsstand, Maßnahmenvorschläge**

**Zwischenbericht
Juni 1999**

Der vorliegende Zwischenbericht enthält eine Bestandsanalyse an Hand von Besichtigungen, Fotoerfassung und Dokumentation von Übersichtskarten, sowie einige Ideen, deren Realisierungschancen ggf. untersucht und diskutiert werden oder werden sollten. Einige Vorschläge sind bereits detaillierter beigefügt und werden bereits breiter diskutiert. Alle Inhalte des Zwischenberichts vom August 1998 sind übernommen, und zwar sofern erforderlich überarbeitet und aktualisiert.

In vielen Fällen beschränkt sich die bisherige Analyse auf den oberflächlichen Augenschein. Dort wurden weder Statistiken ausgewertet noch Abstimmungsgespräche mit Beteiligten und Betroffenen geführt. Entsprechend vorläufig und fehleranfällig sind die Angaben zu Analysen und Handlungsvorschlägen; sie dienen geradezu dazu, Einwände, Korrekturen, Anregungen und Ergänzungen seitens der Kommunen, der Landkreise, der DB AG mit ihren Untergesellschaften sowie anderer Beteiligter zu veranlassen, damit diese im weiteren Diskussionsprozess berücksichtigt werden.

Mit diesem Bericht sind zunächst die Haltepunkte aller Linien der Burgenlandbahn und der Merseburger Netze weitestgehend erfaßt. Nicht enthalten sind aus Gründen der räumlichen Zuständigkeit die Haltepunkte in Thüringen. Natürlich haben auch diese vergleichbare Probleme und Chancen: Auch ihre Chancen liegen hauptsächlich im Synergieeffekt der Linien und Netze. Jede Aufwertung einer Station steigert die Erreichbarkeiten - aber eben nicht nur dieser Station, sondern aller Bürger an der Linie gegenseitig, unabhängig von politischen Grenzen und um so besser, je länger und vernetzter der Betrieb organisiert wird. Zu diesem Effekt beizutragen ist Zielsetzung dieses gesamten Vorhabens.

Inhalt

1. Vorbemerkung - Schnittstellen als städtebauliche Aufgabe	Seite 3
2. Gesamtnetze Burgenlandbahn, Merseburger Netz	Seite 7
3. Einzelne Haltepunkte - Maßnahmenvorschläge und Untersuchungsbedarf	Seite 9

Loseblattsammlung, Stand Juni 1999

Ergänzungseinlage,
 Ergänzungseinlage,

Mitarbeit

Henning Krug
 Stephan Wagner
 Martin Weidauer

1 Vorbemerkung - Schnittstellen als städtebauliche Aufgabe

Nach einigen Jahren Diskussion und einigen Realisierungen zeigt sich eine Reihe von Problemen, die besonders deutlich werden, wenn man sie auf kleine und mittlere Haltepunkte überträgt:

- Überbewertung der Umsteigefunktion auf Busse oder Pkw - mit hohem Flächenverbrauch
- Ungenügende Entwicklung von Fahrgastzielen, Bebauung, Freiflächen im Fußgängerumfeld
- Fehlende Einbindung von Warte- und Einstiegsflächen in soziale Kontrolle und öffentlichen Raum.

Einzugsbereiche von 200.000 Einwohnern und mehr erfordern sicher Bahnhofsausstattungen und Umsteigeanlagen, die ein erhebliches, technisches Eigenleben rechtfertigen. Bei kleineren Bahnhöfen sollten dagegen integrative, überlagernde Anlagen bevorzugt werden, bei denen der Zughalt sozusagen beiläufig stattfindet - wie der Halt einer Straßenbahn in einer Fußgängerzone. Denn gerade diese sehr städtischen Eigenschaften - Dichte, Mischung, Öffentlichkeit - sind die wichtigste Voraussetzung für einen attraktiven ÖV-Service: nämlich hohe Nachfrage durch Fahrgäste. Ein dörfliche oder kleinstädtische Bahnstation hat funktional viel mehr Ähnlichkeit mit einer Bushaltestelle als mit einem Großstadtbahnhof. Sie darf nicht zu weit entfernt von Siedlungsschwerpunkt und Gleisquerung sein, und ihre soziale Einbindung darf nicht durch abriegelnde Gebäude oder geschlossene Räume beeinträchtigt sein.

Daraus ergeben sich einige Planungshinweise, die bei kleinen Stationen den Begriff der Schnittstelle auch im Hinblick auf Prioritäten bei der Zuschußfähigkeit nicht unerheblich verschieben.

Die Lage des Zughaltes

muß im Schwerpunkt der Fahrgastziele – also meist der Ortslage – liegen. Kleinteilig müssen Warteflächen, Unterstand sowie Ein- und Aussteigepunkt sehr nahe bei, integriert in oder wenigstens gut einsehbar von einer belebten öffentlichen Straße sein. Das erfordert oft eine mindestens geringfügige Verlegung des Zughaltes neben das Empfangsgebäude sowie ggf. direkt an den Bahnübergang einer öffentlichen Straße (Schranke oder Über- bzw. Unterführung).

Die städtebauliche und landschaftliche Bereichsentwicklung

sollte auf den Zughalt abgestimmt sein. Im Umkreis von höchstens 500m ist bauliche Dichte Voraussetzung für ein hohes und funktionale Mischung Voraussetzung für ein zeitlich gut verteiltes Fahrgastaufkommen. Besonders wirksam im unmittelbaren Stationsumfeld kann diese Forderung zu Neubaugebieten, Binnenverdichtung und Haltepunktverlegungen führen. Auch Freiflächen können verkehrsintensiv sein; zu Sport-, Freizeit- und Kulturzwecken lassen sich auch Freiflächen in ein ÖV-affines Bereichskonzept einbinden.

Die Zuwege für Fußgänger und Radfahrer

zum Bahnhalt müssen komfortabel, sicher, umwegfrei und sozial eingebunden sein. Es eignen sich vor allem ganz normale öffentliche Straßen: verkehrsberuhigt oder als städtebaulich integrierte Hauptverkehrsstraße, jedenfalls möglichst mit intensiver Randbebauung. Oft kann eine Ortsdurchfahrt mit Allee und Angebotsstreifen aufgewertet werden. Reine Fußwege sollten die Ausnahme sein; oft sind kleine Kurzschlüsse und Netzergänzungen hilfreich. Gerade das letzte Stück bis zum Warte- und Einstiegsplatz darf nicht durch Ödland, Garagenhöfe, Industriebrachen oder Gartengrundstücke ohne soziale Kontrolle führen. Häufig muß gerade bei Wohngebieten um 1960 der Bahnhof durch städtebauliche Umorientierung neu einbezogen werden. Je nach Situation müssen (ähnlich wie bei der Busanbindung) Verknüpfungen bis tief in die Ortsteile als Teil der Schnittstelle angesehen werden.

Die bahnhofsnahen Grundstücke,

gerade entbehrliche ehemalige Bahngrundstücke, sind besonders für dichte, gemischte Bebauung mit höchster Erreichbarkeit geeignet. Freiflächennutzungen - z.B. Sportplätze - sind oft auf Pachtbasis für 10 oder 15 Jahre möglich, ohne damit eine spätere intensivere bauliche Nutzung auszuschließen. Schon durch einen einzelnen gemischt genutzten Neubau können Bahnsteig und Haltepunktzubehör oft besser realisiert werden als durch das alte Bahnhofsgebäude oder einen der modernen, monofunktionalen „Points“. Intensive Grundstücksverwertung und gutes ÖV-Angebot stehen gerade am Haltepunkt im engsten Zusammenhang.

Die Gleisquerung

am Haltepunkt ist kaum verzichtbar, denn auch „hinter dem Bahnhof“ sind Erreichbarkeitspotentiale zu nutzen. Die beste Lösung ist die Lage unmittelbar an einer Schranke oder auch an einer Straßenunter- oder -überführung: Mittelbahnsteige (eher die schlechtere Lösung) brauchen dann einen direkten Zugang. Tragbar ist auch ein mehr oder weniger gesicherter ebenerdiger Übergang nur für Radfahrer und Fußgänger. Die schlechteste Lösung ist der Fußgängertunnel. Ist dieser unvermeidbar, bedarf er größtmöglicher Verkürzung, gläserner Dächer und Treppenbrüstungen, breit und allmählich abgesenkter Vorfelder, Durchbindung zur anderen Seite, städtebaulicher Einbindung bis zum Tunnelmund sowie intensiver Unterhaltung bis hin zur ständigen Videoüberwachung.

Die Haltepunktausstattung

ist mit gestaffelten Ansprüchen vielfach beschrieben worden; falsch ist aber der Schluß, diese auf eigenen Flächen, in einem eigenem Bauwerk zu realisieren: Der einheitliche „DB-PlusPunkt“ ist ein Irrweg. Fast immer ist ein Stück Hauswand für notwendige Informationen und ein Vordach oder eine Arkade an einem ganz normalen Geschäftshaus besser - mit auch sonst benutzten und belebten Info-Tafeln, Bänken, Telefonen, Werbeanlagen, Einkaufsmöglichkeiten, Getränkeautomaten, Toiletten eines Restaurants u.v.a.m. Am wichtigsten ist die Einsehbarkeit von möglichst vielen Häusern und Straßen und die daraus resultierende öffentliche und soziale Kontrolle von Wartebereich und Unterstand.

Der Bahnhofplatz

sollte ein normaler Stadtplatz sein, der vom allgemein öffentlichen Straßenraum mit allgemeiner städtischer Bebauung den Blick auf die Gleiskante mindestens teilweise freiläßt; desgleichen auf die oben beschriebene Haltepunktausstattung. Der neue „Bahnhofplatz“ liegt dann eher neben dem alten Bahnhofsgebäude, denn dieses versperrt meist die Sicht auf den „Bahnsteig“. Auch Büsche, die diese Einsicht behindern, sollten verschwinden. Dabei ist die Bahn ihre eigene Werbung, auch ohne aufdringliches Marketing. In der Symbiose von Stadt und Bahn liegt genügend gestalterische Kraft, eine eigene lokale Identität zu fördern. Sie muß allerdings vor den überbordenden Gestaltungsmitteln von Straßenbau und Straßenverkehrsordnung geschützt werden. Viele alte Pflasterungen kleiner, historischer Bahnhofsbereiche sind da oft besser als neue Entwürfe.

Bushalte und P+R-Plätze

sind konfliktreich: Busse können an „normalen“ Borden halten; Warteflächen für Busse müssen abseits der wertvollen Bahnhofsnähe vorgesehen werden; und Rangierflächen müssen sich mit Fußgängerflächen überlagern. Der „ZOB“ üblicher Prägung ist fast immer unangebracht, monofunktional und unstädtisch. Noch problematischer sind P+R-Plätze, die nur in einiger Entfernung, planungsrechtlich reversibel und mit minimalem technischen Standard vertretbar sind: Fast jede andere Flächennutzung bringt mehr Fahrgäste; mehr als fünf bis zehn Parkplätze beeinträchtigen die Öffentlichkeit sowie die stadt- und landschaftsästhetischen Qualitäten des Umfeldes; schließlich würde kein Parker den (durch den Bahnhof!) wertvollen Grund benutzen, wenn ihn nicht jemand anderes bezahlt.

Die alten Bahnhofsgebäude

können fast immer vollständig unabhängig vom Bahnbetrieb als allgemeine städtische Immobilie genutzt werden. Manchmal kann eine Seitenwand oder ein Seitenflügel als stationsbezogene Infowand und Wartevordach vorbehalten bleiben. Die Freiflächen zwischen Gleis und Bahnhof sollten soweit nicht verkauft, sondern nur verpachtet werden, als ggf. längere Bahnsteige oder Abfertigungen vorbehalten werden sollten.

Die architektonische Qualität vieler alter Bahnhöfe bleibt erhalten, auch wenn die Bahnhöfe umgenutzt werden und der Zughalt verlegt wird.

Die beschriebenen Aspekte der städtebaulichen Einbindung scheinen zur Sicherung und Steigerung des ÖV einflußreicher als bisherige Schnittstellenprogramme - gerade bei kleinen und mittleren Haltepunkten. Zwischen urbaner Flächennutzung, Bodenwert, Haltestellenattraktivität und Fahrgastaufkommen bestehen positive Wechselwirkungen. Bahneigene und stationsnahe Immobilien sollten so verwertet werden, daß sie das Fahrgastaufkommen steigern; so kann das ÖV-Angebot besser werden; das wiederum erhöht den Wert des gesamten Stadt- oder Dorfbereiches. Immobilien-, Netz- und Personenverkehrsverwaltung bekommen innerhalb der DB AG eine neue wechselseitige Verantwortung; schließlich rechtfertigen die Chancen, einen derart positiven Regelkreis in Gang zu setzen, noch mehr als bisher staatliche Programme zur Förderung so verstandener Schnittstellen.

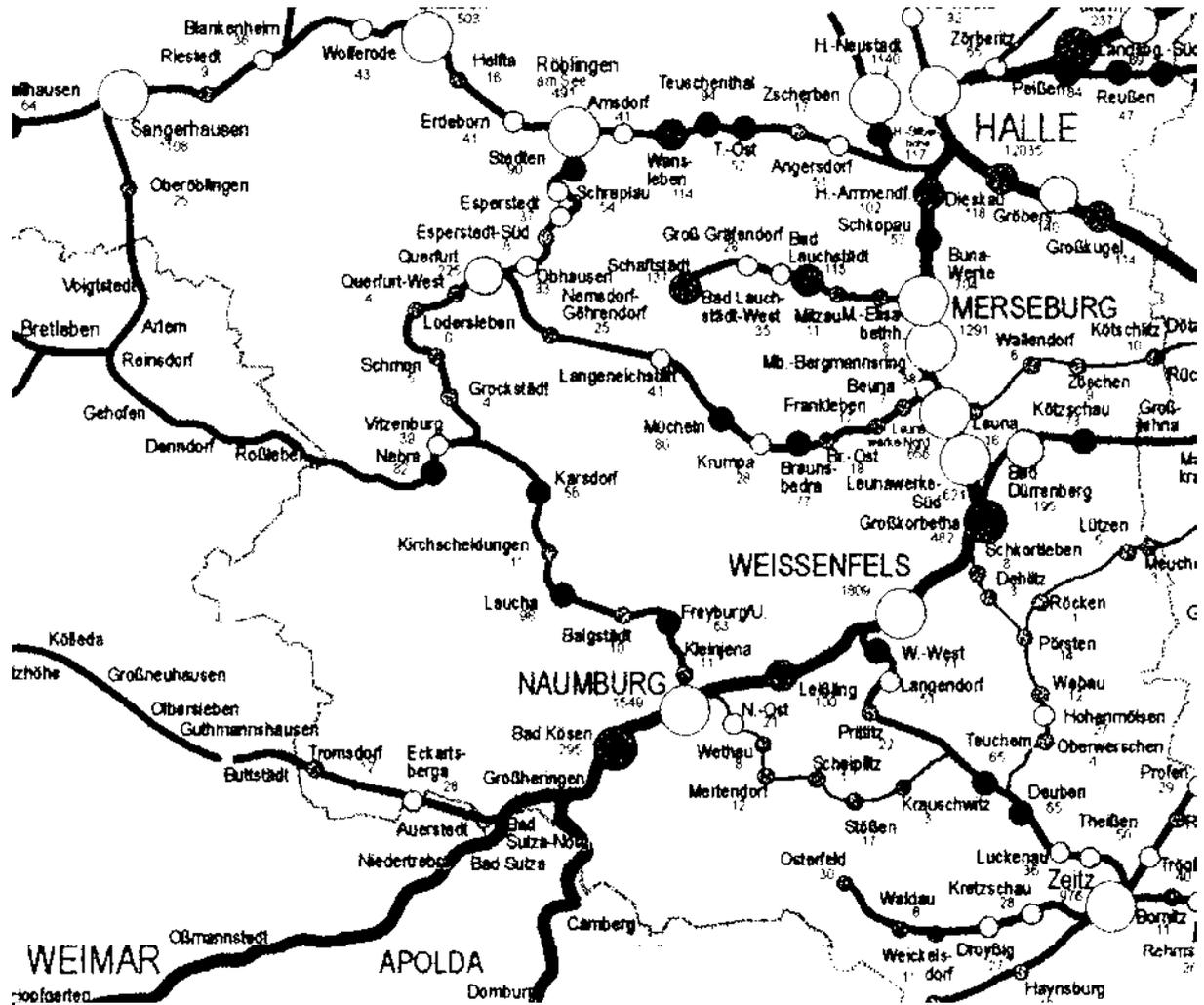
2 Gesamtnetze Burgenlandbahn, Merseburger Netz

Das Netz ist nicht Gegenstand der derzeitigen Untersuchungen. Für die Aufwertung der Bahnhöfe im Bewußtsein der Fahrgäste ist jedoch die Gesamtheit der Haltepunkte einer Linie von Bedeutung: Je mehr und je attraktivere Ziele ohne Umsteigen erreichbar sind, umso wertvoller ist der eigene Haltepunkt.

Für die Strecke Artern - Naumburg - Zeitz sollten in diesem Zusammenhang folgende Überlegungen diskutiert werden:

- Linienverlängerung um eine Station über den ITF-Knoten Naumburg hinaus (D.h: 1. Artern - Naumburg-Ost, 2. Zeitz - Roßbach (neu)). Dadurch wird die ohnehin notwendige Übergangszeit am ITF-Knoten genutzt; der am ITF-Knoten besonders knappe Halteplatz wird nicht betriebsbedingt belegt; schließlich kann die Überschneidung in der Stadt Naumburg für ein integriertes Stadtverkehrskonzept als Leistung angeboten werden.
- Linienverlängerung in alle Richtungen (Artern - Zeitz und ggf. darüberhinaus). Grundsätzlich bieten längere Linien zusätzliche Relationen ohne Umsteigen, also erhöhten Fahrgastkomfort und bessere Erreichbarkeit. Hierzu wären Modelle zur Kooperation unterschiedlicher Besteller und Betreiber notwendig.
- Stichlinien sind dagegen mittelfristig problematisch einzuschätzen; ihr Einrichtungs-Bezug bietet nur halb so viele der Erreichbarkeiten wie ein vollständiges Netzteil, das zwei Richtungen mit entsprechenden ITF-Knoten bedient.

Diese Grundgedanken sind auch auf die anderen Linien übertragbar; zu untersuchen wären insbesondere die Haltepunkte Merseburg, Weißenfels und Röblingen a.S.

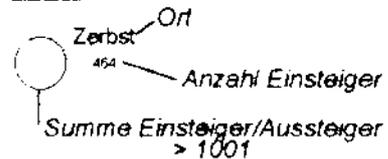


Übersicht über Anzahl der Einsteiger / Aussteiger je Tag (werktags)
 (Zählabschnitte : Winter II 1995/96 ; Sommer 1996 ; Winter I 1996/97)
 (S-Bahn-Daten von Magdeburg und Halle nicht enthalten)

Summe Einsteiger/Aussteiger

- ⊗ Kategorie I: 0 - 50
- Kategorie II: 51 - 100
- Kategorie III: 101 - 200
- Kategorie IV: 201 - 300
- Kategorie V: 301 - 500
- Kategorie VI: 501 - 1000
- Kategorie VII: 1001 -

Beispiel



Quelle:



NAHVERKEHRSSERVICE SACHSEN-ANHALT GMBH
 Konrad-Heinrich-Straße 109, 06108 Magdeburg, 0311 41
 300000

3. Einzelne Haltepunkte Maßnahmenvorschläge und Untersuchungsbedarf

Linie 1: Zeitz – Naumburg	10
Linie 1A: Flügellinie Teuchern-Weißenfels	13
Linie 2: Naumburg-Nebra:	14
Linie 3: Merseburg-Schafstädt	16
Linie 4: Merseburg-Röblingen a. See	18
Abstimmungsbedarf und Verfahrensstand, Zusammenfassung	22
Verbesserung von Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstellen durch Maßnahmen an Ortsdurchfahrten	26

Linie 1: Zeitz - Naumburg

1.1 Zeitz (nicht untersucht)

1.2 Theißen (Burgenlandkreis, VG Maibach-Nödlitzthal, Innerortslage)

- Haltepunkt nach Einführung von Funkleitbetrieb geringfügig direkt an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude teilweise privatisieren, teilweise weiterverwenden
- Unterstand / Ausstattung vollständig erneuern
- Wartebereiche teilweise erneuern
- Engeres Stationsfeld / Bahnhofsplatz erneuern
- Fußgänger- und Radfahrschnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO entlang der gesamten Ortsdurchfahrt verbessern
- Fußgänger- und Radfahrschnittstelle durch städtebauliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt (Anteil bis etwa Markt) verbessern
- Bauliche Entwicklung im engeren und weiteren Umfeld anregen

1.2A Theißen-Nonnewitz (Burgenlandkreis, VG Maibach-Nödlitzthal, neu Ortsrandlage)

- Haltepunktneuanlage von der Gemeinde gewünscht. Vertretbar, noch in Abstimmung mit anderen Haltepunkt Wünschen im Streckenverlauf und mit dem Betriebskonzept der DB AG.

1.3 Luckenau (Burgenlandkreis, VG Maibach-Nödlitzthal, Freizeitanlage)

- Haltepunkt geringfügig verlegen
- Empfangsgebäude vollständig privatisieren
- Unterstand / Ausstattung neu anlegen
- Wartebereiche und engeres Stationsumfeld teilweise erneuern
- Freiflächenentwicklung mit einfachen landschaftspflegerischen Mitteln auf entbehrlichen Bahnflächen
- Vermessung und Widmung von Grundstücken und Straßen im Haltepunktbereich veranlassen
- Mögliche Partner: Fa. Raab, Verein Garten- / Freizeitanlage

1.4 Deuben (Burgenlandkreis, VG Maibach-Nödlitzthal, Ortsrandlage, Kraftwerk)

- Haltepunkt auf Ortsseite verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu anlegen
- Gleisüberführung (evtl. teilweise) beseitigen
- Engeres Stationsumfeld einschließlich entbehrlicher Bahnanlagen vollständig erneuern
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle zur Ortslage und zum Kraftwerk gesamthaft erneuern
- Bauliche- und Freiflächenentwicklung einschließlich Neuordnung und Widmung von Grundstücken und öffentlichen Straßen veranlassen
- Mögliche Partner: Kraftwerk Deuben

1.5 Teuchern (Landkreis Weißenfels, VG Teuchener Land, Außenanlage, Zugflügelung)

- Haltepunkt ggf. nach Teuchern-Mitte verlegen/auflassen
- Empfangsgebäude privatisieren, Tunnel auflassen
- Sonstige Maßnahmen in Abhängigkeit mit der Entscheidung über 1.5A Teuchern-Mitte/Neu

1.5A Teuchern-Mitte/Neu

(Landkreis Weißenfels, VG Teuchener Land, Ortsrandlage mehrerer Orte)

- Haltepunktlage als Neuentwicklung empfohlen
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche evtl. mit Neubauvorhaben gekoppelt neu errichten
- Engeres Stationsumfeld neu gestalten
- Fußgänger- und Radfahrschnittstelle bis in die Ortschaften hinein punktuell ergänzen, teilweise durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrt / L190 / K2204 und teilweise durch getrennte Geh- und Radwege verbessern
- Bauliche Entwicklung südlich des Haltepunktes anregen

1.6 Krauschwitz (Landkreis Weißenfels, VG Teuchener Land, Ortsrandlage)

- Haltepunkt geringfügig neben Empfangsgebäude verlegen, Wartebereich einsehbar machen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand und Ausstattung neu anlegen (landschaftsgebundene Gestaltung)
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle punktuell verbessern (Wegebeleuchtung)
- Dörfliche bauliche Entwicklung anregen

1.7 Stößen (Burgenlandkreis, VG Wethautal, Ortsrandlage)

- Haltepunkt geringfügig nach Westen neben Empfangsgebäude verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren; Westseite Unterstand anbauen
- Unterstand / Ausstattung neu anlegen
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle punktuell ergänzen; durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrten (L199, K2204) verbessern
- Bauliche Entwicklung im engeren und weiteren Bahnhofsumfeld anregen

1.8 Scheiplitz (Außenanlage)

- keine Zufahrt, kein Einzugsbereich (Topographie, Siedlung)
- Haltepunkt auflassen

1.9 Mertendorf (Burgenlandkreis, VG Wethautal, Außenanlage / Großbetrieb)

- Haltepunkt geringfügig neben Empfangsgebäude verlegen; keine Auflassung des Haltepunktes, auch bei Neuanlage Mertendorf-Sportplatz
- Empfangsgebäude privatisieren, Südseite Vordach / Unterstand
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche erneuern
- Engeres Stationsumfeld teilweise landschaftsgebunden erneuern
- Bauliche Entwicklung, auch im Werksgelände, anregen

1.9A Mertendorf-Sportplatz/Neu (Burgenlandkreis, VG Wethautal, Außenanlage)

- Standort durch Dammlage nur unwesentlich besser als 1.9 Mertendorf
- Erhebliche Investitionen (Zugang, Zufahrt, Umfeld); Sorgfältige Überprüfung erforderlich
- Als Zusatzhalt denkbar; als Ersatz für 1.9 Mertendorf nicht empfohlen

1.10 Wethau (Burgenlandkreis, VG Wethautal, Ortsrandlage, "Vorort" von Naumburg)

- Haltepunkt ca. 200m nach Süden an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche neu anlegen
- Engeres Stationsumfeld vollständig erneuern
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO entlang der gesamten Ortsdurchfahrt B87 verbessern. Städtebauliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt im engeren Bereich
- Bauliche Entwicklung beidseitig von Bahn und B87 im engeren und weiteren Haltepunktumfeld anregen

1.11 Naumburg Ost (Vorstadtlage, nicht vertieft untersucht)

- Haltepunktlage, Empfangsgebäude, Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche, engeres Stationsumfeld und Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle erneuerungsbedürftig
- Leistung der Burgenlandbahn für den Stadtverkehr Naumburg abstimmen

1.12 Naumburg Kaufland (Vorstadt, Gewerbegebiet)

- Einrichtung eines Haltepunktes, ggf. städtebauliche Ergänzungen

Linie 1A: Flügellinie Teuchern - Weißenfels

1A.1 Prittitz (Landkreis Weißenfels, VG Vier Berge, Außenlage/Weiler)

- Haltepunkt insgesamt in Abwägung mit anderen gefährdet
- Haltepunktlage gerinfügig an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude mit Auflagen privatisieren; Unterstand anbauen
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu anlegen, einsehbar machen
- Engeres Stationsumfeld erneuern
- Bauliche Entwicklung im Umfeld anregen

1A.2 Langendorf (Landkreis Weißenfels, VG Vier Berge, Dorfrandlage)

- Empfangsgebäude abbrechen
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu anlegen
- Engeres Stationsumfeld erneuern
- Landschaftsplanerische Aspekte und örtlich angepasste Gestaltung
- Bauliche Entwicklung im Umfeld anregen

1A.3 Weißenfels West

- Aufsplittung in 1-3 Haltepunkte denkbar (Abstimmung mit Betrieb, Stadtbusverkehr und Baugesellschaften)
- Empfangsgebäude abreißen
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu anlegen und einsehbar machen, möglichst im Zusammenhang mit Bauvorhaben
- Engeres Stationsumfeld erneuern
- Bauliche Entwicklung im engeren Bahnhofsumfeld anregen
- Mögliche Partner: Trägergesellschaften der Siedlungen

Linie 2: Naumburg - Nebra

2.1 Naumburg Hbf (nicht untersucht)

2.2 Roßbach/Neu (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Unteres Geiseltal, Dorfrandlage)

- Haltepunkt im Norden mit beidseitigem Zugang anlegen (Ort, derzeit. Baumarkt)
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu anlegen; ggf. im Zusammenhang mit vorhandenem Bauwerk
- Höhengleiche Gleiskreuzung Fuß/Rad anlegen
- Engeres Stationsumfeld sowie Fuß/Rad-Anbindung sichern
- Bauliche Entwicklung anregen

2.3 Kleinjena (Dorfrandlage)

- Empfangsgebäude teilweise privatisieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche teilweise erneuern
- Engeres Stationsumfeld teilweise erneuern
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrt (K2233) verbessern
- Bauliche Entwicklung anregen

2.4 Freyburg (Burgenlandkreis, VG Freyburger Land, Stadtrandlage)

- Zughalt an Brücke verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Städtebaulich-verkehrliche Neuordnung im engeren Stationsumfeld in Bearbeitung
- Bauliche Entwicklung Ostseite anregen
- Mögliche Partner: Rotkäppchen Sektellerei, Trägergesellschaft Werksgelände

2.5 Balgstädt (Burgenlandkreis, VG Freyburger Land, Dorfrandlage)

- Zughalt neben Bahnhofsgebäude verlegen
- Empfangsgebäude teilweise privatisieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche teilweise erneuern
- Gleiskreuzung und Unstrut-Steg als Teil einer Fußgänger-/Radfahrer-Schnittstelle prüfen
- Bauliche und Freiflächenentwicklung (Sport, Freizeit) im Haltepunktumfeld anregen

2.6 Laucha (Burgenlandkreis, VG Laucha an der Unstrut, Innenstadtrandlage)

- Haltepunkt geringfügig in Sichtachsen verschieben
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche vollständig erneuern
- Gleistunnel beseitigen, höhengleichen Übergang schaffen
- Engeres Stationsumfeld vollständig erneuern
- Fußgänger- / Radfahrer-Schnittstelle durch städtebauliche Aufwertung bis Eingang Innenstadt sowie durch neuen Weg in Richtung Großsiedlung aufwerten
- PKW- und Busumfahrt Altstadt mit Berührung des Haltepunktes als Schnittstellenteil denkbar
- Bauliche und Freiflächen-Entwicklung im Haltepunktumfeld unter Einbeziehung entbehrllicher Bahnflächen möglich

2.7 Kirchscheidungen (Burgenlandkreis, VG Laucha an der Unstrut, Dorfrandlage)

- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche und engeres Stationsumfeld in ortsangepasster Gestaltung auf der Dorfseite neu anlegen
- Möglicher Partner: Dorferneuerung Sachsen-Anhalt

2.8 Karsdorf Bhf (Burgenlandkreis, VG Mittlere Unstrut, Ortsrandlage)**2.8A Karsdorf Zementwerke** (Werksbahnhof)**2.8B Karsdorf Mitte** (mögliche Zusammenlegung von 2.8 und 2.8A)

- Zusammenlegung wird empfohlen; derzeit kein Konsens mit Gemeinde
- Keine Schnittstelleninvestitionen, da mittelfristig Konsens über Zusammenlegung zu erwarten
- Mögliche Partner: Zementwerke Karsdorf

2.9 Vitzenburg (Merseburg-Querfurt, VG Forst Herrmannseck, Orts-/Industierandlage)**2.9A Reinsdorf**

- Haltepunkt ca. 600 nach Osten an Bahnübergang Reinsdorf verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Am neuen Standort Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld neu anlegen

2.10 Nebra (Burgenlandkreis, VG Mittlere Unstrut, Stadtrandlage)

- Haltepunkt geringfügig an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld neu anlegen, einsehbar machen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle verbessern:
- Radweg entlang Stadtauffahrt B250
- Schutzstreifen nach StVO in Stadtdurchfahrt B250
- Direkter Ausgang Brücke - Stadtkrone
- Bauliche Entwicklung im Brückenbereich anregen

2.11 Wangen/Neu (Burgenlandkreis, VG Mittlere Unstrut, Mitte Doppeldorf)

- Haltepunkt unmittelbar am Bahnübergang einrichten
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld neu anlegen; ortsangepasste Gestaltung

2.12 Memleben-Wendelstein

- Der historische Ort Memleben und die Ortschaft Wendelstein könnten einen gemeinsamen Haltepunkt in ca. 1,5 und 2,0 km Entfernung erhalten.
- Die derzeit private Zufahrtstraße (Schranke) müßte öffentlich werden

Linie 3: Merseburg - Schafstädt

3.1 Merseburg Hbf (nicht untersucht)

3.2 Merseburg-Friedenshöhe (VG Merseburg, Siedlungsrandlage)

- Vorhandener Unterstand vandalisiert, Abriß
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld neu anlegen, einsehbar machen; evtl. in Verbindung mit Investorenbauvorhaben
- Bauliche Entwicklung anregen; z.B. Ausweitung des Gewerbegebietes Süd bis zur Bahnlinie; Einbindung des Haltepunktes

3.3 Buna-Werke (VG Merseburg, Werksinnenlage, nicht untersucht)

- Untersuchungsbedarf: Unterstand, Ausstattung, Wartebereich Stationsumfeld, Zugang für Fußgänger/Radfahrer, zukünftige Entwicklung von Städtebau und Fahrgastzahlen
- Partner: Werksleitung Buna-Werke-Nachfolger

3.4 Milzau (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Laucha-Schwarzeiche, Außenbereichslage)

- Bei betrieblichen Zwängen Auflassung denkbar
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich in dörflicher, ortsangepaßter Form neu anlegen, einsehbar machen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle: Zugang zum Dorf befestigen und beleuchten

3.5 Bad Lauchstädt (Stadtrandlage)

- Haltepunkt geringfügig an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich neu anlegen, einsehbar machen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrt L163/L172 sowie durch städtebauliche Aufwertung der L161 verbessern

3.6 Bad Lauchstädt-West (Außenbereichslage)

- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich neu anlegen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Anlage eines Geh- und Radweges entlang der L173, durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrt L172 verbessern

3.7 Großgräfendorf

(Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Laucha-Schwarzeiche, Dorfrandlage)

- Zughalt geringfügig neben das Empfangsgebäude verlegen, einsehbar machen
- Empfangsgebäude (evtl. teilweise) privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich und engeres Stationsumfeld behutsam erneuern

3.8 Schafstädt (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Laucha-Schwarzeiche, Ortsmittenlage)

- Zughalt ggf. an Ostseite des Bahnüberganges verlegen / bei Auflassung des Bahnüberganges
- Empfangsgebäude in jedem Fall privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich und engeres Stationsumfeld erneuern
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO sowie städtebaulicher Aufwertung entlang der Ortsdurchfahrt L177
- Bauliche Entwicklung nördlich der Bahn anregen

Linie 4: Merseburg - Röblingen a. See

4.1 Merseburg Hbf (nicht untersucht)

4.2 Merseburg-Bergmannsring (Stadtteilinnenlage)

- Haltepunkt um 400m nach Süden an die Straßenüberführung verlegen (Einzugsbereich, ÖPNV-Umsteigemöglichkeit)
- Jedenfalls Unterstand, Ausstattung, Wartebereich und engeres Stationsumfeld neu anlegen, einsehbar machen und städtebaulich integrieren
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle in alle Richtungen ergänzen
- Bauliche Entwicklung im engeren Bereich anregen
- Mögliche Partner: Trägergesellschaft(en) der Wohnanlage(n)

4.3 Beuna (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Merseburg, Dorf-/Siedlungsrandlage)

- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand und Ausstattung im EG des (Stellwerk-?) Turmes einbauen
- Wartebereich und Stationsumfeld erneuern und einsehbar machen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO (2000m) und städtebauliche Integration (100m) der Ortsdurchfahrt L181/L178 verbessern

4.4 Frankleben

(Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Unteres Geiseltal, Ortsrand/Industriebrache)

- Haltepunktverlegung zur Unterführung West empfohlen
- Empfangsgebäude abreißen
- Am neuen Standort Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und Stationsumfeld erneuern
- Beide Gleistunnel auflassen; am neuen Standort höhengleiche Gleisquerung schaffen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle punktweise ergänzen (Kreuzung mit L178)
- Bauliche Entwicklung im Umfeld anregen

4.5 Braunsbedra-Ost (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Unteres Geiseltal, Ortsrandlage)

- Haltepunkt um 200m nach Westen an Bahnübergang verlegen
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich neu anlegen; integriert in Kinderspielplatz
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle punktuell verbessern: Zugang Industriebrache, Kreuzung L178
- Partner: Zweckverband Geiseltal

4.6 Braunsbedra (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Unteres Geiseltal, Stadtrandlage)

- Empfangsgebäude als solches erhalten, beleben; ggf. Ergänzung der Ausstattung
- Gleitunnel nach Norden durchstechen (Entbehrlichkeit Gleise?)
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle nördlich der Gleise Richtung Norden/Freizeitgelände und Richtung Osten/Braunsdorf erstellen
- Bauliche und Freiflächenentwicklung Nordseite (Freizeitkonzept Geiseltal) integrieren (Entbehrlichkeit Gleise prüfen)
- Partner: Zweckverband Geiseltal

4.7 Krumpa (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Oberes Geiseltal, Orts-/Industrie-Randlage)**4.7A Krumpa Addinol/Neu****4.7B Krumpa Geiselbrücke/Neu**

- Aufteilung des vorhandenen Haltepunktes 4.7 in zwei Haltepunkte A und B denkbar; abhängig von kommunaler Diskussion, Fahrgastpotential Addinol-Gelände, Möglichkeiten der Einbindung des vorhandenen Haltepunktes, sowie Betriebskonzept DB zwischen den ITF-Knoten
- Untersuchung erforderlich

Für jede Variante notwendig:

- Unterstand, Ausstattung, Wartebereich und engeres Stationsumfeld neu anlegen, einsehbar machen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle verbessern
- Bauliche und landschaftliche Entwicklung im jeweiligen Umfeld anregen
- Mögliche Partner: Addinol-Werke; Träger Gasthäuser

4.8 Neu-Biendorf/Neu (Dorfrandlage)

- Haltepunkt als Neuanlage denkbar (Untersuchungsbedarf)
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche, Stationsumfeld sowie Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle ggf. neu anlegen
- Partner: Zweckverband Geiseltal

4.9 Mücheln/Mücheln Ost (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Oberes Geiseltal, Stadtrandlage)

- Haltepunkt auf Viadukt-Ostseite verlegen
- ehemaligen Bahnhof mit Empfangsgebäude auflassen/privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche, Stationsumfeld sowie Schnittstelle für alle Verkehrsmittel neu anlegen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle punktuell ergänzen: Wegdurchstiche Richtung Innenstadt; Zugang Geiseltalsee mit Kreuzung L178
- Bauliche und landschaftliche Entwicklung im engeren und weiteren Umfeld anregen
- Partner: Zweckverband Geiseltal

4.10 Langeneichstädt (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Oberes Geiseltal, Ortsrandlage)

- Haltepunkt an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und Stationsumfeld neu einrichten
- Schnittstelle Radverkehr Richtung Oberwünsch durch begleitenden Geh- und Radweg entlang der K2160 verbessern
- Schnittstelle Radverkehr in die Ortslage Langeneichstädt durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Ortsdurchfahrt L177/L178

4.11 Nemsdorf-Göhrendorf

(Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Wein-Weidaland, Lage Mitte Doppeldorf)

- Haltepunkt in den Nordwesten des Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und Stationsumfeld neu anlegen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Anlage einiger neuer Wegestücke verbessern
- Bauliche Entwicklung im engeren Umfeld anregen

4.12 Querfurt, Querfurt-West (Stadtrandlage)

- Verlegung, Zusammenlegung oder Zusatzhaltepunkt können nach verkehrlichen und stadtplanerischen Kriterien weiter untersucht werden
- Busumfahrt zweckmäßig. Festlegung von Fahr- und Halteflächen für Busse und PKW können weitgehend durch Markierung festgelegt werden; Straßenbaumaßnahmen sind kaum erforderlich
- Bauliche Entwicklung im Stationsumfeld in Planung; sollte durch SPNV gestützt werden

4.13 Obhausen (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Wein-Weidaland, Ortsrandlage)

- Zughalt geringfügig nach Osten neben Empfangsgebäude verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld neu anlegen, einsehbar machen

4.14 Esperstedt-Süd

(Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Weitschker-Weidatal, Dorfrandlage)

- Zughalt ca. 150m nach Westen nahe Bachbrücke verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche in einfachster, ländlicher Form neu anlegen

4.15 Esperstedt (Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Weitschker-Weidatal, Dorfmitte)

- Zughalt geringfügig an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren, evtl. teilweise weiterverwenden
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu erstellen, ggf. in Zusammenhang mit Neubauvorhaben
- Engeres Stationsumfeld als Dorfanger gestalten

4.16 Schraplau

(Landkreis Merseburg-Querfurt, VG Weitschker-Weidatal, Innerortslage, Gipswerke)

- Empfangsgebäude privatisieren, z.B. in Gipswerk integrieren
- Unterstand, Ausstattung und Wartebereiche neu erstellen
- Sichtbezug zur Stadt durch landschaftspflegerische Maßnahmen im Bachbereich herstellen
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO sowie städtebauliche Aufwertung entlang der Ortsdurchfahrt (K2268) verbessern
- Möglicher Partner: Gipswerke Fels

4.17 Stedten (Siedlungsrandlage)

- Haltepunkt geringfügig an Bahnübergang verlegen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Unterstand, Ausstattung, Wartebereiche und engeres Stationsumfeld erneuern
- Fußgänger- und Radfahrer-Schnittstelle durch Schutzstreifen nach StVO entlang der Hauptzufahrten aus den Siedlungsbereichen verbessern
- Bauliche und landschaftliche Entwicklung im Stationsumfeld anregen

4.18 Röblingen a. See (Innerortslage)

- Weiterentwicklung der vorhandenen Schnittstelle empfohlen
- Empfangsgebäude privatisieren
- Gleistunnel nach Westen durchführen; großzügige, städtebauliche integrierte Absenkungen an beiden Tunnelenden
- Bauliche Entwicklung im südwestlichen Bereich anregen

Absimmungsbedarf und Verfahrensstand, Zusammenstellung**Linie 1: Zeitz-Naumburg; Flügellinie 1A Zeitz-Weißenfels**

Station	Abstimmungsbedarf				Stations- umge- bungs- plan		Verfahrensstand				
	teilweise/gering	noch mit DB AG	noch mit Komune	noch mit Sonstigen	einfach notwendig	komplex notwendig	Kontakt	Ideenskizzen	Bearbeitung	Antrag vorhanden	hohe Priorität
1.1 Zeitz	(nicht untersucht)										
1.2 Theißen		x	x	x		x	x	x	x		x
1.2A Theißen-Nonnewitz					x						
1.3 Luckenau	x				x		x	x			
1.4 Deuben		x	x	x		x	x	x			
1.5 Teuchern		x					x				
1.5A Teuchern Mitte/Neu		x	x		x		x	x	x		x
	(Neueinrichtung empfohlen)										
1.6 Krauschwitz	x						x				
1.7 Stössen	x				x						x
1.8 Scheiplitz	(Auflassung empfohlen)										
1.9 Mertendorf	x				x		x				
1.9A Mertendorf- Sportplatz/Neu		x	x			x	x	x	x		x
	(Neueinrichtung denkbar)										
1.10 Wethau		x		x			x	x	x		x
1.11 Naumburg Ost			x			x	x	x	x		x
1.12 Naumburg-Kaufland							x	x	x		
1A.1 Prittitz	x				x		x	x			
1A.2 Langendorf	x				x		x	x	X		x
1A.3 Weißenfels-West		x	x	x		x					x
	(strecken- und stadtbezogene Untersuchungen erforderlich, Neueinrichtung wahrscheinlich)										

Absimmungsbedarf und Verfahrensstand, Zusammenstellung**Linie 2: Naumburg-Nebra-Artern**

Station	Abstimmungsbedarf				Stations- umge- bungs- plan		Verfahrensstand				
	teilweise/gering	noch mit DB AG	noch mit Komune	noch mit Sonstigen	einfach notwendig	komplex notwendig	Kontakt	Ideenskizzen	Bearbeitung	Antrag vorhanden	hohe Priorität
2.1 Naumburg Hbf	(nicht untersucht)										
2.2 Roßbach/Neu		x	x	x	x		x	x	X		x
2.3 Kleinjena	x				x		x	x	x		
2.4 Freyburg		x	x	x		x	x	x	X		x
2.5 Balgstädt	x				x		x	x	X		
2.6 Laucha		x	x			x	x	x	X	x	x
2.7 Kirchscheidungen	x				x						
2.8 Karsdorf Bhf	(Verlegung empfohlen)										
2.8A Karsdorf Zementwerke	(Verlegung empfohlen)										
2.8B Karsdorf Mitte		x	x	x		x	x				x
	(Neueinrichtung bei Konsens mit Komune empfohlen)										
2.9 Vitzenburg/Reinsdorf		x	x		x		x	x	x		X
	(Verlegung empfohlen)										
2.10 Nebra		x	x		x		x	x	x		
2.11 Wangen/Neu		x			x		x	x	X		x
2.12 Memleben Wendelstein		x	x	x			x				

Absimmungsbedarf und Verfahrensstand, Zusammenstellung**Linie 3: Merseburg-Schafstädt**

Station	Abstimmungsbedarf				Stations- umge- bungs- plan		Verfahrensstand				
	teilweise/gering	noch mit DB AG	noch mit Komune	noch mit Sonstigen	einfach notwendig	komplex notwendig	Kontakt	Ideenskizzen	Bearbeitung	Antrag vorhanden	hohe Priorität
3.1 Merseburg Hbf	(nicht untersucht)										
3.2 Merseburg-Friedenshöhe		x			x						
3.3 Buna-Werke				x		x					
	(nicht untersucht)										
3.4 Milzau		x			x		x				
	(Auflassung denkbar)										
3.5 Bad Lauchstädt			x			x					x
3.6 Bad Lauchstädt-West	x			x							
3.7 Großgräfendorf	x				x						
3.8 Schafstädt		x		x		x	x				

Absimmungsbedarf und Verfahrensstand, Zusammenstellung**Linie 4: Merseburg-Röblingen am See**

Station	Abstimmungsbedarf				Stations- umge- bungs- plan		Verfahrensstand				
	teilweise/gering	noch mit DB AG	noch mit Komune	noch mit Sonstigen	einfach notwendig	komplex notwendig	Kontakt	Ideenskizzen	Bearbeitung	Antrag vorhanden	hohe Priorität
4.1 Merseburg Hbf	(nicht untersucht)										
4.2 Merseburg- Bergmannsring		x	x	x		x	x	x	x		x
	(Verlegung empfohlen)										
4.3 Beuna	x				x						
4.4 Frankleben		x	x		x		x				
	(Verlegung empfohlen)										
4.5 Braunsbedra-Ost		x	x		x		x	x	x		
	(Verlegung empfohlen)										
4.6 Braunsbedra		x	x	x	x		x	x	x		
4.7 Krumpa	(Aufteilung zur Untersuchung empfohlen)										
4.7A Krumpa-Addinol/Neu		x	x	x	x		x				x
4.7B Krumpa-Geiselbrücke		x	x	x	x		x				x
4.8 Neu-Biendorf/Neu		x	x	x	x		x				
	(Neuanlage denkbar)										
4.9 Mücheln/Mücheln Ost		x	x			x	x	x	x		x
	(Verlegung erforderlich)										
4.10 Langeneichstädt		x		x	x		x	x	x		
4.11 Nemsdorf-Göhrendorf		x			x		x	x	x		
4.12 Querfurt/Querfurt West	(nicht Aufgabenstellung)										
4.13 Obhausen	x				x		x	x	x		
4.14 Esperstedt-Süd		x									
4.15 Esperstedt	x				x						
4.16 Schraplau	x			x	x		x	x	x		x
4.17 Stedten	x				x		x	x	x		
4.18 Röblingen am See		x	x			x	x	x	x		

Verbesserung von Fußgänger- /Radfahrer-Schnittstellen durch Maßnahmen an Ortsdurchfahrten

Nr.	Station	Straße	getrennte Geh-/Radwege	Schutzstreifen nach §42 Abs.6 StVO	einzelne F/R-Kreuzungen	städtebauliche Gesamtaufwertung
	Burgenlandbahn					
1.2	Theißen	B91		1000m	x	150m
1.4	Deuben	K2207		1000m		
1.5A	Teuchern-Mitte/Neu	L190	500m	1600m	x	
		K2203	300m	800m		
1.7	Stössen	L199		800m	x	
1.9A	Mertendorf-Sportplatz/Neu	L200		1000m	x	
1.10	Wethau	B87		500m	x	
2.3	Kleinjena	K2233		300m		
2.10	Nebra	B250	200m	1000m	x	
	Merseburger Netz					
3.5	Bad Lauchstädt	L163		600m	x	300m
		L172		1500m	x	
3.6	Bad Lauchstädt-West	L172		1000m	x	
		L173	500m			
3.8	Schafstädt	L177		800m		150m
4.2	Merseburg-Bergmannsring		700m			300m
4.3	Beuna	L178		2000m	x	
		L181		100m		
4.4	Frankleben	L178			x	
4.5	Braunsbedra-Ost	L178			x	
4.9	Mücheln/Neu	L178			x	
4.10	Langeneichstädt	L177		1500m		
		L178		500m		
		K2160	1300m	700m		
4.12	Querfurt	L176		500m	x	
4.16	Schraplau	K2268		800m		100m
4.17	Stedten	L164		1000m		