



**Ilm-Kreis**

**Nahverkehrsplan**

**Fortführung  
für den  
Planungszeitraum**

**2002 - 2006**

bestätigt  
am 7. November 2001  
mit Beschluss Nr. 287/2001  
vom Kreistag des ILM-Kreises

<b>0. VORBEMERKUNGEN</b>	<b>4</b>
<b>0.1. gesetzliche Grundlagen, Zuständigkeiten, Ermächtigungen</b>	<b>4</b>
<b>0.2. Inhalt der Fortführung des Nahverkehrsplanes</b>	<b>5</b>
<b>1. ANALYSE DES ÖPNV IM ILM-KREIS</b>	<b>5</b>
<b>1.1. der Nahverkehrsraum Ilm-Kreis</b>	<b>5</b>
Fläche, Gestalt	5
Einwohner, Siedlungsdichte, Siedlungsverteilung	5
Regionale Funktionsgliederung, Verkehrsquellen und -Senken (Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Ausbildung, Fremdenverkehr)	6
Erschließung durch Verkehrswege (Schiene, Straße.)	7
Verkehrliche Verflechtungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen	8
Standorte der Schulen	8
Dichte individueller Verkehrsmittel	8
modal-split	8
Verkehrsdichte / Verkehrsströme	8
<b>1.2. Entwicklungen im Ilm-Kreis 2002 - 2006</b>	<b>8</b>
Entwicklungen Einwohner, Siedlungsverteilung	8
Entwicklung Schulen	8
Veränderungen Verkehrswege	9
Entwicklungen sonstige Infrastruktur	9
Entwicklung MIV-Verkehrsmitteldichte, modal-split	9
<b>1.3. Rahmenbedingungen und Prämissen bisheriger ÖPNV-Planungen</b>	<b>9</b>
<b>2. BEWERTUNG DES ÖPNV IM ILM-KREIS</b>	<b>10</b>
<b>2.1. Bewertungsgrundsätze</b>	<b>10</b>
<b>2.2. Bewertung Linienverkehr nach § 42 PBefG</b>	<b>10</b>
ausreichende Verkehrsbedienung	10
politische Kontrolle	11
unternehmerische Verantwortung nach Personenbeförderungsrecht	11
Organisation von Durchführung und Betrieb	11
betriebliche Infrastruktur	11
Fahrzeugbestand	12
Infrastruktur in den Gemeinden (Zustand der Fahrwege, Zustand und Lage der Zugangsstellen)	12
Fahrpläne, Fahrplanauskunft, Kundenbüro	13
Inanspruchnahme der Angebote	13
Beförderungsleistungen	14
Schülerbeförderung als Hauptdienstleistung	14
Tarife	15
Finanzierungsquellen	15
Linienangebote, Charakter und Wertung der Linien	16
Linien des Ilm-Kreises bei anderen AT	20
Linien anderer AT im Ilm-Kreis	21
Ausgleich von Defiziten	22
Schwachstellen	22
<b>2.3. Ergänzungen des Linienverkehrs durch Taxi und Mietwagen</b>	<b>23</b>

<b>3. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSTELLUNG</b>	<b>23</b>
<b>3.1. Entwicklung Verkehrsnachfrage</b>	<b>23</b>
Auswirkungen Siedlungsstrukturveränderungen	23
Auswirkungen Autobahn, ICE, Taktangebote der DB AG,	23
Auswirkungen Fremdenverkehr im südlichen Ilm-Kreis	23
Auswirkungen MIV-Dichte	23
Hinweis auf Schulnetzplanung	23
<b>3.2. Forderungen von Beteiligten und Betroffenen</b>	<b>23</b>
<b>3.3. Entwicklungsziele für den ÖPNV im Ilm-Kreis bis 2006</b>	<b>24</b>
Grundsätzliches, Angebotsgestaltung	24
Fahrpläne, Tarife	24
Finanzierung, Organisation	25
ÖPNV in Verantwortung anderer Aufgabenträger	25
<b>4. REALISIERUNGSKONZEPTION</b>	<b>26</b>
<b>4.1. Bedienungskonzept, Leistungen, Erschließung, Angebot</b>	<b>26</b>
Grundsätze	26
Spezielle Erschließungen	26
Ergänzungsangebote	26
Vermittlung und Umsetzung der Angebote	26
<b>4.2. Organisation des ÖPNV im Ilm-Kreis</b>	<b>27</b>
Grundkonzeption	27
Organisationsstruktur	27
Nebengeschäfte	28
<b>4.3. Tarifrahmen, Kostendeckung, Finanzierung</b>	<b>29</b>
Tarifentwicklung, Tarifsysteem	29
Kostendeckung, Eigenwirtschaftlichkeit	29
Finanzierung	29
<b>4.4. Infrastruktur, Netze, Fahrzeuge</b>	<b>29</b>
Infrastrukturentwicklung	29
Netzgestaltung, Umsteigepunkte	30
Fahrzeugkonzepte	30
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>31</b>
<b>BEGRIFFE</b>	<b>31</b>
<b>ANLAGEN</b>	<b>31</b>

## 0. Vorbemerkungen

Die Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs<sup>1</sup> zählt in Thüringen zu den Aufgaben des eigenen Wirkungskreises der Kommunen<sup>2</sup>. Zusätzlich hierzu sind den Landkreisen die erforderlichen Maßnahmen auf dem Gebiet des überörtlichen ÖPNV (anders als in allen anderen Bundesländern) als Pflichtaufgabe<sup>2</sup> zugewiesen. Konkretisiert wird die Ausführung dieser Pflichtaufgabe mit den Vorgaben des Thüringer ÖPNV-Gesetzes<sup>3</sup>. Die Thüringer Landkreise und kreisfreie Städte sind nach diesem Gesetz Aufgabenträger<sup>4</sup> des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und zuständig für Planung, Organisation und Finanzierung. Das Land gewährt diesen Aufgabenträgern finanzielle Hilfen. Der schienengebundene ÖPNV steht in Aufgabenträgerschaft des Freistaats.

Daneben unterliegt straßengebundener ÖPNV den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes<sup>5</sup>. Das PBefG regelt i.w. den Zugang der Unternehmer zum ÖPNV, unterwirft ihr Beförderungsangebot einer Genehmigungspflicht und verpflichtet sie zur Einhaltung von Fahrplänen und Tarifen sowie zur Beförderung ohne Ansehen der Person. Gemäß der Vorgabe des § 8 (4) PBefG ist der ÖPNV zunächst „eigenwirtschaftlich“<sup>6</sup> zu gewährleisten. Die Initiativen zur Einrichtung bzw. Aufrechterhaltung solcher Verkehre gehen i.w. von den Unternehmen aus, dabei sind die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan (NVP) aufgestellten Rahmenplanungen zu beachten.

Die europäischen Nationalstaaten haben im EG-Vertrag Harmonisierung im Verkehrsbereich vereinbart. Die entsprechenden Verordnungen der EG-Kommission seit 1969 (EG-VO 1191/69 idF. der VO 1893/91) wirken nach gegenwärtig gültiger Rechtsauffassung im Bereich der sogenannten „gemeinwirtschaftlichen“<sup>7</sup> Verkehre. Erst wenn auf dem durch § 8 (4) Satz 1 PBefG vorgeschriebenen „eigenwirtschaftlichen“ Weg eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht mehr gewährleistet werden kann, haben die Aufgabenträger einzugreifen und zusätzliche Verkehre gegen Entgelt „gemeinwirtschaftlich“ zu bestellen, dabei sind die EG-VO mit den nationalen Umsetzungen (§ 13a PBefG, VO zu § 13a PBefG) und die Vergabeordnung für Leistungen (VOL/A) zu beachten.

### 0.1. gesetzliche Grundlagen, Zuständigkeiten, Ermächtigungen

Nach § 87 ThürKO<sup>8</sup> ist der ÖPNV eigene Aufgabe (und Pflichtaufgabe) des Landkreises (soweit nicht nach § 2 ThürKO die Gemeinden den örtlichen ÖPNV selbst gewährleisten);

§ 3 ThürÖPNVG überträgt den Landkreisen die Trägerschaft für den StPNV<sup>9</sup> und weist ihnen die entsprechenden Aufgaben zu;

nach § 3 Absatz (1) Ziffer 3. ThürÖPNVG könnte die Große kreisangehörige Stadt Ilmenau die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr übernehmen, da ihr Stadtrat jedoch am 10.06.1996 mit Beschluss Nr. 357/23/96 auf die Übernahme dieser Trägerschaft bis zum Jahr 2006 verzichtet hat, ist der Ilm-Kreis somit auch Aufgabenträger für den Stadtverkehr in Ilmenau;

§ 5 ThürÖPNVG verpflichtet die Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans und regelt die Einbeziehung von Beteiligten und Betroffenen in den Planungsprozess;

Die §§ 5 u. 6 ThürÖPNVG nennen (neben § 8 PBefG) die Inhalte, Sachverhalte und Zielstellungen, die der Nahverkehrsplan zu enthalten hat;

die §§ 8 (3) und 13 (2a) PBefG regeln die Bindung der Genehmigungsbehörde für Linienverkehre im ÖPNV an den Nahverkehrsplan;

nach § 98 ThürKO können Landkreise eigene Angelegenheiten durch Satzung regeln; mit Beschluss Nr. 268/96 hat der Kreistag des Ilm-Kreises die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes beschlossen, das Verfahren (u.a. Auslegung analog zu § 73 (3) u.(4) ThürVwVfG<sup>10</sup>) wird festgelegt und eine inhaltliche Gliederung des NVP vorgegeben;

mit Beschluss Nr. 372/96 hat der Kreistag am 20.11.1996 diesen zunächst für den Zeitraum 1997 bis 2001 aufgestellten Nahverkehrsplan bestätigt;

<sup>1</sup> allg. übliche Abkürzung, im weiteren verwendet: ÖPNV

<sup>2</sup> § 2 Abs. (2) ThürKO (ÖPNV in Gemeinden); § 87 Abs. (2) ThürKO: Pflichtaufgabe für Landkreise

<sup>3</sup> ThürÖPNVG (Gesetz- u. Verordnungsblatt für den Freistaat Thüringen (GVBl.) 1995 S.357)

<sup>4</sup> nach § 1 Abs. (1) Regionalisierungsgesetz: ausreichender ÖPNV ist Aufgabe der Daseinsvorsorge

<sup>5</sup> PBefG (idF. Bundesgesetzblatt (BGBl.) I 1990 S.1690, mit den Änderungen : BGBl. I 1991 S.1314, BGBl. I 1992 S.1379, BGBl. I 1993 S.2123, BGBl. I 1998 S.747, BGBl. I 1998 S.1495, BGBl. I 1998 S.2521)

<sup>6</sup> Legaldefinition nach § 8 Abs. (4) Satz 1 PBefG: „eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird, durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.“

<sup>7</sup> eine Legaldefinition für „gemeinwirtschaftlich“ ergibt sich nur implizit aus § 8 (4) Satz 2 PBefG: „Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ... maßgebend.“ i.V.m. Überschrift und Text des § 13a PBefG: „ Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen: (1) Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern diese .... im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ... erforderlich ist ...“

<sup>8</sup> Thür. Gemeinde- und Landkreisordnung (ThürKO) (idF. GVBl. 1998 S.73, mit der letzten Änderung GVBl. 2001 S.66)

<sup>9</sup> StPNV: straßengebundener ÖPNV

<sup>10</sup> ThürVwVfG: Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz (idF. GVBl. 1997 S.430, mit der Änderung GVBl. 1998 S.427)

die Aufgabenträger haben den NVP gem. § 5 ThürÖPNVG bedarfsgerecht fortzuschreiben und zum Ablauf des Planzeitraums für jeweils weitere fünf Jahre aufzustellen.

## 0.2. Inhalt der Fortführung des Nahverkehrsplanes

Sachverhalte, die bereits im Nahverkehrsplan 1997-2001 (NVP 1) dargestellt wurden und sich nicht oder nicht wesentlich geändert haben (oder deren Änderung keine wesentliche Auswirkung auf den ÖPNV hat), werden in der Fortführung des NVP nur dann erneut dargestellt, wenn dies zum sofortigen Verständnis des umgebenden Textes unbedingt erforderlich ist. Wurde auf die Wiederholung der Darstellung verzichtet, so ist dies durch Textverweis erkennbar.

# 1. Analyse des ÖPNV im IIm-Kreis

## 1.1. der Nahverkehrsraum IIm-Kreis

### Fläche, Gestalt

Fläche 843 km<sup>2</sup>, Ausdehnung 40 km x 28 km,  
Landschaftstypen:

- ackerbaulich intensiv genutzte Keuperlandschaft des Thüringer Beckens nördlich, westlich und östlich von Arnstadt,
- Muschelkalklandschaft der Saale-Ilm-Platte in den Bereichen Ohrdruffer Scholle, Gosseler Scholle, Reinsberge
- Buntsandsteinlandschaft im Gebiet Martinroda / Branchewinda / Singen / Pennewitz
- Ackerbaugesamt Deubesenke südlich Stadtilm
- mittlerer Thüringer Wald südwestlich der Linie Geschwenda, Ilmenau, Gehren
- Schiefergebirgshochfläche östlich des Langen Berges (Herschdorf, Großbreitenbach)

### Einwohner, Siedlungsdichte, Siedlungsverteilung

Einwohner 122 198  
(Stand 30.6.2000),  
Siedlungsdichte:

- 7 Städte, 37 Gemeinden, 69 örtlich von den Stadt- bzw. Gemeindekernen getrennte Ortsteile
- Mittelzentren sind Arnstadt (27.236 EW) und Ilmenau (27.364 EW)

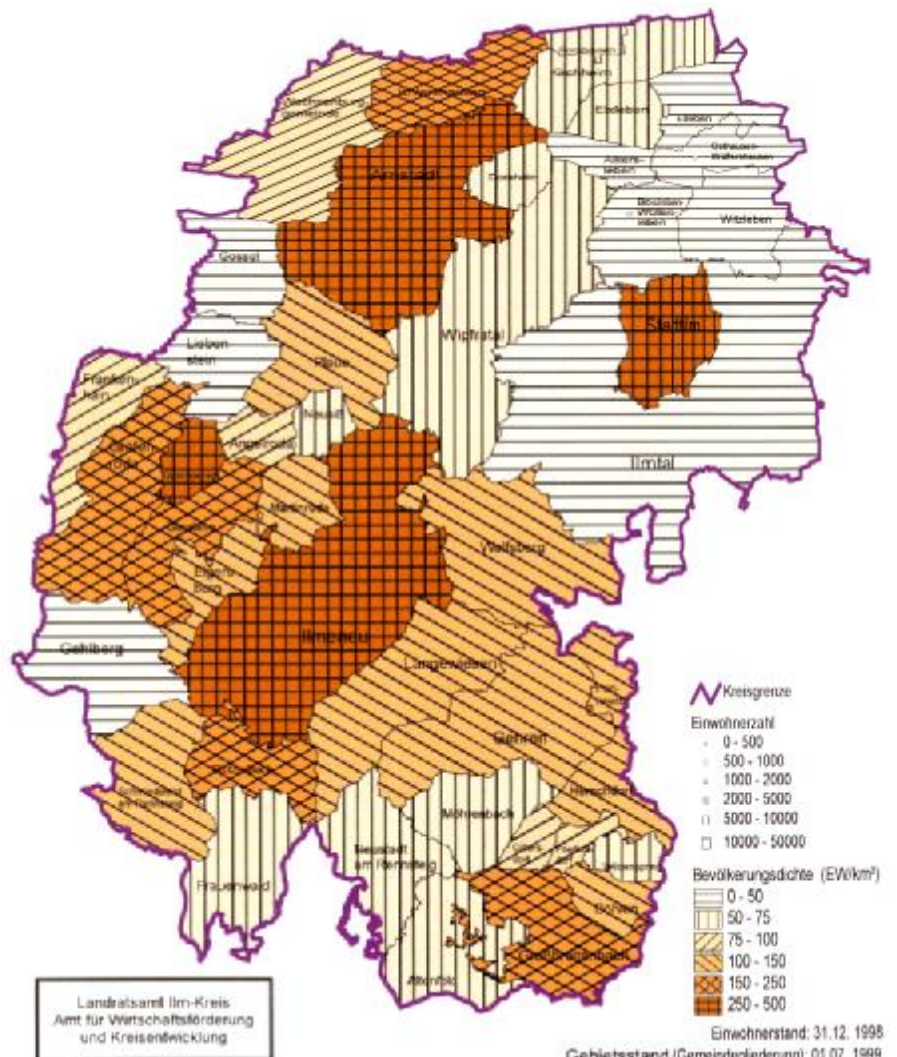


Abbildung 1: Bevölkerungsstruktur

- andere Kommunen mit mehr als 2.400 EW sind: Stadtilm (5.348 EW), Ichtershausen (3.964), Gehren (3.889), Gräfenroda (3.811), Langewiesen (3.781), Wolfsberg (3.382), Großbreitenbach (3.167), Geraberg (2.660), Geschwenda (2.414) sowie die Flächengemeinden Ilmtal, Wipfratal und Wachsenburggemeinde
- in den bisher nicht genannten 30 anderen Gemeinden wohnen ca. 25.500 Einwohner, die Siedlungen verteilen sich im nördlichen Teil des IIm-Kreises und auf der Schiefergebirgs-Hochfläche nahezu gleichmäßig über das landwirtschaftlich genutzte Flachland, im gebirgigen Süden des Kreises sind dagegen die Siedlungen auf die Kerbtäler des Thüringer Waldes konzentriert.

**Regionale Funktionsgliederung, Verkehrsquellen und -Senken (Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Ausbildung, Fremdenverkehr)**

Raumordnerische Bedeutungen:

- die funktionelle Einstufung der Siedlungen ist im Regionalen Raumordnungsplan Mittelthüringen festgeschrieben<sup>11</sup>, dort sind ebenfalls die raumordnungsplanerisch bedeutsamen Verkehrsachsen definiert. Basis für den RROP ist das Landesentwicklungsprogramm Thüringen<sup>12</sup>.

Funktionalbereiche:

- nördlicher Bereich um die Kreisstadt Arnstadt: überregional verkehrsgünstig gelegen, mehrere Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe der A4, Standort von Industrie- und Gewerbeunternehmen verschiedener Branchen, Wohnbebauungsflächen vor allem zur Abdeckung des Wohnbedarfs aus dem Ballungsgebiet Erfurt;
- mittlerer Bereich um die Universitätsstadt Ilmenau und entlang der B88: Standorte kleinerer Industrie- und Gewerbeunternehmen, Gewerbeflächenangebot auf Bedarf nach



**Abbildung 2: Verwaltungsstruktur**

Verkehrsfreigabe der A71 ausgelegt, TU-Standort Ilmenau schafft Anlässe für Ansiedlung von High-Tech-Unternehmen, Bereich profiliert sich zunehmend als Einstieg in die Tourismusgebiete des südlichen IIm-Kreises;

- südlicher Bereich (südlich der B88 bis zum Rennsteig): hoher Freizeit- und Erholungswert, Schwerpunkt für den Fremdenverkehr
- östlicher Bereich um Stadtilm: überwiegend landwirtschaftlich zu nutzen, Wohnstandorte für die Zentren Arnstadt, Ilmenau, Erfurt, Weimar

regionale Entwicklungsschwerpunkte:

<sup>11</sup> Regionaler Raumordnungsplan Mittelthüringen (RROP), Thür. Staatsanzeiger Nr. 50/1995, S.1954

<sup>12</sup> Landesentwicklungsprogramm Thüringen (LEP), GVBl. 1993 S.709

Die Region Ilmenau soll mittel- und langfristig zu einem Wirtschaftsgebiet mit hohem Anteil an technologieorientierten Unternehmen aufgebaut werden – zur Technologie Region Ilmenau. Für dieses Ziel arbeiten die Technische Universität Ilmenau, die Städte und Gemeinden des Umlandes, der Landkreis, das Thür. Ministerium f. Wirtschaft und Infrastruktur, das Thür. Ministerium f. Wissenschaft, Forschung und Kultur, die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen, die TLG Treuhand Liegenschaftsgesellschaft (Niederlassung Thüringen) und die Stiftung für Technologie- und Innovationsförderung Thüringen zusammen an der Umsetzung und Realisierung eines Regionales Entwicklungskonzeptes für diese Region<sup>13</sup>. Im Maßnahmenprogramm ist u.a. ein Verkehrskonzept aufgeführt, in welchem Vorgaben zur Ausrichtung der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des ÖPNV auf die Entwicklungsziele des REK TRI enthalten sind.

**Erschließung durch Verkehrswege (Schiene, Straße.)**

Schienenwege<sup>14</sup>:

- (Erfurt - Neudietendorf - Arnstadt - Gräfenroda- (Suhl - Meiningen/Schweinfurt);
- Plaua - Ilmenau - Bahnhof Rennsteig - (Schleusingen - Themar): wegen Oberbaumängeln südlich von Bahnhof Rennsteig z.Z. (März 2001) Schienenersatzverkehr südlich Ilmenau, Bedienung südlich Ilmenau vom Freistaat ab Juni 2001 abbestellt;
- Arnstadt - Stadtilm - (Rottenbach - Saalfeld);
- Gräfenroda - (Georgenthal - Gotha); wegen Oberbaumängeln zw. Gräfenroda und Crawinkel z.Z. (März 2001) Schienenersatzverkehr.

Straßennetz<sup>14</sup>:

Die Linienführungen des Straßennetzes orientieren sich vor allem sternförmig an den Zentren Arnstadt, Ilmenau und Stadtilm.

Darüber hinaus ist im flachen nördlichen Teil des IIm-Kreises durch die Verbindung jeweils benachbarter Orte eine netzartige Struktur vorhanden, während die Linien im südlichen Kreisteil die Kerbtäler nur selten verlassen und die auf die Zentren ausgerichtete Radialstruktur nur mit relativ wenige Tangenten ergänzt wird.



**Abbildung 3: Verkehrsinfrastruktur**

<sup>13</sup> Regionales Entwicklungskonzept Technologie Region Ilmenau (REK TRI), Schlussbericht und Anlagen (Analyse, Leitbild, Maßnahmenprogramm, Bewertung touristischer Maßnahmen), ARGE REK Dezember 1998. Weiteres auch unter <http://www.tri-online.de>  
<sup>14</sup> vgl. NVP 1, S. 6

## Verkehrliche Verflechtungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen

Enge Verflechtungen bestehen mit dem Nahverkehrsraum Erfurt, verursacht vor allem durch die infrastrukturelle Anziehungskraft des Ballungsgebiets, teilweise auch durch die Funktion Erfurts als Umsteigepunkt in den Fernverkehr (Schiene, Luft).

In vergleichsweise etwas geringerem Umfang existiert eine ähnliche Verflechtung des südlichen Teils des IIm-Kreises mit dem Nahverkehrsraum Suhl / Zella-Mehlis, diese wird mit Fertigstellung der A 71 (Rennsteigtunnel) erheblich an Bedeutung gewinnen, möglicherweise entstehen neue Verflechtungen bis hin zum Raum Meiningen.

Nachrangig zu diesen beiden prägenden Verflechtungen ist als besonders wichtig für den südlichen IIm-Kreis die Wechselwirkung in den Raum Saalfeld-Rudolstadt (Siedlungsband Rinnetal, Mittelzentrum Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg, Saaletalbahn) zu nennen, außerdem sind alle sonstigen Wechselwirkungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen als wichtig einzustufen.

## Standorte der Schulen

Entsprechend der Siedlungsstruktur sind Grund- und Regelschulen sowie Gymnasien, Berufsbildende Schulen und Sonderschuleinrichtungen so in den Siedlungszentren verteilt, dass die Vorgaben des Thür. Kultusministeriums zur Schulentwicklungsplanung i.w. eingehalten werden können. Dabei entstehen wegen der Kleinsiedlungsstruktur im Nordosten des Landkreises Einzugsgebiete, die bis zu 20 Wohnorte umfassen können. Schulstandorte und der jeweilige Sitz der Verwaltungsbehörde sind nicht in jedem Fall identisch (dann können Synergieeffekte zw. Schülerbeförderung und ÖPNV-Anbindung der Ortschaften an den zugehörigen Sitz der Verwaltung nicht genutzt werden).

Die gegenwärtig vorhandene Standort- und Funktionalorganisation sowie die geplanten Veränderungen sind dem Schulentwicklungsplan des IIm-Kreises für den Zeitraum 2001 - 2006<sup>15</sup> zu entnehmen.

## Dichte individueller Verkehrsmittel

Am 31.12.2000 waren im IIm-Kreis 72.704 Kfz zugelassen, davon 56.171 PKW. Je 1000 Einwohner existieren damit 460 PKW, deutlich weniger (89,3 %) als der landesweiten Durchschnitts von 515 PKW und weniger (86,3 %) gegenüber dem bundesweiten Durchschnittswert von 533 PKW je 1000 Einwohner<sup>16</sup>.

Seit 1996 hat damit die PKW-Dichte im IIm-Kreis nur reichlich halb so stark (um 5,02 %) zugenommen wie allgemein in Thüringen (um 9,34 %).

## modal-split

Statistische Unterlagen zur Angabe eines modal-split für den IIm-Kreis sind nicht verfügbar.

## Verkehrsdichte / Verkehrsströme

Gegenüber der Situation bei Aufstellung des NVP 1<sup>17</sup> hat die Verkehrsfreigabe der A71 bis Trassdorf im Norden des Landkreises zu Entlastungen der sonstigen Straßen geführt. Im Süden sind auf einigen Straßenzügen immer noch Belegungen zu finden, die das Fassungsvermögen und den Ausbauzustand dieser Straßen weit überschreiten (B87 im Bereich Traßdorfer Kreuz - Ilmenau sowie B4 im Bereich Ilmenau - Schmiedefeld, B88 im gesamten Linienverlauf im IIm-Kreis, einige Teilstrecken von Landesstraßen sowie viele Ortsdurchfahrten). Mit Freigabe der A71 bis Suhl ist im Süden mit einer ähnlichen Entlastungswirkung zu rechnen.

## 1.2. Entwicklungen im IIm-Kreis 2002 - 2006

### Entwicklungen Einwohner, Siedlungsverteilung

Starke punktuelle Veränderungen der Einwohnerzahlen, die sich verändernd auf Verkehrsströme bzw. den ÖPNV-Bedarf auswirken können, sind nicht zu erwarten<sup>17</sup>.

### Entwicklung Schulen

Die bisher existierenden 62 Schulstandorte<sup>17</sup> (27 Grundschulen, 18 Regelschulen, 8 Gymnasien, 9 andere Schulen, Zählung jeweils mit Außenstellen) werden auf noch höchstens 56 Standorte in 2006 (23

<sup>15</sup> Kreistag des IIm-Kreises: Beschluss Nr. 226/01 v. 14. Februar 2001: Schulentwicklungsplan des IIm-Kreises für den Zeitraum Schuljahr 2001/2002 bis Ende Schuljahr 2005/2006

<sup>16</sup> statistische Übersichten des Kraftfahr-Bundesamtes, <http://www.kba.de>; Jahresdaten des Thür. Landesamtes für Statistik, <http://www.tls.thueringen.de>

<sup>17</sup> vgl. NVP 1, S. 7



Grundschulen, 18 (ggf. 15) Regelschulen, 6 Gymnasien, 9 andere Schulen, Zählung jeweils mit Außenstellen, vgl. Schulentwicklungsplan des Ilm-Kreises [1]) reduziert. Die Schülerbeförderung (im Linienverkehr integriert) wird sich an die veränderten Zielpunkte anzupassen haben; wegen des Absinkens der Schülerzahlen wird sich die relative Besetzung der Wagen und der Erlös aus der Beförderung verringern, bei steigender Beförderungswerte und damit steigenden Kosten sinkt die Wirtschaftlichkeit.

### **Veränderungen Verkehrswege**

Die im NVP 1 dargestellten Veränderungen<sup>18</sup> für den Zeitraum 1997 bis 2001 sind i.w. so eingetreten, für den Zeitraum bis 2006 sind zu berücksichtigen:

#### **- Autobahn A71**

Verkehrsfreigabe des Abschnitts Ilmenau-Ost bis Suhl ca. 2003, Entlastungen des sonstigen Straßennetzes vor allem um Ilmenau sind wahrscheinlich. Danach positive Auswirkungen auf den ÖPNV bezüglich Fahrplanteure möglich. Im Zwischenzustand erhebliche Beeinträchtigungen im Raum Ilmenau, vor allem am Knoten B87 / K43 / K51 („Baumarkt/NPI“).

#### **- ICE-Strecke und IR-Haltepunkt Ilmenau**

Verkehrsübergabe des Streckenabschnitts Wümbach - Erfurt als IR-Strecke für 2006 vorgesehen, erfordert Bus-Zubringerdienst zum Bahnhof Wümbach.

#### **- B88 neu / OD Gehren L1047**

Großräumige Planung einer Neutrassierung der B88 im Raum Pennewitz bis Bücheloh (Anschluss an A71), Führung im Versatz auf der A71 bis Geschwenda und Neutrassierung ab Geschwenda bis Ohrdruf; Teil-OU Gehren für L1047 in den Planungen enthalten; hätte immense Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung und die Durchlassfähigkeit aller jetzt an der B88 liegenden Orte im Ilm-Kreis. Realisierung gegen Ende des Planungszeitraum wahrscheinlich.

#### **- Anschluss SLF/RU an A71**

Mit Verkehrsübergabe der Bündelungstrasse haben sich zusätzliche Verkehrsströme aus dem Raum Saalfeld/Rudolstadt auf die Anschlussstellen der A71 Bücheloh bzw. Marlshausen herausgebildet, die eine Ertüchtigung der Straßenverbindung in diesem Korridor erfordern. Planungsprozess ist eingeleitet, Entscheidungen zu Trassenkorridoren oder gar Linienführungen liegen derzeit (März 2001) nicht vor. Realisierung innerhalb des Planzeitraumes deshalb wenig wahrscheinlich.

### **Entwicklungen sonstige Infrastruktur**

Die konkreten Ziele der Entwicklungen von Handel, Gewerbe, Industrie, Kultur und Tourismus<sup>19</sup> sind dem Teil B des Regionalen Raumordnungsplans Mittelthüringen<sup>11</sup> zu entnehmen.

Die mit Wirksamkeit der Bündelungstrasse A71 erreichte (nicht quantifizierbare) Belebung der Gewerbestandorte ist auch in der Folge der anderen o.g. Veränderungen von Verkehrswegen im Planungszeitraum im Einzugsbereich dieser Verkehrswege zu erwarten.

Stärkere und punktuelle Veränderungen bei den Standorten von Handel, Gewerbe und Industrie, die sich verändernd auf den ÖPNV-Bedarf auswirken können, sind im Planungszeitraum jedoch nicht wahrscheinlich. Überproportional positiv zur Entwicklung in anderen Bereichen könnte sich der Tourismus im südlichen Kreisgebiet weiterentwickeln.

### **Entwicklung MIV-Verkehrsmitteldichte, modal-split**

Mit einem langsamen weiteren Zuwachs muss gerechnet werden, obwohl ein gewisser Sättigungsgrad erreicht ist. Höhere finanzielle Belastungen aus der Verknappung der mineralischen Treibstoffe und aus der Ökosteuer werden sich nach den bisherigen Erfahrungen wenig auswirken.

Die wachsenden Studentenzahlen an der TU Ilmenau werden den Zuwachs zusätzlich positiv beeinflussen (nach Einschätzung der TU Ilmenau ist das Angebot weder im SPNV noch im StPNV hinlänglich attraktiv, um den Studenten im Vergleich zur Benutzung des in den Fixkosten meist von den Eltern finanzierten PKW materielle oder zeitliche Vorteile zu bieten).

## **1.3. Rahmenbedingungen und Prämissen bisheriger ÖPNV-Planungen**

<sup>18</sup> vgl. NVP 1, S. 7 ff.

<sup>19</sup> vgl. NVP 1, S. 9

die wesentlichsten bisherigen Zielvorgaben in den Planungen<sup>20</sup> vor Erstellung des NVP 1 sind auch im NVP 1 aufgenommen und weitergeführt worden:

- Festsetzung des Landkreises als unteilbarer Nahverkehrsraum
- Organisation des ÖPNV in einem modifizierten Drei-Ebenen-Modell (politische Verantwortung beim Landkreis, planerische Verantwortung bei einer Eigengesellschaft, Durchführung und Betrieb durch ggf. mehrere mehrheitlich private Unternehmen im Rahmen von Betriebsübertragungen)
- Liniengenehmigungen ausschließlich in der Hand einer kreiseigenen GmbH,
- flächendeckendes Liniennetz,
- einheitliches Tarifsystem im Landkreis,
- einheitlicher und abgestimmter Fahrplan im Ilm-Kreis,
- im Nahverkehrsraum von den Unternehmen gegenseitig anerkannte Fahrscheine,
- Gestaltung des ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV,
- Einbeziehung aller Betroffenen bei allen Planungen,
- Einsatz attraktiver Fahrzeuge,
- Beschleunigungsmaßnahmen in den Städten (Bevorrechtigung des ÖPNV),
- Zuschüsse des Ilm-Kreises zu den Beförderungsentgelten

## 2. Bewertung des ÖPNV im Ilm-Kreis

### 2.1. Bewertungsgrundsätze

Rechtsgrundlagen zur Bewertung des ÖPNV aus Sicht des Aufgabenträgers sind im ThürÖPNVG, im PBefG und im Europarecht zu finden. Danach hat der vom Aufgabenträger zu verantwortende ÖPNV den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen<sup>21</sup> und eine ausreichende Verkehrsbedienung<sup>22</sup> zu sichern.

Der Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“<sup>23</sup> ist nach folgenden Kriterien und in der aufgeführten Reihenfolge zu beurteilen<sup>24</sup>:

- nach dem öffentlichen Interesse,
- der Möglichkeit, andere Verkehrsmittel einzusetzen,
- der Feststellung, ob diese Verkehrsmittel geeignet sind, die betreffenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen,
- den Beförderungsentgelten und –bedingungen, die den Verkehrsnutzern angeboten werden können.

Der BLFA „Straßenpersonenverkehr“ sieht darüber hinaus eine befriedigende Bedienung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse als ausreichende Verkehrsbedienung an<sup>25</sup>.

Neben diesen lt. Gesetz zur Bewertung des ÖPNV heranzuziehenden Kriterien werden (um die Vergleichbarkeit zur im NVP 1 vorgenommenen Bewertung zu sichern) die Bewertungskriterien des NVP 1 verwendet.

### 2.2. Bewertung Linienverkehr nach § 42 PBefG

#### ausreichende Verkehrsbedienung

Der im Ilm-Kreis vorgehaltenen ÖPNV gewährleistet eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. (4) PBefG. Dies ergibt sich aus folgenden Kriterien:

#### Mobilitäts- bzw. Verkehrsbedürfnisse

Der konkrete Umfang der tatsächlich notwendigen ÖPNV-Versorgung lässt sich nicht abstrakt feststellen<sup>26</sup>.

An Hand der Inanspruchnahme der vorhandenen Verkehrsangebote (s.u., Diagramm 1) ist abzuschätzen, dass mit dem im Ilm-Kreis vorgehaltenen ÖPNV-Angebot die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse befriedigt sind.

<sup>20</sup> vgl. NVP 1, S. 9 ff. u. S. 19 ff

<sup>21</sup> § 5 (1) ThürÖPNVG

<sup>22</sup> § 8 (4) PBefG

<sup>23</sup> vgl. Art. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF. der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 u. die §§ 8 u. 13a PBefG

<sup>24</sup> dieses Vorgehen ist durch den EUGH in der Entscheidung Rs. C-412/96 am 17.11.98 aktuell bestätigt worden, siehe auch <http://www.curia.eu.int/de/act/act98/98020de.htm>

<sup>25</sup> Bund/Länder-Fachausschuss (BLFA) „Straßenpersonenverkehr“: „Allg. Grundsätze zu ... den inhaltlichen Elementen der sog. ausreichenden Verkehrsbedienung ...“; vgl. auch § 13 (2) PBefG

<sup>26</sup> BLFA: „Allg. Grundsätze zu ... den inhaltlichen Elementen der sog. ausreichenden Verkehrsbedienung ...“, Teil III

## Öffentliches Interesse

Das im Ilm-Kreis vorgehaltene ÖPNV-Angebot entspricht (s.o., Analyseergebnisse unter Ziffer 1. ) den Vorgaben des Nahverkehrsplans 1997 – 2001 und beachtet die Randbedingungen von Landesplanung, Regionalentwicklungsplanung und Umweltschutz. Das Angebot verletzt im landesweiten Vergleich nicht das Gebot der Wirtschaftlichkeit<sup>27</sup> und entspricht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung<sup>28</sup>. Darüber hinaus wird der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln<sup>29</sup> befriedigend bedient (s.o.). Somit ist das öffentliche Interesse gewahrt.

## Geeignete Verkehrsmittel

Andere als die im ÖPNV des Ilm-Kreises eingesetzten Verkehrsmittel sind unter Beachtung der Gebote des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit nicht geeignet, die betreffenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Dies gilt insbesondere bei Berücksichtigung des zunehmenden Ersatzes der mineralölgetriebenen Fahrzeuge durch solche mit Erdgas- bzw. Biodieselantrieb. Ein Ersatz der im StPNV vorgehaltenen Angebote durch Angebote im SPNV wäre nur auf solchen Teilstrecken des Angebotes denkbar, in welchen hierdurch die Verkehrsbedürfnisse nicht weniger gut befriedigt werden könnten und würde außerdem (unter dem Aspekt der geringsten Kosten für die Allgemeinheit) das Wirtschaftlichkeitsgebot verletzen; im Ilm-Kreis sind derartige durch SPNV ersetzbare Teilstrecken des StPNV nicht vorhanden.

## Beförderungsentgelte und –bedingungen

Die Beförderungsentgelte im Ilm-Kreis (s.u., Tarife) liegen im unteren Bereich der in Thüringen in den Flächenkreisen vorzufindenden Beförderungsentgelte und sind sozialverträglich. Die Beförderungsbedingungen entsprechen den allg. üblichen Vorgaben<sup>30</sup>.

## politische Kontrolle

Seit Oktober 1994 arbeitet der ÖPNV-Beirat auf der Basis der KT-Beschlüsse Nr. 041/92, 042/92 und Nr. 088/92. Er kontrolliert die Realisierung des in eigener Verantwortung ausgeübten ÖPNV, bereitet Beschlüsse des Kreistags zur Planung des ÖPNV vor und übernimmt Prüfungsfunktionen und Entscheidungsvorbereitungen für den Kreistag, z.B. vor der Bestätigung der wirtschaftlichen Jahresabschlüsse oder in Vorbereitung der Haushaltsplanungen (Gesamthöhe des Ertragszuschusses, Stützungssatz).

## unternehmerische Verantwortung nach Personenbeförderungsrecht

Unternehmer im Sinne des PBefG (Inhaber der Genehmigungen zur Personenbeförderung nach § 42 PBefG) ist die Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV), HRB Erfurt Nr. 6101, zu 100 % in Eigentum des Ilm-Kreises.

## Organisation von Durchführung und Betrieb

Der Betrieb des Liniennetzes der IKPV ist vollständig mittels Betriebsübertragungsverträgen an die Unternehmen RBA Regionalbus Arnstadt (im nördlichen Teil des Landkreises) bzw. IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (südlicher Teil des Landkreises) übertragen. Von diesen Betriebsführern wird der Betrieb bis auf wenige Leistungen selbst durchgeführt, diese Leistungen sind über Geschäftsbesorgungen an die privaten Busunternehmer Zentgraf (Gräfinau-Angstedt), Elle (Arnstadt) und Ehmel (Crawinkel) gegen vertraglich festgesetzte Leistungsentgelte vergeben.

## betriebliche Infrastruktur

Infrastrukturelle Basis der Betriebsführer und Subunternehmer sind moderne Omnibusbetriebshöfe (Arnstadt [RBA], Ilmenau [IOV], Gräfinau-Angstedt [Fa. Zentgraf], Crawinkel<sup>31</sup> [Fa. Ehmel]), die alle technischen und organisatorischen Anforderungen des Unternehmens erfüllen und deren Bau mit Zustimmung des Aufgabenträgers im Rahmen des GVFG gefördert wurde.

<sup>27</sup> ThMWAI / TransTec GmbH: Finanzuntersuchung des StPNV in Thüringen 1999: ÖPNV im Ilm-Kreis weicht nach ungewichteter Bewertung von 11 ausgewählten Kriterien weniger als 7 Punkte vom Mittelwert (100) ab.

<sup>28</sup> § 5 (1) ThürÖPNVG

<sup>29</sup> § 13 (2) PBefG

<sup>30</sup> im Bereich der VMT und des IVRPV (vgl. Fußnoten 31 u. 32) gelten einheitliche Beförderungsbedingungen, auf der Grundlage der VO über die allg. Beförderungsbedingungen für ... den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (lt. BGBl. I 1970, S. 230, in der zuletzt gültigen Fassung) erstellt und in Kraft gesetzt.

<sup>31</sup> die Fa. Ehmel (Crawinkel, Landkreis Gotha) erbringt als Subunternehmer der RBA ÖPNV-Leistungen im Ilm-Kreis

## Fahrzeugbestand

Die RBA besitzt 39 Busse mit einem Durchschnittsalter von 5,4 Jahren, die Subunternehmer der RBA realisieren Ihre Dienstleistungen für die RBA mit 12 Bussen.

Bei der IOV stehen 52 Busse mit einem Durchschnittsalter von 5,3 Jahren im Dienst.

Alle Busse entsprechen den Anforderungen der „Empfehlungen für Mindeststandards“ der Verkehrsverbände VDV und LTO<sup>32</sup>:

	IOV	RBA
Busse insgesamt	52	39 (+ 12)
dav.: Kleinbusse	0	3
Stadtbusse	9	6
dar.: Niederflerausfertigung	8	6
Überlandbusse	43	30
dar.: Großraum-Gelenkbusse	-	5
Niederflerausfertigung	-	8
Ausrüstung der Busse:		
EURO II-Motor	52	21
EURO III-Motor	-	-
Biodiesel-Antrieb	37	-
Erdgasantrieb	-	15
klimatisiert	27	14
Fahrscheindrucker	52	51 <sup>33</sup>
behindertengerecht	8	15
mind. 1 Kinderwagenaufstellfläche	50	37
RBL <sup>34</sup> -Ausrüstung	8	51 <sup>33</sup>
Fahrgastinformationssystem	52	51 <sup>33</sup>
Ampelansteuerung (Bevorrechtigung)	0	51 <sup>33</sup>
Funkverbindung zur Betriebsleitstelle	52	51 <sup>33</sup>
Busse älter als 10 Jahre	keine	keine

## Infrastruktur in den Gemeinden (Zustand der Fahrwege, Zustand und Lage der Zugangsstellen)

Zentrale Busbahnhöfe existieren in Arnstadt und Ilmenau, jeweils günstig direkt am Hbf. der DB AG. In Stadtilm existiert ein zentrumsnaher Umsteigeplatz. Für den Stadtverkehr in Arnstadt ist ein zentraler Umsteigepunkt vorhanden.

Die Haltestellen in den Städten und im Kreisgebiet sind mehrheitlich in annehmbaren Zustand - bei großen Unterschieden in Anlage und Ausführung. Überwiegend gibt es ansprechend gestaltete Haltestellenhäuschen, in manchen Fällen fehlt jedoch ein Wetterschutz noch völlig. Alle Haltestellen sind von den Unternehmen mit Haltestellenfahrplänen (jeweils die kpl. Linie zeigend) ausgestattet.

Haltestellenbuchten sind in weniger als 50 % der Fälle vorhanden, eigene Fahrwege gibt es vereinzelt im Bereich Arnstadt als Busspuren oder Aufstellspuren vor einigen, den ÖPNV bevorrechtigenden Lichtsignalanlagen. In einigen Orten fehlen immer noch Wendeschleifen.

Die Fahrwege (öffentliche Straßen) sind im Bereich des Regionalverkehrs in gutem, teilweise in sehr gutem Zustand; im Bereich der Städte trifft dies nur für die Hauptverkehrsstraßen zu, einige Nebenstraßen sind noch immer sehr schlecht. Dies führt u.a. zu einer verringerten Lebensdauer wichtiger, von der Qualität des Fahrwegs beeinflusster Verschleißteile an den Fahrzeugen des Stadtverkehrs.

<sup>32</sup> für den Arbeitskreis „Wettbewerb im ÖPNV“ beim TMWAI erarbeitete Empfehlungen, Erfurt, August 2000

<sup>33</sup> dav. 12 bei Subunternehmern im Einsatz

<sup>34</sup> RBL: Abkürzung für „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“; Fahrzeug-Bordcomputer, ggf. über Funk-Datenübertragung mit Betriebsleitstelle verbunden

Die TU Ilmenau kann wegen unzureichender Tragfähigkeit der Straßen / fehlender Ausweichstrecken / massiver Probleme mit dem ruhenden Verkehr nur mangelhaft an den ÖPNV angebunden werden.

### durchschnittl. Besetzung der Busse nach Linien

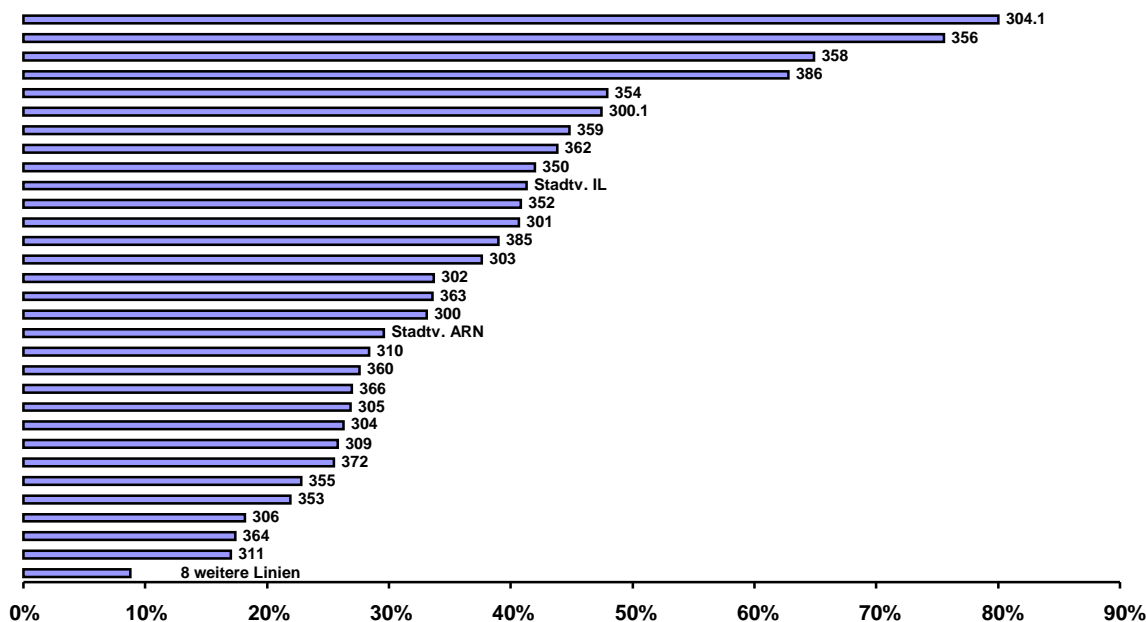


Diagramm 1: Besetzung der Busse (Stand 03/2001)

### Fahrpläne, Fahrplanauskunft, Kundenbüro

Die Unternehmen sind derzeit Mitglied im Kooperationsverband Südthüringen<sup>35</sup> und Partner der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen<sup>36</sup>. Beide Verbände geben jeweils für ihr Planungsgebiet einen Taschenfahrplan heraus, der alle Linien der im jeweiligen Verband vertretenen Unternehmen enthält. Zusätzlich dazu erstellen die Unternehmen IOV und RBA gemeinsam einen „Ilm-Kreis-Taschenfahrplan“ der nur die Linien im gesamten IIm-Kreis enthält. Fahrplanauskunft erteilen die Unternehmen auf telefonische Anfrage sowie über eigene Internet-Homepages und die Beteiligung an den landesweiten Fahrplan – Auskunftssystemen<sup>37</sup>.

Kundenbüros (Servicezentren) sind (werden) eingerichtet an den Punkten höchster Fahrgastfrequenzen (in Arnstadt am Bustreff, in Ilmenau am Busbahnhof).

### Inanspruchnahme der Angebote

Diagramm 1 zeigt eine auf den ersten Blick sehr hohe Inanspruchnahme der Angebote. Aus dem Vergleich mit der Beförderungsleistung insgesamt wird jedoch deutlich, dass die hohen Ausnutzungen vor allem auf den Linien des Schülerverkehrs zu finden sind, während die Linien mit den höchsten Beförderungsleistungen insgesamt (Linien 300, 352, 385, 309, 304, 362 und die Stadtverkehre) durchschnittlich mittlere Auslastungen der Fahrzeuge aufweisen. Neben den „traditionellen“ Beziehungen (z.B. Gräfenroda - Arnstadt - Ichtershausen, Arnstadt - Stadtilm, Geschwenda - Ilmenau - Gehren, Ilmenau - Schmiedefeld - Suhl) wird deutlich, dass eine Vielzahl von Beförderungsbedürfnissen außerhalb dieser Hauptbeziehungen abgedeckt werden muss, auch wenn der Anteil an der Gesamtbeförderungsleistung nur wenig bedeutend ist.

Die Analyse der Beförderungsströme zeigt zu verkehrsschwachen Zeiten (nach 17.00 Uhr bzw. nach 19.00 Uhr sowie am Samstag bzw. am Sonntag), dass dann die Beförderung (bezogen auf den einzelnen Fahrgast) weder kostendeckend noch umweltfreundlich realisiert werden kann.

<sup>35</sup> IVRPV Interessenverband Regionaler Personenverkehrs Südthüringen e.V., Mitglieder sind nahezu alle ÖPNV-Betriebe der Landkreise Sonneberg, Hildburghausen, Schmalkalden-Meiningen, des Wartburgkreises, der Stadt Suhl, des IIm-Kreises sowie die DB Regio AG (Bereich Thüringen), die Erfurter Industriebahn GmbH und die Süd-Thüringen-Bahn GmbH

<sup>36</sup> Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Mitglieder sind nahezu alle ÖPNV-Unternehmen der Landkreise Gotha, Sömmerda, Weimarer Land, und des IIm-Kreises, der kreisfreien Städte Erfurt, Weimar und Jena sowie die DB Regio AG (Regionalbereich Thüringen) und die Erfurter Industriebahn GmbH, siehe auch unter <http://www.nahverkehr.de>

<sup>37</sup> <http://www.bahn.hafas.de>; [www.nahverkehr.de](http://www.nahverkehr.de); [www.iov-ilmenau.de](http://www.iov-ilmenau.de); [www.rbarnstadt.de](http://www.rbarnstadt.de)

### Beförderungsleistungen

Von 16 Linien werden über 80 % der Gesamtbeförderungsleistung erbracht, die restlichen 22 Linien sichern als Ergänzungslinien die Mobilität in Schwachlastzeiten und in der Fläche.

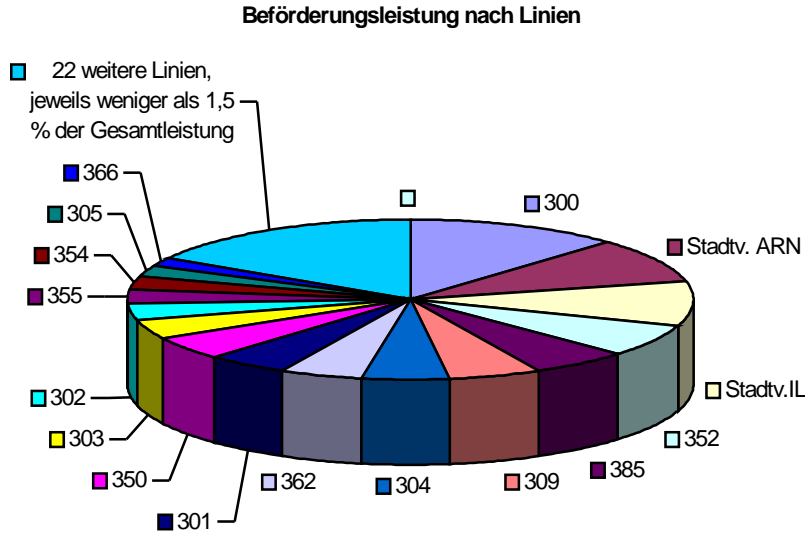


Diagramm 2: Rangliste Beförderungsleistung (Stand 03/2001)

	IIm-Kreis 2000 Thüringen, 2000 <sup>38</sup>		Anteil IIm-Kreis	
Wagenkilometer <sup>39</sup>	4.794.636 km	98.599.000 km		4,86 %
Beförderte Personen	7.248.544	205.183.000	3,53 %	
Personenkilometer	56.345.924 km	1.300.926.000 km		4,33 %

Statistisch gesehen, fuhr somit jeder Einwohner des IIm-Kreises im Jahr 2000 59mal (5 mal öfter als 1995) und jeweils über eine Strecke von 7,8 km (2,4 km weiter als 1995)<sup>40</sup> mit dem Bus.

### Schülerbeförderung als Hauptdienstleistung

Die nachfolgend genannten Linien sind - obwohl als öffentliche Linien durchgeführt - hauptsächlich durch derzeit bestehende Schulstandorte bedingt:

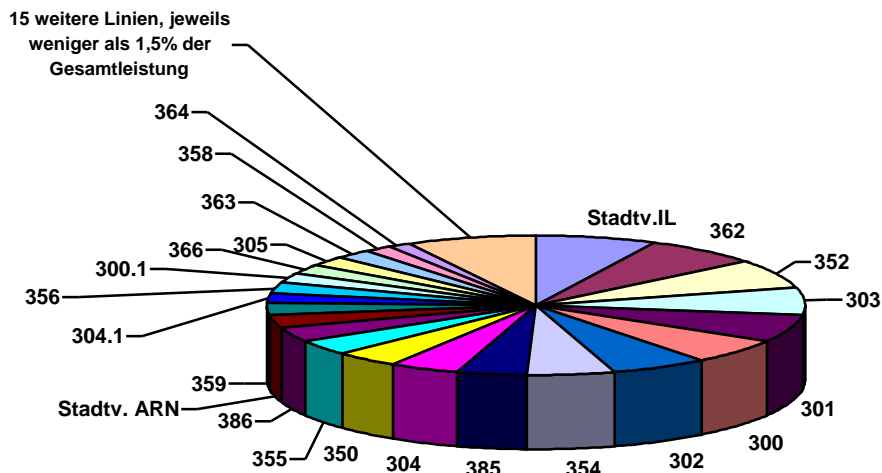
- Gräfinau – Oehrenstock - Neustadt - Altenfeld
- Arnstadt - Marlishausen - Osthausen - Ellichleben
- Ichtershausen - Waltersleben/Kirchheim - Elxleben
- Plaue - Gräfenroda - Geschwenda/Gehlberg
- Stadtilm - Behringen - Traßdorf - Dörfeld (- Hengelbach)

<sup>38</sup>Thür. Landesamt f. Statistik: Statistischer Bericht: Personenbeförderung der Straßenverkehrsunternehmen, 4. Vierteljahr 2000 – vorläufige Ergebnisse – (Fahrplankilometer nicht angegeben)

<sup>39</sup>Angabe wegen der Vergleichbarkeit in Wagenkilometern (Fahrplankilometer und Leerfahrten)

<sup>40</sup>vgl. NVP 1, S. 16

**Schülerbeförderung absolut nach Linien**



**Diagramm 3: Rangliste Schülerbeförderung (Stand 03/2001)**

**Tarife**

Bei der RBA wird ein Zonentarif, bei der IOV ein Entfernungstarif angewendet. Beide Tarife ermitteln die Fahrpreise auf Basis eines im IIm-Kreis einheitlichen Grundpreises von -,125 €/km (bis 31.12.2001 nach dem gültigen €/ DM – Umstellungskurs auf DM-Beträge gerundet). Rabattierungen für Zeitkarten und Benutzergruppen sind nach Fahrtanzahl (6-fach-Mehrfartenkarte, 8-fach-Mehrfartenkarte, Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte) und Benutzergruppen (Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren) gestaffelt. Auf den von beiden Unternehmen befahrenen Strecken sind die Entfernungszonen und Rabattierungen so definiert, dass Fahrpreisunterschiede nicht auftreten.

Eigene Erträge aus Fahrscheinverkäufen und sonstigen Erträgen sowie die gesetzlichen Ausgleichsleistungen für die Beförderung Schwerbehinderter und Auszubildender deckten die Kosten des ÖPNV bei den Unternehmen RBA und IOV in 2000 zu 64,8 % .

**Finanzierungsquellen**

in 2000 (nur RBA und IOV):

- eigene Erträge aus Fahrscheinverkauf u. sonst. Erträgen 6.692,3 TDM
  - Ausgleichsleistungen für Behindertenbeförderung: 204,9 TDM
  - Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG 3.138,4 TDM
  - Ertragszuschüsse<sup>41</sup> des IIm-Kreises nach § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG 5.438,3 TDM
- (in den Ertragszuschüssen des IIm-Kreises sind Finanzhilfen des Freistaats (1.855,5 TDM) für den Landkreis nach § 8 ThürÖPNVG enthalten).

<sup>41</sup> Im Landkreis tätige und Genehmigungen nach § 2 PBefG besitzende ÖPNV-Unternehmer können für im IIm-Kreis eigenwirtschaftlich erbrachte ÖPNV-Leistungen Ertragszuschüsse beantragen, diese können vom Landrat nach Maßgabe des Kreishaushalts genehmigt und mittels Verwaltungsakt auf Grundlage einer Subventionsrichtlinie ausgereicht werden





- Ilmenau – Geraberg – Geschwenda – Gräfenroda u. Gegenrichtung (Linie 301): Fahrten je Tag: 42 Mo-Fr, 12 Sa, 5 So; Schüleranteil 71 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Geraberg / Heyda – Martinroda – Arnstadt – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 302): Fahrten je Tag: 70 Mo-Fr, 12 Sa, 12 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Linie bietet Verbindung in die Mittelzentren Arnstadt bzw. Ilmenau und ins Oberzentrum Erfurt; Schüleranteil 80 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Gehren – Herschdorf – Böhlen – Großbreitenbach u. Gegenrichtung (Linie 303): Fahrten je

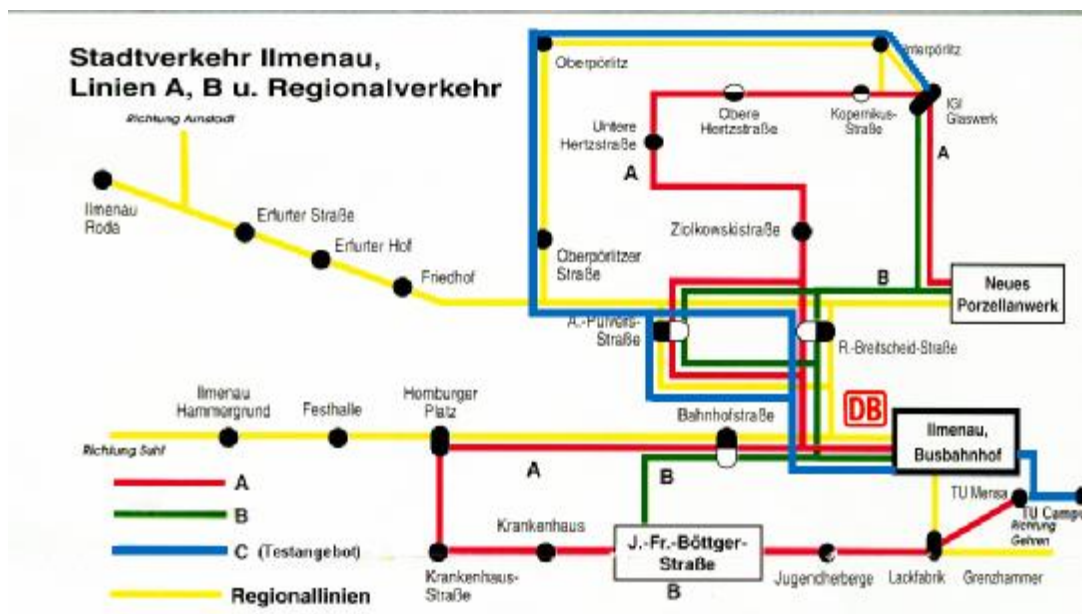


Abbildung 5: Liniennetz Ilmenau (Stand 03/2001)

Tag: 28 Mo-Fr, 3 Sa; Schüleranteil 80 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

- Ilmenau – Altenfeld – Neustadt – Gehren – Großbreitenbach u. Gegenrichtung (Linie 304): Fahrten je Tag (Linie 304): 50 Mo-Fr, 6 Sa, 6 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 min +/- 10 min); Schüleranteil 52 %. Linie 304.1: an Schultagen 17 Leistungen, vorwiegend Schülerbeförderung. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Gräfinau – Oehrenstock – Neustadt – Altenfeld u. Gegenrichtung (Linie 304.1): Fahrten je Tag an Schultagen 17 Leistungen, vorwiegend Schülerbeförderung (Schüleranteil 98 %). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – NPI – Langewiesen – Gräfinau – Gehren u. Gegenrichtung (Linie 305): Fahrten je Tag: 28 Mo-Fr, 12 Sa, 4 So; Schüleranteil 58 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Gehren – Königsee u. Gegenrichtung (Linie 306): Fahrten je Tag: 6 Mo-Fr; Schüleranteil 35 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

- Großbreitenbach – Altenfeld – Neustadt – Frauenwald – Suhl u. Gegenrichtung (Linie 307): Fahrten je Tag: 5 Mo-Fr; Schüleranteil 10 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Großbreitenbach /Altenfeld – Herschdorf – Königsee u. Gegenrichtung (Linie 308): Fahrten je Tag: 4 Mo-Fr; Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Großbreitenbach – Ilmenau – Arnstadt – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 309): Fahrten je Tag: 36 Mo-Fr, 14 Sa, 10 So; Schüleranteil 18 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

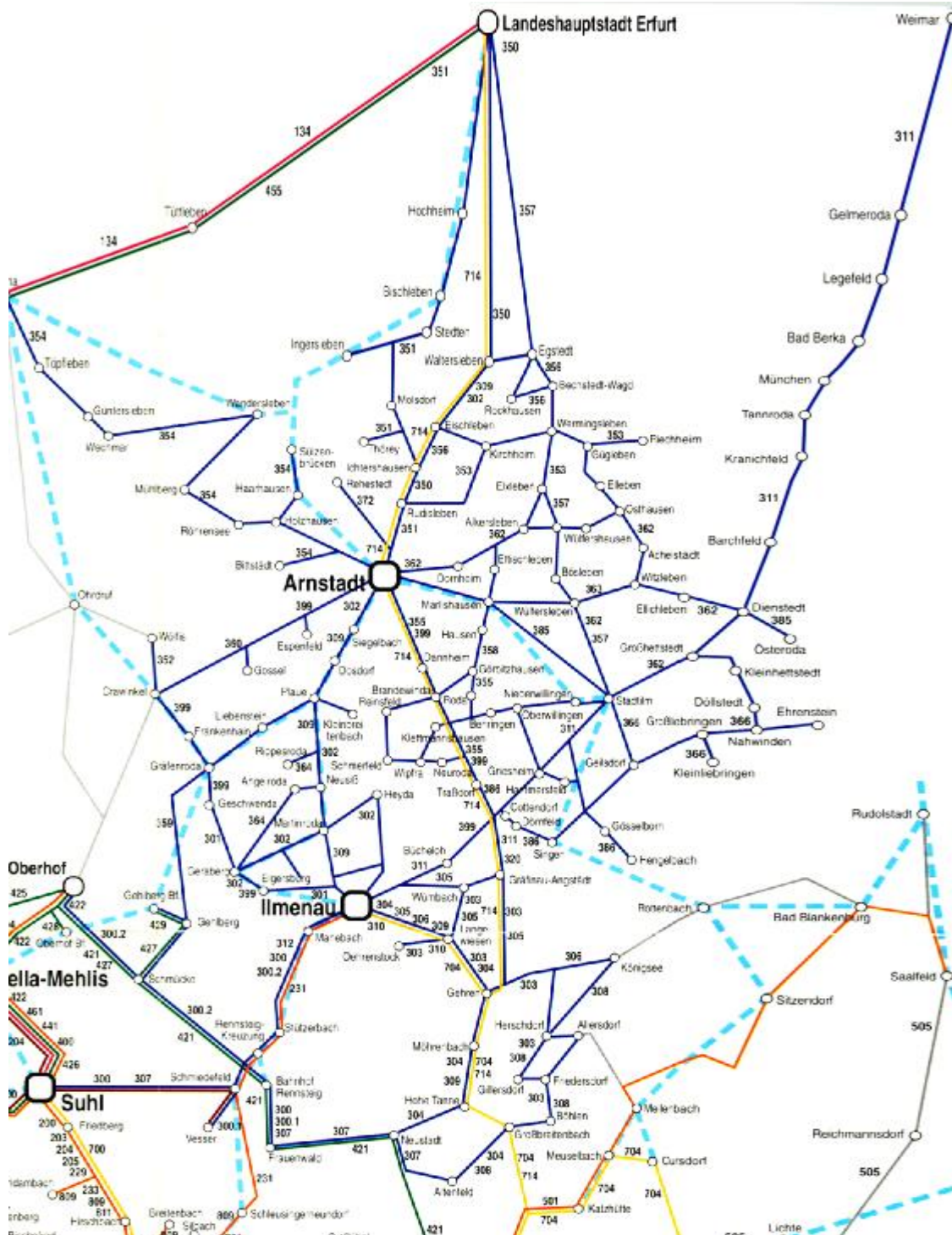


Abbildung 6: Regionallinien im ILM-Kreis (Stand 03/2001)

- Ilmenau – Langewiesen – Oehrenstock u. Gegenrichtung (Linie 310): Fahrten je Tag: 22 Mo-Fr; Schüleranteil 81 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Bücheloh / Gräfinau – Stadtilm – Weimar u. Gegenrichtung (Linie 311): gemeinsam mit der Linie 237 der Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda/Weimar betrieben; Fahrten je Tag: 24 Mo-Fr, 4 Sa, 4 So; Schüleranteil (im Bereich Weimarer Land) 70 %. Ergänzungslinie, wird aus Sicht des IIm-Kreises nur bis Stadtilm benötigt. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Hildburghausen u. Gegenrichtung (Linie 312): Sonntags 2 Fahrten: Linie bietet sonntägliche Verbindung ins Mittelzentrum Hildburghausen (Landesfachkrankenhaus); Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtilm – Griesheim – Gräfinau-Angstedt u. Gegenrichtung (Linie 320): Werktags 9 Fahrten je Tag; Schüleranteil 52 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Eischleben – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 350): Fahrten je Tag: 32 Mo-Fr, 10 Sa, 10 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Linie bietet Verbindung in ins Oberzentrum Erfurt; Schüleranteil 53 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt - Ictershausen – Thörey / Molsdorf - Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 351): Fahrten je Tag: 62 Mo-Fr, 12 Sa, 12 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Schüleranteil 31 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Plaue – Gräfenroda – Wölfis u. Gegenrichtung (Linie 352): Fahrten je Tag: 38 Mo-Fr, 6 Sa, 6 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Linie bietet Verbindung in die Mittelzentren Arnstadt bzw. Ilmenau und ins Oberzentrum Erfurt; Schüleranteil 61 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Werningsleben– Riechheim – Elxleben u. Gegenrichtung (Linie 353): Werktags 24 Fahrten je Tag; Schüleranteil 75 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Bittstädt / Mühlberg – Gotha u. Gegenrichtung (Linie 354): Werktags 34 Fahrten je Tag; Linie bietet Verbindung in das Mittelzentren Gotha; Schüleranteil 87 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Branchewinda – Roda / Schmerfeld – Dörfeld - Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 355): Werktags 36 Fahrten je Tag; Schüleranteil 73 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ictershausen – Kirchheim / Waltersleben – Elxleben u. Gegenrichtung (Linie 356): Werktags 9 Fahrten je Tag; Schüleranteil 88 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtilm – Elxleben – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 357): werktags 16 Fahrten je Tag, Schüleranteil unbedeutend. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Marlishausen – Roda – Dannheim – Arnstadt u. Gegenrichtung (Linie 358): Werktags 6 Fahrten je Tag; Schüleranteil 84 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Plaue – Gräfenroda – Geschwenda – Gehlberg u. Gegenrichtung (Linie 359): an Schultagen 15 Fahrten je Tag; Schüleranteil 88 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

- Arnstadt – Gossel – Crawinkel – Wölfis - Gräfenroda u. Gegenrichtung (Linie 360): an Werktagen 19 Fahrten je Tag; Schüleranteil 78 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Dornheim – Riechheim / Witzleben – Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 362): an Werktagen 44 Fahrten je Tag; Schüleranteil 75 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Marlishausen – Osthausen – Ellichleben u. Gegenrichtung (Linie 363): an Werktagen 11 Fahrten je Tag; Schüleranteil 82 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Plaue – Angelroda u. Gegenrichtung (Linie 364): an Werktagen 24 Fahrten je Tag; Schüleranteil 72 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtilm – Geilsdorf – Großliebringen - Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 366): an Werktagen 11 Fahrten je Tag; Schüleranteil 74 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Rehestädt u. Gegenrichtung (Linie 372): an Werktagen 8 Fahrten je Tag; Schüleranteil 89 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Österöda – Dienstedt – Stadtilm – Arnstadt u. Gegenrichtung (Linie 385): Fahrten je Tag: 52 Mo-Fr, 6 Sa, 6 So; Schüleranteil 50 %. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Hengelbach – Dörnfeld – Traßdorf – Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 386): an Werktagen 34 Fahrten je Tag; Schüleranteil 99 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Crawinkel – Ilmenau – Traßdorf – Arnstadt u. Gegenrichtung (Linie 399): an Werktagen 2 Fahrten je Tag; Schüleranteil 10 %. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Gehlberg – Gehlberg Bahnhof u. Gegenrichtung (Linie 429): an Werktagen 24 Fahrten je Tag. Ergänzungslinie, zukünftig in andere Linien zu integrieren. Ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

## Linien des IIm-Kreises bei anderen AT

(zu Charakteristik und Wertung s.o.)

Landeshauptstadt Erfurt:

- Arnstadt - Eischleben (- Erfurt)
- Arnstadt - Ichttershausen - Molsdorf (- Erfurt)  
bis Mitte 2001 vertraglich geregelte teilweise Anerkennung der Fahrausweise (Fahrausweise der RBA berechtigen nicht zur Weiterfahrt im Stadtgebiet, Fahrscheinverkauf im Stadtgebiet zum Tarif der EVAG<sup>43</sup>, Erlösausgleich auf Basis von Zählungen, Ausgleich für Beförderung von Zeitkarteninhabern nicht erfasst) wurde von EVAG gekündigt. Aktuell (Sept. 2001) gibt es mit Ausnahme der Wochenfahrten der Linie 350 innerhalb des Stadtgebiets Erfurt keine EVAG-Tarifanerkennung.
- Großbreitenbach - Ilmenau - Arnstadt (- Erfurt)
- Ilmenau - Heyda/Geraberg - Martinroda - Arnstadt (- Erfurt)
- Stadtilm - Elxleben (- Erfurt)  
keine Anerkennung der Fahrausweise, kein Bedienverbot

kreisfreie Stadt Suhl:

- Frauenwald - Schmiedefeld (- Vesser)
- Großbreitenbach - Altenfeld - Neustadt - Frauenwald (- Suhl)
- Ilmenau - Schmiedefeld (- Suhl)  
keine Anerkennung der Fahrausweise, kein Bedienverbot

<sup>43</sup> EVAG: Erfurter Verkehrsbetriebe AG

**Landkreis Gotha:**

- Arnstadt - Bittstädt/Mühlberg (- Gotha)
- Arnstadt – Crawinkel – Wölfis
- Arnstadt – Gossel – Wölfis
- Arnstadt – Crawinkel – Ilmenau - Arnstadt
- keine Anerkennung der Fahrausweise, Bedienverbot in der Stadt Gotha (soll entfallen)

**Landkreis Schmalkalden/Meiningen:**

- Ilmenau - Schmücke (- Oberhof)
- Ilmenau – Hildburghausen (nur Sonntags)
- keine Anerkennung der Fahrausweise, kein Bedienverbot

**Landkreis Saalfeld/Rudolstadt:**

- Altenfeld - Herschdorf (- Königsee)
- Ilmenau – Pennewitz (- Königsee)
- Stadtilm - Behringen - Traßdorf - Dörnfeld (- Hengelbach)
- keine Anerkennung der Fahrausweise, kein Bedienverbot

**Landkreis Weimarer Land / kreisfreie Stadt Weimar**

- Ilmenau - Bücheloh/Gräfinau - Stadtilm (- Weimar)
- (die Linien 311 der IOV und 237 der VWG ÖPNV Sömmerda und Weimar werden auf Grund einer Gemeinschaftsgenehmigung befahren)
- gegenseitige Anerkennung von Monats-, Wochen-, Schülermonats- und Schülerwochenkarten, gleiche Fahrpreise bei Einzelfahrscheinen.

**Linien anderer AT im Ilm-Kreis**

(Charakter und Wertung aus Sicht des Ilm-Kreises)

**Landeshauptstadt Erfurt:**

- Stadtverkehr Erfurt nach Rockhausen / Bechstedt-Wagd
- Regionalverkehre Erfurt – Riechheim – Riechheimer Berg – Hohenfelden
- unverzichtbares Ergänzungsangebot für nordöstliches Kreisrandgebiet

**Landkreis Weimarer Land / kreisfreie Stadt Weimar**

- Weimar - Stadtilm - Bücheloh/Gräfinau - Ilmenau
- s.o. (Gemeinschaftsgenehmigung)

**kreisfreie Stadt Suhl:**

- Stadtverkehr Suhl nach Vesser
- durchgehende Anbindung des Suhler Stadtteils Vesser an die Kernstadt Suhl

**Landkreis Hildburghausen:**

- Hildburghausen - Ilmenau
- nach Abbestellung des SPNV auf der KB 566 südlich von Ilmenau von Bedeutung für Ilm-Kreis als einzige Werktags-Verbindung in das Nahetal / nach Schleusingen.

**Landkreis Schmalkalden / Meiningen:**

- Gehlberg/Bhf. - Gehlberg
- Gehlberg - Schmücke - Oberhof
- Ergänzungslinien, für Gehlberg teilweise wichtig
- Oberhof - Schmücke - Kahlert - Masserberg - Schleusingen
- Ergänzungsangebot für Wintersport/Touristik

**Landkreis Sonneberg:**

- Sonneberg / Neuhaus - Großbreitenbach - Ilmenau
- Ergänzungsangebot für südöstliches Kreisrandgebiet

**Landkreis Saalfeld/Rudolstadt:**

- Rudolstadt - Königsee – Ilmenau
- Saalfeld – Dienstedt – Erfurt
- Remda – Ehrenstein

- Mankenbach – Herschdorf
  - Königsee - Pennewitz
- geringe Bedeutung für Ilm-Kreis, teilweise Zubringer (Ilmenau - Rudolstadt) zu IC/ICE - Anschluss Saalfeld

### Ausgleich von Defiziten

Im Ilm-Kreis ist auf allen Linien eine ausreichende Verkehrsbedienung durch eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsleistungen gewährleistet. Somit decken die Unternehmen ihren bei der Erbringung des ÖPNV entstehenden Aufwand in eigener wirtschaftlicher Verantwortung durch alle Erträge im handelsrechtlichen Sinne. Zu diesen Erträgen zählen auch die von den Unternehmen beim Aufgabenträger beantragten und von diesem bewilligten Finanzhilfen. Es entsteht kein Betriebskostendefizit, welches nach § 9 (4) ThürÖPNVG vom Aufgabenträger auszugleichen wäre.

### Schwachstellen

#### ÖPNV-Bedarf, der über eine ausreichende Bedienung hinausgehen würde

Aus der Analyse-Befragung der Städte und Gemeinden im Ilm-Kreis, der Unternehmer und der benachbarten Aufgabenträger sind die folgenden Probleme zu nennen:

- Neu-Einrichtung einer tägl. mehrmals vorzuhaltenden Verbindung Ilmenau - Schleusingen – Themar, (Anregung Landkreis Hildburghausen): aus Sicht des Ilm-Kreises nicht notwendig, da der bis zum 10.6.2001 in dieser Relation durch die NVS<sup>44</sup> angebotene SPNV kaum genutzt wurde und Umsteige-Beziehungen über Suhl in das ÖPNV-Angebot des Landkreises Hildburghausen nutzbar sind. Da mit Abbestellung dieses SPNV-Angebots nunmehr werktags überhaupt kein Angebot zw. dem oberen Ilmtal und dem oberen Nahetal existiert, könnte die bestehende Linien 231 (Hildburghausen – Schleusingen – Ilmenau) in Schmiedefeld gebrochen und mit der Linie 300 (Ilmenau – Schmiedefeld – Suhl) verknüpft werden.
- Ausweitung des Stadtverkehrs Ilmenau in die Gemarkung Langwiesen (Stadt Langwiesen, Ortsteil Oehrenstock): nicht notwendig, da zw. Ilmenau und Langwiesen werktags 126 Verbindungen (lt. Fahrplan 2000/2001 mittels der Linien 303, 304, 305, 306, 309, 310 u. 704) und zusätzlich 19 Verbindungen nach Oehrenstock bereitstehen und auf diesen Strecken kein höheres Beförderungsentgelt als im Stadtverkehr erhoben wird; nicht möglich, weil eine zusätzliche Ausweitung des Stadtverkehrs Ilmenau nach Langwiesen zusätzlich zu diesen Angeboten des Regionalverkehrs das Wirtschaftlichkeitsprinzip verletzen würde.
- direkte (umsteigefreie) Verbindung von Gemeinden im Landkreis mit der Kreisstadt Arnstadt bzw. von Ortsteilen großer Flächengemeinden mit dem jeweiligen Verwaltungssitz: nicht generell lösbar, würde (wahrscheinlich Inanspruchnahme berücksichtigt) gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot verstoßen (Verbindungen können mit Umsteigen gesichert werden, z. B. von Gräfinau-Angstedt nach Arnstadt werktags zw. 8.00 Uhr und 16.30 Uhr mind. 9 Verbindungen mit 1 x Umsteigen möglich, Fahrzeiten zw. 43 min und 1:25 h).

#### sonstige ÖPNV-Hemmnisse

von der Vielzahl der im NVP 1 aufgeführten Hemmnisse sind nahezu alle beseitigt. Gegenwärtig verblieben / neu entstanden sind:

- Elgersburg: Eisenbahnbrücke über B88 mit dahinter liegender starker Steigung (Winter !),
- Geraberg/Arlesberg: OD B88 mit zu geringer lichter Weite,
- Gehlberger Grund – Gehlberg: Begegnungsfall Bus – Bus wegen zu geringer Ausbaubreite der Straße (L2615) nicht überall möglich, zusätzlich ist nach Schneeräumungen die nutzbare Fahrbahnbreite stark eingeschränkt;
- Rippersroda: fehlende Wendeschleife;
- Kleinbreitenbach: fehlende Wendeschleife;
- Campus TU: fehlende Parkflächen für MIV haben „wildes Parken“ zur Folge, ÖPNV wird massiv behindert;
- Fehlende Verbindung Campus TU / zur B87: die nicht vorhandene / nicht nutzbare Verbindung verhindert eine optimale Erschließung der TU und der anderen Einrichtungen (Bundesanstalt für Wasserbau, Berufsschule) und Einbindung in den Stadtverkehr Ilmenau;

Mittelfristig können für die beiden letztgenannten Probleme Lösungen erwartet werden.

<sup>44</sup> NVS: Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH (im Landesauftrag Besteller des SPNV)

### 2.3. Ergänzungen des Linienverkehrs durch Taxi und Mietwagen<sup>45</sup>

Im IIm-Kreis stehen zur Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehr - ÖPNV 40 Taxen und 32 Mietwagen bereit. Mit den Taxen wurden 1999 ca. 695.000 Fahrgastkm erbracht. Der Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen ist insoweit vor allem zu Schwachlastzeiten als Ergänzung des Linienverkehrs zu berücksichtigen.

## 3. Verkehrspolitische Zielstellung

### 3.1. Entwicklung Verkehrsnachfrage

Entsprechend der Analyse unter 1.2. sind im Planzeitraum i.a. nur solche Auswirkungen nach Umfang und Richtung der individuellen Verkehrsnachfrage zu erwarten, die vom gegenwärtig vorgehaltenen Bedienangebot (vgl. 2.2.) aufgenommen werden können. Veränderungen werden in größerem Umfang nach 2006 mit Eröffnung des IR-Haltepunktes Ilmenau / Wümbach eintreten (Zubringerverkehr zum Bahnpendel Wümbach – Erfurt).

#### Auswirkungen Siedlungsstrukturveränderungen

Gravierende Änderungen sind nicht zu erwarten. Die Entwicklung in den beiden größeren Städten wird durch die Weiterentwicklung des Stadtverkehr-Angebots in Verbindung mit dem Regionalverkehr abgedeckt (TU-Anbindung und Linie C in Ilmenau, Linie C in Arnstadt). Verkehrsbedürfnisse aus neuen Wohnsiedlungen auf dem Lande entstehen vor allem im Schulalter; diese und sonstige werden vom integrierten Schülerverkehr befriedigt.

#### Auswirkungen Autobahn, ICE, Taktangebote der DB AG,

Zur 2006 bevorstehenden Inbetriebnahme des IR-Haltes Wümbach/Ilmenau wird eine Ausrichtung und Anpassung des Liniennetzes/Fahrplanes mit auf diesen Verknüpfungspunkt vorbereitet. Mit Verkehrsübergabe des A71 - Streckenabschnittes Ilmenau – Suhl könnten Wünsche zur Verlagerung von Verkehrsbedürfnissen in dieser Beziehung aus dem bisherigen Linienangebot 300 auf eine neu einzurichtende Schnellbuslinie entstehen; ob diese Prognose eintritt, ist abzuwarten.

#### Auswirkungen Fremdenverkehr im südlichen IIm-Kreis

Nachfrage nach Touristikangeboten zu Ausflugszielen in den benachbarten Kreisen / Gebieten ist zwar vorhanden, jedoch nicht in einem Umfang, der tägl. Linienangebote rechtfertigen kann. Zur Abdeckung dieser Bedürfnisse steht der Gelegenheitsverkehr bereit. Die bei den jeweiligen Landkreisen für die touristische Förderung der Rennsteigregion zuständigen Sachgebiete werden zur Prüfung des Bedarfes und ggf. der Finanzierung aufgefordert.

#### Auswirkungen MIV-Dichte

Die Ausstattung der Bevölkerung mit individuellen Verkehrsmitteln hat einen gewissen Sättigungsgrad erreicht, stärkere Auswirkungen auf den Bedarf nach ÖPNV-Leistungen sind nicht zu erwarten.

#### Hinweis auf Schulnetzplanung

Sinkende Schülerzahlen führen zu verminderter Inanspruchnahme der angebotenen Leistungen durch Schülerzeitkarteninhaber und damit zu Erlösausfällen. Die damit größer werdenden Probleme der Gesamtfinanzierung des ÖPNV könnten zur Einschränkung von Angeboten führen. Eine erneute Optimierung der Schulnetzplanung gegen Ende des Planungszeitraums unter Berücksichtigung erzielbarer Synergieeffekte (Schulstandorte am Standort der Verwaltungszentren, differenzierte Schulanfangs- und Endzeiten) ist erforderlich (jedoch nur soweit möglich, wie die vorhandene Schul-Gebäudesubstanz dies zulässt).

### 3.2. Forderungen von Beteiligten und Betroffenen

Gemäß Kreistagsbeschluss Nr. 268/96 war der Entwurf zur Fortführung des Nahverkehrsplans in analoger Anwendung der Absätze (3) und (4) des § 73 des Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetzes für einen Monat öffentlich auszulegen.

<sup>45</sup> § 1 Abs. (3) ThürÖPNVG stellt ÖPNV-ersetzenden, -ergänzenden oder -verdichtenden Verkehr mit Taxen und Mietwagen auch in den Rang des ÖPNV, eine Durchführung im Rahmen genehmigter Linienverkehre wird vom Gesetz nicht verlangt

In allen Städten und Gemeinden des Landkreises wurde in ortsüblicher Weise (durch Aushang bzw. durch Mitteilung in den Amtsblättern) ab dem 15. Juni 2001 auf die Auslegung hingewiesen.

In dieser öffentlichen Bekanntmachung war als Auslegungsfrist die Zeit v. 09.07.2001 bis 10.08.2001 benannt. In allen Städten und Gemeinden sowie im Landratsamt standen Auslegungsexemplare zur Verfügung.

Jedermann konnte sich während dieser Zeit sowie bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist, d.h. bis zum 24.08.2001 zum Nahverkehrsplan äußern.

Der Kreistag hat am 07. November 2001 über die Äußerungen beraten und entschieden, die Entscheidungen sind in die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet.

In der Anlage sind diese Äußerungen in ihren wesentlichen Inhalten sowie die Entscheidungen des Kreistags aufgeführt.

### 3.3. Entwicklungsziele für den ÖPNV im IIm-Kreis bis 2006

#### Grundsätzliches, Angebotsgestaltung

- Die Mobilität potentieller ÖPNV-Benutzer im IIm-Kreis ist weiter zu sichern („jeder kann die für ihn wichtigen Ziele seiner Tagesplanung mit dem Gesamtangebot des ÖPNV erreichen, zu diesem Gesamtangebot gehören Bahnen und Busse sowie Taxis und Mietwagen, soweit diese den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten“).
- Die Ausrichtung der Angebote zu einem hierarchischen ÖPNV ist beizubehalten: überkreisliches Grundnetz durch SPNV bzw. StPNV-Linien in benachbarte Ballungszentren, Hauptlinien und Ergänzungslinien im Landkreis, Gewährleistung von Anschlüssen und kurzen Umsteigewartezeiten, Ergänzung der Linienangebote durch den Gelegenheitsverkehr.
- In ausgewählten Umsteigebahnhöfen (Arnstadt, Ilmenau, Wümbach) soll der StPNV in optimierter Form mit dem „integrierten Taktfahrplan Thüringen“ verknüpft werden.
- Der ÖPNV in Räumen mit Verdichtungstendenzen ist durch bauliche / verkehrsrechtliche Maßnahmen (Zustand des Fahrwegs, Bevorrechtigung des ÖPNV) zu beschleunigen.
- Verwaltungssitze sollen aus den Mitgliedsgemeinden per ÖPNV erreichbar sein (ggf. unter Nutzung des integr. Schülerverkehrs und mittels Umsteigebeziehungen).
- In nachfrageschwachen Zeiten und auf nachfrageschwachen Beziehungen (Busbesetzung nach gesicherten Erfahrungswerten durchschnittlich unter 4 Personen) ist ÖPNV aus wirtschaftlichen Gründen im Gelegenheitsverkehr zu sichern und nur in begründbaren Ausnahmefällen im Linienverkehr vorzuhalten.
- Besonders durch den ÖPNV zu erschließende Gebiete sind: die Räume mit Verdichtungstendenzen Arnstadt und Ilmenau mit der näheren Umgebung, die Technologieregion Ilmenau, die Verbindungen mit den Oberzentren Erfurt bzw. Suhl, das gesamte Rennsteiggebiet, die Region Schmücke-Schneekopf-Beerberg, der Riechheimer Berg mit dem Stausee Hohenfelden.
- In den sonstigen Gebieten bildet der in den Linienverkehr integrierte Schülerverkehr das ÖPNV-Grundangebot, die Fahrpläne sind an den Bedürfnissen dieser Hauptkunden besonders auszurichten.
- bisher noch freigestellte Schülerbeförderungen<sup>46</sup> sind in den Linienverkehr zu integrieren.
- In Fremdenverkehrsgebieten können – außerhalb der Daseinsvorsorge - touristische Ergänzungsangebote durch Lösungen im Gelegenheitsverkehr auf Basis von Anforderung der örtlichen Fremdenverkehrsämter geschaffen werden. Auf diese Art wären auch andere Verkehrsbedürfnisse (Fremdenverkehr - Tagestouristik zu benachbarten Zielen ) durch Ergänzungs- und Sonderleistungen abzudecken.

#### Fahrpläne, Tarife

- Auf den Stadtlinien sowie auf wichtigen Regionallinien ist weiterhin ein Fahrplantakt (Taktintervall im Stadtverkehr zu Hauptlastzeiten mind. 30 min) anzubieten.
- Die enge Anbindung des Umfelds an die städtischen Ziele in Arnstadt bzw. Ilmenau ist beizubehalten.
- Verkehrszeiten Regionalverkehr: mind. Sicherung des Schülerverkehrs. Bei gesicherter Nachfrage Mo – Frei zw. 6.00 h und 18.00 h zu bedarfsgerechten Zeiten.
- Verkehrszeiten Stadtverkehr: Mo – Frei 6.00 – 20.00 h, bei gesicherter Nachfrage 5.00 – 22.00 h sowie Sa / So zu bedarfsgerechten Zeiten.
- Die Tarife sind sozialverträglich zu gestalten.
- Tarifanpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sollten nach Bedarf vorgenommen werden, in der Regel im Abstand von zwei Jahren.
- Bei Tarifierhöhungen sind Steigerungen von --,02 €/km im Basistarif als Richtwert vorzusehen, sofern nicht die allgemeine Kostenentwicklung höhere Steigerungsraten erfordert.

<sup>46</sup> freigestellte Schülerbeförderungen stehen nicht für die öffentliche Benutzung zur Verfügung



- Alle im allg. Wirtschaftsgebrauch üblichen Preisgestaltungen können (nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde) verwendet werden, z.B. können Tarife nach Zielgruppen gesplittet werden.
- Über die Ermäßigungssysteme sind Rabattierungen für Viel- und Mehrfachfahrer zu sichern.
- Als mittel- und langfristiges Ziel ist eine Tarifkooperation mit Nachbarn oder im gesamten Einzugsgebiet von VMT und IVRPV sowie zur DB AG weiterhin anzustreben.
- Die Fahrpläne sind einzuhalten, verfrühte Abfahrten sind unzulässig, Anschlüsse (soweit in den Fahrplänen enthalten) sind zu sichern.
- Fahrpläne sind zeitlich und sachlich mit den Nachbarn und der DB AG abzustimmen.
- Die Information der Fahrgäste und Zielgruppen über das Angebot durch neue Konzepte (Internet, für andere Erzeugnisse und in anderen Branchen erprobte Werbeverfahren) sind neben den bisherigen Wegen (Fahrplanheft, Aushang) beizubehalten und auszubauen.

### **Finanzierung, Organisation**

- Es sind alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten zur Kostenreduzierung sowie zur Reduzierung von Schadstoffausstoß und Lärmemission zu nutzen und durchzusetzen, soweit dies in der Kompetenz des AT liegt
- Nach Maßgabe der Haushaltsplanung des Landkreises ist der StPNV im Ilm-Kreis finanziell zu sichern.
- Der Aufgabenträger hat alle Fachplanungen auf die Belange des ÖPNV auszurichten.
- Unternehmer und Aufgabenträger haben durch aktives Marketing das Image des ÖPNV zu pflegen und die ÖPNV-Benutzung unter Ausnutzung aller Möglichkeiten zu fördern.
- Die Angebote sind in ihren Aspekten auf die Vorgaben der ISO-Qualitätssicherung auszurichten: Schnelligkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Komfort, Information, Flexibilität, Wirkung (Kompetenz, Erscheinungsbild, Sachlichkeit, Freundlichkeit) des Personals.
- Die Organisationsstrukturen haben weiter zu sichern, dass für den Benutzer im Ilm-Kreis ein einheitlicher ÖPNV (ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Tarif) entsteht, die Ausdehnung einer solchen benutzerorientierten Vereinheitlichung über das Territorium des Ilm-Kreises hinaus ist anzustreben.

### **ÖPNV in Verantwortung anderer Aufgabenträger**

#### **Freistaat Thüringen**

Die Leistungen im schienengebundenen ÖPNV innerhalb des Landkreises und in der Anbindung an die Umsteigepunkte zum überregionalen Schienenverkehr und Fernverkehr, insbesondere nach Erfurt und Saalfeld sollten mindestens im bisherigen Umfang beibehalten werden; der integrale Taktfahrplan ist auf alle Strecken im Ilm-Kreis auszudehnen. Die Fahrwege sollten so instandgesetzt werden, dass kürzeste Fahrzeiten erzielbar werden. Bahnhöfe und Zugangsstellen sowie das rollende Material sollten sauber und freundlich werden, die Tarife sollten mit dem Tarif im StPNV der Umgebung vergleichbar gehalten werden. Die Fahrpläne im Nahverkehr sollten besser auf den Fernverkehr ausgerichtet werden. Arnstadt sollte in den Nahbereichstakt der Landeshauptstadt (Stadtverkehr) einbezogen werden. Ilmenau sollte wegen der Bedeutung der Technischen Universität mindestens mit einem Studententakt an die Landeshauptstadt und den Fernverkehr angebunden werden.

#### **benachbarte Landkreise und kreisfreie Städte**

Mit allen benachbarten Landkreisen sowie kreisfreien Städten konnte Übereinstimmung darin erreicht werden, dass die bestehenden gebietsüberschreitenden Linienverkehre auch zukünftig in der Verantwortung weiter betrieben werden, in welcher sie sich gegenwärtig befinden; dies betrifft auch die finanzielle Verantwortung.

Die entsprechenden Vereinbarungen nach § 5 Absatz (4) und § 9 Absatz (5) ThürÖPNVG sind mit den benachbarten Aufgabenträgern verlängert bzw. neu abgeschlossen, sie sind als Anlage beigefügt. Die oben für die Entwicklung des ÖPNV im Ilm-Kreis aufgestellten Ziele gelten auch für die im Territorium des Ilm-Kreises existierenden Linien anderer Aufgabenträger.

#### **Große kreisangehörige Stadt Ilmenau**

Ilmenau hat am 10.06.1996 mit Stadtratsbeschluss Nr. 357/23/96 auf die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV bis zum Jahre 2006 verzichtet, demnach gelten die hier aufgestellten Grundsätze und Ziele auch für die Entwicklung des ÖPNV im Stadtgebiet von Ilmenau. Die mit Beschluss 265/20/01 vom Stadtrat beschlossene Stellungnahme zur Fortschreibung des NVP bis 2006 ist – soweit realisierbar – berücksichtigt.

## 4. Realisierungskonzeption

### 4.1. Bedienungskonzept, Leistungen, Erschließung, Angebot

#### Grundsätze

Das unter 2.2. beschriebene Angebot von ÖPNV-Leistungen ist im Sinne der unter 3.3. genannten Entwicklungsziele im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers weiterzuentwickeln. Insbesondere ist das Gesamtangebot des ÖPNV im Kreisgebiet als hierarchische System auszurichten. In den unter 4.4. definierten Umsteigepunkten stehen die Nahverkehrsangebote der DB AG und der Süd-Thüringen-Bahn GmbH als Grundangebot und Verbindungsangebot zum öffentlichen Fernverkehr der DB AG bereit. Unter Berücksichtigung des Wirtschaftlichkeitsgebotes soll das Angebot des in Kreisverantwortung stehenden ÖPNV in optimierter Form mit dem SPNV in diesen Umsteigepunkten verknüpft werden. Dabei sind Anschlüsse bei zumutbaren Wartezeiten zu sichern. Insbesondere auf den Relationen zur Landeshauptstadt sind attraktive ÖPNV-Angebote aufrechtzuerhalten. Die Erreichbarkeit der Mittelzentren aus dem Umland – ggf. mit Umsteigebeziehungen - ist ebenso wie die Rückfahrt zu sichern, in verkehrsschwachen Zeiten und am Wochenende auch unter Zuhilfenahme von ÖPNV-Ergänzungsangeboten. Die Beförderung von Schülern und Auszubildenden im Linienverkehr bildet auch zukünftig als die entscheidende Grundlage für die Angebotsgestaltung, Senioren (die Altersgruppe über 65) sind besonders zu berücksichtigen.

#### Spezielle Erschließungen

Die Erschließung der Städte Arnstadt und Ilmenau durch Taktverkehre und mit Umsteigebeziehungen ist beizubehalten und das Liniennetz unter dem Aspekt einer optimalen Annahme der Angebote weiterzuentwickeln. In Ilmenau ist die Erschließung des oberen Ehrenberges (Campus der Technischen Universität, Bundesanstalt für Wasserbau, Berufsausbildungszentrum) unverzüglich nach Bereitstellung der dafür notwendigen Fahrwege zu sichern. Die Einbindung des Interregio-Haltepunktes Ilmenau / Wümbach ist vorzubereiten, durch Ausrichtung von Fahrplan und Linienführung sind kurze Gesamtfahrzeiten von Ilmenau über die Neubaustrecke nach Erfurt zu erreichen.

In den Gebieten mit Erholungsfunktion (Rennsteiggebiet, Schmücke-Schneekopf-Beerberg, Riechheimer Berg - Stausee Hohenfelden) ist das bestehende ÖPNV-Angebot beizubehalten, zu überprüfen und ggf. mit Angeboten benachbarter Aufgabenträger neu zu koordinieren und – evtl. durch Rückgriff auf den Gelegenheitsverkehr - auf neuentstehende Erfordernisse von Touristik und Fremdenverkehr auszurichten. Die mit Abbestellung des SPNV auf der Kursbuchstrecke 566 südlich von Ilmenau entstandene Lücke in den Verbindungen zw. dem oberen Ilmtal und Nahetal / Schleusingen ist durch Verknüpfungen von StPNV-Angeboten der Landkreise Hildburghausen und IIm-Kreis zu schließen.

Zur spezifisch erlebnistouristisch geprägten Erschließung des Gebietes am Bahnhof Rennsteig („Rennsteigpark“) und der drei umliegenden Gemeinden Frauenwald, Schmiedefeld und Stützerbach ist das Projekt „Dampfbahnreise in die Vergangenheit“ auf der Schienenstrecke Ilmenau – Bhf. Rennsteig – Schmiedefeld besonders geeignet; der vom Landkreis zu organisierende ÖPNV ist unterstützend zu diesem Projekt zu entwickeln.

Neu entstehender ÖPNV-Bedarf infolge Veränderungen der Siedlungsstruktur (neue Wohngebiete) ist (mindestens mittels des integrierten Schülerverkehrs) abzudecken.

Die Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen ist in zumutbarer Weise zu sichern.

#### Ergänzungsangebote

Zur Ergänzung des Linienangebotes im StPNV ist für zusätzlich entstehende Bedürfnisse sowie in Schwachlastzeiten auf Ergänzungsangebote (Taxi, Mietwagen) zu verweisen, die den Linienverkehr ersetzen, verdichten oder ergänzen, dies betrifft insbesondere Verbindungen am späten Abend.

Die Vermittlung weiterführender öffentlicher Verkehrsangebote (z.B. Taxifahrten ab den Haltestellen zu individuellen Zielpunkten) aus den Fahrzeugen des StPNV heraus ist beizubehalten.

#### Vermittlung und Umsetzung der Angebote

Die Information der potentiellen Benutzer des StPNV über das Angebot ist zu verbessern, neben den klassischen Fahrplanheften und zielgruppenspezifischen Fahrplanauszügen sind andere Möglichkeiten von Kundeninformation, Werbung und Marketing weiter zu nutzen. Die Fahrpläne sind auch im Internet zu veröffentlichen. Vor einer Fahrplanänderung ist die Information der Nutzer mit einem Vorlauf von mindestens zwei Wochen sicherzustellen.

Den ÖPNV-Benutzern sind die Leistungen mit hoher Bedienkultur (Komfort, Freundlichkeit des Personals, kompetente und zuverlässige Kundenbetreuung, Pünktlichkeit, Sauberkeit) entgegen zu bringen. Mindestens im Stadtverkehr sind die Haltestellen anzulegen; die Fahrzeuge müssen mind. 20 % der gesicherten durchschnittlichen Nachfrage in der Hauptverkehrszeit als Platzreserve ausweisen; bei Störungen sind mindestens die Fahrgäste im Fahrzeug zu informieren; ein operativer Verkehrsdienst muss während der Hauptverkehrszeiten zur Störungsbeseitigung bereitstehen; Reservefahrzeuge sind in einem Umfang von mind. 8 % der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge bereitzuhalten. Die Mitnahme von Kinderwagen ist ständig zu sichern. Die Mitnahme von Fahrrädern / Sperrgut ist nach Voranmeldung im Rahmen des technisch Machbaren zu ermöglichen.

## 4.2. Organisation des ÖPNV im Ilm-Kreis

### Grundkonzeption<sup>47</sup>

- Die Betriebsgenehmigungen nach PBefG bleiben bei der im Eigentum des Landkreises stehenden Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV).
- Der Kreistag gibt den politischen Auftrag (Selbstverwaltungsaufgabe ÖPNV) mittels des Nahverkehrsplans an die Inhaberin der Genehmigungen nach PBefG sowie an die durchführenden Unternehmen.
- Der politische Auftrag ist für den Kunden umzusetzen (ein Fahrplan, ein Tarif, ein den gesamten Ilm-Kreis überspannendes Netz mit gut aufeinander abgestimmten Angeboten, ein überall im Ilm-Kreis gültiger Fahrschein, dies alles zu günstigem Aufwand).
- Die Kontrolle der Umsetzung des politischen Auftrags sowie der Durchführung des ÖPNV erfolgt durch den ÖPNV-Beirat.
- Der ÖPNV wird gemäß den politischen Vorgaben auf die ökonomisch sinnvollste Weise unter Einbeziehung privater Unternehmer, wo dies sinnvoll und für beide Seiten vorteilhaft ist, durchgeführt.
- Die Doppelfunktion des Landkreises als einerseits Aufgabenträger mit Verantwortung für einen finanziell tragbaren ÖPNV und andererseits Gesellschafter von Verkehrsunternehmen mit Verantwortung für das wirtschaftliche Ergebnis dieser Unternehmen bedingt Organisationsformen, die Interessenkonflikte vermeiden.
- Die wirtschaftliche Betätigung der Verkehrsunternehmen mit kommunaler Beteiligung kontrollieren die Gesellschafterversammlungen, die GmbH-Beiräte und Aufsichtsräte. Beratend und empfehlend wirkt der ÖPNV-Beirat.
- Die Verkehrsunternehmen erreichen durch eigenverantwortliche unternehmerische Gestaltung ihrer zu erbringenden Verkehrsleistungen einen maximalen Kostendeckungsgrad.
- Aspekte eines gesunden Wettbewerbs und die Möglichkeiten einer Leistungsstimulierung sollen diese Unternehmensaufgabe fördern.
- Eine Fusionierung der existierenden Verkehrsunternehmen wird nicht erforderlich, solange der oben konkret benannte politische Auftrag durch dieses multilaterale Organisationsmodell nicht gefährdet ist.

### Organisationsstruktur

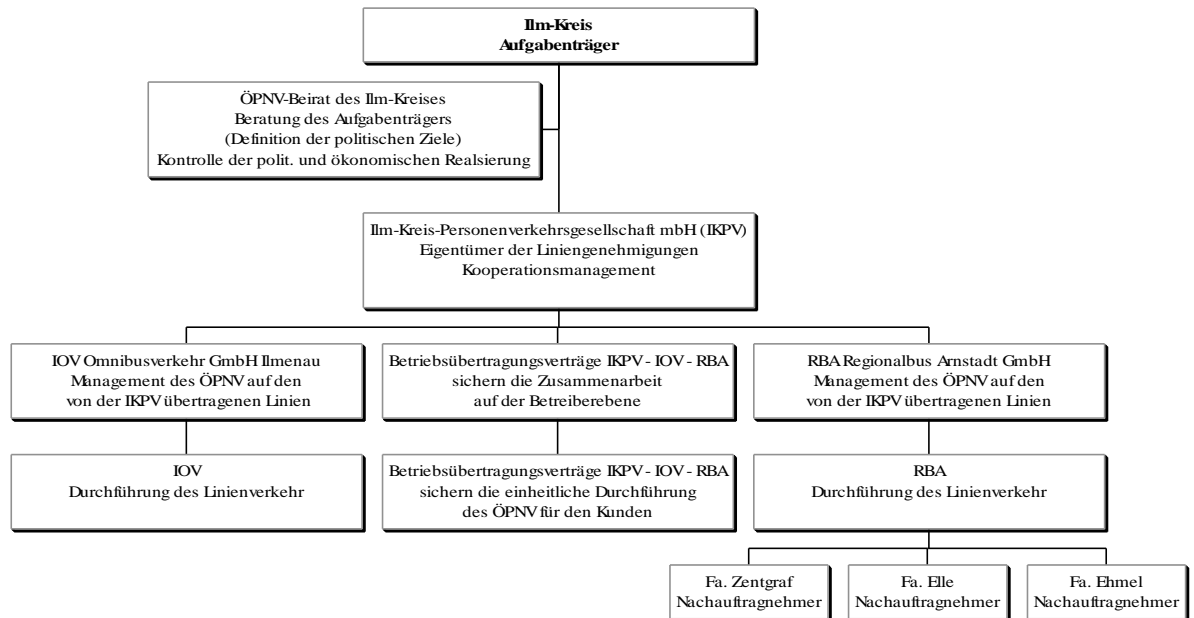
Die Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV) mit Sitz am Standort der Kreisverwaltung ist vom Aufgabenträger mittels des Nahverkehrsplans beauftragt, eine unternehmensübergreifende Kontrolle und Bearbeitung der für das gesamte Bedienungsgebiet einheitlich zu gestaltenden ÖPNV-Regelungen zu gewährleisten. Dies wird umgesetzt durch:

- Die Liniengenehmigungen sind in Besitz der IKPV;
- Die IKPV hat mit den Verkehrsunternehmen IOV und RBA Betriebsübertragungsverträge abgeschlossen, in denen die Aufgabenzuordnung und - Abgrenzung zur Gewährleistung eines einheitlichen ÖPNV im Ilm-Kreis gesichert ist;
- Diese Vereinbarungen fixieren die Aufgaben der IKPV bei einer erforderlichen Veränderung des Liniennetzes, bei der Einflussnahme auf eine einheitliche Tarifgestaltung, bei der Abstimmung von überregionalen Verknüpfungen mit dem SPNV und mit benachbarten Verkehrsunternehmen sowie bei Verkehrsplanungsaufgaben für den gesamten Ilm-Kreis.
- Längerfristige Aufgaben der IKPV zur einheitlichen Gestaltung des ÖPNV (Beantragung neuer Liniengenehmigungen, einheitliche Ausrüstung mit Betriebsleit- und Informationsausrüstungen, gemeinsames Marketing, mittel- oder langfristige Übernahme anderer Managementaufgaben) sind ebenfalls mit diesen Vereinbarungen gesichert;

<sup>47</sup> vgl. NVP 1, S. 23 ff., die nachstehend beschriebene Organisationsform ist das Ergebnis der dort festgelegten Umstrukturierungen; diese wurde nach Neugründung der Betreibergesellschaft RBA im Herbst 1999 mit der Verschmelzung von IPV und OAG zur IKPV im Sommer 2000 abgeschlossen.

- Die Geschäftsführung der IKPV ist wie bisher so weiterzuführen, dass der beherrschende Einfluss des Landkreises gesichert ist sowie die Interessen von IOV und RBA dort gleichmäßig und gleichberechtigt gewahrt bleiben.
- Die Betriebsübertragungsverträge zwischen IKPV, IOV und RBA lassen bei Wahrung des Interessen des Landkreises und des Genehmigungsträgers den Betriebsführern IOV und RBA den zur optimalen wirtschaftlichen Umsetzung des Beförderungsauftrages notwendigen unternehmerischen Freiraum.
- Die Verträge sichern auch mittelfristig die Grundlage für die Aufgabenteilung und -zuordnung zwischen den Unternehmen.
- Die privaten Busunternehmen Zentgraf, Elle und Ehmel sind als Nachauftragnehmer so in das Gesamtkonzept zu integrieren, dass der ihnen bisher übertragene Auftragsumfang möglichst gewahrt bleibt und der Bestand ihres mit GVFG-Mitteln geförderten Anlagevermögens (Busse, Betriebshöfe, mit Zustimmung des Aufgabenträgers gefördert) durch die Einbindung ihrer Unternehmen in das ÖPNV-Gesamtkonzept nicht gefährdet wird. Der bei Konzessionsvergabe in den Jahren 1994 bis 1997 ursprünglich bestehende Leistungsstatus<sup>48</sup> soll auch künftig beibehalten und nicht unterschritten werden.

**Die Organisationsstruktur im Schaubild:**



**Nebengeschäfte**

Generell werden auch in Zukunft verlustmindernde Nebengeschäfte (vor allem Gelegenheits- und Ausflugsverkehr mit Omnibussen, aber auch unternehmerisches Engagement im Taxi- und Mietwagenbereich) nicht ausgeschlossen, wenn sie den Zwecken des ÖPNV dienlich und nach den für die teilweise oder überwiegend in kommunalem Besitz befindlichen ÖPNV-Gesellschaften nicht ausgeschlossen sind

<sup>48</sup> den Subunternehmern von den Betriebsführern oder Konzessionsinhabern in Auftrag gegebene Leistungen

### 4.3. Tarifrähmen, Kostendeckung, Finanzierung

#### Tarifenwicklung, Tarifsystern

Die gegenseitig abgestimmten Tarifsystern der Unternehmen RBA und IOV sind auf ein aus Kundensicht einheitliches Tarifsystern weiterzuentwickeln.

Der Bezugstarif (Grundpreis) ist sozialverträglich zu gestalten, notwendige Steigerungen sollen sich von den entsprechenden Steigerungsraten der durchschnittlichen Einkommensentwicklung (falls erforderlich) nur in zumutbaren Maß abweichen.

Rabattierungen sind außer auf Vielfahrer, Auszubildende auch auf andere Benutzergruppen (besondere soziale Gruppen) auszudehnen,

Im Territorium der beiden großen Städte sind die Umsteigertarife von Regionalverkehr in die Stadtverkehre (und umgekehrt) beizubehalten.

Die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen im IIm-Kreis zwischen den Unternehmen RBA und IOV (ggf. mit Einbeziehung des Nahverkehrs der DB AG unter Anwendung von Sonderformen von Fahrausweisen und Kostenausgleichen) ist weiterzuentwickeln.

Der Einsatz moderner Fahrscheinsystern (z.B.: Chipkarte / Paycard / Internetfahrschein) ist (besonders und vorrangig für den Schülerverkehr) vorzubereiten.

Mit benachbarten Aufgabenträgern soll die gegenseitige Anerkennung von Schülerzeitkarten vereinbart werden.

#### Kostendeckung, Eigenwirtschaftlichkeit

Die Unternehmen im IIm-Kreis haben den ÖPNV eigenwirtschaftlich, d.h. unter Einbeziehung aller Einnahmen nach § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG (Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne) kostendeckend zu betreiben.

Der Grad der Deckung der Gesamtkosten durch die aus Fahrscheinverkauf erzielten Einnahmen ist zu erhöhen.

Zu den Erträgen aus gesetzlichen Ausgleichsleistungen sind die nach § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG vom Landkreis zu leistenden Ausgleichsleistungen zu zählen, daneben gehören hierzu auch die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und für die Beförderung Schwerbehinderter.

#### Finanzierung

Der Landkreis hat seine Finanzplanung (Haushaltsplanung) im Bereich der nach § 3 Abs.(2) ThürÖPNVG zu leistenden Ausgleichszahlungen im Einvernehmen mit den Unternehmen aufzustellen.

Die Finanzplanungen haben unter Berücksichtigung der vom Freistaat gemäß § 9 Abs.(1) ThürÖPNVG dem Landkreis als Aufgabenträger gewährten Finanzhilfen die Eigenwirtschaftlichkeit des im IIm-Kreis durchzuführenden ÖPNV zu gewährleisten.

Die Beträge sind (nach Antrag und gegen Abrechnung) vom IIm-Kreis auf dem Wege von Einnahmesubventionen im Fahrplanbereich über Verwaltungsakte durch den Landrat auf Basis einer Subventionsrichtlinie auszureichen.

### 4.4. Infrastruktur, Netze, Fahrzeuge

#### Infrastrukturentwicklung

Die Kundenbetreuungseinrichtung der RBA am Bustreff Arnstadt ist intensiv weiter zu nutzen; in Verantwortung der IOV sollte die Kundenbetreuungseinrichtung am Busbahnhof Ilmenau bis zum Herbst 2001 fertiggestellt werden.

In Abstimmung zwischen den Gemeinden, den Verkehrsunternehmen, den Verkehrsbehörden und den zuständigen Straßenbaulastträgern sind die Standorte und Ausführungen der Haltestellen regelmäßig zu überprüfen. Veränderungen sollten nur so erfolgen, dass Akzeptanz und Sicherheit (sowohl für den ÖPNV und seine Benutzer, als auch für den anderen Straßenverkehr) erhöht wird. Schüler-Abfahrts-Haltestellen sollten von den Gemeinden grundsätzlich mit Wartehäuschen ausgestattet werden.

Für die Zeiträume nach Inbetriebnahme (voraussichtlich ab 2006) ist die Einbindung des IR-Haltepunkts Wümbach/Ilmenau planerisch vorzubereiten.

Die zuständigen Straßenbaulastträger sollten bei allen städtebaulichen Veränderungen die Herstellung/Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen in Ballungsgebieten (Busspuren, Lichtsignal-Vorrang-Steuerungen) vorsehen und umsetzen.

## Netzgestaltung, Umsteigepunkte

Die Netze von RBA und IOV sind bei allen Entscheidungen als Einheit zu betrachten, sie sind unter Beibehaltung der unter 2.2. dargestellten Beziehungen nach den unter 3.3. genannten Prinzipien weiterzuentwickeln.

Als Umsteigepunkte im straßengebundenen ÖPNV werden definiert: Busbahnhof Arnstadt, zentraler Umsteigepunkt Arnstadt (nur für den Stadtverkehr), Busbahnhof Ilmenau, Busbahnhof Stadtilm/Kastanienallee.

Umsteigepunkte von und zum SPNV sind: Arnstadt Hbf., Ilmenau Hbf., IR-Bahnhof Wümbach.

Kreisübergreifende Leistungen der Unternehmen des IIm-Kreises sind im bisherigem Umfang aufrecht zu erhalten.

Leistungen anderer Aufgabenträger im IIm-Kreis sollen in den bisher bestehenden Leistungen bestehen bleiben.

Die Anbindung des Bereichs Rockhausen - Bechstedt-Wagd - Riechheim an den Stadtverkehr Erfurt sollte ebenso wie die Erschließung des Raums Riechheimer Berg - Hohenfelden in Abstimmung mit der Stadt Erfurt und dem Landkreis Weimarer Land beibehalten werden.

In touristisch attraktiven Gebieten (insb. am Rennsteig) sind die ÖPNV-Angebote landkreisübergreifend zu koordinieren.

## Fahrzeugkonzepte

Beim Durchschnittsalter der Fahrzeuge ist eine wirtschaftlich gesunde Streuung in der Altersverteilung der Fahrzeuge beizubehalten, kein Fahrzeug sollte älter als 12 Jahre sein.

Im Linienverkehr sind KOM in Linienausführung einzusetzen, KOM in Reiseausführung dürfen nur im Havariefall als kurzzeitige Ersatzlösung eingesetzt werden.

Die Fahrzeuge sollen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ohne Einschränkungen zugänglich sein; grundsätzlich ist die Mitnahme von Kinderwagen zu ermöglichen, die Fahrzeuge sind entsprechend zu kennzeichnen. Die Mitnahme von Fahrrädern und sonstigem Sperrgut ist nach Voranmeldung im Rahmen der technischen Gegebenheiten zu ermöglichen.

In Schwachlastzeiten ist der Einsatz von Mini- und Kleinbussen zulässig.

Sofern die Einhaltung der Beförderungspflicht auch bei plötzlich auftretendem Bedarf gesichert werden kann, ist auch der Einsatz von besonders gekennzeichneten Taxen als Ersatz für Linienverkehrsleistungen zulässig.

Die technische Ausrüstung der Fahrzeuge ist an die besonderen Bedingungen im IIm-Kreis (Straßenzustand, Gebirgsgegend) bzw. die Bedingungen des Stadtverkehrs anzupassen; die Innenausstattung ist komfortbetont weiterzuentwickeln. In der kalten Jahreszeit sind die Fahrzeuge vorgeheizt bereitzustellen; bei Neuanschaffungen ist Klimatisierung vorzusehen.

Der Einsatz von KOM mit alternativen Energieträgern (Erdgas, Biodiesel, Hybridantriebe etc.) ist weiterzuentwickeln; neue Fahrzeuge müssen dem jeweils neuesten Standard der Abgasnormen entsprechen.

Die Fahrzeuge dürfen nur auf befestigten und gesicherten Flächen bei Einhaltung der Umweltstandards abgestellt werden.

Der Einsatz von Sonderformen des ÖPNV zur Ergänzung oder Erweiterung des Linienverkehrsangebots (z.B. Anruf-Sammel-Taxis, Bürgerbus und andere Modelle) ist zulässig, wenn damit die Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebots nicht gefährdet wird und die Akzeptanz des ÖPNV erhöht werden kann.

Die Qualitätssicherungsvorschriften nach ISO 9000 ff. sind einzuhalten.

## Abkürzungsverzeichnis

ARN	Landkreis Arnstadt
AT	Aufgabenträger
DB AG	Deutsche Bahn AG
IC	Inter-City-Zug der DB AG
ICE	Inter-City-Express-Schnellverkehrszug der DB AG
IOV	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
IR	Inter-Regio-Zug der DB AG
ISO	ISO 9000 ff. - intern. Qualitäts-Zertifizierungs-Richtlinien
IVRPV	Interessenverband Regionaler Personenverkehr Südthüringen e.V.
KOM	Omnibus
KT	Kreistag
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
RBA	Regionalbus Arnstadt GmbH
OD	Ortsdurchfahrt
OU	Ortsumgehung
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH
SPNV	schienegebundener ÖPNV
StPNV	straßengebundener ÖPNV
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungsordnung
ThürKO	Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ThürVwVfG	Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TU	Technische Universität Ilmenau
V DV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

## Begriffe

Bedienverbot	Verbot, Fahrgäste an bestimmten Haltestellen aufzunehmen oder aussteigen zu lassen (bei teilweise identischer Streckenführung kann der Inhaber einer bereits bestehenden Linie von der Genehmigungsbehörde verlangen, dass eine neue Liniengenehmigung für dieses Teilstück nur mit einer solchen Auflage erteilt wird)
Beförderungsfälle	Anzahl der beförderten Personen in einem Zeitraum (von der Einstiegs- zur Zielhaltestelle)
Ergänzungslinie	Linie, die ein vom Aufgabenträger definiertes Hauptnetz für Beziehungen geringeren Aufkommens ergänzt
Fahrplankilometer	Entfernungen laut Fahrplan, hier Summe aller lt. Fahrplan zurückgelegten Entfernungskilometer in einem Zeitraum
Hauptverbindung	vom Aufgabenträger definierte Linie, die gemeinsam mit anderen Hauptverbindungen das ÖPNV-Grundnetz bildet
Leistung/d	Anzahl täglicher Fahrten auf einer Linie (auch Teilverbindungen)
Personenkilometer	Summe der Entfernungen, die von Einzelpersonen im ÖPNV zurückgelegt wurden (Produkt aus der mittleren Reiseweite und der Anzahl der beförderten Personen)
Tarifkooperation	freiwillige Zusammenarbeit mehrerer ÖPNV-Unternehmen und/oder Aufgabenträger. Ziele: gemeinsam herausgegebener Fahrplan, (mindestens) gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise (ggf. mit gegenseitiger Verrechnung und Erlösausgleich), (maximal) einheitlicher Tarif und einheitliche Fahrscheine im gesamten gemeinsamen Verkehrsgebiet

## Anlagen

### Investitionsplan 2002 - 2006

### Finanzierungsplan 2002 - 2006

### Abstimmungen mit den NVP benachbarter AT und des Freistaats

### Hinweise, Stellungnahmen und Einwendungen zum Auslegungsentwurf des NVP