



Ilm-Kreis

Nahverkehrsplan

**Fortführung
für den
Planungszeitraum**

2007 - 2011

vom Kreistag des Ilm-Kreises
am 22.11. 2006
mit Beschluss Nr. 239/2006
bestätigt.

0. VORBEMERKUNGEN	4
0.1. aktuelle gesetzliche Grundlagen, Zuständigkeiten, Ermächtigungen	5
0.2. Inhalt der Fortführung des Nahverkehrsplanes	5
1. ANALYSE DES ÖPNV IM ILM-KREIS	6
1.1. der Nahverkehrsraum IIm-Kreis	6
Fläche, Gestalt	6
Einwohner, Siedlungsdichte, Siedlungsverteilung, demographische Entwicklung	6
Regionale Funktionsgliederung	7
Erschließung durch Verkehrswege (Schiene, Straße.)	8
Verkehrliche Verflechtungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen	9
Standorte der Schulen	9
Dichte individueller Verkehrsmittel	9
Verkehrsdichte / Verkehrsströme	9
1.2. Entwicklungen im IIm-Kreis 2007 - 2011	10
Entwicklungen Einwohner, Siedlungsverteilung	10
Entwicklung Schulen	10
Veränderungen Verkehrswege	11
Entwicklungen sonstige Infrastruktur	12
Entwicklung MIV-Verkehrsmitteldichte	12
1.3. Rahmenbedingungen und Prämissen bisheriger ÖPNV-Planungen	12
2. BEWERTUNG DES ÖPNV IM ILM-KREIS	13
2.1. Bewertungsgrundsätze	13
2.2. Bewertung Linienverkehr nach § 42 PBefG	13
Ausreichende Verkehrsbedienung	13
Politische Kontrolle	14
Unternehmerische Verantwortung nach Personenbeförderungsrecht	14
Organisation von Durchführung und Betrieb	14
Infrastruktur in den Gemeinden (Fahrwege, Zustand und Lage der Zugangsstellen)	14
Betriebliche Infrastruktur	15
Fahrzeugbestand	15
Fahrpläne, Fahrplanauskunft, Kundenbüro	15
Inanspruchnahme der Angebote	16
Beförderungsleistungen	17
Schülerbeförderung als Hauptdienstleistung	17
Tarife	18
Finanzierungsquellen	18
Linienangebote, Charakter und Wertung der Linien	19
Linien des IIm-Kreises bei anderen AT	23
Linien anderer AT im IIm-Kreis	24
Ausgleich von Defiziten	24
Ausgleich von Belastungen aus der Erfüllung von Dienstleistungen	24
Schwachstellen	25
2.3. Ergänzungen des Linienverkehrs durch Taxi und Mietwagen	26
3. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSTELLUNG	26
3.1. Entwicklung Verkehrsnachfrage	26
Auswirkungen Siedlungsstrukturveränderungen	26

Auswirkungen aus neuen / geänderten Verkehrswegen	26
Auswirkungen Fremdenverkehr im südlichen Ilm-Kreis	27
Auswirkungen MIV-Dichte	27
Hinweis auf Schulnetzplanung	27
3.2. Forderungen von Beteiligten und Betroffenen	27
3.3. Entwicklungsziele für den ÖPNV im Ilm-Kreis bis 2011	27
Grundsätzliches, Angebotsgestaltung	27
Fahrpläne, Tarife	28
Finanzierung, Organisation	28
ÖPNV in Verantwortung anderer Aufgabenträger	29
4. REALISIERUNGSKONZEPTION	29
4.1. Bedienungskonzept, Leistungen, Erschließung, Angebot	29
Spezielle Erschließungen	30
Ergänzungsangebote	30
Vermittlung und Umsetzung der Angebote	30
4.2. Organisation des ÖPNV im Ilm-Kreis	30
Grundkonzeption	30
Organisationsstruktur	31
Betraung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen	32
Nebengeschäfte	32
Vergabe von Dienstleistungen	33
4.3. Tarifrahmen, Kostendeckung, Finanzierung	33
Tarifentwicklung, Tarifsysteem	33
Kostendeckung, Eigenwirtschaftlichkeit	33
Finanzierung	34
4.4. Infrastruktur, Netze, Fahrzeuge	34
Infrastrukturentwicklung	34
Netzgestaltung, Umsteigepunkte	35
Fahrzeugkonzepte	35
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	36
BEGRIFFE	36
ANLAGEN	36

0. Vorbemerkungen

Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) unterliegt den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes¹. 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“² 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 herrschender Rechtsauffassung³ nur im Bereich der sogenannten „gemeinwirtschaftlichen Verkehre“⁴. 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 Vergabebestimmungen (Vergabekoordinierungsrichtlinie 2004/18/EG; Sektorenkoordinierungsrichtlinie 2004/17/EG; Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (wird ggw. überarbeitet), Vergabeverordnung (wird ggw. überarbeitet)) zu beachten.

Nach minderheitlich vertretener Rechtsauffassung⁵ wirkt das o.g. EG-Recht in jedem Fall und vorrangig zu den Vorschriften des PBefG; danach wären alle Verkehre „gemeinwirtschaftlich“ zu bestellen. Der Europäische Gerichtshof jedoch hat dazu klargestellt⁶, dass die o.g., in Deutschland höchstrichterlich bestätigte Rechtsauffassung insbesondere dann gilt, wenn bestimmte Voraussetzungen (sog. „vier Kriterien“) erfüllt sind⁷. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren für eine neue EG-Verordnung⁸ über den ÖPNV, dort sollen alle diese Fragen endgültig geklärt werden. Nach dem bisherigen Verlauf des Verfahrens ist zu erwarten, dass der endgültige Rechtsrahmen das EuGH-Urteil ebenso beinhalten wird, wie ein vom EU-Parlament eingebrachtes Recht der kommunalen Aufgabenträger auf Direktvergabe der Verkehrsleistungen an eigene Unternehmen. Grundsätzlich allerdings wird der Zugang der Unternehmer zum ÖPNV ebenso wie dessen Finanzierung durch die Aufgabenträger dem Wettbewerb unterworfen sein.

Nach Art. 106a des Grundgesetzes steht den Ländern aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Finanzierung des gesamten ÖPNV ein Betrag zu, dessen Höhe und jährliche Anpassung im Regionalisierungsgesetz⁹ festgesetzt ist. Die Bundesregierung hat angekündigt, dass sie ab 2008 die nach diesem Gesetz vorgesehenen Beträge (derzeit jährlich ca. 7 Mrd. €) im Zeitraum bis 2010 um insgesamt ca. 1,8 Mrd. € kürzen will. Damit würde die gesamte Finanzierung des ÖPNV vor sehr ernste Probleme gestellt, die weit über die Auswirkungen der bereits beschlossenen Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden nach § 45a PBefG („Kochsteinbrück-Papier“) hinausgehen werden.

In Thüringen ist öffentlicher Personennahverkehr vom Gesetzgeber mit § 87 Abs. 2 Satz 2 der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) den Landkreisen ausdrücklich als Pflichtaufgabe auferlegt (soweit

¹ PBefG (in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), letzte Änderung 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1954))

² 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.“

³ z.B. Bericht des BLFA Straßenpersonenverkehr v. 18.02.2004, (RS-04/152 des Thür. Landkreistags), auch OVG Lüneburg: (16.09.2004, Az.: LB 3545/01), höchstrichterlich so am 19.10.2006 entschieden (BverwG 3 C 33.05)

⁴ eine Legaldefinition für „gemeinwirtschaftliche Verkehre“ 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 ...“

⁵ z.B. Erlass des Hess. Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung v. 12.03.2004 u. 17.02.2006 (Az.: V9-66 I 28-59-02)

⁶ Urteil v. 24.07.2003 in der Rechtssache C-280/00 („Altmark Trans ...“)

⁷ Tenor sowie Randnr. 57., 87. bis 94. des o.g. Urteils in der Rechtssache C-280/00

⁸ Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße v. 20.7.2005 (KOM(2005) 319 endg.), dazu: Überarbeiteter Vorschlag des Ministerrates v. 27. Juni 2006

⁹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993

nicht nach § 2 ThürKO die Gemeinden den örtlichen ÖPNV selbst gewährleisten). Der Thüringer Verfassungsgerichtshof hat in einem Urteil¹⁰ unter anderem darauf hingewiesen, dass Aufgaben des eigenen Wirkungsbereiches, die z.B. nach § 87 Abs. 2 ThürKO durch Gesetz zu Pflichtaufgaben erklärt wurden, von den Kommunen in jedem Fall - vorrangig vor ihren freiwilligen Aufgaben - zu erfüllen sind. Darüber hinaus hat das Verfassungsgericht festgestellt, dass Art. 93 Abs. 1 Satz 1 der Thüringer Verfassung dem Land ausdrücklich aufgibt, in finanzieller Hinsicht dafür zu sorgen, dass die kommunalen Träger der Selbstverwaltung ihre Aufgaben erfüllen können. Spätestens für das Ausgleichsjahr 2008 hat der Gesetzgeber den kommunalen Finanzausgleich „im erforderlichen Umfang“ neu zu regeln.

Nach alledem ist damit zu rechnen, dass sich im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans einige wesentliche bei seiner Aufstellung berücksichtigte gesetzliche Grundlagen in einem Maße ändern, die ggf. eine vorzeitige Fortschreibung und / oder Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen erfordern.

0.1. aktuelle gesetzliche Grundlagen, Zuständigkeiten, Ermächtigungen

Nach § 87 ThürKO¹¹ ist der ÖPNV eigene Aufgabe (und Pflichtaufgabe) des Landkreises; § 3 ThürÖPNVG¹² überträgt den Landkreisen die Trägerschaft für den StPNV¹³ 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 verzichtete und am 23.03.2006 mit Beschluss Nr. 218/20/06 diesen Verzicht bis zum Jahr 2016 verlängerte, ist der IIm-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 IIm-Kreises die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes beschlossen, das Verfahren (u.a. Auslegung analog zu § 73 (3) u. (4) ThürVwVfG¹⁴) 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 und mit Beschluss Nr. 287/2001 am 7.11.2001 für den Zeitraum 2002 bis 2006 fortgeschrieben; 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 in den Nahverkehrsplänen 1997-2001 (NVP 1) bzw. 2002 – 2006 (NVP 2) 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.

¹⁰ VerfGH 28/03 v. 21. Juni 2005; abstraktes Normenkontrollverfahren wegen des Thüringer Finanzausgleichsgesetzes

¹¹ Thür. Gemeinde- und Landkreisordnung (ThürKO) (idF. vom 28. Januar 2003 GVBl. S. 41, letzte Änderung 23. Dezember 2005 GVBl. S. 446)

¹² Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (idF. vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276))

¹³ StPNV: straßengebundener ÖPNV

¹⁴ ThürVwVfG: Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz (idF vom 15. Februar 2005 GVBl. S. 32)

1. Analyse des ÖPNV im Ilm-Kreis

1.1. der Nahverkehrsraum Ilm-Kreis

Fläche, Gestalt

Fläche 843,33 km², Ausdehnung 40 km x 28 km, Höhengliederung von 234,0 m üNN (Zusammenfluss von Gera und Wipfra, Gde. Ictershausen) bis 982,9 m üNN (Großer Beerberg, Gd. Gehlberg). Landschaftstypen:

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

Einwohner, Siedlungsdichte, Siedlungsverteilung, demographische Entwicklung

Einwohner 117.014 (Stand 31.12.2005),

Siedlungsdichte:

- 7 Städte, 37 Gemeinden, 69 örtlich von den Stadt- bzw. Gemeindekernen getrennte Ortsteile
- Mittelzentren sind Arnstadt (25.722 EW) und Ilmenau (26.737 EW), zusammen beträgt die Einwohnerdichte dort 444,9 EW/km²,
- andere Kommunen mit mehr als 2.400 EW und einer für alle diese Kommunen errechneten Einwohnerdichte von 158,3 EW/km² sind: Stadtilm (5.092 EW), Ictershausen (3.938), Gehren (3.641), Gräfenroda (3.537), Langewiesen (3.689), Wolfsberg (3.293), Geraberg (2.580). In den drei Flächengemeinden Ilmtal (4.107 EW, Einwohnerdichte 40,0 EW/km²), Wipfratal (2.941 EW, 59,0 EW/km²) und Wachsenburggemeinde (2.601 EW, 81,3 EW/km²) sind jeweils viele kleine Ortsteile zusammengeschlossen.
- in den bisher nicht genannten 31 anderen Gemeinden wohnen ca. 26.240 Einwohner bei einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 73,3 EW/km², die Siedlungen verteilen sich im nördlichen Teil des Ilm-Kreises und auf der Schiefergebirgs-Hochfläche

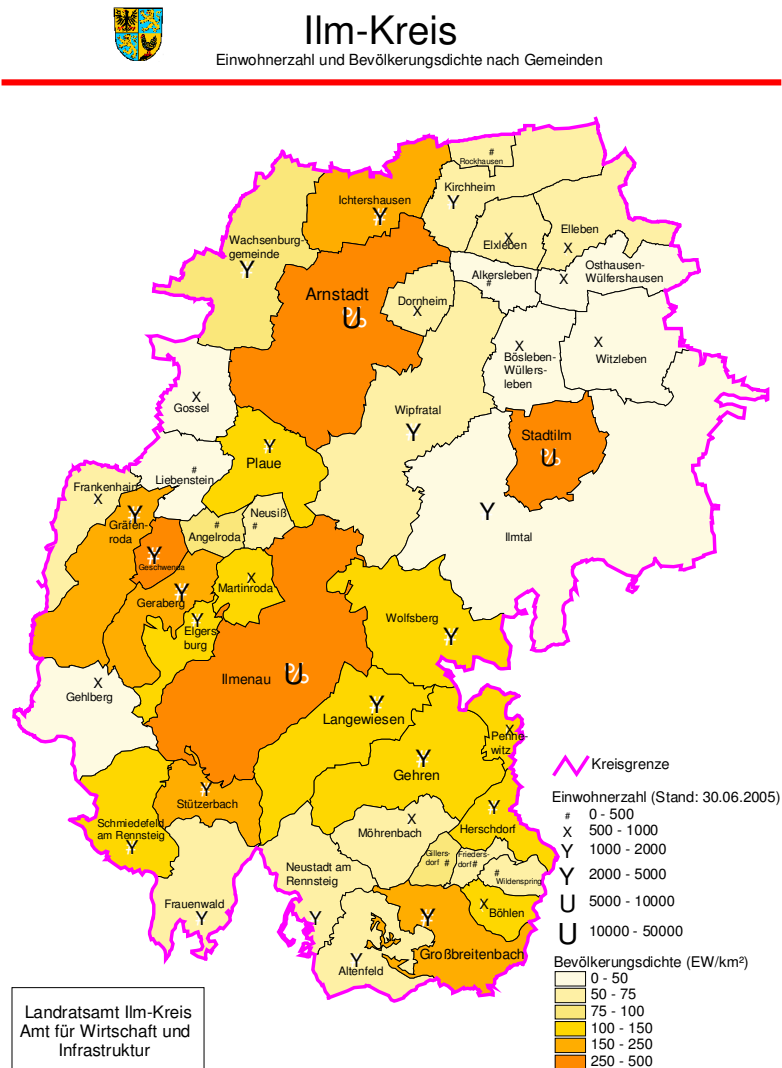


Abbildung 1: Bevölkerungsdichte

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

Der Regionale Raumordnungsplan Mittelthüringen (RROP)¹⁵ enthält das Rahmenkonzept für eine geordnete räumliche Entwicklung Mittelthüringens, damit auch des Ilm-Kreises. Die darin festgelegten Ziele der Raumordnung und Landesplanung sollen jeder Planung, Koordinierung und Entwicklung in der Region zu Grunde gelegt werden. Sie sind von allen öffentlichen Planungsträgern bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Entscheidungen über raumbedeutsame Investitionen zu beachten. Im RROP wird der Raum Ilmenau als Raum mit Verdichtungstendenz ausgewiesen,



Ilm-Kreis

Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften



daneben sind Arnstadt und Ilmenau als Mittelzentren benannt. Als Unterzentren werden Großbreitenbach und Stadtilm definiert, während Gehren, Geraberg, Gräfenroda und Schmiedefeld a.R. den Status von Kleinzentren erhalten.

Nach dem aktuellen Landesentwicklungsplan gibt es unterhalb der Mittelzentren nur noch die Kategorie der Grundzentren. Diese sind im Regionalplan Mittelthüringen festzulegen. Dieser sieht im Entwurf (entsprechend inzwischen bestätigter Arbeitspapiere) diesen Status für Stadtilm, Gräfenroda und Großbreitenbach vor.

Funktionalbereiche lassen sich charakterisieren durch:

- nördlicher Bereich um die Kreisstadt Arnstadt: überregional verkehrsgünstig gelegen, mehrere Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe von A 4 und A 71, Standort von Industrie- und Gewerbeunternehmen verschiedener Branchen, Wohnbauflächen vor allem zur Abdeckung des Wohnbedarfs aus dem Ballungsgebiet Erfurt;
- mittlerer Bereich um die Universitätsstadt Ilmenau und entlang der A 71 / B 88: Standorte kleinerer Industrie- und Gewerbeunternehmen,

Abbildung 2 Verwaltungsstruktur

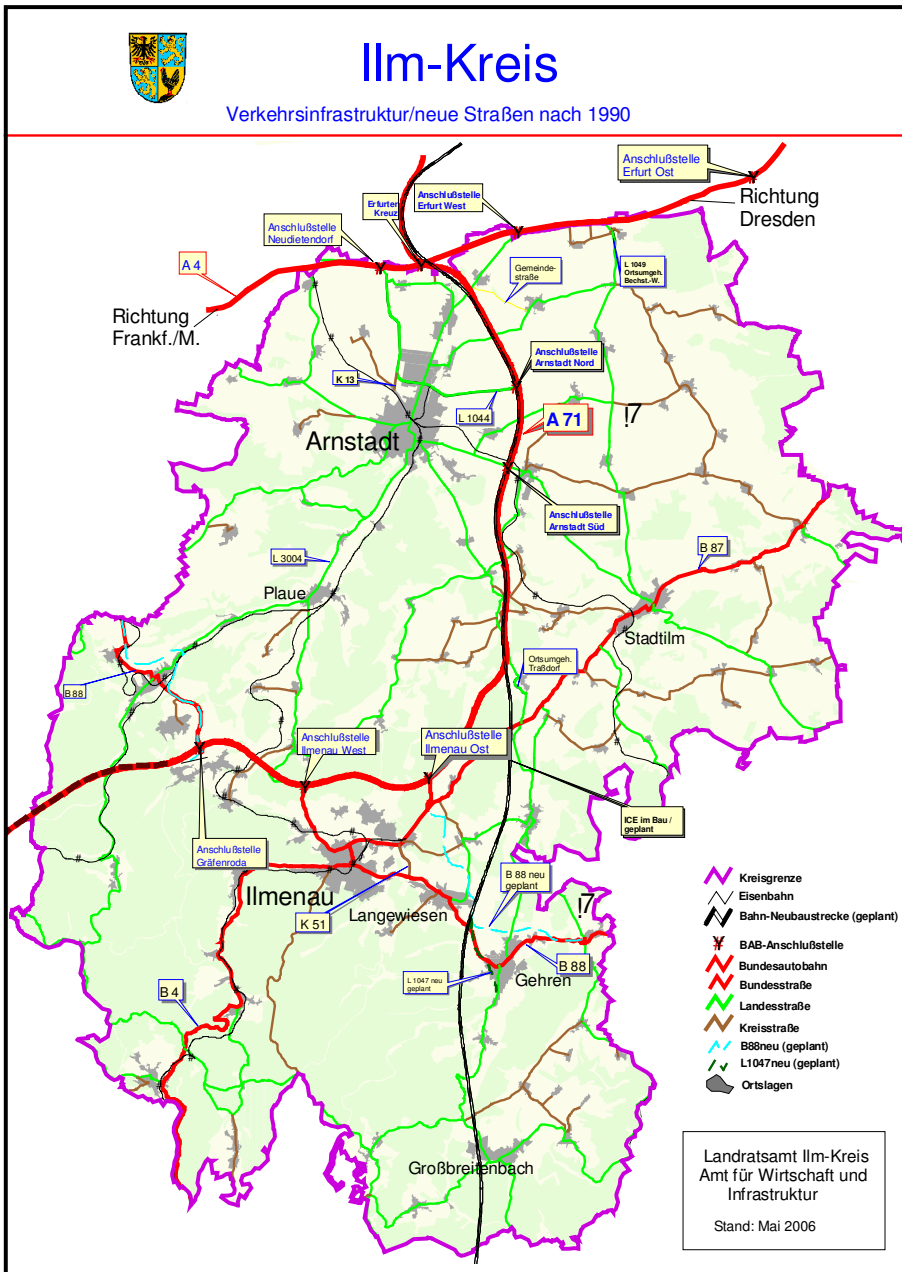
Gewerbeflächenangebot auf Nähe zur A 71 ausgelegt, TU-Standort Ilmenau schafft Anlässe für Ansiedlung von High-Tech-Unternehmen, Bereich profiliert sich zunehmend als Einstieg in die Tourismusgebiete des südlichen ILM-Kreises;

- südlicher Bereich (A 71 / B 88 bis zum Rennsteig): Bestandteil der touristischen Region Thüringer Wald, hoher Freizeit- und Erholungswert, Schwerpunkt für den Fremdenverkehr;

¹⁵ Sonderdruck Nr. 2 / 1999 Thüringer Staatsanzeiger, Beilage zu Nr. 40 / 1999, 04.10.1999; auch www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/landesplanung/plaene/regionen/rrop_mittelthueringen.pdf

- östlicher Bereich um Stadtilm: überwiegend landwirtschaftlich zu nutzen, Wohnstandorte für die Zentren Arnstadt, Ilmenau, Erfurt, Weimar.
 Zu weiteren Festsetzungen (Nahbereiche der Zentren, Funktionszuweisungen, Verflechtungsbereiche sowie Entwicklungsziele) muss auf den RROP verwiesen werden.

Erschließung durch Verkehrswege (Schiene, Straße.)¹⁶



Schienenwege¹⁷:

- (Erfurt - Neudietendorf) - Arnstadt - Gräfenroda - (Suhl - Meiningen/Schweinfurt); Nutzung durch DB AG und Süd-Thüringen-Bahn
- Plauë – Ilmenau – Ilmenau Bad (- Stützerbach); Nutzung durch Erfurter Industriebahn (eingeschränkt bis Stützerbach)¹⁸
- Arnstadt - Stadtilm - (Rottenbach - Saalfeld); Nutzung durch DB AG
- Gräfenroda - (Georgenthal - Gotha); Nutzung durch DB AG
- (Ilmenau -) Stützerbach - Bahnhof Rennsteig – Schmiedefeld (- Schleusingen): wird von Rennsteigbahn GmbH & Co. KG für touristische Zwecke und Güterverkehr genutzt.

Straßennetz:

Die Linienführungen des Straßennetzes orientieren sich vor allem sternförmig an den Zentren Arnstadt, Ilmenau und Stadtilm. Darüber hinaus ist im flachen nördlichen Teil des ILM-Kreises durch die Verbindung jeweils benachbarter Orte eine netzartige Struktur vor-

Abbildung 3 Verkehrswege

handen, während die Linien im südlichen Kreisteil die Kerbtäler nur selten verlassen und die auf die

¹⁶ vgl. NVP 1, S. 6 / NVP 2, S. 7

¹⁷ Bahnhöfe / Haltepunkte (die DB AG spricht von Netzzugangsstellen) können den Fahrplänen zu den Kursbuchstrecken 561, 566, 570, 571, 572 entnommen werden

¹⁸ die Strecke Ilmenau – Schmiedefeld – Schleusingen – Themar ist in Besitz der Rennsteigbahn GmbH, die Erfurter Industriebahn fährt ggw. bis Ilmenau Bad, am Wochenende bis Stützerbach, von dort aus bietet die Rennsteigbahn touristisch geprägte Verbindungen (Steilstrecken, Dampfbetrieb) zum Bahnhof Rennsteig und bis Schleusingen / Themar an

Zentren ausgerichtete Radialstruktur nur mit relativ wenigen Tangenten ergänzt wird. Die Bundesautobahnen A 4 / A 71 haben für den StPNV nur insoweit Bedeutung, wie dieser auf einigen Strecken durch hohes Verkehrsaufkommen im Zubringerverkehr zu den Autobahnen behindert wird.

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).

Eine ähnliche Verflechtung des südlichen Teils des IIm-Kreises existiert mit dem Nahverkehrsraum Suhl / Zella-Mehlis, diese hat seit Fertigstellung der A 71 (Rennsteigtunnel) erheblich an Bedeutung gewonnen. Inzwischen sind durch die A 71 neue Verflechtungen bis hin zum Raum Meiningen entstanden. Daneben besitzt der südliche Teil als Bestandteil der touristischen Region Thüringer Wald hohe Attraktivität für touristische Verkehre und innerhalb dieser Verkehrsbeziehungen Verflechtungen mit den benachbarten Kreisen.

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

Standorte der Schulen¹⁹

Zur Zeit (Herbst 2006) bestehen 23 (dav. 22 staatliche) Grundschulen, 11 Regelschulen, 4 Gymnasien, 1 Erwachsenen-Kolleg (Abitur im 2. Bildungsweg), 4 Förderschulen (davon 3 staatliche) und 2 berufsbildende Schulen im IIm-Kreis. Die Standorte sind so gelegen, dass die in Thüringen geltenden Vorgaben²⁰ bezüglich maximaler Entfernung zw. Wohnung und Schule und maximal benötigter Schulwegezeit grundsätzlich eingehalten werden. Dabei entstehen wegen der Kleinsiedlungsstruktur im Nordosten des Landkreises Einzugsgebiete, die (z.B. bei Regelschulen) bis zu 40 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 zum zugehörigen Sitz der Verwaltung nicht immer entstehen). Alle Schulen sind durch das ÖPNV-Netz erschlossen, überwiegend befinden sich Haltestellen in unmittelbarer Nähe.

Bildungseinrichtungen für Erwachsene, Fach- und Hochschulen sind hier nicht genannt, stellvertretend für diese Kategorie soll die Technische Universität Ilmenau stehen (ca. 7.000 Studierende).

Dichte individueller Verkehrsmittel

Am 01.01.2006 waren im IIm-Kreis 76.327 Kfz zugelassen, davon 64.463 PKW. Je 1000 Einwohner existieren damit 551 PKW, dies liegt etwa im landesweiten Durchschnitt von 553 PKW und leicht unter (98,7 %) dem bundesweiten Durchschnittswert von 558 PKW je 1000 Einwohner²¹.

Seit 2001 hat damit die PKW-Dichte im IIm-Kreis dreimal stärker (um 18,7 %) zugenommen als allgemein in Thüringen (um 5,6 %).

Verkehrsdichte / Verkehrsströme

Die Verkehrsfreigabe der A 71 im gesamten IIm-Kreis hat zu Entlastungen der sonstigen Straßen geführt. Infolge des zu- und abfließenden Verkehrs sind – vor allem im Süden - auf einigen Straßenzügen immer noch Belegungen zu finden, die das Fassungsvermögen und den Ausbauzustand dieser Straßen ausschöpfen, teilweise überschreiten (B 87 im Bereich Anschlussstelle Ilmenau Ost - Ilmenau, B 88 im Bereich Ilmenau – Langewiesen – Gehren, einige Teilstrecken von Kreis- und Landesstraßen sowie einige Ortsdurchfahrten). Diese durch weiträumigen Verkehr bedingten Belastungen

¹⁹ Schulnetzplan des IIm-Kreises für den Zeitraum Schuljahr 2006/2007 bis Ende Schuljahr 2010/2011, Anlage zum Kreistagsbeschluss Nr. 161/06 v. 01. Februar 2006

²⁰ „Gemeinsame Empfehlung der kommunalen Spitzenverbände und des Thür. Kultusministeriums ...“, Schulnetzplan, Ziffer 3.

²¹ statistische Übersichten des Kraftfahrt-Bundesamtes, <http://www.kba.de>; Jahresdaten des Thür. Landesamtes für Statistik, <http://www.tls.thueringen.de>

überlagern die traditionell vorhandenen Verkehrsströme im Umkreis der beiden Mittelzentren und zu den Ober- und Mittelzentren in benachbarten Landkreisen. Die Verkehrsdichten bleiben jedoch im allgemeinen in Bereichen, in denen keine Behinderung des ÖPNV entsteht.

1.2. Entwicklungen im IIm-Kreis 2007 - 2011

Entwicklungen Einwohner²², Siedlungsverteilung

In den letzten zehn Jahren (1995 bis 2004) hat die Bevölkerung im IIm-Kreis um 5.733 Einwohner abgenommen. Ursachen dafür waren vor allem der negative Saldo von 7.810 Geburten zu 13.677 Todesfällen. Dieser negative Saldo wird sich auch im Planungszeitraum nicht wesentlich verbessern, von 2006 bis 2011 sind 3.250 Geburten und 6.000 Todesfälle prognostiziert. Dazu kommt ein negativer Wanderungssaldo (fehlende Arbeitsplätze !) von voraussichtlich 7.700 Personen. Im Ergebnis sinkt die Gesamtbevölkerungszahl bis 2011 auf wahrscheinlich nur noch 108.960 Einwohner.

Die Prognosen bilden sich in der Altersstruktur vor allem in einem überproportional sinkenden Anteil der mittleren Generation ab. Die zu geringe Geburtenanzahl hatte – gegenüber den letzten zehn Jahren – ein Absinken der Schülerzahlen auf etwa die Hälfte der Zahlen von 1995 zur Folge. Die Schülerzahlen bleiben auf diesem geringen Niveau und steigen ab 2009 nur unwesentlich wieder an. Der Anteil der Generation über 65 Jahren lag 1995 bei 15,6 %, er steigt von 19,8 % (2004) auf voraussichtlich 23,6 % in 2011.

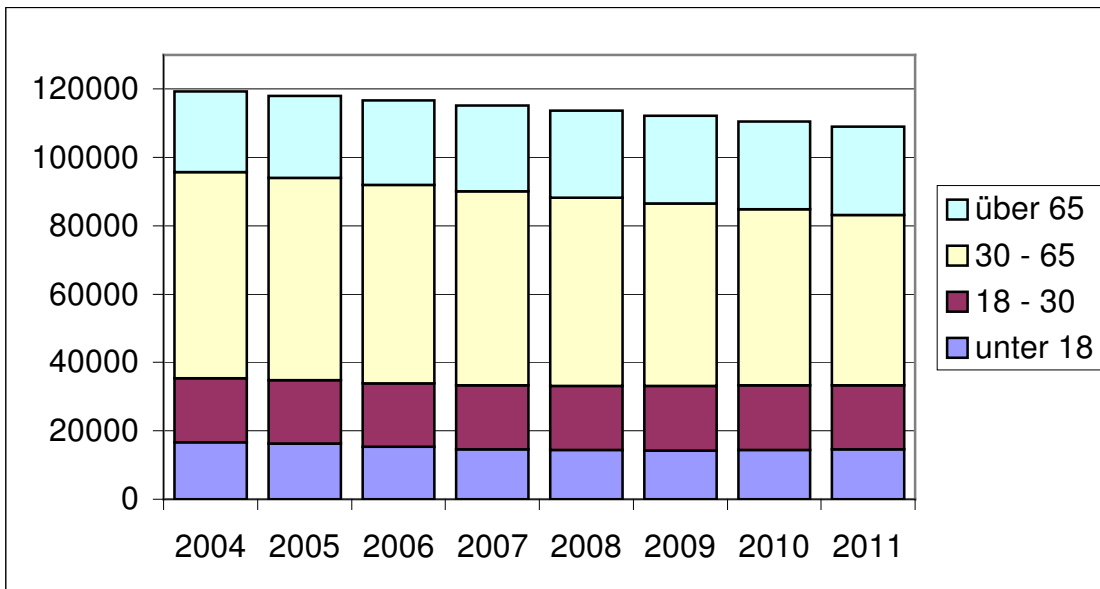


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung bis 2011 (Prognose ab 2006)

In der Siedlungsverteilung zeigten sich bis 1999 Zuwächse in der Bevölkerung der ländlichen Gebiete; dieser Trend ist gestoppt und hat sich umgekehrt. Kleinräumige Modellrechnungen zeigen für ländliche Räume in Thüringen Bevölkerungsrückgänge bis zu 25 % im Zeitraum bis 2020 auf. Für ländliche Regionen des IIm-Kreises liegen diese Prognosen unter 10 %, die beiden Mittelstädte Arnstadt²³ und Ilmenau profitieren mindestens teilweise von der Abwanderung aus dem ländlichen Raum²⁴.

Entwicklung Schulen²⁵

im Bereich des Grundschulnetzes reduzierte sich die Anzahl der Grundschulen von 37 im Schuljahr 1991/92 auf 22 im Schuljahr 2005/06. Die Schülerzahlen sanken im gleichen Zeitraum auf ca. 39 % und werden sich Ende Schuljahr 2015/16 voraussichtlich wieder auf 60% von 1994/95 steigern. Die Verän-

²² 10. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung 2020. Thüringer Landesamt für Statistik, Erfurt 2005

²³ Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung incl. Altersgruppen, zu Wanderungsbewegungen, Aufwertungspotentialen und Rückbautendenzen enthält die Stadtentwicklungskonzeption der Stadt Arnstadt

²⁴ Gather, M.: Demographischer Wandel – eine Herausforderung besonders für die ländliche Räume Thüringens. [www-verkehr-und-raum.de](http://www.verkehr-und-raum.de)

²⁵ Schulnetzplan des IIm-Kreises für den Zeitraum Schuljahr 2006 / 2007 bis Ende Schuljahr 2010 / 2011

derungen im Grundschulnetz sind entsprechend dem Schülerzahlenrückgang im Wesentlichen abgeschlossen, einzelne Korrekturen werden in den nächsten Jahren noch umzusetzen sein.

Der Einbruch der Schülerzahlen im Grundschulbereich führte zum Rückgang auf nur noch 11 Regelschulen (von 24 im Jahre 1992/93). Bleibt der Übergang der Grundschüler zur Regelschule im Rahmen des langjährigen Mittels der Jahre 1991 bis 2004 konstant, so ist davon auszugehen, dass langfristig bis zum Schuljahr 2013/2014 alle Regelschulen bestehen bleiben.

In den Gymnasien wirken sich die sinkenden Schülerzahlen noch nicht so gravierend aus. Allerdings werden die Schülerzahlen, dem allgemeinen Trend folgend, auch in den Gymnasien auf ca. 40 % der Schülerzahlen von 1994/95 absinken und einen erheblich geringeren Auslastungsgrad der Gebäude, im Vergleich zum Jahr 2000, zur Folge haben. Über eine Optimierung werden zu gegebener Zeit Überlegungen anzustellen sein.

Die Schülerbeförderung (im Linienverkehr integriert) ist an der bestehenden Schulstruktur ausgerichtet. Zu Beginn des Planzeitraums wird die Schülerzahl noch leicht zurückgehen und sich ab 2007 / 2008 auf niedrigem Niveau einpegeln. Die relative Besetzung der Wagen und der Erlös aus der Beförderung wird sich entsprechend noch verringern, bei steigender Beförderungsweite und damit steigenden Kosten sinkt die Wirtschaftlichkeit.

Die an der TU Ilmenau Studierenden kommen etwa zur Hälfte aus Thüringen, ansonsten regional etwa gleichverteilt aus dem übrigen Deutschland und in geringem Umfang aus dem Ausland. Mittels eines Semestertickets können sie die Angebote im SPNV nutzen. Eine Einbeziehung der Bus-Angebote in das Semesterticket wurde vom Studentenrat vorgeschlagen, von einer Mehrheit der per Wahl befragten Studenten jedoch abgelehnt.

Veränderungen Verkehrswege

Die im NVP 2002 - 2006 dargestellten Veränderungen²⁶ sind i.W. so eingetreten, für den Zeitraum bis 2011 sind zu berücksichtigen:

- ICE-Strecke und Haltepunkt Ilmenau

Verkehrsübergabe des Streckenabschnitts Wümbach - Erfurt als Nahverkehrsstrecke war für 2006 vorgesehen, hätte Bus-Zubringerdienst zum Bahnhof Wümbach erfordert. Laut z.Z. geltender Prognose wird es einen isolierten Zugbetrieb in der Relation Erfurt – Wümbach nicht vor Inbetriebnahme der Gesamtstrecke Erfurt – Ebensfeld (- Nürnberg)²⁷ geben. Ob der Haltepunkt Wümbach tatsächlich Umsteigepunkt und ein Zubringerdienst erforderlich wird, ist eher unwahrscheinlich und kann nicht innerhalb des Planungszeitraums beantwortet werden.

- B 88 neu / OD Gehren L 1047/ OU Langewiesen

Eine Neutrassierung der B 88 im Raum Pennewitz bis Bücheloh (Anschluss an A 71) mit Teil-OU Gehren für L 1047 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Neubau-Maßnahme (TH5064) enthalten; derzeit (Herbst 2006) steht das Planfeststellungsverfahren vor dem Abschluss. Parallel zur Maßnahme des Bundes will der Freistaat eine Ortsumgehung für Langewiesen erstellen. Realisierung gegen Ende des Planungszeitraum wahrscheinlich, hätte sehr positive Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung und die Durchlassfähigkeit der anliegenden Orte.

- Anschluss SLF/RU an A 71

Mit Verkehrsübergabe der A 71 haben sich zusätzliche Verkehrsströme aus dem Raum Saalfeld/Rudolstadt auf die Anschlussstellen der A 71 Ilmenau - Ost bzw. Marlshausen herausgebildet, die eine Ertüchtigung der Straßenverbindung in diesem Korridor nahe legen. Die Verbindung ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Neubau-Maßnahme (B 90n, TH5063) mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag enthalten. Derzeit (Herbst 2006) ist das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, die weiteren Planungsschritte (Linienbestimmung, Planfeststellung) müssen folgen. Realisierung innerhalb des Planzeitraumes bei maximaler Beschleunigung der Planungsschritte wahrscheinlich. Wirkung auf ÖPNV eher marginal, da die Straße weitgehend kreuzungs-

²⁶ vgl. NVP 2, S. 9

²⁷ die DB AG nennt als wahrscheinlichen Zeitraum für Inbetriebnahme die Jahre 2015 - 2017

und anbaufrei geplant /gebaut werden soll und die genannten Verkehrsströme den ÖPNV auf den vorhandenen Straßen derzeit nicht nennenswert behindern.

Entwicklungen sonstige Infrastruktur

Die konkreten Ziele der Entwicklungen von Handel, Gewerbe, Industrie, Kultur und Tourismus²⁸ sind dem Teil B des Regionalen Raumordnungsplans Mittelthüringen²⁹ zu entnehmen, der sich allerdings derzeit im Stadium der Fortschreibung befindet (Der Auslegungsentwurf als Regionalplan soll zum Jahreswechsel 2006 / 2007 vorliegen).

Die mit Wirksamkeit der Bündelungstrasse A 71 erwartete (nicht quantifizierbare) Belebung der Gewerbestandorte, auch in der Folge der anderen o.g. Veränderungen von Verkehrswegen hat begonnen und kann sich im Planungszeitraum im Einzugsbereich dieser Verkehrswege weiter entwickeln. Insbesondere mit der Ansiedlung des Unternehmens Lufthansa & Rolls-Royce im Gewerbegebiet Arnstadt-Nord wird die ÖPNV-Anbindung bei Inbetriebnahme notwendig. Ebenso werden Erweiterungen im Liniennetz durch die Ausweitung der Industrie- und Gewerbeflächen in nördlicher Richtung als industriell - gewerblicher Großstandort (Erfurter Kreuz Süd) notwendig werden.

Andere 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.

Entwicklung MIV-Verkehrsmitteldichte

Mit einem langsamen Zuwachs muss weiterhin sowohl im Bestand individueller Verkehrsmittel wie in der tatsächlichen Nutzung gerechnet werden. Im Fahrzeugbestand wird die sinkende Bevölkerungszahl dabei durch einen Trend zu Zweitfahrzeugen bzw. zur Vollausstattung der Familien (volljährige Familienmitglieder haben - neben dem Familienauto - eigene PKW) kompensiert. Die Fahrzeugdichte im Verkehr steigt, weil sich einerseits Arbeits-, Versorgungs- oder Freizeitwege verlängern und andererseits die Nutzung der ÖPNV-Angebote wegen des höheren individuellen Kfz-Bestands (teilweise auch wegen der Angebotsreduzierung auf Grund fehlender Finanzierungen durch die Aufgabenträger) zurückgehen. Höhere finanzielle Belastungen aus der Verknappung der mineralischen Treibstoffe oder aus höherer steuerlicher Belastung werden sich nach den bisherigen Erfahrungen wenig auswirken.

1.3. Rahmenbedingungen und Prämissen bisheriger ÖPNV-Planungen

Die wesentlichsten bisherigen Zielvorgaben in den Planungen werden auch in diesen NVP aufgenommen und weitergeführt:

- 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 Tarifsysteem im Landkreis,
- einheitlicher und abgestimmter Fahrplan im IIm-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),
- Finanzierung durch den Aufgabenträger in Einklang mit geltenden Rechtsvorschriften.

Im Planungszeitraum wird es voraussichtlich zu einer weiteren Liberalisierung des Personenbeförderungsrechtes auf Grund geänderter europäischer Rechtsnormen kommen. Im Vorgriff auf diese Entwicklung werden in diesem Plan die obigen Zielvorgaben ergänzt durch:

- Sichern der obigen Ziele auch unter neuen Bedingungen durch solche Gestaltung von Auftragsvergabe und Finanzierung, die in deren Gesamtheit die Einheit des Nahverkehrsraum und die ü-

²⁸ vgl. NVP 2, S. 9 ff.

²⁹ Sonderdruck Nr. 2 / 1999 Thüringer Staatsanzeiger, Beilage zu Nr. 40 / 1999, 04.10.1999; auch www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/landesplanung/plaene/regionen/rop_mittelthueringen.pdf

berkommene Einheitlichkeit der Leistungserbringung erhalten und eine Zersplitterung der Auftragnehmer vermeiden.

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 entsprechen³⁰ und eine ausreichende Verkehrsbedienung³¹ zu sichern.

Der Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“³² ist nach folgenden Kriterien und in der aufgeführten Reihenfolge zu beurteilen³³:

1. nach dem öffentlichen Interesse,
2. der Möglichkeit, andere Verkehrsmittel einzusetzen,
3. der Feststellung, ob diese Verkehrsmittel geeignet sind, die betreffenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen,
4. 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 an³⁴.

Neben diesen lt. Gesetz zur Bewertung des ÖPNV heranzuziehenden Kriterien werden (um die Vergleichbarkeit zur bisherigen Bewertung zu sichern) die Bewertungskriterien der NVP 1 und NVP 2 verwendet.

2.2. Bewertung Linienverkehr nach § 42 PBefG

Ausreichende Verkehrsbedienung

Der im Ilm-Kreis vorgehaltene 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 feststellen³⁵. An Hand der Inanspruchnahme der vorhandenen Verkehrsangebote (s.u., Diagramm 1) wird festgestellt, dass mit dem im Ilm-Kreis vorgehaltenen ÖPNV-Angebot die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse befriedigt sind.

Öffentliches Interesse

Das im Ilm-Kreis vorgehaltene ÖPNV-Angebot entspricht (s.o., Analyseergebnisse unter Ziffer 1.) den Vorgaben des Nahverkehrsplans 2002 – 2006 und beachtet die Randbedingungen von Landesplanung, Regionalentwicklungsplanung und Umweltschutz. Das Angebot verletzt im landesweiten Vergleich nicht das Gebot der Wirtschaftlichkeit³⁶ und entspricht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung³⁷. Darüber hinaus wird der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln³⁸ befriedigend bedient (s.o.). Somit ist das öffentliche Interesse gewahrt.

³⁰ § 5 (1) ThürÖPNVG

³¹ § 8 (4) PBefG

³² vgl. Art. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF. der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 u. die §§ 8 u.13a PBefG

³³ dieses Vorgehen ist durch den EuGH in der Entscheidung Rs. C-412/96 am 17.11.98 bestätigt worden

³⁴ Bund/Länder-Fachausschuss (BLFA) „Straßenpersonenverkehr“: „Allg. Grundsätze zu ... den inhaltlichen Elementen der sog. ausreichenden Verkehrsbedienung ...“; vgl. auch § 13 (2) PBefG

³⁵ BLFA: „Allg. Grundsätze zu ... den inhaltlichen Elementen der sog. ausreichenden Verkehrsbedienung ...“, Teil III

³⁶ ThMWAI / TransTec GmbH/ ISUP GmbH: Finanzuntersuchung des StPNV in Thüringen (2002 / 2003 / 2004): ÖPNV im Ilm-Kreis weicht nach ungewichteter Bewertung von 11 ausgewählten Kriterien im Mittel der Jahre weniger als 3 Punkte vom Mittelwert (100) ab.

³⁷ § 5 (1) ThürÖPNVG

³⁸ § 13 (2) PBefG

Geeignete Verkehrsmittel

Andere als die im ÖPNV des IIm-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 IIm-Kreis sind derartige durch SPNV ersetzbare Teilstrecken des StPNV nicht vorhanden³⁹.

Beförderungsentgelte und –bedingungen

Die Beförderungsentgelte im IIm-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 Vorgaben⁴⁰. Sie gefährden eine befriedigende Verkehrsbedienung nicht.

Politische Kontrolle

Sofort nach der Gebietsreform im Sommer 1994 schuf der neue Kreistag für den neugebildeten IIm-Kreis ein einheitlich zuständiges politisches Kontrollorgan für den ÖPNV. Seit Oktober 1994 arbeitet der ÖPNV-Beirat (als Organ des Kreistages) auf der Basis der KT-Beschlüsse Nr. 041/94, 042/94 und Nr. 088/94 in nichtöffentlichen Sitzungen. 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). Zu den Beratungen können – bei Bedarf – Gäste hinzugezogen und gehört werden.

Unternehmerische Verantwortung nach Personenbeförderungsrecht

Unternehmer im Sinne des PBefG (Inhaber der Genehmigungen zur Personenbeförderung nach § 42 PBefG) ist die IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV), HRB Jena Nr. 106.101, zu 100 % in Eigentum des IIm-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 (Gräfenau-Angstedt), Elle (Arnstadt) und Ehmel (Crawinkel) gegen vertraglich festgesetzte Leistungsentgelte vergeben.

Infrastruktur in den Gemeinden (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. In Gräfenroda wird im Planzeitraum ein zentraler Haltepunkt mit Umsteigefunktion zum SPNV am Bahnhof Gräfenroda Ort entstehen.

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.

³⁹ Vertreter des SPNV sehen dies anders: die NVS Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH weist auf die Wiederaufnahme und Weiterentwicklung langfristig regulären SPNV's im Abschnitt Ilmenau – Stützerbach hin und fordert eine Angebotsabstimmung mit dem StPNV. Die DB AG hält die Relation Arnstadt – Gräfenroda – Crawinkel bereits durch den SPNV für erschlossen und sieht im StPNV (Linie 352) eine Überbedienung, die zu reduzieren sei.

⁴⁰ Im Bereich der VMT und des IVRPV 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.

Haltestellenbuchten sind in etwa 50 % der Fälle vorhanden, eigene Fahrwege gibt es vereinzelt im Bereich Arnstadt als Busspuren oder Aufstellspuren vor einigen, den ÖPNV bevorrechtigenden Lichtsignalanlagen.

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 schlecht. Dies führt u.a. zu einer verringerten Lebensdauer wichtiger, von der Qualität des Fahrwegs beeinflusster Verschleißteile an den Fahrzeugen des Stadtverkehrs.

Betriebliche Infrastruktur

Infrastrukturelle Basis der Betriebsführer und Subunternehmer sind moderne Omnibusbetriebshöfe (Arnstadt, Ilmenau, Gräfinau-Angstedt, Crawinkel), die alle technischen und organisatorischen Anforderungen des Unternehmens erfüllen und deren Bau mit Zustimmung des Aufgabenträgers im Rahmen des GVFG gefördert wurde.

Fahrzeugbestand

Die RBA besitzt 36 Linienbusse mit einem Durchschnittsalter von 5,0 Jahren, die Subunternehmer der RBA realisieren Ihre Dienstleistungen für die RBA mit 9 im Linienverkehr eingesetzten Bussen.

Bei der IOV stehen 52 Busse mit einem Durchschnittsalter von 7,0 Jahren im Dienst.

Alle Busse entsprechen den Anforderungen der „Empfehlungen für Mindeststandards“ des Thüringer Verkehrsministeriums⁴¹:

(Stand per 01.05.2006)	IOV	RBA
Linienbusse insgesamt	52	33
dav.: Kleinbusse	3	3
dar.: Niederflerausfertigung	-	2
Stadtbusse	9	6
dar.: Niederflerausfertigung	9	6
Überlandbusse Einzelwagen	43	20
dar.: Niederflerausfertigung	5	11
Überland-Großraum-Gelenkbusse	-	4
dar.: Niederflerausfertigung	-	2
Ausrüstung der Busse:		
EURO II-Motor	42	9
EURO III-Motor	10	6
Biodiesel-Antrieb	47	3
Erdgasantrieb (EURO IV)	-	15
klimatisiert	43	32
Fahrscheindrucker (incl. Busse d. Subuntern.)	52	50
behindertengerecht	14	24
mind. 1 Kinderwagenaufstellfläche	50	31
RBL ⁴² -Ausrüstung	8	33+9*)
Fahrgastinformationssystem	52	33+9*)
Ampelansteuerung (Bevorrechtigung)	-	33+9*)
Funkverbindung zur Betriebsleitstelle	82	33+9*)
Busse älter als 10 Jahre	18	1

*) in Bussen von Subunternehmern eingesetzt

Fahrpläne, Fahrplanauskunft, Kundenbüro

Die Unternehmen sind derzeit Mitglied im Kooperationsverband Südthüringen⁴³, daneben sind sie Kooperationspartner der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT). Der Südthüringer Ver-

⁴¹ Arbeitskreis „Wettbewerb im ÖPNV“ im TMWAI (jetzt TMBV), Empfehlungen für Mindeststandards, Erfurt, August 2000

⁴² RBL: Abkürzung für „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“; Fahrzeug-Bordcomputer, ggf. über Funk-Datenübertragung mit Betriebsleitstelle verbunden

band gibt für das Planungsgebiet einen Taschenfahrplan heraus, der alle Linien der im Verband vertretenen Unternehmen enthält.

Zusätzlich dazu erstellen die Unternehmen IOV und RBA gemeinsam einen „IIm-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 überregionalen Fahrplan – Auskunftssystemen⁴⁴.

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

Für den Schienenverkehr stehen darüber hinaus die von der DB AG angebotenen Auskunftsmöglichkeit⁴⁵ bereit.

Inanspruchnahme der Angebote

In 2004 wurden mit 95 Bussen auf 40 Linien 4,2 Mio. Fahrplankilometer angeboten und von 5,5 Mio. Personen für 49,0 Mio. km (Personen-km) benutzt. Die Fahrzeuge sind im Durchschnitt von knapp 12 Fahrgästen genutzt worden, die durchschnittliche Reiseweite betrug 8,9 km. Aus dem Vergleich der gesamten Beförderungsleistung mit Daten der einzelnen Linien wird jedoch deutlich, dass die hohen Ausnutzungen vor allem auf den Linien des Schülerverkehrs zu finden sind, während die Linien mit den durch hohe Angebotsdichte (z.B. werktäglicher Stundentakt) generierten höchsten Beförderungsleistungen insgesamt (Linien 300, 352, 385, 309, 304, 362 und die Stadtverkehre) durchschnittlich nur 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 die-

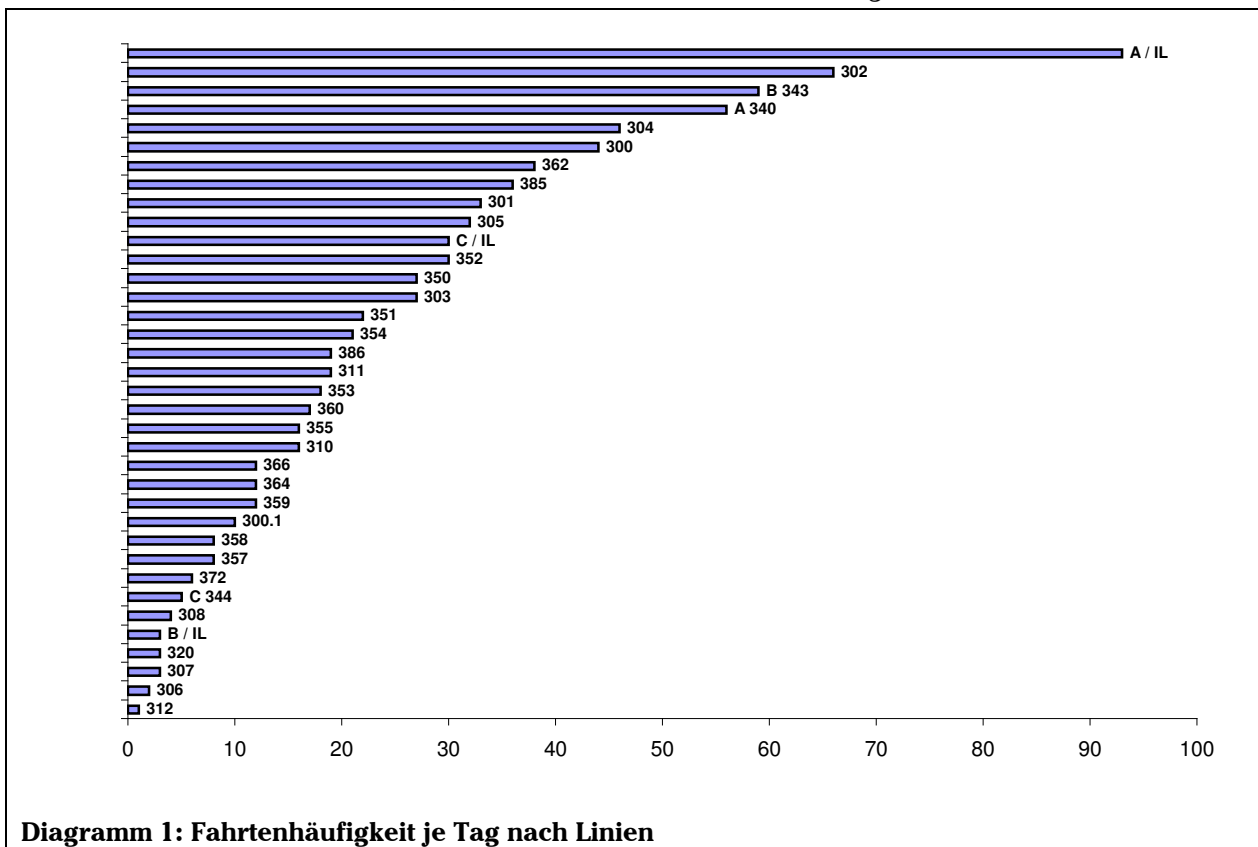


Diagramm 1: Fahrtenhäufigkeit je Tag nach Linien

ser Hauptbeziehungen abgedeckt werden muss, auch wenn der Anteil an der Gesamtbeförderungsleistung nur wenig bedeutend ist.

⁴³ IVRPV Interessenverband Regionaler Personenverkehr 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

⁴⁴ www.bahn.de; www.nahverkehr.de; www.iov-ilmenau.de; www.rbarnstadt.de

⁴⁵ z.B. DB-ReiseService (11861), Kundendialog im Personenverkehr (01805-194195), MobilitätsServiceZentrale (01805-512512)

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

Beförderungsleistungen

	Ilm-Kreis 2004	Thüringen, 2004 ⁴⁶	Anteil Ilm-Kreis
Wagenkilometer ⁴⁷	4.475.301 km	93.487.000 km	4,78 %
Beförderte Personen	5.539.469	117.657.000	4,71 %
Personenkilometer	49.050.776 km	854.222.000 km	5,74 %

Statistisch gesehen, fuhr somit jeder Einwohner des Ilm-Kreises 46mal im Jahr 2004 und jeweils über eine Strecke von 8,9 km mit dem Bus. Die Anzahl der Fahrten pro Tag im Stadtverkehr hat sich in den letzten fünf Jahren nicht wesentlich geändert, im Regionalverkehr reduzierte sich die Anzahl der Fahrten um mehr als 12 %. Diese Reduzierung ist Ergebnis der sinkenden Inanspruchnahme und damit wirtschaftlich bedingt.

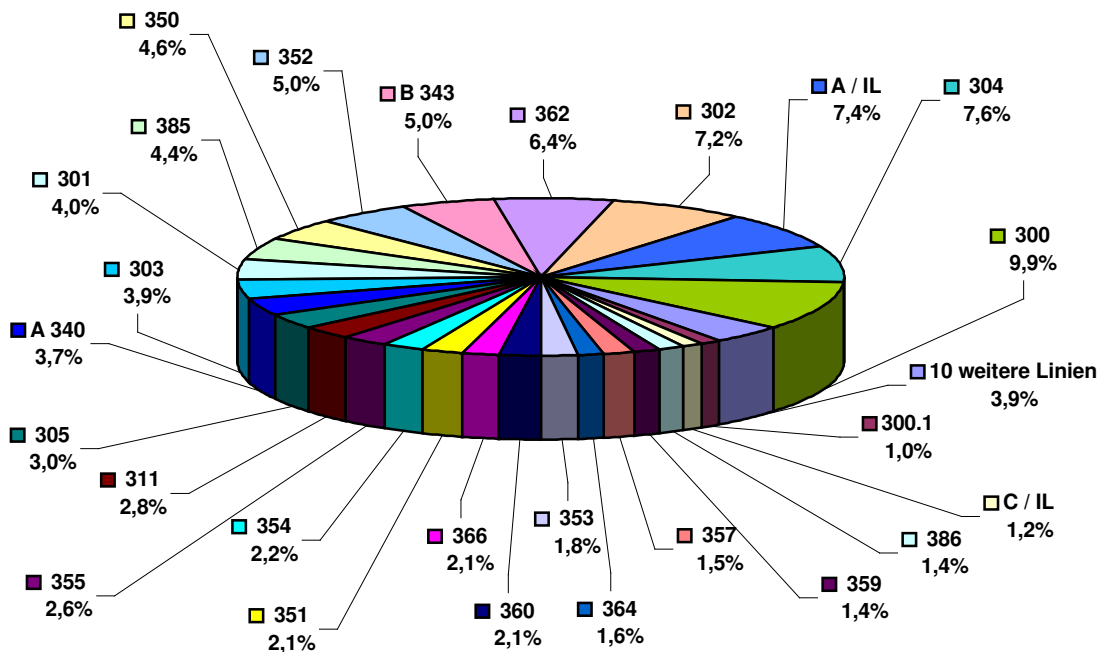


Diagramm 2: Rangliste Beförderungsleistung nach Linien

Schülerbeförderung als Hauptdienstleistung

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

- Altenfeld – Herschdorf – Königsee,
- Arnstadt – Werningsleben – Elxleben – Waltersleben,
- Arnstadt – Marlishausen – Roda – Dannheim – Arnstadt,

⁴⁶Thür. Landesamt f. Statistik:: www.tls.thueringen.de

⁴⁷ Angabe wegen der Vergleichbarkeit in Wagenkilometern (Fahrplankilometer und Leerfahrten)

- Plauke - Gräfenroda - Geschwenda/Gehlberg,
- Stadtilm – Geilsdorf – Großliebrungen – Stadtilm.

Im Jahr 2004 stammten 42,1 % aller Erträge aus Fahrkartenverkauf aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten.

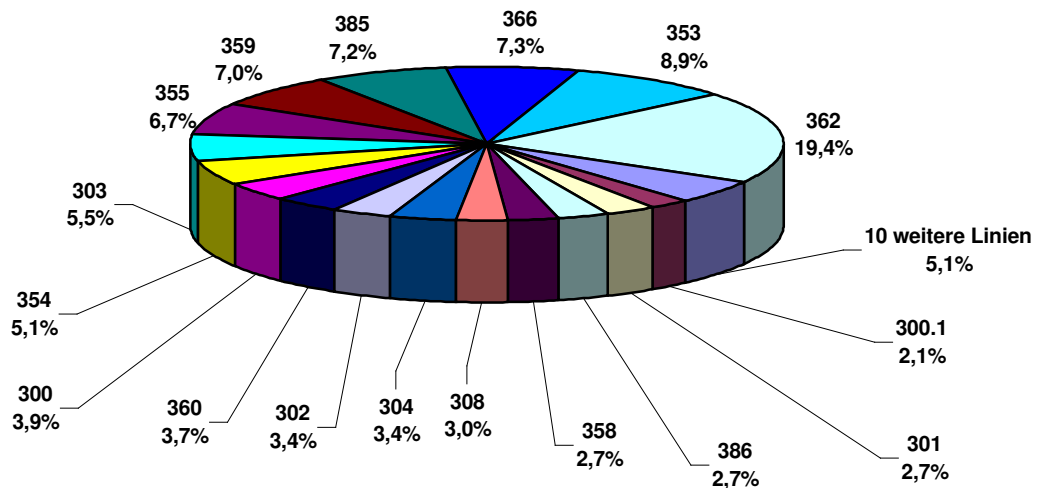


Diagramm 3: Rangliste Schülerbeförderung (Anteil nach Linien)

Tarife

Im Stadtverkehr gilt z.Z. als Festpreis für eine Fahrt ein Tarif von 1,- EUR, gleichermaßen im Regionalverkehr für Entfernungen bis 6 km. Ab dem 7. km gilt im Regionalverkehr ein linear entfernungsabhängiger Tarif mit Basis für Einzelfahrscheine von 0,14 EUR/km. Rabattierungen für Zeitkarten und Benutzergruppen sind nach Fahrtanzahl (Mehrfahrtenkarte, Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte) und Benutzergruppen (Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren) gestaffelt. 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 2004 zu 57,8 % .

Finanzierungsquellen

in 2005:

- eigene Erträge aus Fahrscheinverkauf u. sonst. Erträgen 3.336,9 TEUR
 darin: 1.400,5 TEUR Aufwendungen des Landkreises als Schulträger für die notwendige Schülerbeförderung (nach § 4 (3) Thür. Schulfinanzierungsgesetz)
- Ausgleichsleistungen für Behindertenbeförderung: 118,4 TEUR
- Ausgleich für Schülerbeförderung mit Zeitkarten nach § 45a PBefG 1.837,0 TEUR
- Ausgleichszahlungen⁴⁸ des IIm-Kreises nach § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG 1.914,8 TEUR

In den Ausgleichszahlungen des IIm-Kreises waren Finanzhilfen des Freistaats (113,2 TEUR) für den Landkreis enthalten, daneben sind in den Aufwendungen des Landkreises als Schulträger Landeszuweisungen für die Schülerbeförderung (532,9 TEUR) enthalten.

Der Ausgleich nach § 45a PBefG für die Beförderung von Schülern mit Zeitkarten entspricht 50 % der Differenz zwischen den (von der Landesregierung per Verordnung festgestellten) Kosten und den

⁴⁸ Im Landkreis tätige und Genehmigungen nach § 2 PBefG besitzende ÖPNV-Unternehmen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des Erwägungsgrundes Nr. 57 des Urteils v. 24.7.2003 des EuGH in der Rechtssache C-280/00 erfüllen, können für im IIm-Kreis eigenwirtschaftlich erbrachte ÖPNV-Leistungen Ausgleichszahlungen beantragen, diese können vom Landrat nach Maßgabe des Kreishaushalts genehmigt und mittels Verwaltungsakt auf Grundlage einer Subventionsrichtlinie ausgereicht werden, sofern die in den Erwägungsgründen Nr. 89 bis 93 des o.g. EuGH-Urteils definierten vier Kriterien erfüllt sind und diese Zahlungen somit den Wettbewerb nicht verfälschen.

Erlösen aus dem Verkauf der Schülerzeitkarten. Die anderen 50 % dieser Differenz wird von den Ausgleichszahlungen nach § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG abgedeckt; sie kann jedoch wegen § 4 Abs. (3) Satz 1 Thüringer Schulfinanzierungsgesetz dem Landkreis als Schulträger zugerechnet werden.

Linienangebote, Charakter und Wertung der Linien

- Stadtverkehr Arnstadt (Linien A 340, B 343, C 344): Linien sternförmig im Bustreff miteinander, im Busbahnhof mit dem Regionalverkehr und der Bahn verknüpft, vertaktet, Taktintervall 30 min (60 min abends / am Wochenende und für Linie C 344). Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtverkehr Ilmenau (Linien A, B, C): Linien als mäandrierende Radiallinien im Busbahnhof miteinander, mit dem Regionalverkehr und der Bahn verknüpft, vertaktet, Taktintervall 20 min (30 min / 45 min in Schwachlastzeiten, 60 min am Wochenende und für Linie C). Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Schmiedefeld / Frauenwald – Suhl u. Gegenrichtung (Linie 300): Fahrten je Tag: 55 Mo-Fr (davon 9 nur an Schultagen), 15 Sa, 10 So; teilweise vertaktet (Taktintervall 60 min); Linie erschließt das obere Ilmtal, das Rennsteiggebiet und bietet Verbindung ins Oberzentrum Suhl. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Frauenwald – Schmiedefeld – Vesser u. Gegenrichtung (Linie 300.1): Fahrten je Tag: 19 Mo-Fr (davon 7 nur an Schultagen); Linie erschließt das Rennsteiggebiet, Umsteigemöglichkeit in Schmiedefeld zur Linie 300. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt
- Ilmenau – Geraberg – Geschwenda – Gräfenroda u. Gegenrichtung (Linie 301): Fahrten je Tag: 35 Mo-Fr (davon 5 nur an Schultagen), 9 Sa, 4 So. 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: 62 Mo-Fr (davon 10 nur an Schultagen), 4 Sa; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Linie bietet Verbindung in die Mittelzentren Arnstadt bzw. Ilmenau und ins Oberzentrum Erfurt. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Gehren – Herschdorf – Böhlen – Großbreitenbach u. Gegenrichtung (Linie 303): Fahrten je Tag: 26 Mo-Fr. (davon 9 nur an Schultagen); Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Großbreitenbach – Altenfeld – Neustadt – Gehren – Ilmenau u. Gegenrichtung (Linie 304.1): Fahrten je Tag: 11 Mo-Fr. (nur an Schultagen), vorwiegend Schülerbeförderung. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt
- Großbreitenbach – Altenfeld – Neustadt – Gehren – Ilmenau u. Gegenrichtung (Linie 304): Fahrten je Tag (Linie 304): 50 Mo-Fr, 11 Sa, 12 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 min +/- 10 min). Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – NPI – Langewiesen – Gräfinau – Gehren u. Gegenrichtung (Linie 305): Fahrten je Tag: 37 Mo-Fr (davon 5 nur an Schultagen), 10 Sa, 4 So. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Gehren – Königsee u. Gegenrichtung (Linie 306): Fahrten je Tag: 4 Mo-Fr (davon 1 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

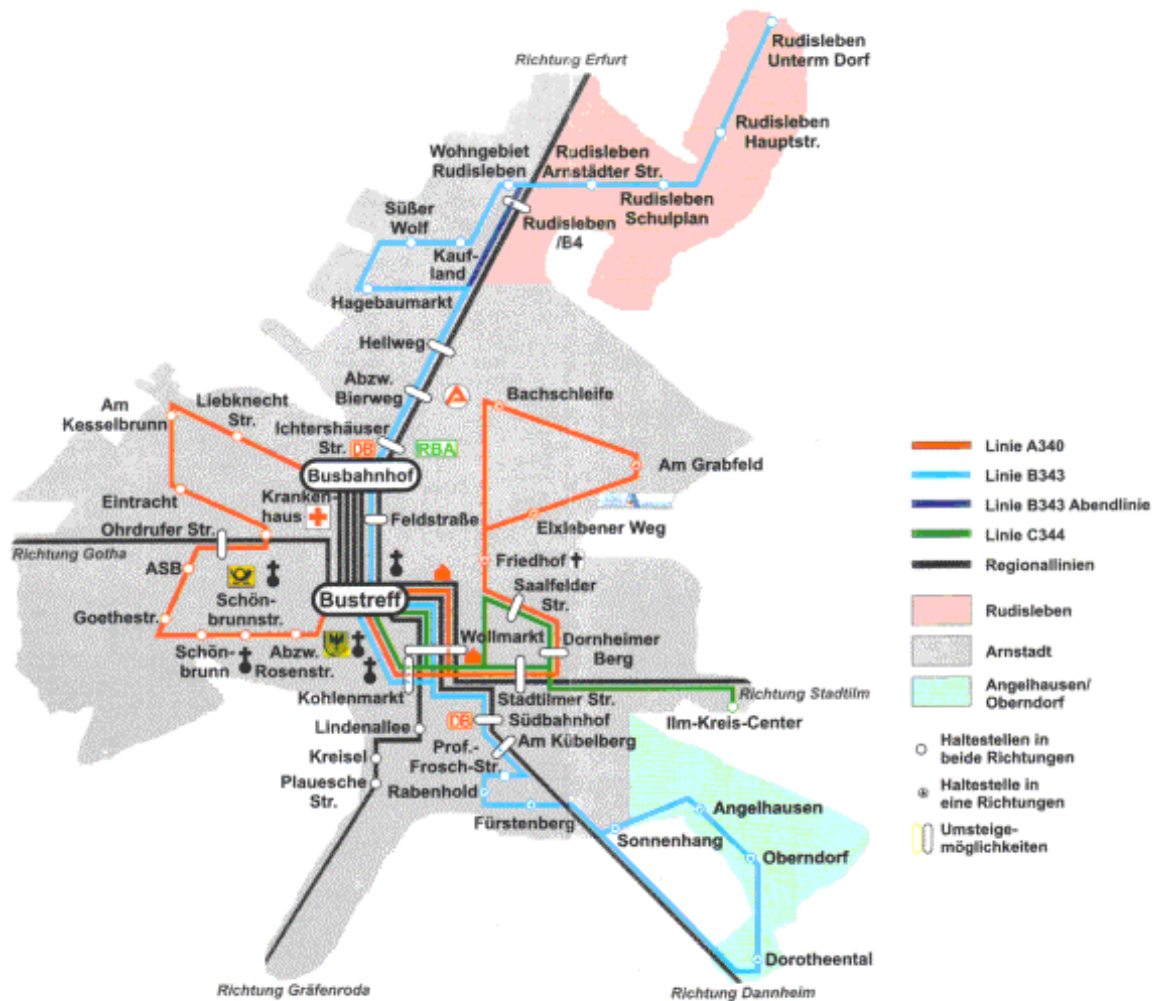


Abbildung 4: Stadtlinien Arnstadt

- Großbreitenbach – Altenfeld – Neustadt – Frauenwald – Suhl u. Gegenrichtung (Linie 307): Fahrten je Tag: 3 Mo-Fr. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Altenfeld – Herschdorf – Königsee u. Gegenrichtung (Linie 308): Fahrten je Tag: 3 Mo-Fr (nur an Schultagen); überwiegend Schülerverkehr. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Die an Haltestellenschildern der IOV unter der Bezeichnung 309 ausgewiesenen Fahrten Großbreitenbach – Arnstadt – Ilmenau – Erfurt u. zurück gehören zu den Linien 302 und 304 (Charakteristik siehe dort).
- Ilmenau – Langwiesen – Oehrenstock u. Gegenrichtung (Linie 310): Fahrten je Tag: 18 Mo-Fr (davon 2 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Ilmenau – Bücheloh / Gräfinau – Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 311): Fahrten je Tag: 22 Mo-Fr. Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug 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 Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.

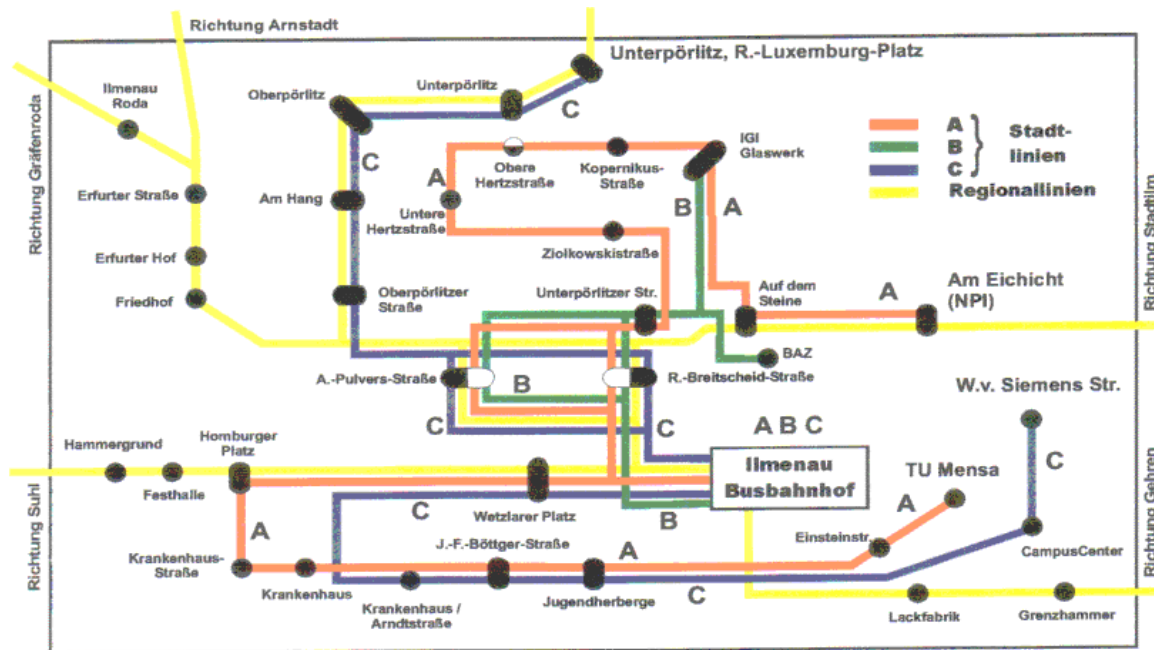


Abbildung 5: Stadtlinien Ilmenau

- Stadtilm – Griesheim – Gräfenau-Angstedt u. Gegenrichtung (Linie 320): Werktags 4 Fahrten je Tag (davon 1 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Eischleben – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 350): Fahrten je Tag: 30 Mo-Fr, 10 Sa, 10 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min); Linie bietet Verbindung ins Oberzentrum Erfurt. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt - Ichtershausen – Thörey / Molsdorf – (Neudietendorf / Apfelstädt) u. Gegenrichtung (Linie 351): Fahrten je Tag: 26 Mo-Fr (davon 2 nur an Schultagen), 6 Sa, 6 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Plaue – Gräfenroda – Crawinkel u. Gegenrichtung (Linie 352): Fahrten je Tag: 32 Mo-Fr (davon 2 nur an Schultagen), 6 Sa, 6 So; teilweise taktähnlich (Taktintervall 60 +/- 10 min). Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Werningsleben – Elxleben - Waltersleben u. Gegenrichtung (Linie 353): Werktags 30 Fahrten je Tag (davon 23 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Bittstädt / Mühlberg – Gotha u. Gegenrichtung (Linie 354): Werktags 28 Fahrten je Tag (davon 14 nur an Schultagen); Linie bietet Verbindung in das Mittelzentren Gotha. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Branchewinda – Roda / Schmerfeld – Dörfeld - Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 355): Werktags 18 Fahrten je Tag (davon 8 nur an Schultagen). Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtilm – Elxleben – Erfurt u. Gegenrichtung (Linie 357): werktags 11 Fahrten je Tag (davon 1 nur an Schultagen). Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienug i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.



Abbildung 6: Gesamtnetz der StPNV-Unternehmen des IIm-Kreises

- Arnstadt – Marlishausen – Roda – Dannheim – Arnstadt u. Gegenrichtung (Linie 358): Werktags 9 Fahrten je Tag (davon 7 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Plaue – Gräfenroda – Geschwenda – Gehlberg u. Gegenrichtung (Linie 359): Werktags 28 Fahrten je Tag (davon 16 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Gossel – Crawinkel – Wölfis - Gräfenroda u. Gegenrichtung (Linie 360): an Werktagen 18 Fahrten je Tag (davon 6 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Dornheim – Riechheim / Witzleben – Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 362): an Werktagen 61 Fahrten je Tag (davon 37 nur an Schultagen). Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Die in den Fahrplänen unter der Bezeichnung 363 ausgewiesenen Fahrten Arnstadt – Marlishausen – Osthause*n* – Ellichleben u. zurück gehören zur Linie 362 (Charakteristik siehe dort).
- Arnstadt – Plaue – Angelroda – Geraberg u. Gegenrichtung (Linie 364): an Werktagen 17 Fahrten je Tag (davon 9 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Stadtilm – Geilsdorf – Großliebringen - Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 366): an Werktagen 12 Fahrten je Tag (davon 7 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Arnstadt – Rehestädt u. Gegenrichtung (Linie 372): an Werktagen 8 Fahrten je Tag (davon 2 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Österöda – Dienstedt – Stadtilm – Arnstadt u. Gegenrichtung (Linie 385): Fahrten je Tag: 43 Mo-Fr (davon 14 nur an Schultagen), 6 Sa, 6 So. Hauptverbindung. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* i.S.d. § 8 Abs. (4) PBefG wird festgestellt.
- Hengelbach – Dörmfeld – Traßdorf – Stadtilm u. Gegenrichtung (Linie 386): an Werktagen 24 Fahrten je Tag (davon 9 nur an Schultagen). Ergänzungslinie. Ausreichende Verkehrsbedienun*g* 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
 - 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

Landkreis Gotha:

- Arnstadt - Bittstädt/Mühlberg - Gotha
 - Arnstadt - Ichtshausen – Molsdorf / Thörey - Neudietendorf / Apfelstädt
 - Arnstadt – Gossel – Wölfis
- keine Anerkennung der Fahrausweise, kein Bedienverbot

Landkreis Hildburghausen:

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

Landkreis Saalfeld/Rudolstadt:

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

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
Ergänzungsangebote der Stadt Erfurt für Ausflugsverkehr in das Naherholungsgebiet Riechheimer Berg und zur Anbindung von traditionell auf die Stadt Erfurt geprägten Wohngemeinden. Für den Ilm-Kreis von untergeordneter Bedeutung.

kreisfreie Stadt Suhl:

- Stadtverkehr Suhl nach Vesser
durchgehende Anbindung des Suhler Stadtteils Vesser an die Kernstadt Suhl. Für den Ilm-Kreis von untergeordneter Bedeutung.

Landkreis Schmalkalden / Meiningen:

- Oberhof - Schmücke – Bhf. Rennsteig – Allzunah – Frauenwald - Schmiedefeld
Ergänzungsangebot für Wintersport/Touristik (Ilm-Kreis beteiligt sich an Finanzierung)

Landkreis Sonneberg:

- Sonneberg / Neuhaus - Großbreitenbach - Ilmenau
Ergänzungsangebot für südöstliches Kreisrandgebiet. Für den Ilm-Kreis von untergeordneter Bedeutung.

Landkreis Saalfeld/Rudolstadt:

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

Ausgleich von Defiziten

Ein Ausgleich von Betriebskostendefiziten durch den Aufgabenträger findet im Ilm-Kreis nicht statt, da auf allen Linien eine ausreichende Verkehrsbedienug durch eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsleistungen gewährleistet ist.

Ausgleich von Belastungen aus der Erfüllung von Dienstleistungen

Unternehmen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des Erwägungsgrundes Nr. 57 des Urteils v. 24.7.2003 des EuGH in der Rechtssache C-280/00 erfüllen und dafür Ausgleichszahlungen erhalten, wobei insbesondere

- die Unternehmen auf Grund von Liniengenehmigungen und der darin enthaltenen Verpflichtungen sowie der damit wirkenden nationalen Rechtsvorschriften oder auf Grund von Verträgen mit Inhabern von Liniengenehmigungen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sind;
- die Parameter, anhand deren die Zuschüsse berechnet werden, vor Beginn des Zeitraums der Bezuschussung objektiv und transparent aufgestellt wurden;

- die Zuschüsse nicht über das hinaus gehen, was erforderlich ist um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung der Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;
 - die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage der Analyse der Kosten bestimmt ist, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den konkret gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der jeweils betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt wurden,
- können solche Zahlungen vom IIm-Kreis nach Antrag im Wege eines Verwaltungsaktes erhalten. Die Zahlungen sind als Ausgleich anzusehen, so dass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die Zuschüsse somit nicht bewirken, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen.

Schwachstellen

Parallelverkehre

Die Linien des StPNV und die Strecken des SPNV verwenden als Quell- und Zielpunkte jeweils die Ober-, Mittel- und Kleinzentren Erfurt, Arnstadt, Ilmenau, Stadtilm, Gräfenroda gemeinsam. Parallelverkehre zwischen diesen Orten bestehen jedoch höchstens bei direkter Fahrt Zentrum – Zentrum, da die Trassen des SPNV überwiegend anders verlaufen als die vom StPNV genutzten Straßenzüge und der StPNV außerdem die zwischen den Zentren liegenden und vom SPNV vielfach nicht berührten Ortschaften mit vielen Zwischenhalten erschließt.

Gebietsübergreifende Verknüpfungen

Beim Umsteigen in Fahrzeuge anderer Unternehmen (z.B. in Erfurt in Fahrzeuge der EVAG) müssen seit jeher jeweils zusätzliche Fahrscheine gelöst werden. Dies führt zum Abwandern von Fahrgästen in den motorisierten Individualverkehr. In den Städten Erfurt, Weimar, Jena und Teilen des Kreises Weimarer Land ist seit 01. April 2006 der Verbundtarif Mittelthüringen⁴⁹ eingeführt, der weitgehend die Tarife der acht beteiligten Verkehrsunternehmen ersetzt und dem Fahrgast ermöglicht, mittels des einmal erworbenen Fahrscheins alle zwischen Start und Ziel seiner Fahrt bestehenden Beförderungsangebote ohne weiteren Fahrscheinerwerb zu nutzen. Die engen verkehrlichen Verflechtungen aus dem IIm-Kreis mit dem Raum Erfurt sind derzeit noch nicht in den Verbundtarif integriert⁵⁰.

ÖPNV-Bedarf, der über eine ausreichende Bedienung hinausgehen würde

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

- Ausweitung der Stadtverkehre Arnstadt bzw. Ilmenau in die entlegenen Ortsteile der Städte Arnstadt / Ilmenau (z.B. Espenfeld oder Heyda) oder Verbindungen zu Schwachlastzeiten (werktags nach 20.00 Uhr bzw. am Wochenende): nicht möglich, weil eine zusätzliche Ausweitung der Stadtverkehre zusätzlich zu den Angeboten des Regionalverkehrs das Wirtschaftlichkeitsprinzip verletzen würde.
- Direkte (umsteigefreie) Verbindung von Gemeinden im Landkreis mit der Kreisstadt, der Universitätsstadt oder nach Stadtilm 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).
- Schülerbeförderung, welche die Vorgaben des § 4 (5) Thür. Schulfinanzierungsgesetz⁵¹ übersteigt (z.B. zu Schulen außerhalb des für den Wohnort im Schulnetzplan des IIm-Kreises festgelegten

⁴⁹Am Verbundtarif ist ein Teil der Kooperationspartner der VMT beteiligt (VMT: Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, Kooperationspartner 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 www.nahverkehr.de

⁵⁰ Kooperationen mit anderen ÖPNV-Unternehmen sind ein grundsätzliches Entwicklungsziel (vgl. 3.3.) für den ÖPNV im IIm-Kreis, auch wenn dort der Beitritt zur Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen nicht namentlich erwähnt wird. Eine sofortige positive Positionierung zum Tarifverbund Mittelthüringen kann dem Aufgabenträger zum jetzigen Zeitpunkt nicht aberlangt werden, da gegenwärtig ein Überwiegen der positiven Auswirkungen eines Gemeinschaftstarifs über die (vor allem in finanzieller Hinsicht) negativen Begleiterscheinungen noch nicht erkennbar ist.

⁵¹ Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen i.d.F. vom 16. Dezember 2003 GVBl. S. 517

- Schulbezirks oder zu einer anderen als der nächstgelegenen, aufnahmefähigen staatlichen Schule, die dem Schüler den von ihm angestrebten Schulabschluss ermöglicht).
- Touristik- und Wanderbusse entlang des Rennsteigs bis Masserberg und Friedrichshöhe bzw. von Schmiedefeld nach Schleusingen und Themar: aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht realisierbar (z.B. wird die Linie 231 Hildburghausen - Schleusingen – Schmiedefeld – Ilmenau von der Linienverkehrskooperation Hildburghausen GmbH seit Fahrplanwechsel August 2005 wegen mangelnder Inanspruchnahme nur noch bis Schleusingerneundorf geführt).

Sonstige ÖPNV-Hemmnisse

Von der Vielzahl der in den NVP 1 und NVP 2 aufgeführten Hemmnisse sind nahezu alle beseitigt, z.B.:

- Erschließungsstraßen auf dem Campus der TU waren teilweise noch nicht auf schwere Fahrzeuge ausgelegt; ein Teil der Straßen wurde jedoch bereits saniert oder wird derzeit noch saniert. Diese Straßen können durch Busse problemlos befahren werden. Die Haltestellen auf dem Campus wurden im Zuge des Ausbaus der Ehrenbergstraße verlegt, neu gestaltet und mit Wartehallen ausgerüstet.
- Rippersroda: die bis zum Sommer 2006 fehlende Wendeschleife ist hergestellt und benutzbar.

Gegenwärtig verblieben / neu entstanden sind:

- Elgersburg: Eisenbahnbrücke über die Gemeindeverbindungsstraße Ilmenau - Elgersburg mit dahinter liegender starker Steigung (Winter !);
- altersbedingter Verschleiß am zentralen Bustreff Arnstadt;
- unbefestigte Wendeschleife in Wülfershausen;
- Gräfenroda: es fehlt ein zentraler Umsteigepunkt Bus – Bus bzw. Bus – Bahn (Planung eingeleitet).

Mittelfristig können für die beiden letztgenannten Probleme Lösungen erwartet werden.

2.3. Ergänzungen des Linienverkehrs durch Taxi und Mietwagen

Im Ilm-Kreis stehen zur Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehr - ÖPNV 40 Taxen und 39 Mietwagen bereit. Mit den Taxen wurden 2004 ca. 628.100 Fahrgastkm (ca. 1,28 % der Beförderungsleistung im Linienverkehr) 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 keine Auswirkungen nach Umfang und Richtung der individuellen Verkehrsnachfrage zu erwarten, die vom gegenwärtig vorgehaltenen Bedienangebot (vgl. 2.2.) nicht aufgenommen werden können. Allerdings wird der zu erwartende Rückgang in Anzahl und Struktur der Bevölkerung zu einem Rückgang des Beförderungsbedarfs führen. Weitere Veränderungen werden in größerem Umfang erst nach einer noch nicht ganz ausgeschlossenen Eröffnung des ICE-Haltepunktes Ilmenau / Wümbach eintreten (Zubringerverkehr, mit Sicherheit zeitlich außerhalb des Planungshorizonts).

Auswirkungen Siedlungsstrukturveränderungen

Gravierende Änderungen sind nicht zu erwarten, die Veränderungen in Anzahl und Altersaufbau der Bevölkerung bewirken jedoch einen Rückgang des Beförderungsbedarfs im Regionalverkehr. Diese Verkehrsbedürfnisse auf dem Lande können aus wirtschaftlichen Gründen wahrscheinlich nur vom integrierten Schülerverkehr befriedigt werden. Die Entwicklung in den beiden größeren Städten ist durch die Weiterentwicklung des Stadtverkehr-Angebots in Verbindung mit dem Regionalverkehr abgedeckt (TU-Anbindung und Linie C in Ilmenau, Linie C in Arnstadt).

Auswirkungen aus neuen / geänderten Verkehrswegen

Die nach jetzigem Kenntnisstand noch nicht völlig ausgeschlossene Inbetriebnahme des Haltepunktes Wümbach / Ilmenau an der ICE-Neubaustrecke Erfurt - Nürnberg könnte eine Ausrichtung und Anpassung des Liniennetzes/Fahrplanes auf diesen Verknüpfungspunkt erforderlich machen, dies

wird jedoch erst nach Ende des Planzeitraums erforderlich sein. Die in Planung stehenden Straßen (B 88, B 90 neu) stehen ebenfalls frühestens zum Ende des Planzeitraums zur Verfügung.

Auswirkungen Fremdenverkehr im südlichen Ilm-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.

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. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist das Schulnetz im Wesentlichen bis 2011 stabil. Eine erneute Optimierung der Schulnetzplanung gegen Ende des Planungszeitraums unter Berücksichtigung erzielbarer Synergieeffekte (Schulstandorte am Standort der Verwaltungszentren, differenzierte Schulanfangs- und Endzeiten) könnte nach Vorliegen neuer Erkenntnisse erforderlich werden

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.

In allen Städten und Gemeinden des Landkreises wurde in ortsüblicher Weise (durch Aushang bzw. durch Mitteilung in den Amtsblättern) ab dem 15. Juni 2006 auf die Auslegung hingewiesen.

In dieser öffentlichen Bekanntmachung war als Auslegungsfrist die Zeit v. 10.07.2006 bis 04.08.2006 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 18.08.2006 zum Nahverkehrsplan äußern.

Der Kreistag hat am 22. November 2006 über die Äußerungen beraten und entschieden, die Entscheidungen sind in die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet⁵².

3.3. Entwicklungsziele für den ÖPNV im Ilm-Kreis bis 2011

Grundsätzliches, Angebotsgestaltung

- Die Mobilität potentieller ÖPNV-Benutzer im Ilm-Kreis soll nach Maßgabe der politischen, rechtlichen, infrastrukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen weiter gesichert werden („Jeder kann die für ihn wichtigen Ziele seiner Tagesplanung mit dem Gesamtangebot des ÖPNV (Bahnen, Busse, Taxis, Mietwagen, sonst. Gelegenheitsverkehr) erreichen.“).
- Vom Aufgabenträger verantworteter StPNV im Linienverkehr ist nach Maßgabe der Finanzkraft der öffentlichen Hand vorzuhalten.
- 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 notwendigen Anschlüssen bei zumutbaren Umsteigewartezeiten, Ergänzung oder Ersatz der Linienangebote durch den Gelegenheitsverkehr.
- In den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau soll die Anbindung des StPNV an den SPNV, möglichst im Rahmen des „integrierten Taktfahrplan Thüringen“ beibehalten werden.
- Der ÖPNV in Ballungsräumen 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).

⁵² In der Anlage sind die Äußerungen in ihren wesentlichen Inhalten sowie die Entscheidungen des Kreistags aufgeführt.

- In nachfrageschwachen Zeiten und auf nachfrageschwachen Beziehungen (durchschnittliche Inanspruchnahme erlaubt keinen wirtschaftlich zumutbaren Betrieb) ist ÖPNV im Gelegenheitsverkehr zu sichern und nur in begründbaren Ausnahmefällen im Linienverkehr vorzuhalten.
- Kooperationen mit anderen ÖPNV-Unternehmen sind zu nutzen, sofern dies sowohl für den Fahrgast zu Verbesserungen führt wie auch die Effizienz des StPNV im IIm-Kreis stärkt⁵³.
- Besonders durch den ÖPNV zu erschließende Gebiete sind: die Räume mit Verdichtungstendenzen Arnstadt und Ilmenau mit der näheren Umgebung.
- In den sonstigen Gebieten bildet der in den Linienverkehr integrierte Schülerverkehr das ÖPNV-Grundangebot.
- In Fremdenverkehrsgebieten sind touristische Ergänzungsangebote durch Lösungen im Gelegenheitsverkehr auf Basis von Anforderungen der örtlichen Fremdenverkehrsämter zu schaffen. Auf diese Art sind auch andere ÖPNV-Bedürfnisse (Fremdenverkehr - Tagestouristik zu benachbarten Zielen) durch Ergänzungs- und Sonderleistungen abzudecken⁵⁴.

Fahrpläne, Tarife

- Auf den Stadtlinien sowie auf wichtigen Regionallinien soll (sofern wirtschaftlich vertretbar) ein Fahrplankontakt (Taktintervall im Stadtverkehr zu Hauptlastzeiten mind. 30 min) angeboten werden.
- Die enge Anbindung des Umfelds an die städtischen Ziele in Arnstadt bzw. Ilmenau ist beizubehalten.
- Verkehrszeiten Regionalverkehr: mind. Sicherung des Schülerverkehrs. Bei gesicherter Nachfrage und sofern wirtschaftlich vertretbar: 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 und sofern wirtschaftlich vertretbar: 5.00 – 22.00 h sowie Sa / So zu bedarfsgerechten Zeiten.
- Die Tarife sind sozialverträglich zu gestalten, sie sollen in ihrer Höhe mit dem Durchschnitt umliegender Landkreise vergleichbar sein.
- Tarifanpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind nach Bedarf vorzunehmen, solche Anpassungen sind längstens im Abstand von zwei Jahren zu prüfen.
- Bei Tarifierhöhungen sind Steigerungen von mindestens -,02 €/km bis höchstens -,10 €/km im Basistarif als Richtwert vorzusehen. Alle im allg. Wirtschaftsgebrauch üblichen Preisgestaltungen können (nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde) verwendet werden.
- Über die Ermäßigungssysteme sind Rabattierungen für Viel- und Mehrfachfahrer zu sichern.
- Sonderangebote für bestimmte Zielgruppen (ggf. auch überregional wirksam)⁵⁵ sind nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit in die Tarifgestaltung und das Angebot einzubeziehen.
- Kooperationstarife mit anderen ÖPNV-Unternehmen⁵⁶ sind zu nutzen, sofern dies sowohl für den Fahrgast zu Verbesserungen führt wie auch die Effizienz des StPNV im IIm-Kreis stärkt.
- Die Fahrpläne sind einzuhalten, verfrühte Abfahrten sind unzulässig, Anschlüsse (soweit in den Fahrplänen enthalten) sind zu sichern.
- 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 Aufgabenträgers liegt
- Nach Maßgabe der Haushaltsplanung des Landkreises ist der StPNV im IIm-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.

⁵³ z.B. mittels Beitritt zur Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen und der Ausweitung des Verbundtarif Mittelthüringen auf das Gebiet des IIm-Kreises

⁵⁴ Die NVS Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH sieht dies anders, sie weist auf die Wiederaufnahme und Weiterentwicklung langfristiger regulärer SPNV's im Abschnitt Ilmenau – Stützerbach hin und fordert eine Ausrichtung des StPNV an den Angeboten der EIB und STB in Ilmenau und Stützerbach, z.B. in der Relation Ilmenau – Masserberg.

⁵⁵ z.B. „Semesterticket“ für die Studierenden der TU, die „ThüringenCard“, das „Rennsteigticket“ u.ä.

⁵⁶ z.B. mittels Beitritt zur Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen und der Ausweitung des Verbundtarif Mittelthüringen auf das Gebiet des IIm-Kreises

- 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 im IIm-Kreis ein für den Benutzer einheitlicher ÖPNV (abgestimmte Fahrpläne, Fahrscheine, Tarife, ggf. unter Anwendung des Verbundtarifs Mittelthüringen) entsteht.

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 bei kürzesten Fahrzeiten beibehalten werden. Bahnhöfe und Zugangsstellen sowie das rollende Material sollten sauber und freundlich bleiben, die Tarife sollten mit dem Tarif im StPNV der Umgebung vergleichbar gehalten werden.

Ilmenau sollte wegen der Bedeutung der Technischen Universität mit einem Studentakt an die Landeshauptstadt und den Fernverkehr angebunden bleiben.

benachbarte Landkreis 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 Verantwortung⁵⁷.

Die oben für die Entwicklung der ÖPNV im IIm-Kreis aufgestellten Ziele gelten auch für die im Territorium des IIm-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 und am 23.03.2006 mit Beschluss Nr. 218/20/06 diesen Verzicht bis zum Jahr 2016 verlängert, demnach gelten die hier aufgestellten Grundsätze und Ziele auch für die Entwicklung des ÖPNV im Stadtgebiet von Ilmenau.

4. Realisierungskonzeption

4.1. Bedienungskonzept, Leistungen, Erschließung, Angebot

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 hierarchisches 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 zumutbaren⁵⁸ Wartezeiten zu sichern. Insbesondere auf den Relationen zur Landeshauptstadt⁵⁹ sollen attraktive ÖPNV-Angebote aufrechterhalten bleiben. 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.

⁵⁷ Die entsprechenden Vereinbarungen nach § 5 Absatz (4) ThürÖPNVG sind mit den benachbarten Aufgabenträgern verlängert bzw. neu abgeschlossen worden.

⁵⁸ Eine allgemeingültige Definition der Zumutbarkeit kann nicht gegeben werden, da eine solche nicht existiert. Deshalb wird hier und im weiteren eine Festsetzung im NVP dann als zumutbar bezeichnet, wenn nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen diese Festsetzung die Inanspruchnahme der Angebote nicht verhindert.

⁵⁹ Die Vorgabe für attraktive Angebote auf den Relationen zur Landeshauptstadt bezieht sich auf das skizzierte hierarchische Gesamtangebot des ÖPNV unter Einbeziehung des SPNV als Grundangebot. Wegen der eingeschränkten Planungszuständigkeit des IIm-Kreises für dieses Gesamtangebot kann hier nur eine „Soll“-Vorgabe stehen

Die in der Anlage beigefügte Finanzplanung ist nach den gegenwärtig bekannten Bedingungen (Umfang des Angebots, Entwicklung des Beförderungstarifs, Veränderungen der Bevölkerung nach Zahl und Struktur, Entwicklung des Finanzkraft des Landkreises und des Freistaates) aufgestellt.

Ersichtlich ist, dass der ÖPNV im IIm-Kreis in eine extreme Unterfinanzierung gerät, wenn sich die Randbedingungen nicht ändern.

Änderungen in der Bevölkerungsentwicklung oder der Finanzkraft des Landkreises / des Freistaats sind jedoch nicht zu erwarten. Demnach ist. das Fahrplanangebot nach Aufwand und Ertrag konsequent zu optimieren.

Spezielle Erschließungen

Die Erschließung der Städte Arnstadt und Ilmenau mit Umsteigebeziehungen ist beizubehalten und das Liniennetz unter dem Aspekt einer optimalen Annahme der Angebote weiterzuentwickeln.

In den Gebieten mit Erholungsfunktion (Rennsteiggebiet, Schmücke-Schneekopf-Beerberg, Riechheimer Berg - Stausee Hohenfelden) soll das bestehende ÖPNV-Angebot nach Maßgabe der Finanzkraft des Landkreises fortgeführt und ggf. mit Angeboten benachbarter Aufgabenträger⁶⁰ neu koordiniert werden; es ist – ggf. durch Rückgriff auf den Gelegenheitsverkehr - auf neu entstehende Erfordernisse von Touristik und Fremdenverkehr auszurichten. Dies gilt besonders für die Aktivitäten der Rennsteigbahn Gesellschaft mbH & Co. KG zur touristischen Vermarktung der eisenbahntechnisch einzigartigen Steilstreckentrassierungen von Stützerbach nach Schleusingen.

Infolge Veränderungen der Siedlungsstruktur neu entstehender ÖPNV-Bedarf ist (mindestens mittels des integrierten Schülerverkehrs) abzudecken.

Die Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen ist in zumutbarer Weise zu sichern.

Ergänzungsangebote

Zur Ergänzung des Liniensangebotes 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 anzusagen; die Fahrzeuge sollen 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 soll während der Hauptverkehrszeiten zur Störungsbeseitigung bereitstehen.

Die Mitnahme von Kinderwagen ist ständig zu sichern.

4.2. Organisation des ÖPNV im IIm-Kreis

Grundkonzeption⁶¹

- Die Betriebsgenehmigungen nach PBefG bleiben bei der im Eigentum des Landkreises stehenden IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV).

⁶⁰ vor allem im Winter und am Wochenende ist der hohe Beförderungsbedarf zum Rennsteig nicht mit den Fahrzeugen des StPNV zu decken. Deshalb ist die Erschließung dieser Region durch SPNV-Angebote am Wochenende sinnvoll. Eine solche Bewertung kann jedoch im NVP des Aufgabenträgers für den StPNV wegen der Unzuständigkeit nicht erscheinen.

⁶¹ 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.

- Der Kreistag gibt den politischen Auftrag (Selbstverwaltungsaufgabe ÖPNV) mittels des Nahverkehrsplans an die Inhaber der Genehmigungen nach PBefG sowie an die durchführenden Unternehmen.
- Der politische Auftrag ist für den Kunden umzusetzen (abgestimmte Fahrpläne und Tarife, ein den gesamten IIm-Kreis überspannendes Netz mit gut aufeinander abgestimmten Angeboten, ein zu sozialverträglichen Preisen zu erwerbender Fahrschein, dies alles zu günstigem Aufwand).
- Die Kontrolle der Umsetzung des politischen Auftrags sowie der Durchführung des ÖPNV erfolgt durch den ÖPNV-Beirat. Über die Arbeitsergebnisse des Beirats sind – bei entsprechender Relevanz - die Aufgabenträger und Unternehmen benachbarter Landkreise sowie des SPNV zu informieren.
- 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.

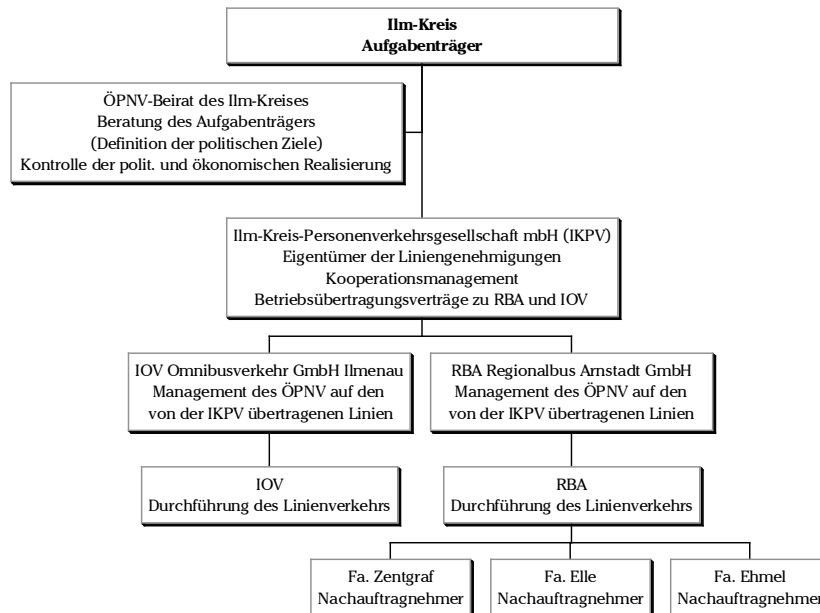
Organisationsstruktur

Die IIm-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;
- ÖPNV bleibt das Hauptgeschäftsfeld der IKPV, bei Erforderlichkeit sind Nebengeschäfte in ggf. eigenständige Unternehmensbereiche auszugliedern;
- Die IKPV hat mit den Verkehrsunternehmen IOV und RBA Betriebsübertragungsverträge abgeschlossen, in denen die Aufgabenzuordnung und -abgrenzung zur Gewährleistung eines einheitlichen ÖPNV im IIm-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 IIm-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;
- 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 der Interessen des Landkreises und des Genehmigungsträgers den Betriebsführern IOV und RBA den zur optimalen wirtschaftlichen Umsetzung des Beförderungsauftrages notwendigen unternehmerischen Freiraum.

Die Organisationsstruktur im Schaubild:



- Die Verträge sichern auch mittelfristig die Grundlage für die Aufgabenteilung und -zuordnung zwischen den Unternehmen.
- In den Betriebsübertragungsverträgen ist eine Option zur Umwandlung der Übertragung des Betriebes in Geschäftsbesorgungen nach § 675 BGB enthalten;
- Die privaten Busunternehmen Zentgraf, Elle und Ehmel sollen als Nachauftragnehmer weiter in das Gesamtkonzept integriert werden.

Betrauerung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Mittels der Liniengenehmigungen, die der IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft (IKPV) vom Thüringer Landesverwaltungsamt als der zuständigen Behörde erteilt wurden, den Festsetzungen in diesem Nahverkehrsplan und den zwischen der IKPV und den Unternehmen IOV und RBA geschlossenen Betriebsübertragungsverträgen sind die IKPV sowie die Betriebsführer IOV und RBA tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden⁶².

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. Dies betrifft insbesondere das Betreiben von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, z.B. Photovoltaik-Anlagen auf den Dachflächen der Omnibus-Stellhallen. Eine strikte betriebswirtschaftliche und buchhalterische Trennung der Nebengeschäfte vom Hauptgeschäft ÖPNV ist da-

⁶² Die aufgeführten Bedingungen entsprechen den Maßstäben, die von der EU-Kommission zur Beurteilung einer solchen Betrauerung herangezogen werden, vgl. KOM C (2006) 1847 endg., Randnr. 37.

bei unverzichtbar. Zudem muss die Ausführung der Dienstleistungen und der daraus resultierende Umsatz den überwiegenden und bestimmenden Teil der Geschäfte darstellen.

Vergabe von Dienstleistungen

Im Planungszeitraum (etwa im Jahr 2010) könnte die als Entwurf vorliegende EU-Verordnung zum ÖPNV⁶³ - evtl. überarbeitet - Rechtskraft erlangen. Die wesentlichen Inhalte werden dem jetzt bekannten Entwurf in der vom Ministerrat überarbeiteten Fassung vom Juli 2006 entsprechen:

- Der Zugang zu Verkehrsleistungen im ÖPNV und dessen Finanzierung sind als Einheit zu betrachten.
- Die Aufgabenträger sind diejenigen, die zu entscheiden haben.
- Aufgabenträger können die Leistungen selbst erbringen, durch eigene Dienststellen (oder im Wege der in-house-Vergabe unter bestimmten Bedingungen durch eigene Unternehmen) erbringen lassen oder Dritte damit beauftragen.
- Falls Dritte beauftragt werden, sind Vergabebestimmungen (in der Fassung des 2010 geltenden EU-Vergaberechts anzuwenden, sofern es sich nicht um Bagatellaufträge handelt.

Tritt dieser Fall ein, so ist die IKPV so zu gestalten, dass die dafür vom EuGH und dem europäischen Gesetzgeber gesetzten Bedingungen erfüllt werden. Die IKPV ist dann vom Landkreis direkt (im Wege der in-house-Vergabe) mit der Erbringung des ÖPNV im IIm-Kreis zu beauftragen. Sie wird dann die Dienstleistungen selbst erbringen müssen oder in Form von Geschäftsbesorgungen an Dritte zu vergeben haben. Solche Dritte können auch die derzeitigen Betriebsführer IOV und /oder RBA sein. Die Vergabe der Geschäftsbesorgungsaufträge von der IKPV an Dritte unterliegt dann den Bedingungen des Vergaberechts⁶⁴. Mit diesem Konzept wird eine Zersplitterung des ÖPNV im IIm-Kreis vermieden.

4.3. Tarifrahmen, Kostendeckung, Finanzierung

Tarifentwicklung, Tarifsystem

Die in der Anlage beigefügte Finanzplanung ist nach den gegenwärtig bekannten Bedingungen (Umfang des Angebots, Entwicklung des Beförderungstarifs, Veränderungen der Bevölkerung nach Zahl und Struktur, Entwicklung des Finanzkraft des Landkreises und des Freistaates) aufgestellt.

Ersichtlich ist, dass der ÖPNV im IIm-Kreis in eine extreme Unterfinanzierung gerät, wenn sich die Randbedingungen nicht ändern.

Änderungen in der Bevölkerungsentwicklung oder der Finanzkraft des Landkreises / des Freistaates sind jedoch nicht zu erwarten. Demnach ist mittels Anhebung der Beförderungstarife die Ertragssituation generell zu verbessern.

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

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

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

Im Territorium der beiden großen Städte sind die Umsteigetarife 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 im SPNV oder des Verbundtarifs Mittelthüringen unter Anwendung von Sonderformen von Fahrausweisen und Kostenausgleichen) ist weiterzuentwickeln. Moderne Fahrscheinsysteme (z.B.: Chipkarte / Paycard / Internetfahrschein) sind (besonders und vorrangig für den Schülerverkehr) vorzubereiten und nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit einzuführen.

Falls notwendig, soll mit benachbarten Aufgabenträgern 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-

⁶³ KOM(2005)319 endg. v. 30.07.2005

⁶⁴ z.Z. (Februar 2005) ist dafür die Richtlinie 2004/17/EG einschlägig

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

Ausgleichszahlungen für Rabatte bei Zeitkarten für Auszubildende und Schüler

Die Landesregierung stellt in angemessenen Abständen und nach landesweiter Datenerhebung per Verordnung die durchschnittlich anfallenden Kosten für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden mit Zeitkarten (sog. Sollkostensatz in €/Pkm) fest; einen Teil der Differenz zwischen dem Erlös aus dem Verkauf einer Schülerzeitkarte und den beim Gebrauch dieses Fahrscheines (d.h. der Beförderung des Schülers) entstehenden und mittels des Sollkostensatzes ermittelten Kosten wird den Unternehmen nach § 45 a PBefG vom Freistaat erstattet. Der andere Teil dieser Differenz wurde bisher als Teil der vom ÖPNV-Aufgabenträger zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angesehen. Er muss jedoch den Schulträgern in dem Umfang zur Last gelegt werden, wie diese zur notwendigen Schülerbeförderung nach § 4 des Thüringer Schulfinanzierungsgesetzes verpflichtet sind⁶⁵.

Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Der Landkreis hat seine Finanzplanung (Haushaltsplanung) im Bereich der nach § 3 Abs.(2) Thür-ÖPNVG zu leistenden Ausgleichszahlungen nach Maßgabe der Finanzkraft des Landkreises im Benehmen mit den Unternehmen aufzustellen.

Die Finanzplanungen haben unter Berücksichtigung der vom Freistaat dem Landkreis als Aufgabenträger gewährten Finanzhilfen die Eigenwirtschaftlichkeit des damit zu finanzierenden ÖPNV zu gewährleisten.

Die Beträge sind (nach Antrag und gegen Abrechnung) vom IIm-Kreis auf dem Wege von Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über Verwaltungsakte durch den Landrat auf Basis einer Finanzierungsrichtlinie und im Einklang mit dem geltenden Recht, insbesondere unter Beachtung des Beihilfeverbots nach Art. 87 EG-Vertrag, auszureichen.

4.4. Infrastruktur, Netze, Fahrzeuge

Infrastrukturentwicklung

Die Kundenbetreuungseinrichtung der RBA am Bustreff Arnstadt und die der IOV am Busbahnhof Ilmenau ist intensiv weiter zu nutzen.

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 nach 2017) ist eine mögliche Einbindung des ICE-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.

⁶⁵ Im IIm-Kreis sind Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger identisch, d.h. die oben dargelegte Unterscheidung ändert nichts an der finanziellen Gesamtbelastung des Landkreises. Die Unterscheidung ist jedoch unerlässlich, um klar zu stellen, welche Teile der ÖPNV-Finanzierungen zu welchem Zweck und auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgen.

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 (für Stadt- und Regionalverkehr), Busbahnhof Ilmenau, Busbahnhof Stadt-ilm/Kastanienallee.

Umsteigepunkte von und zum SPNV sind: Arnstadt Hbf., Ilmenau Hbf., Gräfenroda Bhf. Ort⁶⁶ und der Bhf. Gehlberg. Der in den ursprünglichen ICE-Planungen vorgesehene Bahnhof Wümbach wird im Planzeitraum nicht wirksam.

Kreisübergreifende Leistungen der Unternehmen des Ilm-Kreises sollen im bisherigen Umfang aufrecht erhalten bleiben.

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

Fahrzeugkonzepte

Beim Durchschnittsalter der Fahrzeuge ist eine wirtschaftlich gesunde Streuung in der Altersverteilung der Fahrzeuge beizubehalten.

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.

Zur Reduzierung des Treibstoffverbrauches außerhalb der Spitzenzeiten können in den Spitzenzeiten – sofern die allgemeine straßenverkehrsrechtliche Zulassung dafür gegeben ist – die Kapazitäten der Busse mit dem Einsatz von Anhängern vergrößert werden.

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 Ilm-Kreis (Straßenzustand, Gebirgsgegend) bzw. die Bedingungen des Stadtverkehrs anzupassen. In der kalten Jahreszeit sind die Fahrzeuge vorgeheizt bereitzustellen. Dafür ist u.a. die Errichtung eines Wetterschutz (Unterstellhalle) auf dem Bus-Abstellplatz in Großbreitenbach geeignet.

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.

⁶⁶ Der Bhf. Gräfenroda Ort mit seinem Umfeld ist von der Gemeinde Gräfenroda ggw. (Mai 2006) zum speziellen Ausbau als gemeinsam genutzter Umsteigepunkt SPNV / StPNV vorgesehen und wird voraussichtlich noch im Planzeitraum als solcher realisiert.

Abkürzungsverzeichnis

ARN	Landkreis Arnstadt
AT	Aufgabenträger
BLFA	Bund/Länder-Fachausschuss „Straßenpersonenverkehr“
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
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	schienengebundener 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
VDV	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
Gelegenheitsverkehr	Anlassbezogener Verkehr mit Mietwagen, Mietbussen, Taxen, der nicht als Linienverkehr gilt (d.h. nicht regelmäßig zwischen bestimmten Anfangs- und Endpunkten mit Zustiegsmöglichkeit an unterwegs eingerichteten Haltestellen verkehrt).
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

Finanzierungsplan

Hinweise, Stellungnahmen und Einwendungen zum Auslegungsentwurf des NVP