

K O P I E

Kreistag des IIm-Kreises

Beschluss-Nr. 355/19
(Drucksache-Nr. 354)

der 34. Sitzung des Kreistages des IIm-Kreises der Wahlperiode 2014 bis 2019 vom
10. April 2019

Der Kreistag des IIm-Kreises beschließt:

Der Nahverkehrsplan des IIm-Kreises für den Planungszeitraum vom 01.07.2019 bis
zum 30.06.2024 wird in der in der Anlage vorliegenden Fassung bestätigt.

Arnstadt, den 10. April 2019


Petra Enders
Landrätin des IIm-Kreises



ILM-KREIS

Landratsamt



Nahverkehrsplan Ilm-Kreis

**für den
Planungszeitraum**

01.07.2019 bis 30.06.2024

Inhalt

1	Einführung	10
1.1	Rechtsrahmen	10
1.2	Zielstellung und Funktion der Fortführung	11
2	Bestandsaufnahme	12
2.1	Nahverkehrsraum IIm-Kreis	12
2.2	Strukturdatenanalyse und -entwicklung	13
2.2.1	Einwohner	13
2.2.2	Erwerbstätige und Beschäftigte	14
2.2.3	Schüler und Schulstandorte	16
2.2.4	Studenten und Hochschulstandorte	17
2.2.5	Tourismus	18
2.2.6	Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	19
2.3	Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs	22
2.3.1	Organisationsstruktur	22
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr	23
2.3.3	Landesbedeutsames Busnetz	25
2.3.4	Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises	25
2.3.5	Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte	29
2.3.6	Verkehrsnachfrage	30
2.3.7	Tarif und Fahrgastinformation	30
2.3.8	Fahrzeug- und Verkehrstechnik	31
3	Anforderungsprofil	32
3.1	Zielsetzung und Qualitätsmerkmale	32
3.2	Standards der Erschließungsqualität	33
3.2.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr	33
3.2.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte	34
3.3	Standards der Verbindungsqualität	35
3.3.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	35
3.3.2	Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten	35
3.3.3	Umsteigehäufigkeit	38

3.3.4	Anschlusssicherung	39
3.3.5	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung und flexible Bedienungsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr	39
3.4	Standards der Beförderungsqualität	41
3.4.1	Fahrzeuge	42
3.4.2	Haltestellen	44
3.4.3	Verknüpfungspunkte	46
3.4.4	Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs	48
3.4.5	Fahrgastinformation und Kommunikation	48
3.4.6	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit	49
3.4.7	Tarifsystem	50
3.4.8	Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit	50
3.4.9	Umweltstandards und Klimaschutz	54
3.5	Organisationsstruktur	54
4	Bewertung der Bestandsstrukturen	55
4.1	Öffentlicher Personennahverkehr – Erschließungsqualität	55
4.1.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen	55
4.1.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte	55
4.1.3	Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz	55
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität.....	56
4.2.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	56
4.2.2	Bedienungshäufigkeiten	58
4.2.3	Umsteigehäufigkeit	58
5	Entwicklungsziele im Öffentlichen Nahverkehr bis 2024	59
5.1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	59
5.2	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze	60
6	Realisierungskonzept.....	65
6.1	Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf.....	65
6.1.1	Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen	66
6.1.2	Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs	67
6.2	Maßnahmen Tarif und Finanzierung	68
6.3	Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge.....	70

6.4	Maßnahmenplan	72
Quellen	74
Anlagen	76
Impressum	77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 im IIm-Kreis [16]	14
Tabelle 2:	Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2023/2024 [Quelle: Landratsamt IIm-Kreis]	17
Tabelle 3:	Entwicklung der Studierenden bis zum Jahr 2017 [19]	17
Tabelle 4:	Pendler innerhalb des IIm-Kreises zum 30.06.2016 (angegeben sind Beziehungen > 200 Pendler, Angaben gerundet)	20
Tabelle 5:	Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Expresslinien	24
Tabelle 6:	Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Regionallinien	24
Tabelle 7:	Aufgabenträgerübergreifende Linien des IIm-Kreises	28
Tabelle 8:	Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im IIm-Kreis	29
Tabelle 9:	Beförderte Personen und Personenkilometer 2017 [Quelle: IKPV]	30
Tabelle 10:	Anforderungsprofil und Qualitätsstandards des ÖPNV im IIm-Kreis	33
Tabelle 11:	Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten	34
Tabelle 12:	Vorgaben zur Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte mit dem ÖPNV	35
Tabelle 13:	Straßenpersonennahverkehrs-Verkehrszeiten Schul- und Ferientag	35
Tabelle 14:	Mindestangebot der Fahrtenpaare im StPNV-Grundnetz nach Verkehrszeiten	36
Tabelle 15:	Relationen im StPNV-Grundnetz	36
Tabelle 16:	Linien der Kernzonen in Arnstadt und Ilmenau	38
Tabelle 17:	Mindestanzahl der Fahrtenpaare im ÖPNV von einem Ortsteil zu einem mittelzentralen Ort nach Einwohnern	38
Tabelle 18:	Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge	39
Tabelle 19:	Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)	39
Tabelle 20:	Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit der örtlichen Gemeinde	45
Tabelle 21:	Empfehlung zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens	46
Tabelle 22:	ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis	47
Tabelle 23:	Relevante aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Verknüpfungspunkte außerhalb des IIm-Kreises	47
Tabelle 24:	Ausbauzustand der Haltestellen der Kategorie A	52
Tabelle 25:	Überschreitung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt	57

Tabelle 26:	Überschreitung der Beförderungszeit zum Mittelzentrum	58
Tabelle 27:	Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit der örtlichen Gemeinde	70
Tabelle 28:	Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens	71
Tabelle 29:	Maßnahmenplan	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des IIm-Kreises und zentralörtliche Gliederung, nach [13], [14]	12
Abbildung 2: Bevölkerung im IIm-Kreis nach Altersstruktur	14
Abbildung 3: Lage und Entwicklungsabschnitte des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz	16
Abbildung 4: Entwicklung der Touristenankünfte und Übernachtungen im IIm-Kreis 2001 – 2017 [20]	18
Abbildung 5: Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion [14]	19
Abbildung 6: Pendlerbeziehungen im Gebiet des IIm-Kreises	21
Abbildung 7: Beteiligungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises	23
Abbildung 8: Liniennetz Kernbereich Ilmenau (Stand: 10. Dezember 2017) [25]	26
Abbildung 9: Liniennetz Kernbereich Arnstadt (Stand: 10. Dezember 2017) [25]	26
Abbildung 10: Liniennetz regionaler Busverkehr ab dem 01.07.2019	27
Abbildung 11: Fahrplankilometer je Linie und Jahr	28
Abbildung 12: Achsen des Schienenpersonennahverkehrs und des StPNV-Grundnetzes im IIm-Kreis	37
Abbildung 13: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von ÖPNV-Angeboten [29]	40
Abbildung 14: Übersicht flexibler Angebotsformen [29]	41
Abbildung 15: Potenzielle Standorte Transferzentrum (Standorte 1 und 2 sind favorisiert) [30]	56

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	automatische Fahrgastzählsysteme
AP	Landkreis Weimarer Land
Apl	Arbeitsplätze
ARN	Stadt Arnstadt
AS	Autobahn-Anschlussstelle
AST	Anruf-Sammeltaxi
AT	Aufgabenträger
ATü	aufgabenträgerübergreifend
Bbf	Busbahnhof
Bf	Bahnhof
DB-R	DB Regio AG
DB-OBS	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Oberweißbacher Berg- und Schwarztalbahn
EB	Erfurter Bahn GmbH
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EF	Landeshauptstadt Erfurt
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
Fr	Freitag
Ft	Feiertag
GITA	Gewerbepark Ichttershausen-Thörey-Autobahn
GK	Gebietskörperschaft
GTH	Landkreis Gotha
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HT	Haustarif
HVZ	Hauptverkehrszeit
IG	Industrie- und Gewerbegebiet
IK	IIm-Kreis
IKPV	IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH
IL	Stadt Ilmenau
IOV	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
ITCS	Intermodal Transport Control System
Kfz	Kraftfahrzeug
KOM	KomBus GmbH
LEP	Landesentwicklungsplan
Li.	Linie

Lkr.	Landkreis
LSA	Lichtsignalanlage
MBB	Meininger Busbetriebs GmbH
MGN	Stadt Meinigen
Mo	Montag
MOZ	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVZ	Nebenverkehrszeit
OZ	Oberzentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RES	Reisendenerfassungssystem
R-StPNV	Regionaler Straßenpersonennahverkehr
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
Sa	Samstag
SHL	Kreisfreie Stadt Suhl
SLF	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
SM	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
SNG	Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis
So	Sonntag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
S-StPNV	Städtischer Straßenpersonennahverkehr
STB	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TH	Freistaat Thüringen
TRIA	TECHNOLOGIE REGION ILMENAU ARNSTADT
TU	Technische Universität
VG	Verbundgebiet
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VU	Verkehrsunternehmen

1 Einführung

1.1 Rechtsrahmen

Laut § 87 der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) [1] ist es die Pflichtaufgabe des Landkreises, die erforderlichen Maßnahmen auf dem Gebiet des ÖPNV zu treffen. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) [2] sind die Landkreise Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV). Die großen kreisangehörigen Städte sind zudem nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ThürÖPNVG Aufgabenträger für den Stadtverkehr in ihrem Gebiet, sofern der Stadtrat dies beschlossen hat. Die große kreisangehörige Stadt Ilmenau hat mit Beschlüssen (Nr. 357/23/96 vom 10. Juni 1996, Nr. 218/20/06 vom 23. März 2006, Nr. 229/21/16 [3] vom 14. April 2016 und Nr. 498/45/18 vom 13. September 2018) auf die Übernahme der Trägerschaft bis zum Jahr 2029 verzichtet. Folglich ist der IIm-Kreis auch Aufgabenträger für den Stadtverkehr in Ilmenau.

Nach § 5 ThürÖPNVG sind die Aufgabenträger verpflichtet, in ihrem Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG [4] für den Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind in § 6 ThürÖPNVG enthalten. Danach sollen eine Bestandsanalyse sowie Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV, zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung im Nahverkehrsplan enthalten sein. Zudem ist ein Investitions- und Finanzierungsplan als Anlage zu erstellen. Nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes (PBefG) bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Abs. 2 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG möglich ist (eigenwirtschaftliche Leistungserbringung), ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 [5] maßgebend. Gemäß Art. 4 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren. Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Eine übermäßige Ausgleichsleistung ist dabei zu vermeiden. Nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist es möglich, dass eine Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Form einer Dienstleistungskonzession direkt an eine rechtlich getrennte Einheit ("interner Betreiber") vergibt, sollte sie die Kontrolle über den internen Betreiber wie über eine eigene Dienststelle ausüben. Daneben besteht auch die Möglichkeit, ein kommunales Unternehmen im Rahmen einer sog. Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB mit der Verkehrserbringung zu beauftragen, wenn der zu vergebende Vertrag nicht die Form einer Dienstleistungskonzession annimmt.

Bei direkt vergebenen Leistungen sind zudem nach Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bestimmungen des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten. Dieser sieht eine Überkompensationskontrolle hinsichtlich höchstzulässiger Zahlungen vor. Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zurückzuführen sind. Dabei sind die erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen.

Auf Grundlage der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen [6] können Aufgabenträger Finanzhilfen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung im StPNV beantragen. Die Finanzhilfen dienen der Gewährleistung bedarfsgerechter Busangebote unter Berücksichtigung der Einwohner- bzw. Fahrgastentwicklung (Grundförderung) und der Einrichtung sowie dem Betrieb von sogenannten landesbedeutsamen Buslinien.

Zudem gewährt der Freistaat Thüringen eine Zuwendung für Aufgabenträger, die in ihrem Zuständigkeitsbereich das Azubi -Ticket Thüringen anerkennen. Durch die pauschale monat-

liche Zuwendung soll die Anerkennung des Tickets finanziell gefördert werden. Die Zuwendung kann als Projektförderung befristet für den Zeitraum vom 01.10.2018 bis 31.12.2019 gemäß der Richtlinie zur Förderung der Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen beantragt werden [7].

Regelungen bezüglich Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr finden sich in der ÖPNV-Investitionsrichtlinie [8] des Freistaats Thüringen. Danach werden Investitionsvorhaben zum Aufbau, zur Modernisierung und zum Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur bzw. zur Bereitstellung moderner Fahrzeuge sowie zur Etablierung emissionsarmer Antriebstechnologien gefördert. Die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen sowie die Anhörung und Einbindung der Beauftragten oder Beiräte für Menschen mit Behinderungen bildet u. a. eine der Zuwendungsvoraussetzungen.

In der ÖPNV-Kooperationsrichtlinie [9] sind Regularien zur Förderung einer kooperativen Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV in Thüringen enthalten. Förderfähig sind Kooperationen, Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbünde und auch Vorhaben zur Einführung flexibler Bedienformen im ÖPNV.

Nach § 45a PBefG erfolgt auf Antrag ein Ausgleich für das Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs. Der Ausgleich entspricht 50 Prozent des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der für die Beförderung der Personen des Ausbildungsverkehrs erzielt wurde und dem Produkt aus dem in diesem Verkehr erzielten Personenkilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten für die Beförderung eines Fahrgastes über einen Kilometer werden von der Landesregierung per Verordnung festgestellt (Sollkostensatz).

Nach den §§ 228 ff. SGB IX [10] erfolgt zudem eine Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen. Die Höhe des Ausgleichs berechnet sich anhand der nachgewiesenen jährlichen Fahrgeldeinnahmen des Unternehmens, multipliziert mit einem festgelegten Anteil beförderter Schwerbehinderter. Dieser Anteil „wird für jedes Land von der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Behörde für jeweils ein Jahr bekannt gemacht“ [10] oder durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen einer Schwerbehindertenzählung nachgewiesen.

Nach der "Satzung über die Schülerbeförderung im IIm-Kreis" [11] hat der Schulträger IIm-Kreis die anspruchsberechtigten Schüler zur Schule zu befördern oder die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Eine Kostenbeteiligung der Eltern bzw. Schüler ist nur bei der Beförderung von Schülern ab Klassenstufe 11 bzw. bei Volljährigkeit der Schüler vorgesehen. Die Kostenbeteiligung beträgt laut § 4 Abs. 2 der Satzung 40,00 Euro je Kalendermonat.

1.2 Zielstellung und Funktion der Fortführung

Ziel der vorliegenden Fortschreibung ist ein Nahverkehrsplan für den IIm-Kreis im Planungszeitraum von 2019 bis 2024. Dieser soll weitere Wege und Handlungsmöglichkeiten zur stetigen Verbesserung des ÖPNV-Systems als Grundlage der Daseinsvorsorge, aber auch als Standortfaktor für die Region, aufzeigen.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Nahverkehrsraum IIm-Kreis

Der IIm-Kreis liegt mit einer Fläche von 805 km² (Stand 01. Januar 2019) in der Mitte des Freistaats Thüringen. Das Kreisgebiet liegt in Nachbarschaft zu folgenden Thüringer Gebietskörperschaften: Kreisfreie Städte Erfurt und Suhl sowie Landkreise Weimarer Land, Saalfeld-Rudolstadt, Hildburghausen, Schmalkalden-Meiningen und Gotha.

Der IIm-Kreis ist zu ca. 43 Prozent bewaldet. Mit 800 m ü. NN ist Neustadt am Rennsteig der höchstgelegene Ort des Kreises. Von naturräumlich besonderer Attraktivität sind der Naturpark Thüringer Wald, das UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald, der Nationale GeoPark Thüringen Inselsberg - Drei Gleichen und das IImtal. Die wichtigsten Flüsse sind die kreisnamensgebende IIm und die Gera. Mit der „Wirtschaftsregion Erfurter Kreuz“ befindet sich die größte Industrie- und Gewerbeansiedlung Thüringens im Norden Arnstadts, übergreifend zur Landeshauptstadt Erfurt und zum Landkreis Gotha. Die einzige Technische Universität des Freistaats ist in der Universitätsstadt Ilmenau ansässig.

Der IIm-Kreis besteht seit dem 01.01.2019 aus 17 Gemeinden, darunter die kreisangehörigen Städte Arnstadt, Stadtilm, Ilmenau und Großbreitenbach sowie die Gemeinden Amt Wachsenburg und Geratal. Weiterhin haben sich 4 Gemeinden in der Verwaltungsgemeinschaft „Geratal/Plaue“ und 7 Gemeinden in der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ zur Wahrnehmung ihrer Verwaltungsaufgaben zusammengeschlossen. Zentraler Verwaltungssitz ist die Kreisstadt Arnstadt. [12] Die Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften im Landkreis sind in der **Anlage 1** grafisch dargestellt.

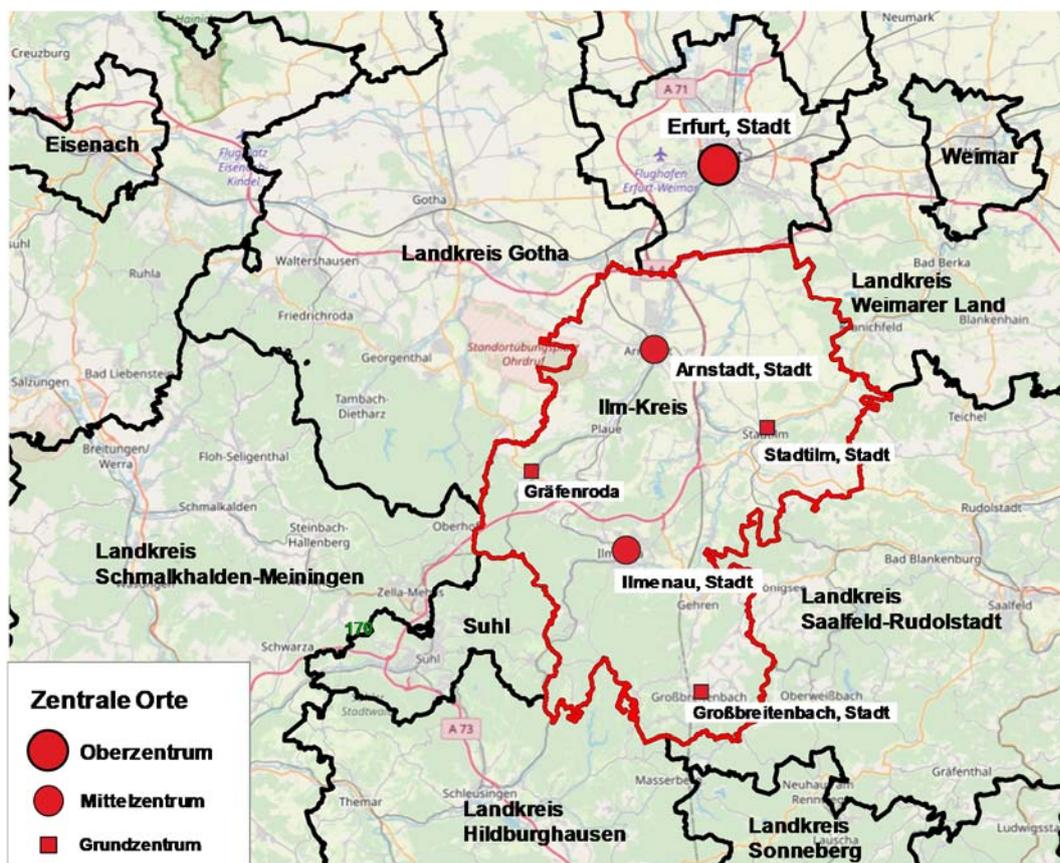


Abbildung 1: Lage des IIm-Kreises und zentralörtliche Gliederung, nach [13], [14]

Als eine Basis des Nahverkehrsplans beschreiben das am 15. Mai 2014 beschlossene Landesentwicklungsprogramm 2025 [15] und der aktuelle Regionalplan Mittelthüringen [14] allgemeine Definitionen und verkehrliche Funktionen des zentralörtlichen Systems sowie die Festlegung von Ober- und Mittelzentren. Grundzentren und deren Versorgungsbereiche sind im Regionalplan Mittelthüringen [14] ausgewiesen.

Oberzentren sollen als höchste Ebene der Zentralen Orte in Thüringen über hochwertige Funktionen der Daseinsvorsorge mit landesweiter Bedeutung sowie über Güter und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfs verfügen. Das Landesentwicklungsprogramm legt für Mittelthüringen die Landeshauptstadt Erfurt als Oberzentrum fest.

Mittelzentren sollen über ein breites Spektrum von Einrichtungen mit regionaler Bedeutung sowie umfassende Angebote an Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs verfügen. Für den IIm-Kreis werden die Städte Arnstadt als Zentrum des produzierenden industriellen Gewerbes und Ilmenau als Universitäts- und Technologie-Standort als Mittelzentren festgelegt.

Grundzentren sind in Thüringen die unterste Ebene der Zentralen Orte. Sie sollen über Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung sowie über umfassende Angebote bei Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs verfügen [13]. Der Regionalplan Mittelthüringen [14] weist für den IIm-Kreis die Stadt Großbreitenbach, den Ort Gräfenroda und die Stadt Stadtilm als Grundzentren aus.

Das Kreisentwicklungskonzept des IIm-Kreises definiert in Ergänzung der zentralörtlichen Kategorien Mittel- und Grundzentrum, mit Blick auf die Entwicklungsaspekte von Wirtschaft, Wohnbebauung und Verkehrsinfrastruktur, zusätzlich die Kategorie „raumbedeutsame Orte“. Als solche sind, neben den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau die Orte Geraberg, Geschwenda, Gräfenroda, Gräfinau-Angstedt, Kirchheim sowie die Stadt Großbreitenbach, die Stadt Plaue und die Stadt Stadtilm ausgewiesen.

2.2 Strukturdatenanalyse und -entwicklung

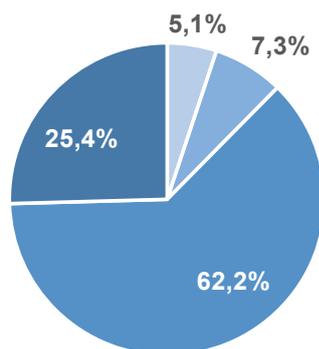
2.2.1 Einwohner

Zum 31.12.2017 lebten im IIm-Kreis etwa 108.830 Einwohner¹ in 42 Gemeinden², darunter fünf kreisangehörige Städte. In den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau leben ca. 50.400 Einwohner. Das sind rund 46 Prozent der gesamten Einwohner des IIm-Kreises. Eine Darstellung der Einwohnerverteilung nach Städten und Gemeinden zum 31.12.2017 ist in der **Anlage 2** enthalten.

Die Einwohner nach Altersklassen sind für den 31.12.2017 in Abbildung 2 dargestellt. Gegenüber dem Jahr 2012 bleibt der Anteil der Einwohner unter 15 Jahren bei rund 12 Prozent relativ stabil. Der Anteil an Senioren steigt in diesem Zeitraum um zwei Prozentpunkte auf gut 25 Prozent.

¹ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Gebietsstand: 31.12.2017

² mit Gebietsstand 31.12.2017



■ unter 6 ■ 6 - 15 Jahre ■ 15 - 65 Jahre ■ 65 Jahre und älter

Abbildung 2: Bevölkerung im IIm-Kreis nach Altersstruktur³

Mit einer Bevölkerungsdichte von 129 Einwohner pro km² gehört der IIm-Kreis zu den vier Landkreisen im Freistaat Thüringen, die am dichtesten besiedelt sind. Die höchste Einwohnerdichte besitzt die Stadt Arnstadt mit rund 450 Einwohnern pro km². Weiterhin sind hohe Einwohnerdichten mit mehr als 300 Einwohnern/km² in der Stadt Ilmenau sowie in der Gemeinde Geschwenda festzustellen.

Die Prognose der Bevölkerung beruht auf der ersten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Thüringen [16]. Die Tabelle 1 zeigt die Einwohner zum Stichtag 31.12.2017 sowie für das Jahr 2025, wie in der Bevölkerungsvorausberechnung ausgewiesen. Im Vergleich zum Jahr 2017 werden 2025 ca. 6.000 Einwohner weniger im IIm-Kreis leben. Die Prognosen zeigen, dass vor allem die Einwohner in der Altersgruppe 15 bis 65 Jahre abnehmen werden und der Anteil der älteren Menschen künftig zunehmen wird. Die Zahl der Einwohner, die 65 Jahre und älter sind, wird sich bis zum Jahr 2025 um ca. 3.300 erhöhen. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2017 einem Zuwachs von ca. 13 Prozent. Die Altersgruppe der 6- bis 15-jährigen Kinder wird sich bis 2025 weiter erhöhen, was sich auch in den steigenden Schülerzahlen (siehe Kapitel 2.2.3) zeigt.

	31.12.2017 (Analyse)		2025 (Prognose)		Entwicklung Prognose zu Analyse		Ausblick 2030	
	Anzahl	Anteil (%)	Anzahl	Anteil (%)	Änderung	Änderung (%)	Anzahl	Anteil (%)
unter 6 Jahre	5.500	5,1%	3.900	3,8%	-1.600	-29,1%	3.400	3,5%
6 bis 15 Jahre	7.900	7,3%	8.700	8,5%	+800	+10,1%	8.400	8,4%
15 bis 65 Jahre	67.700	62,2%	60.100	58,5%	-7.600	-11,2%	55.800	56,3%
65 Jahre und älter	27.700	25,4%	30.000	29,2%	+2.300	+8,3%	31.500	31,8%
Summe	108.800	100,0%	102.700	100,0%	-6.100	-5,6%	99.100	100,0%

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 im IIm-Kreis [16]

Mit Wirkung zum 01.01.2019 haben die Gemeinden Schmiedefeld und Gehlberg den IIm-Kreis verlassen, so dass deren Einwohnerzahlen zukünftig keine Berücksichtigung mehr finden (ca. 2.180 Einwohner zum 31.12.2017). Der Weggang der beiden Gemeinden aus dem IIm-Kreis ist in den offiziellen Einwohnerprognosen noch nicht berücksichtigt.

2.2.2 Erwerbstätige und Beschäftigte

Zum 30.06.2017 gab es im IIm-Kreis ca. 38.550 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Beschäftigte bzw. Arbeitsplätze) und ca. 42.890 sozialversicherungspflichtig Be-

³ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Gebietsstand: 31.12.2017

schäftigte am Wohnort (Erwerbstätige) [17]. Wie aus der Entwicklung der Bevölkerung hervorgeht (siehe Tabelle 1), ist damit zu rechnen, dass vor allem die Personengruppe im Alter zwischen 15 und 65 Jahren, in der hauptsächlich die Erwerbstätigen zu finden sind, zurückgehen wird.

Innerhalb des Landkreises konzentrieren sich die Arbeitsplätze mit jeweils ca. 10.000 auf die Städte Arnstadt und Ilmenau. Über 1.000 Arbeitsplätze befinden sich im Amt Wachsenburg sowie in den Städten Großbreitenbach und Stadtilm [18]

Als Teil des Technologiedreiecks Erfurt – Jena – Ilmenau verfügt der Wirtschaftsraum des IIm-Kreises über zahlreiche aufstrebende und konkurrenzfähige Standorte, die als TECHNOLOGIE REGION ILMENAU ARNSTADT (TRIA) gesamthaft vermarktet werden.

Der bedeutendste Gewerbestandort im Landkreis ist das Industrie- und Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ (IG Erfurter Kreuz). Es befindet sich südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes Erfurt zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 71 im IIm-Kreis. Im Süden direkt an das Gewerbegebiet Arnstadt-Nord anschließend, erstrecken sich die zugehörigen bereits bebauten oder potenziellen Industrie- und Gewerbeflächen beidseits der haupterschließenden Landesstraße L 1044N (Autobahnzubringer) nördlich bis nach Ichttershausen. Dort schließt sich der Gewerbepark Ichttershausen-Thörey-Autobahn (GITA) an. Als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort haben diese Standorte mit dem IG Erfurter Kreuz als Kern für den IIm-Kreis, aber auch für die Landeshauptstadt Erfurt und die Städte und Gemeinden im östlichen Landkreis Gotha enorme Bedeutung. Sie treten nach außen gemeinsam als „Wirtschaftsregion Erfurter Kreuz“ auf.

Neben den genannten Standorten befinden sich noch eine Reihe weiterer Gewerbeansiedlungen im Landkreis. Weitere bedeutende Standorte befinden sich in und um Ilmenau (z. B. Industriepark „Am Vogelherd“ Ilmenau, Gewerbegebiet „Am Wald“ Ilmenau, Gewerbegebiet „Gehren Ost“ Ilmenau, Gewerbegebiet „In den Folgen“ Ilmenau).

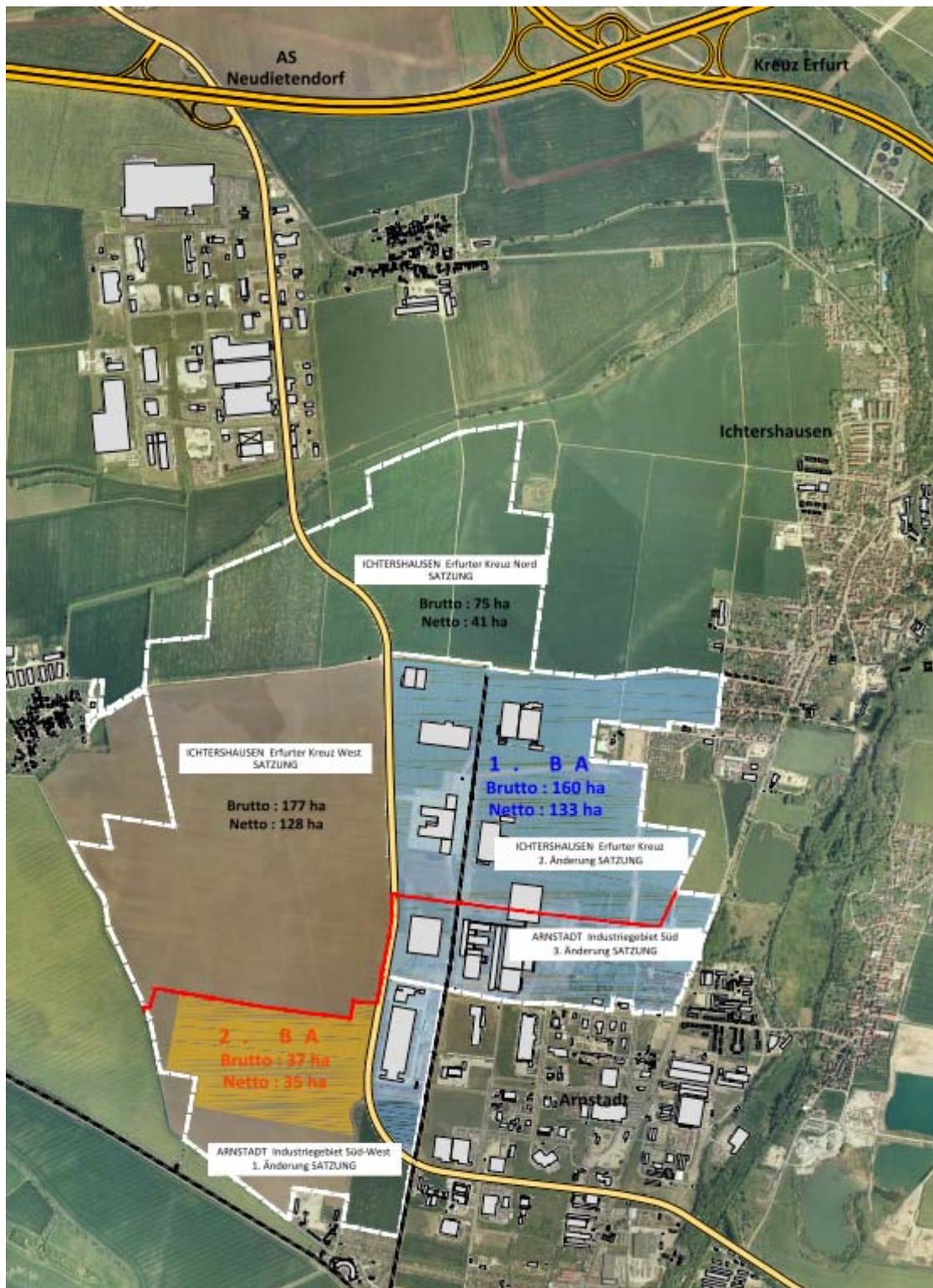


Abbildung 3: Lage und Entwicklungsabschnitte des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz

2.2.3 Schüler und Schulstandorte

Gegenwärtig (Herbst 2018) gibt es im Landkreis 22 Staatliche Grundschulen, sieben Staatliche Regelschulen, drei Staatliche Gemeinschaftsschulen, drei Staatliche Gymnasien, eine Staatliche Berufsschule, zwei Staatliche Förderzentren und ein Erwachsenen-Kolleg (Ilmenau-Kolleg, Abitur im zweiten Bildungsweg) sowie acht private Bildungseinrichtungen. Die Schulnetzplanung sieht derzeit keine Schulschließungen vor.

Die 22 Staatlichen Grundschulen sind flächendeckend, aber nicht in jeder Gemeinde des Kreises vorhanden. Staatliche Regelschulen befinden sich in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau sowie in Geraberg, Gräfenau-Angstedt und Ichtershausen. In den Grundzentren Stadtilm, Gräfenroda und Großbreitenbach gibt es eine Staatliche Gemeinschaftsschule. Die drei Staatlichen Gymnasien, die zwei Staatlichen Förderzentren und die Staatliche Berufsschule befinden sich in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau. Das Erwachsenen-Kolleg befindet sich in Ilmenau.

Die Standorte sind so gelegen, dass die im IIm-Kreis geltenden Vorgaben bezüglich maximaler Entfernung zwischen Wohnung und Schule sowie maximal benötigter Schulwegzeit grundsätzlich eingehalten werden [11]. Dabei entstehen bei 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. Alle Staatlichen Schulen sind durch das ÖPNV-Netz erschlossen, überwiegend befinden sich Haltestellen in unmittelbarer Nähe der Schulstandorte.

Im Schuljahr 2018/2019 besuchen rund 8.200 Schüler die allgemeinbildenden Staatlichen Schulen (Grund-, Regel- und Gemeinschaftsschulen sowie Gymnasien) im Landkreis⁴. Die Verteilungen der Schüler auf die Schularten sowie die Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2023/2023 sind in Tabelle 2 dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die Schülerzahlen im Vergleich zum Schuljahr 2018/2019 bis zum Schuljahr 2023/2024 um rund 440 Schüler (fünf Prozent) ansteigen werden.

Schulart (Staatlich)	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
Grundschulen	3.428	3.496	3.501	3.575	3.680	3.659
Regel- und Gemeinschaftsschulen	2.784	2.665	2.764	2.903	2.987	3.058
Gymnasien	2.029	2.014	2.001	1.956	1.910	1.961
Summe	8.241	8.175	8.266	8.434	8.577	8.678

Tabelle 2: Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2023/2024 [Quelle: Landratsamt IIm-Kreis]

Mit Wirkung zum 01.01.2019 liegt die Staatliche Regelschule in Schmiedefeld nicht mehr im Gebiet des IIm-Kreises.

2.2.4 Studenten und Hochschulstandorte

Die Technische Universität (TU) Ilmenau ist die einzige Hochschule im Landkreis. An der TU befinden sich derzeit rund 5.800 Studierende in universitärer Ausbildung. Die Entwicklung der Studierenden in den vergangenen sechs Jahren zeigt die folgende Tabelle.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Studierende jeweils im Wintersemester	6.763	6.909	6.703	6.648	6.619	6.253	5.807

Tabelle 3: Entwicklung der Studierenden bis zum Jahr 2017 [19]

Seit 2012 ist ein leicht negativer Trend bei der Anzahl der Studierenden zu beobachten, der bis zum Wintersemester 2017/18 stetig anhält. Im Zeitverlauf seit der Jahrtausendwende ergaben sich Schwankungen der Studierendenzahl zwischen 5.000 und 7.000 Studierenden. Aufgrund dieser Entwicklung muss bis zum Jahr 2024 von einer Entwicklung der Studierendenzahl im Korridor zwischen 5.000 bis 6.000 Studierenden ausgegangen werden.

Das Wissenschafts- und Forschungspotenzial der TU Ilmenau, mit zahlreichen Transfereinrichtungen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, prägt die Universitätsstadt Ilmenau we-

⁴ Darin enthalten sind die Schüler der bis zum 31.12.2018 zum IIm-Kreis gehörenden Staatlichen Regelschule in Schmiedefeld.

sentlich. Als Innovationszentrum ist die TU Ilmenau dabei auch ein wichtiger Impulsgeber für die allseitige Entwicklung des gesamten IIm-Kreises.

2.2.5 Tourismus

Der Tourismus nimmt im gesamten Wirtschaftsgefüge des IIm-Kreises einen hohen Stellenwert ein.

Natur-, Wander- und Sporttourismus, mit besonderer ganzjähriger Relevanz für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), findet vor allem in der Rennsteigregion / UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald statt. Aufgrund der Höhenlage über 800 m ü. NN gehören die dortigen Orte im IIm-Kreis auch zu den Wintersportorten des Thüringer Waldes.

Für den Tages- und Ausflugs-tourismus stehen im Landkreis tendenziell eher das Wachsburggebiet, die Lange Berg Region, die Region Riechheimer Berg und das Ilmtal. Kultur- und Städtetourismus findet schwerpunktmäßig in Arnstadt und Ilmenau statt und hat seine Bezugspunkte vor allem in den dort wirkenden kulturgeschichtlichen Persönlichkeiten Johann Sebastian Bach und Johann Wolfgang von Goethe. Durch die Entwicklung der Technischen Universität Ilmenau und der Wirtschaft im Landkreis bildet sich ebenfalls ein immer größeres Potenzial im Segment Tagungs- und Bildungstourismus aus.

Die touristischen Angebote werden von der Thüringer Tourismus GmbH und dem Regionalverbund Thüringer Wald e. V. vermarktet.

Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl der Ankünfte und der Übernachtungen im Zeitraum von 2001 bis 2017⁵.

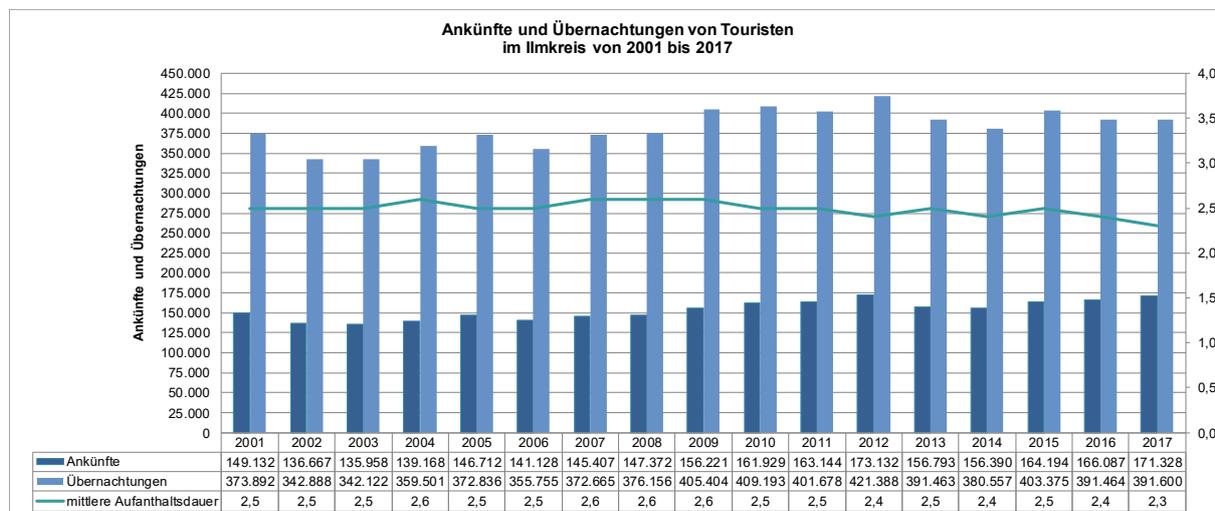


Abbildung 4: Entwicklung der Touristenankünfte und Übernachtungen im IIm-Kreis 2001 – 2017 [20]

Im Vergleich zu 2001 ergibt sich im Jahr 2017 eine Steigerung der Gästeankünfte von rund 15 Prozent sowie der Übernachtungszahlen um etwa fünf Prozent. Dabei liegt das Maximum beider Werte im Jahr 2012. Die Gästeankünfte im Jahr 2017 entsprechen weitgehend denen des Jahres 2012, die Übernachtungen sanken jedoch um rund sieben Prozent. Daraus ergibt sich eine tendenziell sinkende mittlere Aufenthaltsdauer je Gast von etwa 2,5 Tagen auf 2,3 Tage im Jahr 2017.

Die touristisch bedeutenden Regionen liegen mit dem UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald im Süden sowie dem Ilmtal im Osten des Landkreises. Sechs staatlich anerkannte Erholungsorte im Landkreis (Altenfeld, Frankenhain, Frauenwald, OT Manebach der Stadt Ilmenau, Stadt Großbreitenbach, Neustadt a. R.) sowie der staatlich anerkannte

⁵ In den Übernachtungsstatistiken sind die Gästeankünfte und Übernachtungen der bis zum 31.12.2018 zum IIm-Kreis zugehörigen Gemeinden Gehlberg und Schmiedefeld enthalten.

Luftkurort Stützerbach befinden sich im Thüringer Wald. Das Thüringer Burgenland „Drei Gleichen“ umfasst sowohl Gemeinden im Landkreis Gotha als auch einige Ortsteile im Amt Wachsenburg im Ilm-Kreis. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Tourismusgebiete im Kreis. Seit dem 01.01.2019 gehören die staatlich anerkannten Erholungsorte Gehlberg und Schmiedefeld a. R. nicht mehr zum Ilm-Kreis.

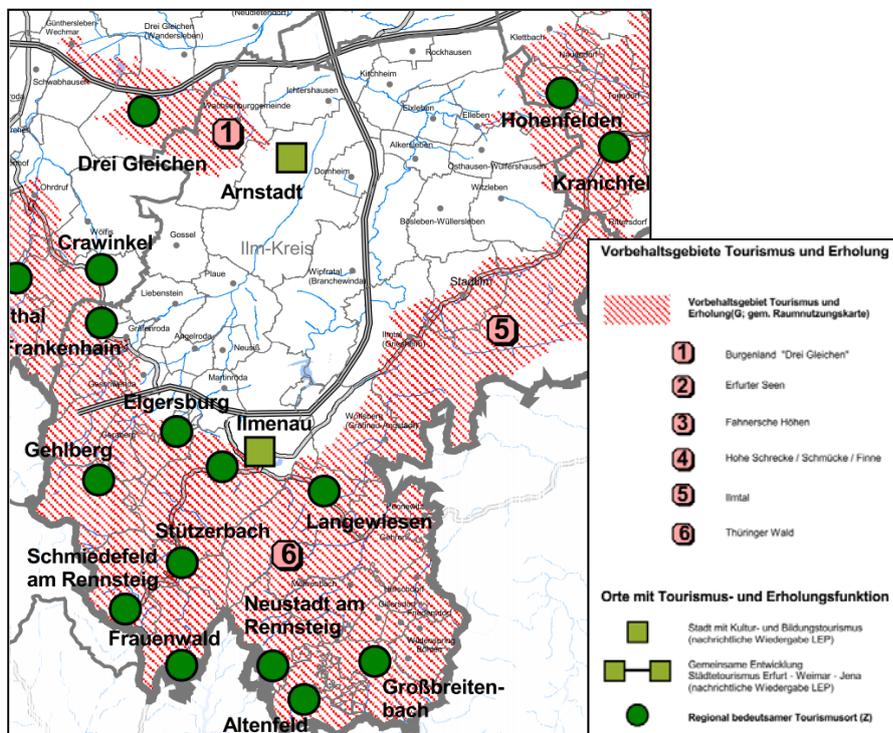


Abbildung 5: Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion⁶ [14]

Das aus dem Konzept „NATUR-Erfahrung Biosphäre – Region UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald“ [21] heraus entwickelte „Rennsteig-Ticket“ ermöglicht Übernachtungsgästen in elf Gemeinden oder Ortsteilen (Stand September 2018) sowie teilnehmenden weiteren Hotels die kostenlose Nutzung des ÖPNV auf allen Buslinien des Ilm-Kreises sowie auf ausgewählten Buslinien benachbarter Landkreise und dem „Rennsteig-Shuttle“ zwischen Ilmenau und Bahnhof „Rennsteig“.

2.2.6 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

2.2.6.1 Pendler

Pendler sind für den ÖPNV ein grundsätzliches Nachfragepotenzial, welches mit attraktiven Angeboten gehoben werden kann. Daher findet im Rahmen des Nahverkehrsplanes die Auswertung der Pendlerverflechtungen für den Ilm-Kreis statt.

Zur Auswertung der gemeindefeinen Pendlerbeziehungen wurden die Daten der Bundesagentur für Arbeit (BA) aus dem Jahr 2016 [18] in Bezug auf den Ilm-Kreis ausgewertet. Die Angaben der BA beruhen auf den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die außerhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten. Rund 14.100 Erwerbstätige pendeln innerhalb des Landkreises zur Arbeit (Binnenpendler). Davon fahren jeweils über 500 Erwerbstätige zwischen Arnstadt und dem Amt Wachsenburg sowie von Ilmenau nach Arnstadt.

⁶ Abbildung zeigt den Gebietsstand vor dem 01.01.2019.

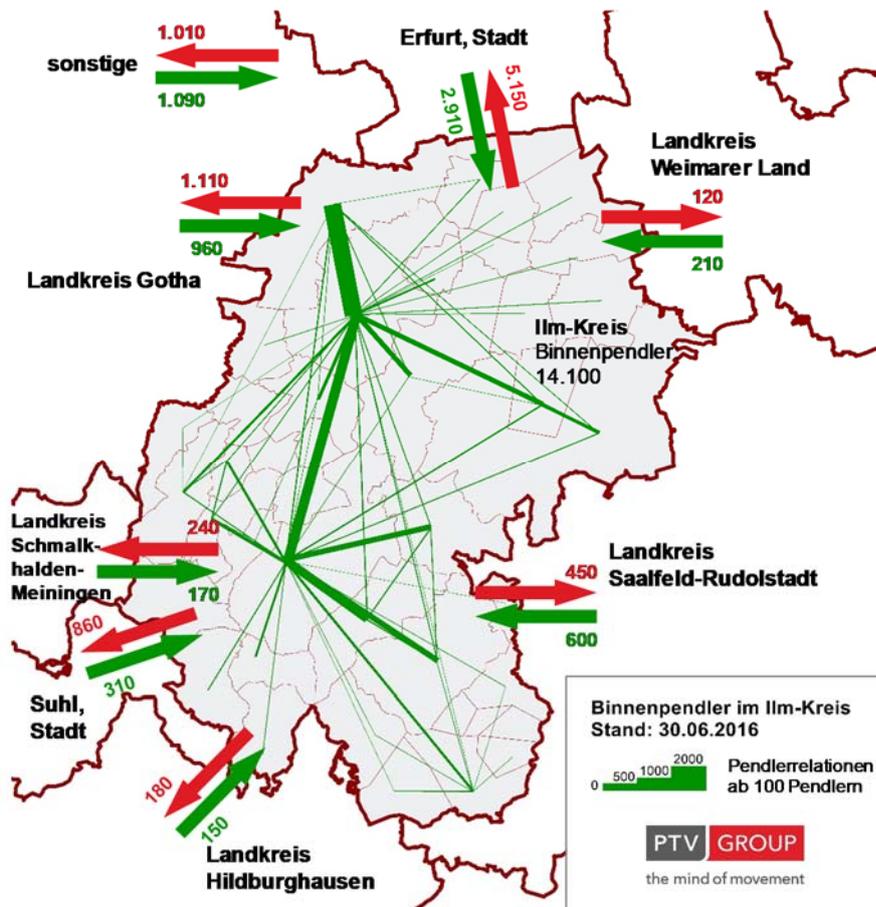
von	nach	Pendler
Amt Wachsenburg	Arnstadt, Stadt	800
Arnstadt, Stadt	Amt Wachsenburg	680
Ilmenau, Stadt	Arnstadt, Stadt	590
Langewiesen, Stadt	Ilmenau, Stadt	470
Wipfratal	Arnstadt, Stadt	370
Wolfsberg	Ilmenau, Stadt	360
Gehren, Stadt	Ilmenau, Stadt	350
Stadtilm, Stadt	Arnstadt, Stadt	310
Ilmenau, Stadt	Langewiesen, Stadt	280
Ilmtal	Arnstadt, Stadt	260
Arnstadt, Stadt	Ilmenau, Stadt	250
Plaue, Stadt	Arnstadt, Stadt	220
Geraberg	Ilmenau, Stadt	220
Ilmtal	Stadtilm, Stadt	210
Gräfenroda	Arnstadt, Stadt	210

Tabelle 4: Pendler innerhalb des Ilm-Kreises zum 30.06.2016⁷ (angegeben sind Beziehungen > 200 Pendler, Angaben gerundet)

Über die Landkreisgrenze pendeln etwa 9.100 Erwerbstätige zur Arbeit. Dabei ist die Stadt Erfurt mit ca. 5.200 Arbeitspendlern der Zielort der meisten Erwerbstätigen, gefolgt von Gotha und Suhl. Die Einpendler in den Ilm-Kreis sind mit ca. 6.400 Erwerbstätigen im Vergleich zu den Auspendlern geringer. Die meisten Einpendler kommen aus Erfurt, Gotha und Saalfeld-Rudolstadt.

In der folgenden Abbildung sind die Pendlerbeziehungen in die Nachbarlandkreise sowie die aufkommensstärksten Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises grafisch dargestellt.

⁷ Tabelle zeigt den Gebietsstand vom 30.06.2017

Abbildung 6: Pendlerbeziehungen im Gebiet des IIm-Kreises⁸

2.2.6.2 Pkw-Bestand

Zum 01.01.2018 gab es rund 72.500 gemeldete Kfz im IIm-Kreis [22], davon waren rund 59.200 Pkw. Mit einer Einwohnerzahl von ca. 108.830 am 31.12.2017 ergibt sich damit eine Pkw-Dichte von 543 Pkw je 1.000 Einwohner. Dies entspricht einem Anstieg der Pkw-Dichte von knapp zwei Prozent gegenüber 2012. Dieser Wert liegt im Bereich der durchschnittlichen Pkw-Dichte des Freistaates Thüringen von 539 Pkw pro 1000 Einwohner.

2.2.6.3 Verkehrsinfrastruktur

Folgende Eisenbahnstrecken existieren im Landkreis:

- (Erfurt – Neudietendorf) – Arnstadt – Plaue – Gräfenroda – (Suhl – Meiningen);
Infrastrukturbetrieb durch DB-Netz AG und DB Station & Service AG
SPNV-Betrieb durch DB Regio AG, Erfurter Bahn GmbH und Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Plaue – Ilmenau;
Infrastrukturbetrieb durch DB-Netz AG und DB Station & Service AG
SPNV-Betrieb durch Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Arnstadt – Stadtilm – (Rottenbach – Saalfeld);
Infrastrukturbetrieb durch DB-Netz AG und DB Station & Service AG
SPNV-Betrieb durch Erfurter Bahn GmbH
- Ilmenau – Stützerbach – (Bahnhof Rennsteig – Schmiedefeld – Schleusingen);
Infrastrukturbetrieb durch Rennsteigbahn GmbH & Co. KG; Strecke wird für anlassbezogene touristische Personenverkehre und Güterverkehr vorgehalten, regulärer SPNV findet

⁸ Abbildung zeigt den Gebietsstand vom 30.06.2016

nur am Wochenende durch die Süd Thüringen Bahn GmbH statt. Besonderes Merkmal sind die beachtlichen Längsneigungen von zum Teil über 60 Promille. Damit ist diese Eisenbahnstrecke eine der steilsten Regelspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb in Deutschland.

- (Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte): Infrastruktur- und SPNV-Betrieb durch DB RegioNetz Verkehrs GmbH und Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn. Die Strecke tangiert den IIm-Kreis unmittelbar an der Kreisgrenze im äußersten Südwesten bei Großbreitenbach, ohne Station im Kreisgebiet.

Im Kreisgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung außerdem die Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg), die für den SPNV im Landkreis leider keine Erschließungsfunktion hat. Bedeutend für den SPNV ist die Notwendigkeit, Anschlüsse am ICE-Knoten Erfurt herzustellen.

Das Straßennetz ist sternförmig um die Städte Arnstadt, Ilmenau und Stadtilm ausgerichtet. Darüber hinaus ist im flachen nördlichen Teil des IIm-Kreises eine feingliedrige Struktur vorhanden, durch die zahlreiche Verbindungen jeweils benachbarter Orte entstehen. Die Straßen im südlichen Kreisteil verlassen die Kerbtäler nur selten. Die auf die Zentren ausgerichtete Radialstruktur wird nur durch wenige Tangenten ergänzt. Die im Kreisgebiet verlaufenden Bundesautobahnen A 4 und A 71 haben für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur insoweit Bedeutung, falls Straßenpersonennahverkehr (StPNV)-Linien durch hohes Verkehrsaufkommen rund um Autobahnanschlussstellen behindert werden sollten. Dabei kann die 2017 eröffnete Bundesstraße B 90n als leistungsfähige Ost-West-Straßenachse zwischen der Bundesautobahn (BAB) A 71 und dem östlichen Kreisgebiet für den ÖPNV im IIm-Kreis indirekt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität (bspw. durch Entlastungen in Marlishausen oder Griesheim) führen. Die Verkehrsinfrastruktur ist in der **Anlage 3** dargestellt.

2.3 Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs

2.3.1 Organisationsstruktur

Der IIm-Kreis ist Aufgabenträger für den StPNV im Kreisgebiet. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen bzw. Vorgaben für den Landkreis werden durch den Kreistag des IIm-Kreises im Rahmen des Nahverkehrsplans festgelegt. Die Umsetzung und Kontrolle dieser obliegt dem ÖPNV-Ausschuss des IIm-Kreises. Für die konkrete Umsetzung der Aufgaben im StPNV bedient sich der Landkreis der IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV), deren Geschäftsanteile zu 100 Prozent im Besitz des Landkreises als Alleingesellschafter sind.

Die IKPV erfüllt Aufgaben der Planung und Organisation des ÖPNV im Landkreis und wirkt bei dessen Finanzierung mit. Hierbei wird sie als öffentliches Unternehmen im Auftrag des Landkreises tätig.

Kreisübergreifende Linien werden mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt und fortentwickelt. Zudem werden Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) berücksichtigt. Hierzu finden bei Bedarf Abstimmungen mit dem Freistaat Thüringen statt.

Die Durchführung des StPNV im IIm-Kreis wird ab dem 01.07.2019 von der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) übernommen. Die IOV ist seit dem 01.01.2018 durch die vollständige Übernahme der Geschäftsanteile durch die IKPV ein (mittelbares) kommunales Unternehmen. Die folgende Abbildung zeigt die Beteiligungsverhältnisse im StPNV des IIm-Kreises:

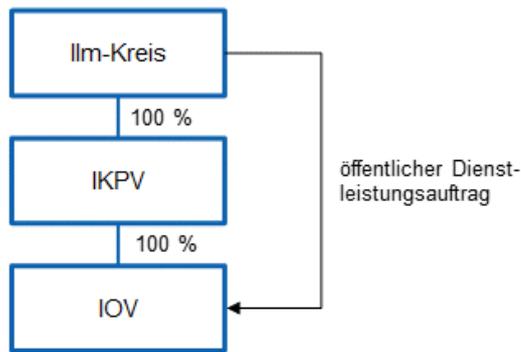


Abbildung 7: Beteiligungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises

Die Durchführung des StPNV durch die IOV erfolgt auf Basis einer Direktvergabe einer Dienstleistungskonzession im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/07. Grundlage für die Wahl einer Direktvergabe an die IOV war die Zielsetzung bzw. die Erwägungen des IIm-Kreises einen laufenden Einfluss auf die Verkehrsleistung sicherzustellen sowie sich Flexibilität und Gestaltungsspielräume, u.a. im Hinblick auf die Herausforderungen "Demografischer Wandel" und „Verkehrswende“, einzuräumen. Zudem soll durch die Direktvergabe eine Sicherung der Arbeitsplätze vor Ort im ÖPNV und die Beschäftigung der Arbeitnehmer zu sozial adäquaten Konditionen gewährleistet werden. Diesen Zielsetzungen wird die Direktvergabe an ein eigenes kommunales Unternehmen am ehesten gerecht. Eine wettbewerbliche Ausschreibung der Verkehrsleistung oder der Erlass einer Allgemeinen Vorschrift kommen zur Erreichung dieser Zielsetzungen nicht als Alternativen in Betracht. In beiden Fällen wäre der laufende Einfluss auf die Verkehrsleistung nicht in gleicher Weise und in gleichem Umfang gewährleistet. Zudem ist eine Allgemeine Vorschrift nicht geeignet, den Finanzierungsbedarf der Verkehrsleistungen im Kreisgebiet zu decken, da das erforderliche Finanzierungsvolumen nicht als Tarifdefizit darstellbar ist.

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird umfassend im landesweit gültigen „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonenverkehr im Freistaat Thüringen“⁹ [23], beschrieben. Der SPNV wird an dieser Stelle deshalb nur kurz mit Blick auf das Angebot an den für den Landkreis relevanten SPNV-Zugangsstellen charakterisiert:

- SPNV-Expresslinien:

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen	Bedienungszeit [Uhr]	Grundtakt
(RE 1)	DB Regio AG	Göttingen – Leinefelde – Mühlhausen – Gotha – Neudietendorf – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Greiz/Zwickau/Glauchau	(Neudietendorf, Lkr. GTH)	6:30 – 22:30	120 Min
RE 7	DB Regio AG	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Bad Neustadt – Schweinfurt – Würzburg	Arnstadt Hbf; Plaue; Gräfenroda; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	5:00 – 22:00	120 Min
STx 46	STB	Erfurt – Arnstadt – Plaue – Ilmenau	Arnstadt Hbf; Arnstadt Süd; Ilmenau Pörlitzer Höhe; Ilmenau; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	6:00 – 18:00	Einzelzüge in HVZ

⁹ Im aktuellen Fortschreibungszeitraum 2018 – 2022

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen	Bedienungszeit [Uhr]	Grundtakt
EBx 47	EB	Arnstadt ¹⁰ – Stadtilm – Rottenbach – Saalfeld	Arnstadt Hbf; Marlishausen; Niederwillingen; Stadtilm	6:30 – 23:30	Einzelzüge
STx 50	STB	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Meiningen/Wernshausen	Arnstadt Hbf; Plaue; Gräfenroda; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	5:00 – 17:00	Einzelzüge in HVZ

Tabelle 5: Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Expresslinien

- SPNV-Regionallinien:

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen	Bedienungszeit [Uhr]	Grundtakt
(RB 20)	Abellio	Halle (Saale) – Naumburg – Apolda – Weimar – Erfurt – Neudietendorf – Gotha – Eisenach	(Neudietendorf, Lkr. GTH)	4:30 – 23:30	60 Min
EB 23	EB	Erfurt – Arnstadt – Stadtilm – Rottenbach - Saalfeld	Sülzenbrücken; Haarhausen; Arnstadt Hbf; Marlishausen; Niederwillingen; Stadtilm; Singen; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	5:00 – 23:00	120 Min
STB 44	STB	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Meiningen	Sülzenbrücken; Haarhausen; Arnstadt Hbf; Arnstadt Süd; Plaue; Gräfenroda; Dörrberg; Gehlberg; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	4:30 – 1:00	120 Min
STB 46	STB	Erfurt – Arnstadt – Plaue – Ilmenau	Sülzenbrücken; Haarhausen; Arnstadt Hbf; Arnstadt Süd; Plaue; Martinroda; Geraberg; Elgersburg; Ilmenau-Roda; Ilmenau Pörlitzer Höhe; Ilmenau; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	4:30 – 1:00	60 Min
(OBS)	DB-OBS	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte	(Mellenbach-Glasbach; Meuselbach-Schwarzühle; Katzhütte, alle Lkr. SLF)	5:30 – 20:30	60 Min

Tabelle 6: Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Regionallinien

Im Abschnitt Arnstadt – Stadtilm – (Rottenbach – Saalfeld) überlagern sich die Züge der Linien EBx 47 und EB 23 zu einem 60-Minuten-Takt. Zwischen Arnstadt und Gräfenroda besteht durch Überlagerung der Linien RE 7 und STB 44 ein stündliches SPNV-Angebot.

Im Abschnitt Arnstadt – Neudietendorf – Erfurt überlagern sich die Linien RE 7, EB 23, STB 44 und STB 46, so dass in jeder Stunde mindestens zwei Züge je Richtung verkehren. Diese liegen jedoch in zeitlich dichter Folge beieinander. Effektiv besteht somit ein vertaktes, mindestens stündliches SPNV-Angebot von und nach Erfurt.

Die Linien STB 46 und EB 23 korrespondieren in Neudietendorf stündlich mit der Linie RB 20 von und nach Gotha und Eisenach, d.h. ein Überstieg ist möglich.

¹⁰ Anschluss von/nach Erfurt Hbf mit Linie STB 46.

Nächstgelegene Übergangsmöglichkeit zu Linien des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) besteht in Erfurt Hauptbahnhof.

2.3.3 Landesbedeutungsbereich Busnetz

Landesbedeutungsbereich Buslinien werden vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft finanziell gefördert, um überregional bedeutende Relationen, die nicht durch den SPNV bedient werden, durch eine hohe Angebotsqualität zu stärken. Im IIm-Kreis sind die bestehenden Buslinien 300 zwischen Ilmenau und Suhl (betrieben durch IOV) und die Buslinie 215 zwischen Ilmenau und Rudolstadt (betrieben durch KomBus GmbH) landesbedeutungsbereich Busverbindungen. Auch die Relationen zwischen Ilmenau und Oberhof, Ilmenau und Neuhaus am Rennweg und Ilmenau und Kranichfeld werden vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als förderfähig angesehen. Aktuell wird auf diesen Relationen aber keine durchgehende StPNV-Leistung eines Verkehrsunternehmens erbracht. Verbunden mit einer Förderung landesbedeutungsbereich Buslinien ist die Vorgabe, die folgenden Qualitätsstandards einzuhalten [24]:

- hohe Bedienungshäufigkeit (8 Fahrtenpaare Mo-Fr, 4 Fahrtenpaare Sa, So, Feiertag)
- Vertaktung über gesamten Betriebszeitraum
- Verknüpfung zum SPNV (maximal 15 Minuten Übergangszeit, Anschlussgewährung)

2.3.4 Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises

Neben dem SPNV stellt der StPNV zum einen die Erschließung der städtischen sowie ländlichen Gebiete sicher und ergänzt abseits der Schienenstrecken das Grundangebot des SPNV. Im Landkreis verkehren drei Stadtbuslinien in Ilmenau, drei Stadtbuslinien in Arnstadt sowie 28 Regionalbuslinien. In den folgenden Abbildungen werden die Liniennetze für den regionalen Busverkehr sowie die Kernbereiche der Mittelzentren Ilmenau und Arnstadt dargestellt.

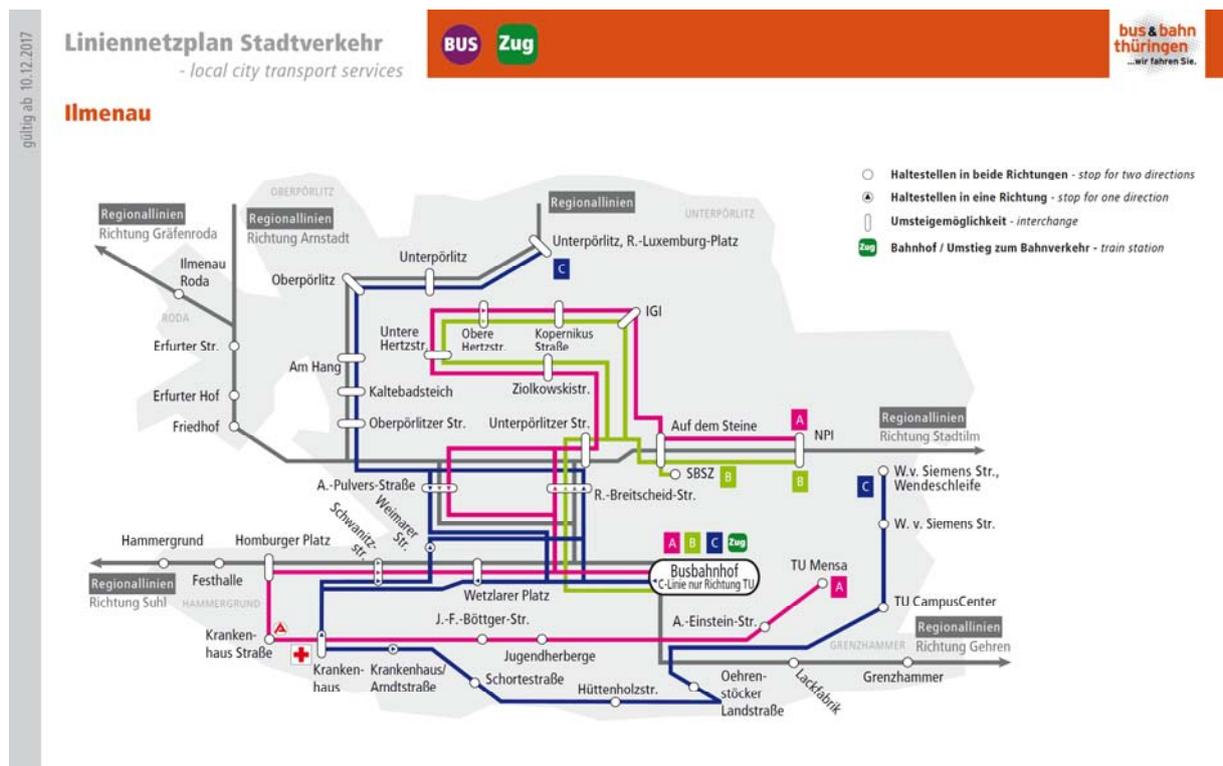


Abbildung 8: Liniennetz Kernbereich Ilmenau (Stand: 10. Dezember 2017) [25]

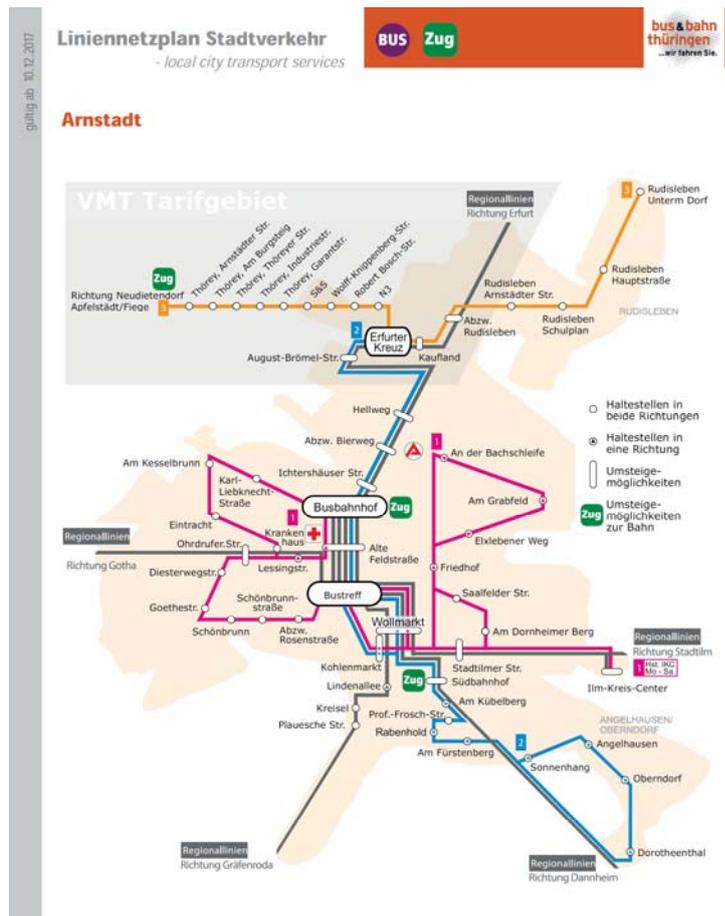


Abbildung 9: Liniennetz Kernbereich Arnstadt (Stand: 10. Dezember 2017) [25]

Die Stadtverkehre in Ilmenau sind am Busbahnhof miteinander sowie mit dem Regionalverkehr und dem SPNV verknüpft. Die Linien A und C sind vertaktet (Linie A: Montag – Freitag im 20-Minuten-Takt bzw. 30-Minuten-Takt, Linie C: 60-Minuten-Takt). Die Linie A verkehrt auch am Wochenende.

Die Stadtbuslinien 1 und 2 in Arnstadt sind am Bustreff miteinander und am Busbahnhof mit dem Regionalverkehr sowie dem SPNV verknüpft. Die Linie 3 schließt am Erfurter Kreuz an die Stadtbuslinie 2 sowie den Regionalverkehr an. Die Linien 1 und 2 verkehren Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt. Die Linie 3 verkehrt Montag – Freitag im 60-Minuten-Takt und wird in der Hauptverkehrszeit (siehe Tabelle 13) auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Linien 1 und 2 verkehren auch an Samstagen und Sonntagen im Stundentakt, die Linie 3 mit Einzelfahrten.

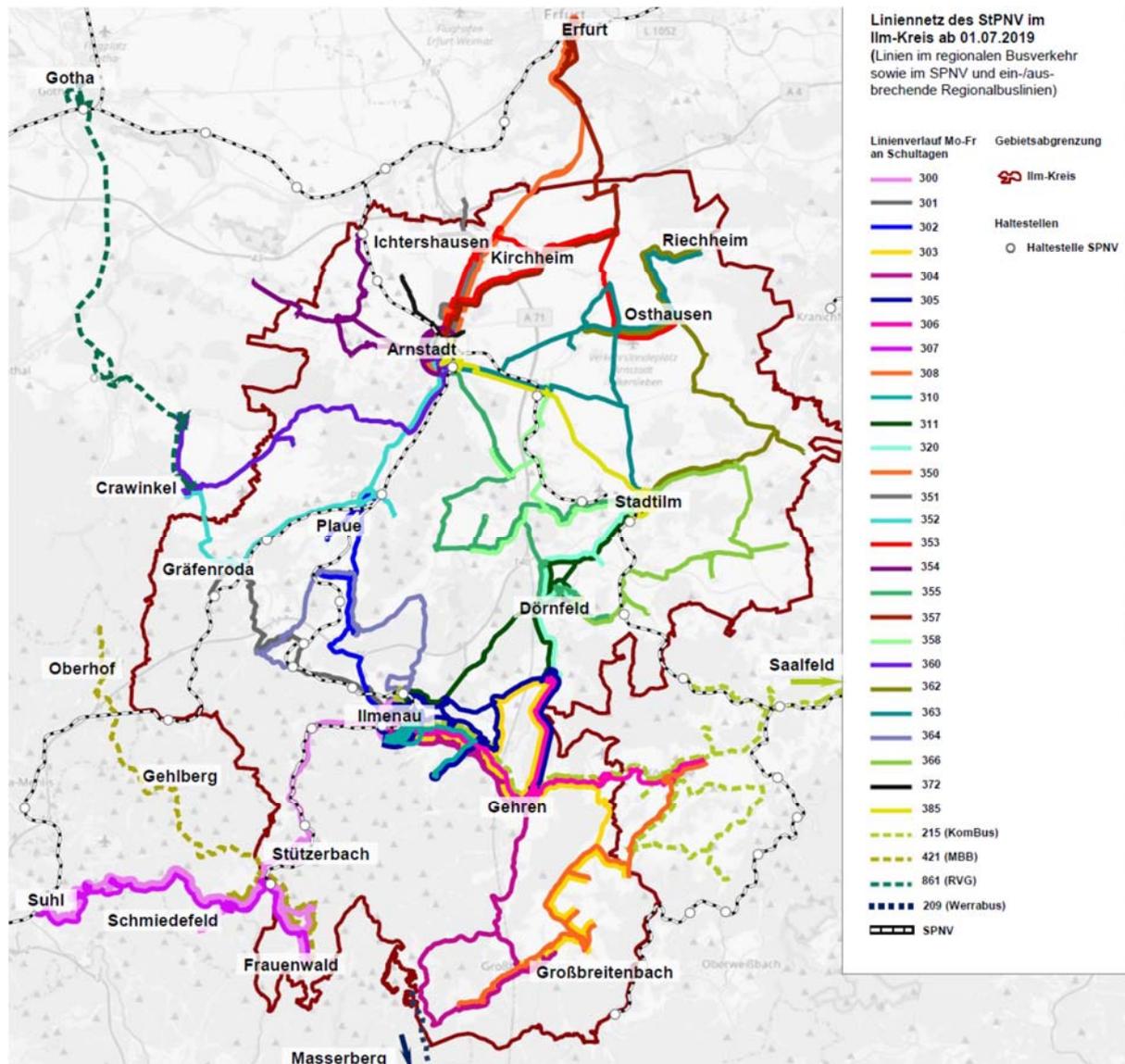


Abbildung 10: Liniennetz regionaler Busverkehr ab dem 01.07.2019

Bei den Regionalbuslinien weisen die Linien 300, 350, 304 und 305 die meisten Fahrten auf. Außer der Regionalbuslinie 308 verkehren alle Linien auch an Ferientagen, teilweise mit weniger Fahrten als an Schultagen. Acht Regionalbuslinien verkehren am Wochenende. Eine Linienübersicht mit den Fahrtenanzahlen getrennt nach den Verkehrstagen enthält die **Anlage 4**.

In Abbildung 11 sind die Fahrplankilometer pro Jahr für die einzelnen Linien dargestellt. Die Linien 300, 304, 350 sowie die Stadtverkehrslinien A in Ilmenau und 3 in Arnstadt erbringen pro Jahr mehr als 200.000 Fahrplankilometer. Insgesamt werden ab dem 01.07.2019 jährlich rund 3,7 Millionen Fahrplankilometer erbracht.

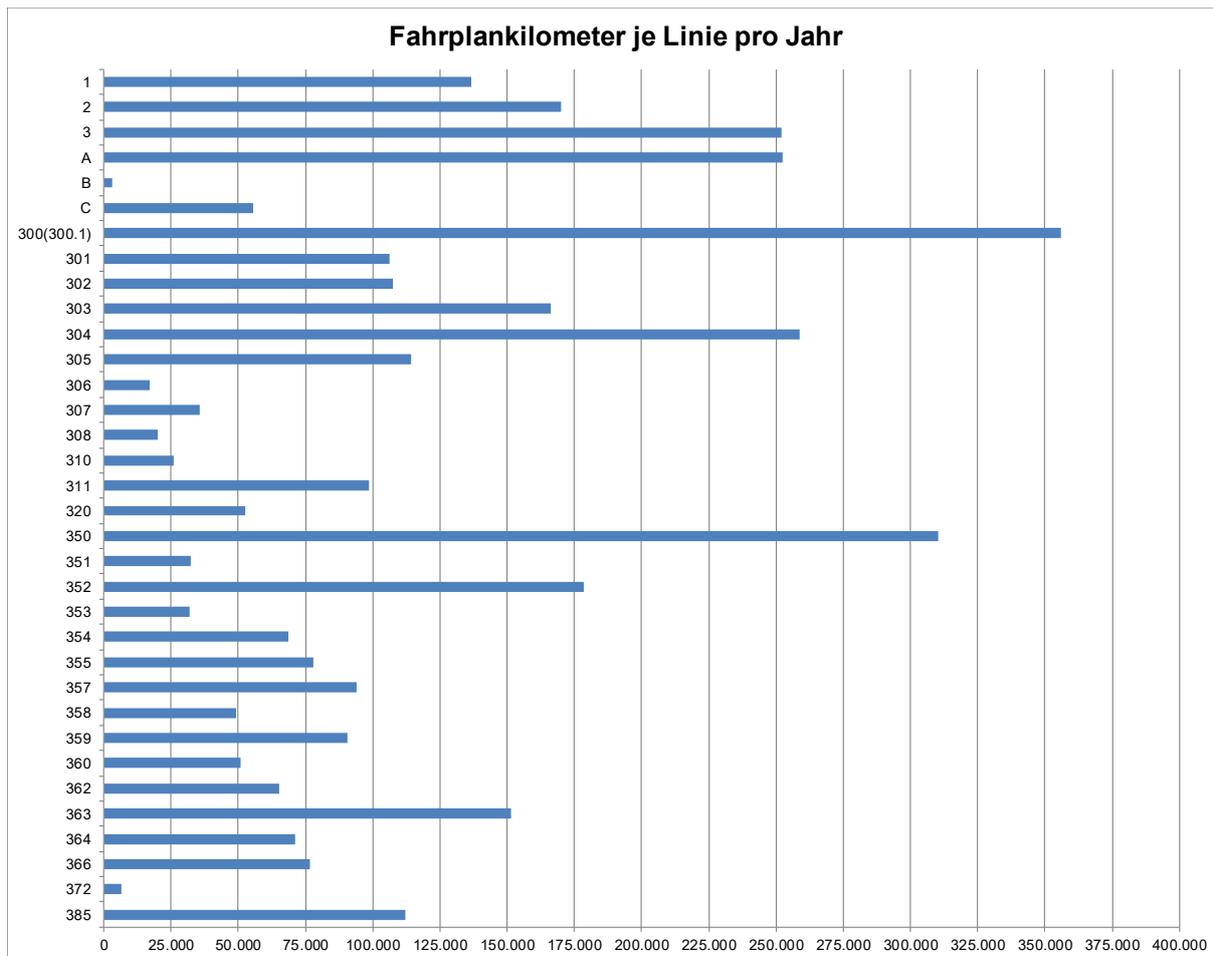


Abbildung 11: Fahrplankilometer je Linie und Jahr

11 Linien des IIm-Kreises bedienen das Gebiet anderer Aufgabenträger (siehe Tabelle 7). Auf diesen Linien erfolgt keine Anerkennung der Fahrausweise der anderen Aufgabenträger und es bestehen keine Bedienverbote. Für Fahrten zwischen dem Stadtgebiet Erfurt und den VMT-Tarifzonen 101 und 102 (IG Erfurter Kreuz) der Linien 350, 351 und 357 wird der VMT-Tarif angewendet.

Landeshauptstadt Erfurt	Landkreis Gotha
Linie 350: Erfurt – Arnstadt	Linie 3: Rudisleben – Neudietendorf/Apfelstädt
Linie 351: Arnstadt – Ichttershausen – Erfurt-Molsdorf/Thörey	Linie 351: Arnstadt – Ichttershausen – Erfurt-Molsdorf/Thörey
Linie 357: Arnstadt – Kirchheim – Erfurt	Linie 352: Arnstadt – Crawinkel
	Linie 354: Arnstadt – Mühlberg
	Linie 360: Arnstadt – Crawinkel – Wölfis
kreisfreie Stadt Suhl	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Linie 300: Ilmenau – Suhl („RennsteigBus“)	Linie 306: Ilmenau – Königsee
Linie 307: Frauenwald – Suhl	Linie 308: Altenfeld – Königsee

Tabelle 7: Aufgabenträgerübergreifende Linien des IIm-Kreises

Die übrigen Linien in externer Aufgabenträgerschaft sind für den Ilm-Kreis von nachgeordneter Bedeutung. Des Weiteren bedienen sechs Linien anderer Aufgabenträger das Gebiet des Ilm-Kreises.

Landeshauptstadt Erfurt	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Linie 155: Erfurt – Riechheimer Berg – Kranichfeld [EVAG]	Linie 421: Oberhof – Schmücke – Schmiedefeld „RennsteigBus“ Ost-West; MBB]
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt	Landkreis Hildburghausen
Linie 113: Rudolstadt – Dienststedt – Kranichfeld – Erfurt [KOM]	Linie 209: Eisfeld – Masserberg – Neustadt [Werrabus]
Linie 215: Rudolstadt – Königsee – Ilmenau [KOM]	
Linie 330: Königsee – Herschdorf – Mankenbach [KOM]	
Linie 333: Königsee – Herschdorf – Königsee [KOM]	

Tabelle 8: Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im Ilm-Kreis

Flexible und alternative Bedienformen

Aktuell sind auf den Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Ilm-Kreises keine räumlich oder zeitlich flexibilisierten ÖPNV-Angebote vorhanden. Mögliche Flexibilisierungen des Bedienungsangebotes werden im Abschnitt 3.3.5 beschrieben.

Weitergehende alternative Mobilitätsangebote wurden im Rahmen der Studie „KOMET - Kooperativ Orte managen im UNESCO Biosphärenreservat Thüringer Wald“ [26] geprüft. Die Investition in bis zu 31 Mitfahrbänke im Untersuchungsraum wird im Rahmen dieses Projektes gefördert. Diese sollen 2019 in folgenden Orten aufgestellt werden: Stadt Großbreitenbach (acht), Neustadt (sechs), Herschdorf (vier), Altenfeld und Böhlen (je drei), Gillersdorf (zwei) sowie Friedersdorf und Wildenspring (je eine). Diese Bänke sollen die „Vermittlung“ von privaten Mitnahmen fördern und sind für nicht-zeitkritische Fahrten gedacht. Diese Bänke sollen das ÖPNV-Angebot zu Zeiten mit geringem Angebot ergänzen. Neben einer aktiven Vermarktung ist eine Evaluation der Nutzung vorzunehmen. Weiterhin werden im Rahmen dieses Projektes „KOMET - Kooperativ Orte managen im UNESCO Biosphärenreservat Thüringer Wald“ mögliche Bürgerbusangebote geprüft. Eine Analyse von potenziellen Räumen für Bürgerbusangebote erfolgte ebenso im Rahmen der Bürgerbusstudie des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL). Diese Studie soll noch im Jahr 2019 vorgelegt werden.

Die Ergebnisse der voran genannten Studien sind bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den jeweiligen Untersuchungsräumen zu berücksichtigen.

2.3.5 Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte

Die Haltestellen im Kreisgebiet sind mehrheitlich in baulich gutem Zustand, es bestehen jedoch große Unterschiede in Anlage und Ausführung der Infrastruktur. Überwiegend gibt es ansprechend gestaltete Fahrgastunterstände, in manchen Fällen fehlt jedoch ein Wetzschutz noch gänzlich. Auch bestehen teilweise unterschiedliche Ausstattungsstandards zwischen den Richtungshaltepunkten einer Haltestelle. Alle Haltestellen sind von den bedienenden Verkehrsunternehmen mit Haltestellenfahrplänen ausgestattet. 12 % der Haltestellen im Ilm-Kreis (36 Haltestellen mit mehreren Richtungshaltepunkten) sind vollständig barrierefrei gestaltet. Dies sind im Wesentlichen die wichtigen Verknüpfungspunkte und bedeutende Haltestellen innerhalb der Ortslagen. Diese weisen befestigte Warteflächen, Hochborde sowie taktile Leitelemente auf und sind barrierefrei an das weitere Fußwegnetz angeschlossen. Weitere 30 % der Haltestellen (91 Stück) sind teilweise barrierefrei gestaltet. Hier existiert mindestens ein Hochbord an einem Richtungshaltepunkt der Haltestelle.

Besondere Fahrwege für Busse gibt es vereinzelt im Bereich Arnstadt als Bus- oder Aufstellspuren vor einigen, den ÖPNV bevorrechtigenden Lichtsignalanlagen. Die Fahrwege (öffentliche Straßen) sind im Bereich des Regionalverkehrs in gutem Zustand; im Bereich der Städte trifft dies nur für die Hauptverkehrsstraßen zu, einige Nebenstraßen sind in einem schlechten Zustand. Dies führt u. a. zu einer verringerten Lebensdauer von Verschleißteilen, die von der Qualität des Fahrwegs beeinflusst werden, an den Fahrzeugen des Stadtverkehrs.

Zentrale Busbahnhöfe existieren in Arnstadt am Hauptbahnhof und in Ilmenau am Bahnhof, diese befinden sich jeweils in unmittelbarer Nähe der zentralen SPNV-Zugangsstellen. Für den Stadtverkehr in Arnstadt ist mit dem „Bustreff“ ein weiterer zentraler Umsteigepunkt vorhanden. In Stadtilm existiert ebenfalls ein zentrumsnaher Busbahnhof. An der Haltestelle Gräfenroda Bahnhof-Ort bestehen StPNV-Verknüpfungen. Seit Abbestellung der SPNV-Leistungen Gräfenroda – Crawinkel – Ohrdruf – Gotha durch den Freistaat Thüringen im Dezember 2011 besteht in Gräfenroda Bahnhof-Ort keine Übergangsmöglichkeit zum SPNV mehr.

Folgende wichtige Verknüpfungspunkte existieren im Landkreis:

- Busbahnhof/Hauptbahnhof Arnstadt (StPNV/SPNV)
- Bustreff Arnstadt (StPNV)
- Umsteigepunkt Erfurter Kreuz, Arnstadt (StPNV)
- Busbahnhof/Bahnhof Ilmenau (StPNV/SPNV)
- Busbahnhof Stadtilm (StPNV)
- Gräfenroda Bahnhof-Ort (StPNV)

2.3.6 Verkehrsnachfrage

Die Auswertungen der derzeitigen Verkehrsnachfrage im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) beruhen auf Daten des Jahres 2017. Die Analyse der Nachfrageströme im Schülerverkehr erfolgte auf Basis der Angaben zu den Fahrschülern.

	IIm-Kreis 2017
Beförderte Personen	5,0 Mio.
Personenkilometer	46,9 Mio.

Tabelle 9: Beförderte Personen und Personenkilometer 2017 [Quelle: IKPV]

Statistisch fuhr im Jahr 2017 jeder Einwohner des IIm-Kreises rund 46 Mal im Jahr mit dem Bus und legte dabei durchschnittlich eine Strecke von ca. 9,4 Kilometern zurück.

Ein großer Anteil der Beförderungsleistung wird im integrierten Schülerverkehr erbracht, ca. 43 Prozent aller Erträge aus dem Fahrausweisverkauf stammten 2017 aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten. Die Linien 300, 301, 302, 303, 304, 305, 353, 362 und 385 weisen eine hohe Verkehrsnachfrage im Schülerverkehr auf.

Täglich nutzen etwa 3.300 Fahrschüler Staatlicher Schulen den StPNV. In der **Anlage 5** sind die Fahrschüler zum jeweiligen Schulstandort dargestellt.

2.3.7 Tarif und Fahrgastinformation

Seit dem 01.01.2017 und bis zum 30.06.2019 gilt im Regionalverkehr des IIm-Kreises ein linearer entfernungsabhängiger Tarif auf Basis eines Streckentarifes von 0,21 Euro pro km. Ab dem 33. Kilometer konnte eine degressive Berechnung des Beförderungsentgeltes erfolgen. Im Stadtverkehr galt ebenfalls seit 01.01.2017 ein Mindestfahrpreis für eine Fahrt von

1,30 Euro. Dieser Mindestfahrpreis kam auch im Regionalverkehr für Entfernungen bis 6 km zur Anwendung.

Ab 01.07.2019 soll im IIm-Kreis ein eigenständiger Zonentarif eingeführt werden. Der Zonentarif soll mit dem Ziel eingeführt werden, die Preiskomplexität durch die Zonierung zu verringern und den Tarif für den Fahrgast leichter verständlich zu machen. Der Zonentarif umfasst folgende Eigenschaften:

- Durchtarifierung zwischen Regionaltarif und den Kernzonen in Ilmenau und Arnstadt
- Grundpreis der Regionalzonen soll unter dem der Kernzonen Arnstadt und Ilmenau liegen, um den unterschiedlichen Angebotsdichten Rechnung zu tragen
- Fahrpreise und Erlösergiebigkeit soll insgesamt dem Niveau des Entfernungstarifes vor dem 01.07.2019 entsprechen
- Tariffärten für Fahrgäste sind weitestgehend zu vermeiden

Rabattierungen für Zeitkarten und Benutzergruppen sind nach Fahrtanzahl (Mehrfahrtenkarte, Wochenkarte, Monatskarte) und Benutzergruppen (bspw. Schüler) gestaffelt. Eine Anerkennung von Schülerzeitkarten zwischen der IOV und der KomBus GmbH (KOM) erfolgt derzeit bereits.

Der Verein „Bus & Bahn Thüringen e. V.“ bietet für sein Wirkungsgebiet in Süd- und Mittelthüringen drei verschiedene Fahrplanhefte an. Die Hefte enthalten jeweils alle Stadt- und Regionalverkehrslinien der im Verein vertretenen Verkehrsunternehmen, die wichtigsten übergreifenden Regionalverkehrslinien benachbarter Verkehrsunternehmen sowie die regionalen SPNV-Angebote. Für den IIm-Kreis hat das Fahrplanheft „Region Ilmenau | Arnstadt | Suhl | Zella-Mehlis“ Gültigkeit. Fahrplanauskünfte erteilt das bedienende Verkehrsunternehmen auf telefonische Anfrage sowie über den eigenen Internet-Auftritt und die Beteiligung an überregionalen Fahrplanauskunftssystemen.

Für den SPNV stehen darüber hinaus die von den jeweiligen betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH angebotenen Auskunftsmöglichkeiten bereit.

2.3.8 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Im IIm-Kreis sollen ab dem 01.07.2019 um die 80 Busse im Linienverkehr eingesetzt werden. Alle Busse werden mit Klimaanlage ausgestattet und niederflurig sein. Das Durchschnittsalter des Fuhrparks, welcher zur Erbringung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis eingesetzt wird, wird 6,5 Jahre nicht überschreiten.

3 Anforderungsprofil

3.1 Zielsetzung und Qualitätsmerkmale

Um eine einheitliche Qualität des ÖPNV zu gewährleisten, bildet ein Anforderungsprofil die Grundlage für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes.

Im Anforderungsprofil werden Richtwerte hinsichtlich der Erschließungs- und Verbindungsqualität sowie zur Vernetzung der Verkehrsträger definiert. Des Weiteren werden neben Aussagen zur Einhaltung der Beförderungsqualität bzgl. Fahrzeug- und Verkehrstechnik, Haltestelleninfrastruktur, Tarifsysteem, Fahrgastinformation und Umweltstandards insbesondere Ziele für die Gewährleistung von Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgastgruppen festgeschrieben. Hierbei sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit als wesentliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Neben der künftigen Angebotsgestaltung im ÖPNV sind die Qualitätsstandards auch eine wesentliche Voraussetzung für die Kontrolle des Aufgabenträgers der durch das Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen.

Nicht zuletzt wird mit dem Anforderungsprofil eine Grundlage zur Analyse des Status quo-Angebots im ÖPNV und zur Definition von Verbesserungsmaßnahmen geschaffen.

Die Anforderungen orientieren sich an den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [27] für raumstrukturell vergleichbare Gebiete. Wo immer dies erforderlich war, sind differenzierte Standards für den IIm-Kreis festgelegt, die die spezifischen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen.

Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen von Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen. Daher sind die Kriterien in zwei Gruppen eingeteilt worden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (vgl. Tabelle 10):

- Die Kriterien zur Beschreibung der Verkehrserschließung und der Verbindungsqualität lassen sich mithilfe von Messgrößen quantitativ beschreiben, so z. B. die Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten. Mithilfe dieser Kriterien werden Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und geeignete Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen definiert. Diese Kriterien beziehen sich räumlich auf Orts- bzw. Stadtteile oder auf die jeweilige Gemeinde bzw. die jeweilige Stadt. Die zugrundeliegenden Einwohnerzahlen existieren auf gemeindeebene zum Stand 31.12.2017. Die Aufteilung auf Ortsteile erfolgte mit bestehenden Verteilungsschlüssen auf Grundlage der im Buch „Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte“ [28] angegebenen Einwohnerzahlen. Eine Übersicht über die Einwohner je Ortsteil bzw. Stadtteil enthält die **Anlage 6**.
- Die Kriterien zur Beschreibung der Beförderungsqualität, wie z. B. Sauberkeit, Sicherheit oder Haltestellenausstattung, lassen sich überwiegend nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziele für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen.

Folgende Standards werden definiert:

Kategorie	Kriterium	Definition von (Mindest-)Standards	Schwachstellenanalyse
Erschließungsqualität	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	X
	Erreichbarkeit zentraler Orte	X	X
Verbindungsqualität	Beförderungszeit	X	X
	Bedienungshäufigkeit	X	X
	Umsteigehäufigkeit	X	X
	Anschlusssicherung	X	
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	X	
Beförderungsqualität	Fahrzeuge	X	
	Haltestellen	X	
	Verknüpfungspunkte	X	
	Bevorrechtigung des ÖPNV	X	
	Fahrgastinformation/Kommunikation	X	
	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit	X	
	Tarifsystem	X	
	Mobilitätseingeschränkte Personen/Barrierefreiheit	X	
	Umweltstandards/Klimaschutzziele	X	

Tabelle 10: Anforderungsprofil und Qualitätsstandards des ÖPNV im IIm-Kreis

Die im Anforderungsprofil für den StPNV festgelegten Mindeststandards können in Ausnahmefällen unterschritten werden, sofern diese nicht dem tatsächlichen Bedarf entsprechen oder deren Sicherung nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist.

Umgekehrt bedeutet ein Überschreiten des Richtwertes nicht, dass ein Überangebot vorliegt. Vielmehr ist auch hierbei im Einzelfall zu entscheiden, ob in Anbetracht der jeweiligen räumlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten Handlungsbedarf besteht. In diesem Sinne sollen die Richtwerte als Orientierungsgrößen für eine einheitliche Einschätzung der ÖPNV-Qualität verstanden werden.

3.2 Standards der Erschließungsqualität

3.2.1 Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr

Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit gleichwertigen ÖPNV-Angeboten ist aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte nicht generell möglich. Mit dem ÖPNV zu erschließen sind daher grundsätzlich alle Ortsteile bzw. Stadtteile mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner

oder, die als Sondergebiete (bspw. Tourismus) einen vergleichbaren Mobilitätsbedarf aufweisen. Für Ortsteile bzw. Stadtteile mit weniger als 200 Einwohnern sollte eine Bedienung im Umfang des derzeitigen ÖPNV-Angebots auch zukünftig gewährleistet werden. Hierbei ist

jedoch zu beachten, dass dies nur im Rahmen eines angemessenen finanziellen Aufwandes erfolgen kann.

Ein Ortsteil bzw. Stadtteil gilt als erschlossen, wenn 80 Prozent der dort lebenden bzw. arbeitenden Personen oder Besucher von Einzugsbereichen der ÖPNV-Haltestellen abgedeckt werden.

Weitere Erschließungsschwerpunkte sind Arbeitsplatz- und Ausbildungszentren, Mittelpunkte des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs, zentrale Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser) und sonstige überörtlich bedeutsame Ziele (Sportstätten, kulturelle Einrichtungen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen).

Bei der weiteren Siedlungs- und Standortentwicklung im IIm-Kreis ist die vorhandene ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen und optimal zu nutzen.

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien von Haltestellen des StPNV bzw. von Haltepunkten des SPNV definiert. Direkte und schnelle Verbindungen können in der Regel nur auf Kosten der Erschließung geschaffen werden. Daher sind für den Einzugsbereich von schienengebundenen Verkehren längere Zugangswege zumutbar. Die Werte basieren auf Empfehlungen des VDV.

Für den IIm-Kreis sind die Richtwerte für die Einzugsradien von Haltestellen bzw. Haltepunkten nach der Funktion im zentralörtlichen System differenziert festgelegt (siehe Tabelle 11 - in Klammern ist die Gehzeit dargestellt, die benötigt wird, um die Haltestelle fußläufig zu erreichen).

Verkehrsgebiet	StPNV (Bus)	SPNV
Mittelzentrum (Arnstadt, Ilmenau)	400 m (7 min)	1.000 m (17 min)
Grundzentrum (Gräfenroda, Großbreitenbach, Stadtilm)	500 m (9 min)	1.000 m (17 min)
Sonstiger Ortsteil/Stadtteil	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Angaben zur Gehzeit berücksichtigen eine mittlere Gehgeschwindigkeit von 70 m/min und einen Umwegfaktor von 20 Prozent.

Tabelle 11: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten

Begründete Ausnahmen können sein:

- Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, auf denen das ÖPNV-Potenzial folglich sehr gering ist
- Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen
- Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind

Der Luftlinienradius berücksichtigt keine topographischen Besonderheiten, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen). Daher wird die Gehzeit unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 20 Prozent und einer mittleren Gehgeschwindigkeit von 70 m pro Minute ausgewiesen.

3.2.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte

Grund- und Mittelzentren im IIm-Kreis bieten den Bürgern alle erforderlichen öffentlichen und privaten Einrichtungen zur überörtlichen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Ge-

mäß Regionalplan Mittelthüringen [14] ist der Öffentliche Personennahverkehr in den jeweiligen Versorgungsbereichen auf die Erreichbarkeit zentraler Orte auszurichten. Das Thüringer Landesentwicklungsprogramm 2025 [15] misst in diesem Zusammenhang der Erreichbarkeit Mittel- und Oberzentraler Orte besondere Bedeutung zu. Grundzentren und Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Funktionen sollen funktionsgerecht eingebunden werden.

Die Erreichbarkeit von Ober-, Mittel- und Grundzentren mit dem ÖPNV ist für alle Ortsteile bzw. Stadtteile ab 200 Einwohner im jeweiligen Verflechtungsbereich zu gewährleisten. Für Ortsteile bzw. Stadtteile mit weniger als 200 Einwohnern soll ein Angebot im Rahmen eines angemessenen finanziellen Aufwandes gewährleistet werden.

3.3 Standards der Verbindungsqualität

3.3.1 Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele

Als Mindeststandard der zeitlichen Erreichbarkeit werden Maximalzeiten im ÖPNV zwischen den Ortsteilen bzw. Stadtteilen und den Zentralen Orten bzw. Stadtzentren definiert. Ausgewiesen sind die maximalen ÖPNV-Beförderungszeiten je Relation ohne Zu- und Abgangszeiten.

Verbindungen zwischen Ortsteilen/Stadtteilen und	Im öffentl. Verkehr maximal erreichbar in
Grundzentrum	40 Minuten
Mittelzentrum	60 Minuten
Oberzentrum	90 Minuten
Stadtzentrum (Kernzonen Arnstadt und Ilmenau)	30 Minuten

Tabelle 12: Vorgaben zur Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte mit dem ÖPNV

Die Fahrpläne des Regionalverkehrs der einzelnen Linien sind dabei hinsichtlich der Fahrwege so zu optimieren, dass eine Ausgewogenheit zwischen den Anforderungen an die wirtschaftliche Leistungserbringung und den Kundenwünschen erreicht wird.

3.3.2 Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Die Verbindungsqualität wird durch Richtwerte zum Fahrtenangebot bzw. Takt definiert, die in bestimmten Bedienungszeiträumen (Verkehrszeitenintervallen) anzubieten sind.

Folgende StPNV-Verkehrszeitenintervalle werden für einen Schul- und Ferientag festgelegt:

Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
06:00 – 08:00 Uhr	08:00 – 12:00 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr
12:00 – 17:00 Uhr	17:00 – 20:00 Uhr	20:00 – 24:00 Uhr

Tabelle 13: Straßenpersonennahverkehrs-Verkehrszeiten Schul- und Ferientag

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit ganztägig.

Das ÖPNV-Netz im IIm-Kreis gliedert sich in folgende Netzebenen mit differenzierten Bedienungseigenschaften:

- **SPNV-Netz:** Dazu gehören alle SPNV-Linien im Landkreis. Im Rahmen des Nahverkehrsplans des IIm-Kreises werden für den SPNV keine Richtwerte definiert. Es wird diesbezüglich auf den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen [23] verwiesen.

- **StPNV-Grundnetz:** Dazu zählen landkreisweit bedeutsame und landesbedeutsame StPNV-Linien mit hohem Leistungsangebot und Fahrgastaufkommen. Die Fahrpläne der Linien im StPNV-Grundnetz sind zu vertakten. Im Ausnahmefall können Taktabweichungen zur besseren Integration der Belange des Schülerverkehrs vorgenommen werden. Es gilt ein verkehrszeitenabhängiges Mindestfahrtenangebot gemäß nachfolgender Tabelle 14, welches sich auf die Relationen der Tabelle 15 bezieht. Darin ist der anzustrebende Leistungsumfang je Linie hinsichtlich Bedienungshäufigkeit vermerkt.

SVZ Mo-Fr 4 – 6 Uhr	HVZ Mo-Fr 6 – 8 Uhr	NVZ Mo-Fr 8 – 12 Uhr	HVZ Mo-Fr 12 – 17 Uhr	NVZ Mo-Fr 17 – 20 Uhr	SVZ Mo-Fr 20 – 24 Uhr	SVZ Sa+So+Ft 4 – 24 Uhr
1	2	2	5	2	1	2

Tabelle 14: Mindestangebot der Fahrtenpaare im StPNV-Grundnetz nach Verkehrszeiten

Relation	Linie(n)	Grundtakt ¹¹ Mo-Fr [min]	Grundtakt Sa, So, Ft [min]
Arnstadt – Ichtershausen – Erfurt	350	60 (30 in HVZ)	60
Ilmenau – Suhl/Frauenwald	300, 300.1, 307	60	120
Ilmenau – Gehren - Großbreitenbach	303, 304	60	120
Ilmenau – Stadtilm	311	120	-
Ilmenau – Gräfenroda	301	120	-

Tabelle 15: Relationen im StPNV-Grundnetz

¹¹ Der Grundtakt soll auf dem Hauptabschnitt der Linien angeboten werden. Bei mehreren Endpunkten oder Linienwegen sind die jeweiligen Bedienungshäufigkeiten auf den Zweigästen entsprechend der Nachfrage zu dimensionieren.

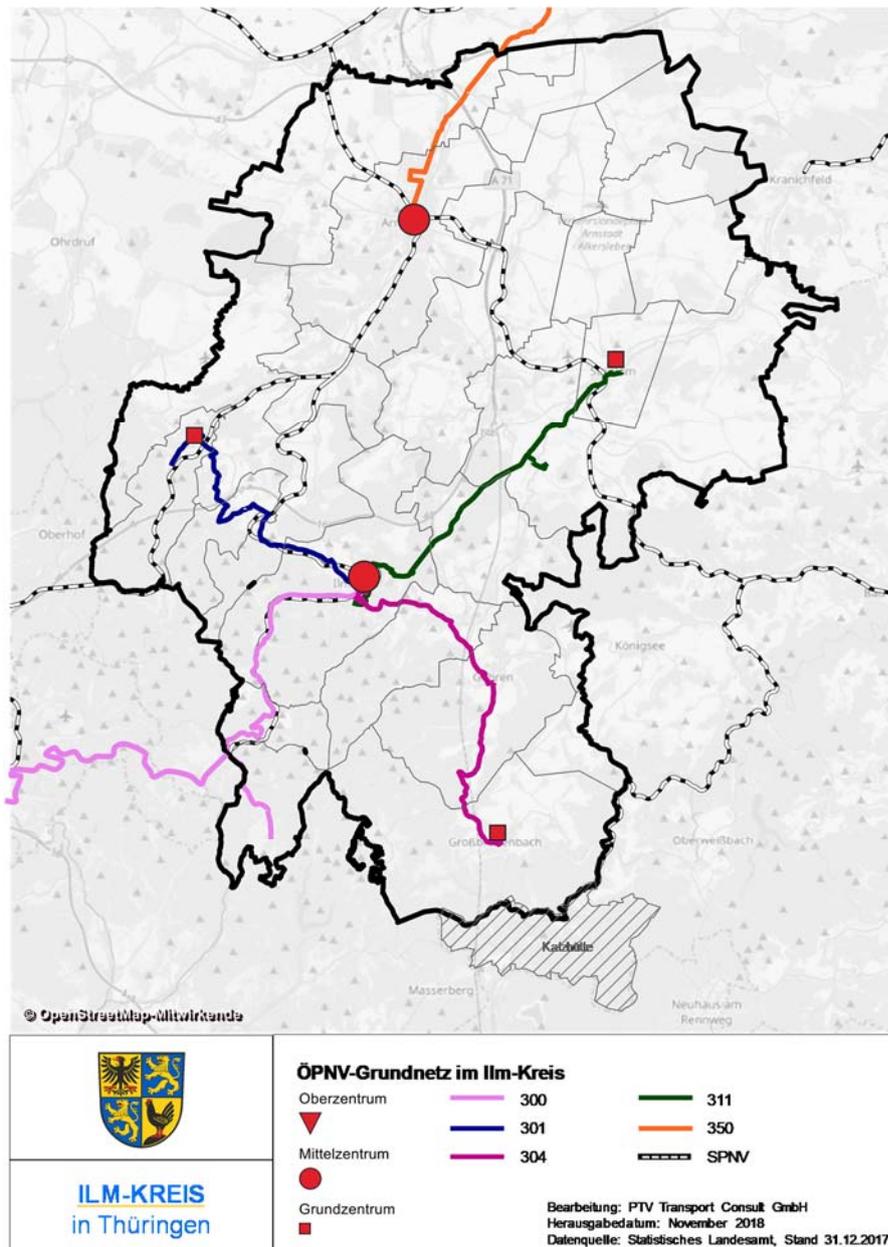


Abbildung 12: Achsen des Schienenpersonennahverkehrs und des StPNV-Grundnetzes im Ilm-Kreis

- StPNV-Ergänzungsnetz:** Das Angebot orientiert sich als ergänzendes Busliniennetz an den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Schulzeiten). Das Fahrtenangebot muss die Vorgaben zur Mindestbedienung in Abhängigkeit der Einwohnerzahl je Ortsteil erfüllen (siehe Tabelle 17)
- Kernzonenverkehrsnetz:** Das Verkehrsangebot in den Kernzonen der Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau ist vertaktet. Es gilt ein 60-Minuten-Grundtakt. Die Fahrtenfolge soll insbesondere während der Hauptverkehrszeiten im Takt verdichtet werden, dabei ist die Taktfamilie beizubehalten, sodass sich die Fahrpläne der einzelnen Linien weiterhin aufeinander abstimmen lassen (bspw. 30-Minuten-Takt). Mindestbetriebszeiten sind Montag – Freitag 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr, bei gesicherter Nachfrage und sofern wirtschaftlich vertretbar Montag – Freitag 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags zu bedarfsgerechten Zeiten.

	Relation	Linie(n)	Grundtakt ¹² Mo-Fr [min]	Grundtakt Sa, So, Ft [min]
Arnstadt	Busbahnhof - Bustreff - Bachschleife	1	30	60
	Erfurter Kreuz - Sonnenhang	2	30	60
	Rudisleben - Erfurter Kreuz - Neudietendorf - Apfelstädt	3	60 (30 in HVZ)	6 Fahrtenpaare
Ilmenau	NPI - Busbf. - Homb. Platz - TU	A	20	60
	NPI – IGI – Böttgerstraße	B	nachfrageorientiert	-
	W.-v.-Siemens-Str. - Weimarer Str. - Oberpörlitz – Unterpörlitz	C	60	-

Tabelle 16: Linien der Kernzonen in Arnstadt und Ilmenau

Das gesamte ÖPNV-Angebot ist darüber hinaus im Rahmen der Daseinsvorsorge in Abhängigkeit von den Einwohnern je Ortsteil bzw. Stadtteil zu gestalten. Unter Beachtung und weiterführender Differenzierung der zentralörtlichen Erreichbarkeitsempfehlungen des Regionalplans Mittelthüringen [14] sowie des Thüringer Landesentwicklungsprogramms 2025 [15], sind dabei mindestens folgende Fahrtenanzahlen anzubieten, die wenigstens in der Verbindung zu einem Mittelzentrum im Landkreis (Arnstadt oder Ilmenau) bestehen müssen. Die Fahrtenpaare gelten dabei pro Relation und schließen auch bestehende SPNV-Angebote ein. Die Fahrlagen sollen so gewählt werden, dass zwischen mindestens einer Fahrtankunft im Mittelzentrum und mindestens einer Abfahrt vom Mittelzentrum minimal drei Stunden Zeitdifferenz innerhalb der Geschäftszeiten von öffentlichen Einrichtungen und dem Einzelhandel vor Ort liegen.

Einwohner je Ortsteil/Stadtteil	Anzahl Ortsteile im IIm-Kreis	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Schultag (Montag – Freitag)	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Ferientag (Montag – Freitag)
< 200*	38	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
200 – 500	34	3	1
501 – 1.000	19	5	2
1.001 – 3.000	15	8	3
3.001 – 5.000	3	10	4
> 5.000	2 (ARN, IL)	Arnstadt und Ilmenau sind selbst Mittelzentren	

* Für Ortsteile bzw. Stadtteile mit weniger als 200 Einwohnern soll ein Angebot im Rahmen eines angemessenen finanziellen Aufwandes gewährleistet werden.

Tabelle 17: Mindestanzahl der Fahrtenpaare im ÖPNV von einem Ortsteil zu einem mittelzentralen Ort nach Einwohnern

3.3.3 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Folgende differenzierte Standards werden jeweils zwischen den Orts- bzw. Stadtteilen und den Zentralen Orten festgelegt.

¹² Der Grundtakt soll auf dem Hauptabschnitt der Linien angeboten werden. Bei mehreren Endpunkten oder Linienwegen sind die jeweiligen Bedienungshäufigkeiten entsprechend der Nachfrage zu dimensionieren.

Verbindungen zum	Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge
Grundzentrum	Direktfahrt
Mittelzentrum	ein Umstieg
Oberzentrum	zwei Umstiege

Tabelle 18: Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge

Der **Anlage 6** ist die Zuordnung der Städte/Gemeinden und deren Orts-/Stadtteile zu den jeweiligen Grundzentren zu entnehmen.

3.3.4 Anschlusssicherung

An wichtigen Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV (siehe Punkt 3.4.3 Verknüpfungspunkte) sollen die Anschlusszeiten mindestens in Lastrichtung fahrplantechnisch so abgestimmt sein, dass insbesondere bei relevanten Übergangsbeziehungen zum SPNV bzw. zwischen bedeutsamen StPNV-Linien für den Fahrgast eine möglichst kurze Umsteigewartezeit entsteht. Dabei sind bei den Anschlusszeiten auch die gegebenenfalls erforderlichen Fußwegezeiten an einem Verknüpfungspunkt zu berücksichtigen (beispielsweise zwischen Bahnsteig und Bussteig an Bahnhöfen). Die Anschlusszeiten sollen daher (abzüglich der Fußwegezeiten) die folgenden Werte nicht überschreiten:

	reine Wartezeit (abzgl. erforderlicher Gehzeit zwischen den Haltepunkten)*
gut	bis 10 Minuten
akzeptabel	bis 15 Minuten

*Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Tabelle 19: Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)

3.3.5 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung und flexible Bedienungsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr

Mit einer marktgerechten Angebotsgestaltung lässt sich in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (z. B. im Spätverkehr) meist eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreichen. Der Einsatz von nachfragegesteuerten flexiblen Bedienungsangeboten wird den Anforderungen der Nutzer und Betreiber an den ÖPNV oftmals gerechter und ermöglicht es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig, seiner Pflicht zur Daseinsvorsorge zu entsprechen. Auch das Thüringer Landesentwicklungsprogramm 2025 [15] empfiehlt, vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden demografischen Wandels, eine Auseinandersetzung mit angepassten und flexiblen Lösungen, die die Alltagsmobilität mit öffentlichem Verkehr zukunftsfähig sichern können.

Wesentliche Merkmale flexibler Bedienungsformen sind:

- **Zeitliche Flexibilisierung:** Der Einsatz erfolgt nachfragegesteuert nach Anmeldung eines Fahrtwunsches durch den Fahrgast (auf Bestellung). Neben festen Abfahrtszeiten kann der Fahrplan auch Bedienungszeitfenster aufweisen; in diesen Fällen bestimmen die Fahrgäste die Abfahrt- und Ankunftszeiten.
- **Räumliche Flexibilisierung:** Ein fester Linienweg wird aufgrund der Fahrtwünsche nur abschnittsweise bedient oder ganz aufgegeben. Die Linienführung ergibt sich aus dem kürzesten Weg zwischen den Ein- und Ausstiegspunkten der Fahrgäste. Statt einer Haltestellenbedienung ist auch eine Haustürbedienung möglich.
- **Angepasste Fahrzeuggröße:** Der Fahrzeugeinsatz wird an die geringe Nachfrage angepasst (z. B. Einsatz von Pkw, Klein- oder Minibussen).

- Wirtschaftliche Optimierung des Betriebs:
 - Nur die tatsächlich nachgefragten, d. h. bestellten, Fahrten des Fahrplanangebots werden realisiert.
 - Nur die nachgefragten Punkte werden angefahren; damit muss nicht der gesamte Linienweg, sondern nur der kürzeste Weg zwischen den Ein- und Ausstiegspunkten befahren werden.
 - Die Fahrzeugkapazität kann optimal auf die Fahrgastzahl abgestimmt werden.
 - Der Fahrpreis muss dem verbesserten/flexibleren Angebot angemessen sein.

Grundsätzlich sind alle Kombinationen der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung unter Beachtung des PBefG möglich. In der Praxis haben sich folgende Betriebsformen von flexiblen Bedienungsangeboten etabliert:

- *Bedarfslinienbetrieb*: Wie im konventionellen Linienbetrieb liegen Fahrstrecke und Fahrplan fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- *Richtungsbandbetrieb*: Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Statt der Bedarfshaltestellen ist auch Haustürbedienung beim Ein- und Aussteigen möglich. Gefahren wird nach einem Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranzen). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwünschen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.
- *Flächenbetrieb*: Unterschieden wird zwischen der Bedienung Haltestelle-zu-Haltestelle und Haustür-zu-Haustür. Die Reihenfolge der Bedienung ergibt sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der angemeldeten Fahrtwünsche und einer zeit- bzw. streckenoptimalen Tourenplanung. Ein fester Fahrplan existiert nicht.

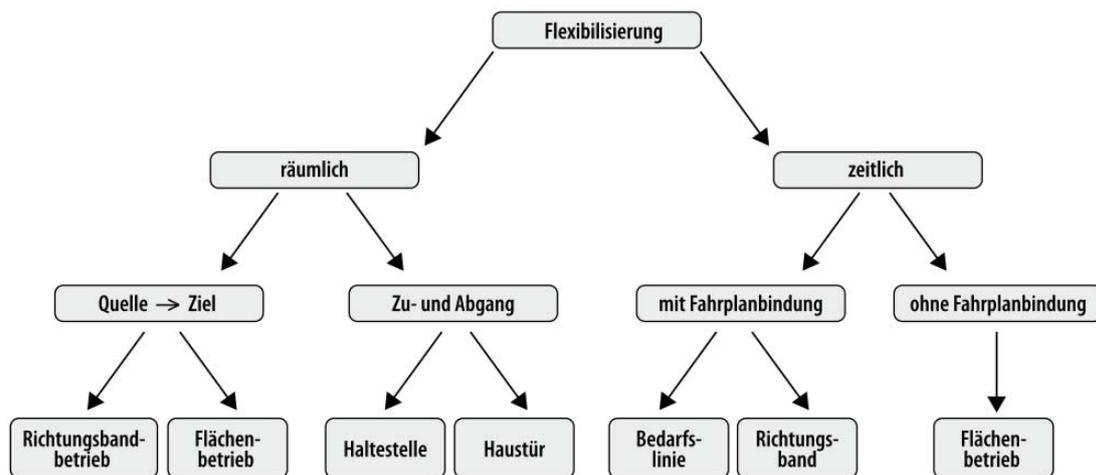


Abbildung 13: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von ÖPNV-Angeboten [29]

Für flexible Bedienungsangebote hat sich in der Praxis noch keine einheitliche Namensgebung (Produktname) durchgesetzt. Üblicherweise werden flexible Bedienungsformen als „Anruf-Sammeltaxi (AST)“ oder „Anrufbus“ bezeichnet. Allerdings werden für gleich oder ähnlich gestaltete Angebote oftmals verschiedene Bezeichnungen verwendet, während identische oder zumindest ähnliche Begriffe für ganz unterschiedliche Angebote gelten. Von der Bezeichnung lässt sich also nicht auf die Funktionsweise der Angebote schließen. Daher sollte zunächst (unabhängig vom späteren Produkt- bzw. Marketingnamen) auf die in Abbildung 14 gewählten Bezeichnungen zurückgegriffen werden, die eine Unterscheidung hinsichtlich Bedienungsform, Fahrplanbindung, Anmeldung, Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linienbus		Kombination nicht existent bzw. relevant	
Bedarfslinie	mit	mit	Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb (L-Bus)			
Richtungsband	mit	mit	Anrufbus im Richtungsbandbetrieb (R-Bus)*			
			Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb (R-AST)	-	-	Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb (R-AST)
Fläche	ohne	mit	Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedienung (RF-Bus)		Anrufbus im Flächenbetrieb (F-Bus)	
			-		Taxi	
* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften Weitere Informationen zu Funktion, Einsatzfeldern, Stärken und Schwächen der genannten Bedienformen s. [14]						

Abbildung 14: Übersicht flexibler Angebotsformen [29]

Faktoren, welche die Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienungsangeboten beeinflussen, ergeben sich sowohl aus der gewählten Betriebsform (realisierter Fahrtweg, Haustürbedienung, Fahrzeuggröße), der vorhandenen Nachfrage (Anzahl der abgerufenen Fahrten, Möglichkeiten zur Bündelung von Fahrtwünschen), den Tarifregelungen (ggf. Komfortzuschlag für Haustürbedienung) sowie den vertraglichen Regelungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen (Verkehrsmarkt, ortsübliche Taxitarife, Vergütung von Bereitschaftszeiten, Dispositionsregelungen). In der Praxis können sich daher gegenüber dem konventionellen Linienbetrieb Kosteneinsparungen ergeben. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrtenangebot der flexiblen Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr auch ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind. Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit sind jedoch dann erreicht, wenn keinerlei Bündelung der Nachfrage erreicht werden kann und damit eine zu hohe Zahl von abgerufenen Fahrten mit sehr geringem Besetzungsgrad entstehen oder wenn das Nachfragepotenzial so gering ist, dass die Vorhaltekosten für das Angebot den Nutzen überschreiten.

Einen wesentlichen Einfluss auf ein Bedienungskonzept bzw. das „Zeitfenster“ für die alternative Bedienung hat dabei auch die Organisation der Schülerbeförderung im Linienverkehr.

Vor der Umstellung konventioneller Linienangebote auf flexible Bedienungsformen ist daher differenziert zu untersuchen,

- ob und in welcher Größenordnung mit der Einführung der flexiblen Bedienung das vorhandene ÖPNV-Potenzial erreicht werden kann,
- welche der möglichen Betriebsformen vor dem Hintergrund der jeweiligen Raum-, Verkehrsnetz- und Nachfragestruktur geeignet erscheinen, z. B. Integration in das verbleibende Angebot im konventionellen Linienverkehr und
- ob die Umstellung wirtschaftlich vertretbar ist.

3.4 Standards der Beförderungsqualität

Generell sind bei der Beförderungsdienstleistung die Qualitätssicherungsnormen nach DIN EN ISO 9001 sowie die Umweltmanagementnormen nach DIN EN ISO 14001 zu gewährleisten. Des Weiteren gelten hinsichtlich der Beförderungsqualität die folgenden Standards.

3.4.1 Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale

Die technische Ausrüstung der Fahrzeuge ist an die besonderen Bedingungen im IIm-Kreis (Straßenzustand, Gebirgsgegend) bzw. die Bedingungen des Stadtverkehrs anzupassen. Die Fahrzeuge sollten grundsätzlich zeitgemäß, komfortabel und sauber sein. Darüber hinaus sind bei allen Fahrzeugneuanschaffungen die Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG einzuhalten. Ebenfalls sind folgende Mindestausstattungen zu gewährleisten:

- Fahrgastinformation
 - einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne, außen hinten und seitlich sowie im Fahrzeug)
 - bei Neubeschaffung von Fahrzeugen: Ausstattung mit Haltestellenansagen und Haltestellenanzeigen.
- Barrierefreiheit
 - es ist ein zu 100% barrierefreier Fuhrpark (im Linienverkehr) einzusetzen. Der Mindeststandard entspricht dabei einem Low-Entry-Fahrzeug, welches den Mindestanforderungen für barrierefreie Fahrzeuge des Instituts Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt entsprechen muss
- Einstiegs- und Innenraumkomfort sowie Sicherheit
 - niveaugleiche Einstiege, mind. eine doppelbreite Tür ohne Mittelposten
 - Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer) durch Fahrzeuge in Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise und Einstiegshilfen
 - Mehrzweckflächen (für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, Traglasten)
 - Haltewunschtaaste für mobilitätseingeschränkte Personen
 - Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben
 - in der kalten Jahreszeit sind die Fahrzeuge vorgeheizt bereitzustellen
 - eine Vollklimatisierung im Fahrgastinnenraum (Sommer wie Winter 22 Grad Celsius) ist zu gewährleisten
 - zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens von Fahrgästen und Fahrpersonal sind alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit einer Videoanlage unter Beachtung des Datenschutzes auszurüsten
- ITCS
 - Die eingesetzte Fahrscheindruckertechnik sowie das angeschlossene Hintergrundsystem muss die Anwendung eines Barcodelesers sowie eines kontaktlosen Chipkartenlesers für die Fahrausweise im Schülerverkehr sowie für zukünftiges e-Ticketing ermöglichen.
 - Neben der Soll-Zeit-Darstellung muss es möglich sein, Ist-Daten zu ermitteln und zu beaufschlagen. Diese Ist- Zeit-Fahrauskunft ist über die Schnittstellen nach VDV 453 und VDV 454 (Dienste: ANS, DFI, VIS, AND, AUS und die dazugehörigen REF-Dienste) der Datendrehscheibe Thüringen zur Verfügung zu stellen.
 - Das ITCS soll möglichst zum RBL der EVAG kompatibel sein, damit bei Fahrten nach Erfurt die dortige LSA-Bevorrechtigung im Stadtgebiet genutzt und eine Kommunikation mit der EVAG-Leitstelle zur Anschlusssicherung ermöglicht wird. Zudem soll eine Ansteuerung von bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen im IIm-Kreis möglich sein.

Sofern eine abweichende Fahrzeugausstattung aufgrund der Besonderheiten einer Linie oder Betriebsform (z. B. Fahrzeugeinsatz in der flexiblen Bedienung) notwendig ist, werden diese nach Bedarf gesondert definiert.

Netz- und Störungsmanagement

Im Netzmanagement sind folgende Standards einzuhalten:

- Von der Leitstelle hat eine Störungsbehebung inkl. einer Umdisponierung von Verkehren bei spontanen und geplanten Umleitungen sowie eine Information der Fahrgäste über die Veränderungen zu erfolgen. Alle im Fahrplan stehenden Fahrten sowie zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr sind zuverlässig und pünktlich zu erbringen. Anschlüsse, auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, sind zuverlässig und pünktlich zu gewährleisten.
- Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Leistungserbringung ist über eine Anbindung an ein zentrales ITCS laufend zu überwachen und zu steuern sowie systematisch zu messen und auszuwerten.
- Abfahrten an Haltestellen bis zu drei Minuten Verspätung gelten als pünktlich.
- Die Anschlussbeziehung zwischen einzelnen Leistungen ist zu gewährleisten. Im Einzelfall hat die Anschlussgewährung eine höhere Priorität als die Pünktlichkeit der Leistungserbringung.
- Nach Eingang einer Störungsmeldung müssen innerhalb von 45 Minuten Ersatzfahrer- und Ersatzfahrzeuge in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken. Über Betriebsstörungen und Fahrtausfälle sind die Fahrgäste umgehend zu informieren (Art und Umfang). Auch das gesamte sich im Dienst befindliche Betriebspersonal ist in diesen Fällen umgehend zu informieren. Durch eine vorausschauende Planung sind Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, zu minimieren oder zu vermeiden. In Vorbereitung auf den jährlichen Fahrplanwechsel sind die Fahrzeiten zu überprüfen und an die aktuellen Bedingungen bestmöglich anzupassen. Die Fahrgäste sind rechtzeitig über notwendige Änderungen zu informieren.
- Es sind in regelmäßigen Abständen, mindestens 1-mal jährlich, Befragungen zur Kundenzufriedenheit durchzuführen.
- Busse in Reiseausführung dürfen nur im Rahmen des betrieblichen Störungsmanagements als kurzzeitige Ersatzlösung eingesetzt 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.

Flottenalter

Das Durchschnittsalter des Fuhrparks, welcher zur Erbringung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im IIm-Kreis eingesetzt wird, darf über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplans ein Durchschnittsalter von 6,5 Jahren nicht überschreiten. Das Höchstalter der Fahrzeuge ist auf maximal 15 Jahre begrenzt.

Umweltnorm

Die Fahrzeuge im Fuhrpark, welche zur Erbringung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im IIm-Kreis eingesetzt werden, müssen mindestens über eine grüne Plakette (§ 3 der 35. BImSchV) verfügen. Zusätzlich müssen spätestens ab dem 01.07.2023 mindestens 2/3 der im öffentlichen Personennahverkehr im IIm-Kreis eingesetzten Fahrzeuge die Abgasnorm EURO VI erfüllen.

Die Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen sind fortlaufend zu prüfen. Hierbei sind u.a. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unter Betrachtung von Vollkosten einschließlich der ggf. erforderlichen Infrastruktur bzw. ggf. Ladezeiten zwischen dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen und konventionellen Antriebstechnologien vorzunehmen. Falls der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen keine höheren Aufwendungen erzeugt als der Einsatz von Fahrzeugen mit konventionellen Antriebsformen sind diese anzuschaffen.

3.4.2 Haltestellen

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind so zu gestalten, dass der Zugang zum ÖPNV-System einfach, attraktiv und informativ ist. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Die Grundsätze zur Gestaltung der Infrastruktur sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten umzusetzen.

Bei entsprechendem Bedarf und wo dies baulich/organisatorisch möglich ist, sollten Schnittstellen zur Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander und mit dem Individualverkehr (Park+Ride¹³, Kiss+Ride¹⁴, Bike+Ride¹⁵) angelegt werden.

Die Anlage, die bauliche Ausgestaltung und die Pflege der Haltestellen obliegen den jeweiligen Kommunen, auf deren Gebiet sich die Haltestelle befindet. Für die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationen ist das bedienende Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Bei der Haltestellengestaltung erhalten die Verkehrssicherheit, hier insbesondere die Schulwegsicherung, die mobilitätsgerechte Gestaltung und der Wetterschutz besondere Beachtung. Prinzipiell gilt, dass Haltestellen möglichst einheitlich zu gestalten sind (Wiedererkennungswert, z. B. durch einheitliche Farben, wasserfeste Befestigung, Möblierung, Logos), soweit dies die örtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zulassen.

Die Ausstattung der Haltestelle ist jedoch grundsätzlich von ihrer Bedeutung im Netz abhängig. Folgende Haltestellenkategorien werden unterschieden:

- **Kategorie A:** Wichtige Umsteigehaltestellen (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, SPNV-Haltepunkte mit verknüpfter StPNV-Anbindung, sonstige wichtige StPNV-Verknüpfungspunkte)
- **Kategorie B:** Standardhaltestellen innerhalb bebauter Gebiete
- **Kategorie C:** Standardhaltestellen außerhalb bebauter Gebiete

Bei den Empfehlungen zur Haltestellenausstattung wird zwischen der Verantwortung der Kommunen und des bedienenden Verkehrsunternehmens unterschieden.

¹³ Park+Ride-Anlagen dienen der Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (insbesondere Pkw und Krafträder) und dem ÖPNV, wobei die Fahrzeuge des Individualverkehrs im Bereich der Verknüpfungsanlage parkend verbleiben und dementsprechend Abstellflächen benötigt werden. Der Umfang der Nachfrage nach Park+Ride-Ständen hängt stark von der jeweiligen örtlichen Situation ab. Aufgrund der Vielzahl von Einflussfaktoren ist die Vorgabe einer „Faustformel“ für den Stellplatzbedarf kaum möglich und bedarf jeweils einer Einzelfallbetrachtung. [33]

¹⁴ Das Prinzip des Kiss+Ride besteht darin, Fahrgäste des ÖPNV mit dem Pkw zur Haltestelle zu bringen oder von dort abzuholen. Im Gegensatz zu Park+Ride verbleibt das Fahrzeug aber nicht am Verknüpfungspunkt. Durch das bequeme Ein- bzw. Aussteigen in Bahnhof- oder Bahnsteignähe und das Wegfallen der Parkplatzsuche wird die Akzeptanz der Angebote des ÖPNV erhöht. Zeitlich begrenzte Halteflächen für Kiss+Ride sind in unmittelbarer Nähe von Haltestellen anzuordnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge zumindest beim Holen von Fahrgästen auch warten müssen. [33].

¹⁵ Bike+Ride ist die Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Die Nutzung des Fahrrads als Zu- und Abbringer zu Haltestellen des ÖPNV erweitert deren Einzugsbereich gegenüber der fußläufigen Erschließung um ein Vielfaches. Grundsätzlich sind drei Formen der Bike+Ride-Nutzung zu unterscheiden: Vortransport (Fahrrad als ÖPNV-Zubringer), Nachtransport (Fahrrad als ÖPNV-Abbringer) und Fahrradmitnahme im ÖPNV-Fahrzeug. Vor- und Nachtransportnutzung bedürfen der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten bzw. Haltestellen. [33].

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der zuständigen Kommune)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Wartefläche komplett wasserfest befestigt	X	X	
barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	
barrierefreier Zugang: Taktile Leitelemente (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	
Wetterschutzeinrichtung (mind. Überdachung)	X	X*	
Sitzgelegenheit	X	X*	
Abfallbehälter	X	(X)	
Systemverknüpfung			
Park+Ride-Anlage	(X)		
Kiss+Ride-Haltezona	(X)		
Bike+Ride-Anlage	(X)		
Taxi-Stellplätze ¹⁶	(X)		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf * = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Tabelle 20: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit der örtlichen Gemeinde

¹⁶ Bei größeren Verknüpfungsanlagen sowie an Endhaltestellen ist die Anordnung von Taxiständen sinnvoll. Sie sind unter Beachtung von kurzen Übergangswegen betrieblich vom Linienverkehr zu trennen. Je nach Verkehrsaufkommen kann eine Trennung in Ankunfts- und Abfahrbereiche erforderlich werden. [33]

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung des bedienenden Verkehrsunternehmens)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Grundausrüstung			
Haltestellenschild nach StVO	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Linien- und Fahrplaninformation			
Liniennummer	X	X	(X)
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	(X)
Verkehrsunternehmen	X	X	(X)
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen)	(X)		
Tarifinformation	X	(X)*	
Hinweis auf Info-Telefon, Kontakt bei flexiblen Bedienungsangeboten (z. B. Telefonnummer zur Fahrtwunschanmeldung)	X	X	X
Weitere Informationen			
Linienetzpläne	(X)		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	(X)		
Fahrpläne für sonstigen Regionalverkehr Bahn/Bus	(X)		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf			
* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Tabelle 21: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens

3.4.3 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte zwischen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen untereinander zeitlich gut verknüpft sein. Dies betrifft insbesondere die Verbindung zwischen dem SPNV und dem zu- und abbringenden Busverkehr. Verknüpfungspunkte zwischen den Linien des StPNV sind vorrangig in Grund- und Mittelzentren der Region einzurichten. Dabei finden die für den IIm-Kreis gültigen Maßgaben der Regional- und Landesentwicklungsplanung Berücksichtigung.

Es werden Verknüpfungspunkte festgelegt, an denen die Fahrpläne der zu verknüpfenden Verkehrsmittel so aufeinander abgestimmt sind, dass in der Regel ein guter Übergang gewährleistet ist (vgl. 3.3.4 Anschlusssicherung). Festlegungen von Anschlussbeziehungen mit Anschlusssicherung sollen dabei in einem angemessenen Verhältnis zum betrieblichen Aufwand der Leistungserbringung stehen. Die bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte sollte kurze und bequeme Umsteigewege ermöglichen.

Fahrplanverknüpfungen sind an den nachfragestärksten Relationen und den Zeiten der Hauptlastrichtung auszurichten. Durch geeignete Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen ÖPNV-Verkehrsmitteln soll der Anschluss auch bei Verspätungen in den Schwachverkehrszeiten ermöglicht werden.

Wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis sind:

Verknüpfung von	SPFV	SPNV	Städtischer StPNV	Regionaler StPNV
Verknüpfungspunkt				
Arnstadt Hauptbahnhof/Busbahnhof	-	X	X	X
Ilmenau Bahnhof/Busbahnhof	-	X	X	X
Arnstadt Bustreff	-	-	X	X
Arnstadt Erfurter Kreuz	-	-	X	X
Stadtilm Busbahnhof	-	-	-	X
Gräfenroda Bahnhof-Ort	-	-	-	X
Kreuzung Rennsteig ¹⁷	-	-	-	X
Kirchheim ¹⁸				X
Plaue Postplatz ¹⁹				X

Tabelle 22: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis

Die bestehenden und die geplanten Verknüpfungspunkte sind in der **Anlage 7** grafisch dargestellt. Auch außerhalb des Kreisgebietes befinden sich für den ÖPNV im IIm-Kreis relevante Verknüpfungspunkte. Der Hauptbahnhof Erfurt mit dem unmittelbar angrenzenden Busbahnhof ist bereits heute der für den IIm-Kreis nächstgelegene Zugangspunkt zum SPFV in bzw. aus Richtung Berlin, Leipzig/Halle, Hamburg, Dresden, Rhein-Main und Rhein-Ruhr sowie Nürnberg und München. Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt nimmt seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt – Halle/Leipzig die Funktion des zentralen SPFV-Zugangspunktes für den gesamten Freistaat Thüringen ein. Die den IIm-Kreis mit dem Erfurter Hauptbahnhof verbindenden SPNV- und StPNV-Linien erlangen dabei verstärkt Bedeutung in ihrer Funktion als Zu- und Abbringer.

Verknüpfung von	SPFV	SPNV	Städtischer StPNV	Regionaler StPNV
Verknüpfungspunkt				
Erfurt Hauptbahnhof/Busbahnhof	X	X	X	X
Neudietendorf Bahnhof ²⁰	-	X	-	X
Bahnhof Rennsteig ²¹	-	X	-	X
Crawinkel Schule	-	-	-	X
Mühlberg ²²	-	-	-	X

Tabelle 23: Relevante aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Verknüpfungspunkte außerhalb des IIm-Kreises

Der Bahnhof Neudietendorf im Landkreis Gotha besitzt als potenzieller aufgabenträgerübergreifender SPNV-/StPNV-Verknüpfungspunkt von und zu den SPNV-Linien in bzw. aus den Richtungen Weimar – Erfurt sowie Eisenach – Gotha Bedeutung für die optimierte ÖPNV-Erschließung der Wirtschaftsregion Erfurter Kreuz.

¹⁷ im Rahmen der touristischen RennsteigBus-Linien

¹⁸ Wenn sich die Haltestelle Kirchheim dauerhaft als örtlicher Verknüpfungspunkt zwischen Regionalverkehrslinien bewehrt, sollte diese ausgebaut werden.

¹⁹ Die Haltestelle Plaue „Postplatz“ sollte zu einem örtlichen Verknüpfungspunkt ausgebaut werden, um dort verbesserte Umstiege zwischen Regionalverkehrslinien zu ermöglichen.

²⁰ Perspektivisch zur optimierten aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz

²¹ Im Rahmen der touristischen Angebotsentwicklung am Rennsteig.

²² Die Haltestelle Mühlberg bietet die Möglichkeit zur Verknüpfung von ÖPNV-Leistungen des Landkreises Gotha und des IIm-Kreis.

An der ebenfalls im Landkreis Gotha gelegenen Haltestelle Crawinkel Schule sollen, im Sinne einer bedarfsgerechten Fortführung der ehemaligen SPNV-Relation Gräfenroda – Gotha²³, geeignete Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Leistungen des Landkreiseses Gotha und des IIm-Kreises hergestellt werden.

3.4.4 Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die Förderung und Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein wichtiges Ziel, um die systembedingte Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzubauen. Soweit es die Gesamtverkehrssituation erfordert und die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sowie die zur Verfügung stehenden Mittel es zulassen, sind bei Sanierungsarbeiten im ÖPNV-relevanten Straßennetz folgende Maßnahmen zur Bevorrechtigung zu prüfen:

- Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
- Sonderfahrstreifen für Busse
- bevorrechtigte Bustrasse in verkehrsberuhigten Gebieten/Tempo-30-Zonen (Einbauten wie Aufpflasterungen usw. sollen busverträglich sein.)

Bei den Planungen baulicher und organisatorischer Maßnahmen soll der IIm-Kreis als Aufgabenträger beteiligt werden.

Darüber hinaus sind grundsätzliche negative Einwirkungen auf den ÖPNV wie Staus im ÖPNV-relevanten Straßennetz, Sicherheitsmängel an Haltestellen und Behinderungen durch mangelnde Aufstellflächen, z. B. an Schulen, zu vermeiden bzw. zu beseitigen.

3.4.5 Fahrgastinformation und Kommunikation

Die rechtzeitige, bedarfsgerechte Information von regelmäßigen ÖPNV-Kunden wie von Gelegenheitsnutzern ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sollten folgende Punkte beachtet werden:

- Übersichtliche und leicht merkbare Gestaltung von Informationen zu Fahrplan, Liniennetz und Tarif, Beförderungsbedingungen, Angabe von Servicenummern, Informationen zu Angeboten bzw. Nutzungsbedingungen von flexiblen Bedienungsformen
- Bereitstellen von ausreichenden Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse für ÖPNV-Angebote, die die Landkreisgrenzen überschreiten
- Nutzung klassischer Medien (gedruckte Fahrplanhefte, Liniennetzpläne, Tarifbroschüre usw.) und elektronischer Medien (bspw. dynamische Fahrgastinformationssysteme, Internetauftritte, E-Mail-Newsletter, Apps für Smartphones)
- Sicherstellung einer möglichst frühzeitigen Information der Fahrgäste über Sondersituationen (z. B. geplante und nicht vorhersehbare Verzögerungen im Betriebsablauf, Fahrausfälle, baustellenbedingte Verlegung von Linien oder Haltestellen) über Info-Flyer, Presse, Radio und andere elektronische Medien (s. o.)
- Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche/Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden. Die hierfür nötigen Informationen und das entsprechende Kartenmaterial sollen von den örtlichen Gemeinden bzw. den Tourismusbüros/-informationen zur Verfügung gestellt sowie laufend aktualisiert werden.

²³ Vgl. auch 2.3.2 Schienenpersonennahverkehr und 2.3.5 Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte.

3.4.6 Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit

Die positive Außenwirkung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im IIm-Kreis ist durch eine erkennbare Produktpolitik, ein gezieltes Marketing des Verkehrsunternehmens sowie durch eine angemessene Service- und Personalpolitik zu erhalten und zu stärken.

Service

Das beauftragte Verkehrsunternehmen hat Kundenbüros oder Servicestellen zur Kundeninformation in den beiden Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau zu betreiben.

Fahrgastbeschwerden und –anfragen sind vom Verkehrsunternehmen schriftlich (postalisch wie elektronisch) sowie über ein Kundenzentrum schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich und telefonisch entgegen zu nehmen. Alle Fahrgastbeschwerden und –anfragen sind innerhalb von zehn Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Fahrgast lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist eine Zwischeninformation zu versenden. Über eingegangene Fahrgastbeschwerden ist eine Statistik zu Umfang und Grund der Beschwerden zu führen.

Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahr- und Servicepersonal ist sicherzustellen und ein attraktives Bild des ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung zu gewährleisten. Dazu gehören die folgenden Eigenschaften:

- Sprachliche Qualifikation
- Freundliches und hilfsbereites Auftreten und angemessenes Verhalten in Stress- und Konfliktsituationen
- Erteilen von Auskünften und Information der Fahrgäste, Fahrscheinverkauf und Kommunikation von Haltestellendurchsagen sowie Kommunikation mit der Leitstelle, gute Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien sowie zu Anschlussbeziehungen und Verknüpfungen, zum Tarif sowie gute Netz- und Ortskenntnisse im Gebiet des IIm-Kreises
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen Hilfestellung zu leisten (Bedienen der Rampe, Reinfahren von Rollstühlen, Hilfestellung beim Einstieg mit Rollatoren etc.)

Personal mit Kundenkontakt hat in Bezug auf die Farben und Schnitte der Dienstkleidung ein einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild aufzuweisen. Das Personal muss in der Lage sein, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse) sowie zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung, aber auch situationsbezogenem Verhalten und Verhalten gegenüber Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen sind regelmäßig vorzusehen.

Das Fahrpersonal hat eine rücksichtsvolle Fahrweise zu gewährleisten.

Sicherheit

Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll durch eine übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung gestärkt werden.

Die Sicherheit junger Fahrgäste soll gefördert werden (z. B. durch Informationsveranstaltungen an Schulen).

Sauberkeit

Die Sauberkeit in den Fahrzeugen ist durch folgende Maßnahmen zu gewährleisten:

- Regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zwischen den regulären Reinigungsintervallen, und
- Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen.

3.4.7 Tarifsysteem

Das zum 01.07.2019 einzuführende Zonentarifsysteem ist hinsichtlich seiner Wirkung und Akzeptanz regelmäßig zu evaluieren und bei Bedarf weiter zu optimieren.

Es ist ein kundenfreundliches Vertriebssystem zu gewährleisten. Moderne Vertriebswege sind kontinuierlich zu implementieren und fortzuentwickeln. Dies gilt insbesondere für die sich stärker durchsetzenden elektronischen Vertriebswege z. B. über Smartphones (Apps). Hier sind entsprechende Vertriebswege insbesondere im regionalen Kontext einzuführen.

Grundsätzlich sollten Übergangstarife zum SPNV und zu anderen Verkehrsmitteln in der Region hergestellt werden. Dazu ist die Tarifkooperation mit dem VMT im Bereich des IG Erfurter Kreuz nach Möglichkeit fortzuführen und gegebenenfalls bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Zudem ist das 2015 eingeführte Rennsteig-Ticket als touristisch orientiertes Angebot zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

3.4.8 Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (§ 8, Abs. 3) wird das Ziel vorgegeben, bis zum 1. Januar 2022 die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV durch in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen zu gewährleisten. Ausnahmen davon sind im Nahverkehrsplan zu benennen und zu begründen.

Zum Kreis der Personen mit eingeschränkter Mobilität können z.B. ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- und wahrnehmungsbehinderte Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck gehören.

Für diese Gruppen sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) zu beachten:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Ebenso wird im § 10 Abs. 2 des Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen (ThürGiG) festgelegt, dass

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind.“

Auch das Personenbeförderungsgesetz (§ 8 PBefG) und das ÖPNV-Gesetz des Freistaats Thüringen (§ 2 Abs. 7 ThürÖPNVG) geben vor, dass die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, bei der Gestaltung des ÖPNV Berücksichtigung finden müssen. Hieraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsräume (zentrale Haltestellen) bzw. die Verkehrsanlagen, das Bedienungsangebot sowie an das Fahr- und Servicepersonal. Die wichtigsten Maßnahmen werden hier noch einmal zusammengefasst, auch wenn sie teilweise bereits an anderer Stelle im Anforderungsprofil genannt wurden. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit sind die jeweiligen örtlichen Kommunen (für Haltestellen) und das bedienende Verkehrsunternehmen bei der Ausstattung der Fahrzeuge sowie der Information der Fahrgäste zuständig.

- **Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsräumen (zentrale Haltestellen):**
 - Gute Erreichbarkeit aus bzw. in alle(n) Richtungen von Bahnhöfen und größeren Haltestellen sowie von Haltestellen, die im alltäglichen Leben von Menschen mit Behinderung eine besondere Bedeutung haben (z. B. Einrichtungen für Menschen mit Behinderung, Ärzte), gegebenenfalls durch Querungshilfen; sinnvoller Einsatz taktiler Leitelemente zur Anbindung von Haltestellen an Nahziele, wie z. B. Lichtsignalanlagen für Fußgänger. Belange gehörloser Personen: Anzeigetafeln, elektronische Informationen
 - Belange sehbehinderter Personen: akustische Fahrgastinformation, gegebenenfalls durch das Fahrpersonal
 - Erreichbarkeit für Menschen mit Gehbehinderung und Rollstuhlfahrer: Übersichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge, ausreichend große Bewegungsflächen
- **Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsanlagen:**
 - Orientierungsplan und Informationsplan an Haltestellen
 - Ausstattung von Bahnsteigen mit Leitlinien und niveaugleichen Plattenbelägen, Darstellung von Höhenunterschieden durch Materialauswahl und Farbgebung, Aufmerksamkeitsfelder im Leitstreifen
 - Neu zu errichtende oder auszubauende Haltestellen sind grundsätzlich gemäß der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) bzw. gemäß der DIN 18040 barrierefrei zu gestalten, sofern auch eine barrierefreie Zuwegung existiert oder errichtet werden kann.
 - Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll zielorientiert anhand der untenstehenden Umsetzungsprioritäten vorgenommen werden, um möglichst vielen betroffenen Nutzern eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.
 - Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.
 - Der Einbau von Formsteinen ist für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Bordsteinkante der Haltestelle vorzusehen, um die Reststufenhöhe und den Restspalt zwischen Fahrzeug und Bussteig zu minimieren.
- **Anforderungen an das Bedienungsangebot (soweit wirtschaftlich vertretbar):**
 - Erreichbarkeit von wichtiger Versorgungsinfrastruktur mit dem ÖPNV sicherstellen, z. B. Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, Einkaufszentren
 - Bedienung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, ggf. durch flexible Bedienungsformen, ist zu prüfen
 - Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen (in Abwägung zu den Bedürfnissen anderer Fahrgäste)
- **Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal:**
 - Regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen
- **Anforderungen an Fahrzeuge**
 - Fahrzeuge sind grundsätzlich niederflurig zu beschaffen (als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeug)
 - Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 12 %

- Fahrzeugtüren mit einer hindernisfreien Durchgangsbreite von mindestens 90 cm für die von Rollstuhlfahrenden zu nutzende Tür, bei Doppeltüren mindestens 130 cm hindernisfreie Breite. Im Türbereich befinden sich zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten.
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen)
- Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl- / Rollatornutzer, Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrad oder Gepäck) für mindestens einen Rollstuhl oder Kinderwagen (Flächenbedarf für einen Rollstuhl oder Kinderwagen: 150 cm x 150 cm)
- Mehrzweckflächen in Tüرنähe, erreichbar über den barrierefreien Zugang
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Tüرنähe
- Fahrzeuge sind mit optischen und akustischen Informationen zu versehen. Haltewunschtaster sind zusätzlich haptisch zu kennzeichnen (Prismen- oder Brailleschrift)

Analyse des Bestandes

Zum 01.01.2019 liegen innerhalb des Gebietes des IIm-Kreises 304 Haltestellen mit in der Regel mindestens zwei Haltepositionen. Davon sind acht Haltestellen der Kategorie A, 264 Haltestellen der Kategorie B und 32 Haltestellen der Kategorie C zugeordnet (siehe Abschnitt 3.4.2).

Für die Kategorie A ergibt sich folgender Stand zur Barrierefreiheit (auf Grundlage einer Zusammenarbeit der örtlichen Gemeinden):

Haltestelle	Wartefläche komplett wasserfest befestigt	barrierefreier Zugang (Hochborde)	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	barrierefreie Zuwegung (Fußwege zur Haltestelle)	Beleuchtung (direkt oder indirekt)
Arnstadt Busbahnhof	x	-	-	-	x
Arnstadt Bustreff	x	x	-	-	x
Arnstadt Erfurter Kreuz	x	x	x	x	x
Gräfenroda Bf. Ort	x	x	x	x	x
Ilmenau Busbahnhof	x	x	-	-	x
Kirchheim	x	x/-	-	x	x
Plaue Postplatz	x	x	-	x	-
Stadtilm Busbahnhof	x	-	-	-	x

Tabelle 24: Ausbauzustand der Haltestellen der Kategorie A

Die Zuordnung weiterer Haltestellen zur Kategorie A ist vor dem Hintergrund des Prüfbedarfs zu Verknüpfungspunkten fortlaufend zu aktualisieren.

Die Haltestellen „Arnstadt, Erfurter Kreuz“ sowie „Gräfenroda, Bf. Ort“ sind vollständig barrierefrei ausgebaut. Bei den restlichen Haltestellen besteht Handlungsbedarf bei den Hochborden (Stadtilm und Arnstadt Busbahnhof) sowie bei sechs Haltestellen bei taktilen Leiteinrichtungen.

Von den 264 Haltestellen der Kategorie B sind 31 Haltestellen (12 %) vollständig barrierefrei ausgebaut und 82 Haltestellen (31 %) teilweise barrierefrei. Das heißt, dass einzelne Merkmale (Hochbord, taktile Leitelemente oder barrierefreie Zuwegungen) an allen oder einigen Haltepositionen der Haltestelle fehlen und nachzurüsten sind.

Von den 32 Haltestellen der Kategorie C sind drei vollständig und fünf teilweise barrierefrei ausgebaut.

Umsetzungsprioritäten

Die im Personenbeförderungsgesetz getroffene Vorgabe für eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 bedarf einer weiteren Konkretisierung hinsichtlich einer Maßnahmenpriorisierung.

Der barrierefreie Haltestellenausbau soll so erfolgen, dass möglichst vielen Nutzern des ÖPNV's im Landkreis bis zum Jahr 2022 eine barrierefreie Infrastruktur zur Verfügung steht. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit sind die jeweiligen örtlichen Kommunen in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur zuständig. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen unterliegt den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit der zuständigen Kommunen.

Grundsätzlich sind alle neu- und umzubauenden Haltestellen vollständig barrierefrei auszubauen, sofern auch eine barrierefreie Zuwegung existiert oder errichtet werden kann. Für den barrierefreien Ausbau von Bestandshaltestellen wird die folgende Rangfolge zur Priorisierung festgelegt:

1. Ausbau der Haltestellen mit einer hohen verkehrlichen Bedeutung und einem überdurchschnittlich hohen barrierefreien Nutzungsbedarf
 - Haltestellen der Kategorie A
 - Haltestellen der Kategorie B oder C mit
 - Funktion als Verknüpfungspunkt zwischen Linien des StPNV sowie zwischen SPNV und StPNV
 - einer hohen Anzahl Ein- und Aussteiger je Tag bzw. Jahr (gemäß Auswertung der Verkaufsstatistik)
 - mit einer Erschließungsfunktion für medizinische Einrichtungen (Krankenhäuser, Pflegeheime, medizinische Versorgungszentren und Arztpraxen, Werkstätten- und Wohnheime), gewichtet über die Summe der Kapazität (bspw. Platz- bzw. Bettenzahl) im Haltestelleneinzugsbereich
2. Ausbau weiterer Haltestellen
 - in Abhängigkeit der Ein- und Aussteiger je Tag bzw. Jahr
 - bei bestehenden barrierefreien Zuwegungen zur Haltestelle und Defiziten im Bereich Bordhöhe oder fehlendem Leitsystem
3. Der Ausbau von Haltestellen, zu denen keine barrierefreie Zuwegung vorhanden ist, sollte nur im Zusammenhang mit der Errichtung einer barrierefreien Zuwegung erfolgen. Ist die Errichtung einer barrierefreien Zuwegung nicht möglich, ist über den Grad des Ausbaus der Haltestelle im Einzelfall zu entscheiden.

Ein dauerhafter Erhalt der Fördermöglichkeiten sowie eine Erhöhung der Fördermittel für Maßnahmen zur Schaffung barrierefreier Haltestellen durch den Freistaat Thüringen wird aus Sicht des Aufgabenträgers als notwendig erachtet.

3.4.9 Umweltstandards und Klimaschutz

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation sowie des Klimaschutzes der Allgemeinheit und entspricht damit den Vorgaben der Bundesregierung und der Europäischen Union. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Ausrichtung der Strategie an Umweltschutzzielen auch imagesteigernd für den ÖPNV wirkt.

Die nachfolgenden Vorgaben sind zu berücksichtigen:

- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie (bspw. Hybrid- oder Elektroantriebe) ist unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten fortlaufend zu prüfen.²⁴
- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Schadstoffgrenzwerte gemäß Verordnung der Europäischen Union (aktuell: Euro VI) sind einzuhalten.
- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Lärmgrenzwerte nach der aktuellen Bundesimmissionschutzverordnung bzw. des jeweils gültigen Lärmaktionsplans sind einzuhalten.
- Schulung der Busfahrer hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise mit dem Ziel der Verbrauchminimierung, Schadstoff-, CO₂- und Lärmreduktion.
- Die Fahrzeuge dürfen nur auf befestigten und gesicherten Flächen bei Einhaltung der Umweltstandards abgestellt werden.

3.5 Organisationsstruktur

Die implementierte und vorhandene Struktur zur Organisation des ÖPNV's im Landkreis erfüllt alle rechtlichen Vorgaben, die für die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste im Gebiet des IIm-Kreises notwendig sind. Daher ist diese über den Zeitraum des Nahverkehrsplanes beizubehalten. Ein Anpassungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.

²⁴ Siehe auch 3.4.1 Fahrzeuge.

4 Bewertung der Bestandsstrukturen

4.1 Öffentlicher Personennahverkehr – Erschließungsqualität

4.1.1 Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen

Die derzeitige Erschließung des Landkreises durch den ÖPNV wurde für einen üblichen Schultag (Fahrplanstand: September 2018) auf der Grundlage der in Kapitel 3.2.1 festgelegten Haltestelleneinzugsbereiche analysiert. Es wurde geprüft, ob die bebauten Flächen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Bei dieser Analyse wurden wenige Erschließungslücken festgestellt. Nach der Prüfung der nicht erschlossenen Flächen wurde festgestellt, dass es sich bei diesen Erschließungslücken um nur kleine Teilflächen innerhalb von Ortsteilen handelt. Auch trotz dieser geringfügigen Erschließungslücken sind alle Ortsteile im Landkreis gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes erschlossen, da mindestens 80 % der dort lebenden oder arbeitenden Personen oder Besucher von den Einzugsbereichen der ÖPNV-Haltestellen abgedeckt werden. Falls sich Änderungen in der Bebauung bzw. in der Siedlungsstruktur ergeben, ist diese Aussage zu überprüfen.

In **Anlage 8** ist die Erschließung des Landkreises durch den ÖPNV für einen üblichen Schultag dargestellt.

4.1.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte

Von jedem Orts- bzw. Stadtteil (auch < 200 Einwohnern) ist die Erreichbarkeit zum zugehörigen Grundzentrum, zu einem Mittelzentrum sowie zum Oberzentrum Erfurt an einem Schultag gewährleistet.

Anlage 6 enthält die Zuordnung der Orts- bzw. Stadtteile zum zugeordneten Grundzentrum. Die Zuordnung zu den Zentren erfolgte nach dem Regionalplan Mittelthüringen [14].

4.1.3 Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz

Wie in Kapitel 2.2.2 Erwerbstätige und Beschäftigte beschrieben, besitzt das IG Erfurter Kreuz eine enorme Standortbedeutung für den IIm-Kreis sowie für die direkt benachbarten Gebietskörperschaften Landeshauptstadt Erfurt und Landkreis Gotha im VMT-Verbundgebiet.

Das im Rahmen des letzten Nahverkehrsplanes überplante und umgesetzte Stadtbusnetz Arnstadt hat die Anbindung des IG Erfurter Kreuz mit dem dort neu errichteten Verknüpfungspunkt „Arnstadt Erfurter Kreuz“ sowie der tariflichen Kooperation mit dem VMT im Gebiet des Erfurter Kreuzes insbesondere in Richtung Erfurt und Gotha sowie innerhalb der Stadt Arnstadt verbessert.

Rendezvouspunkt „Arnstadt Erfurter Kreuz“

Wesentlicher konzeptioneller Bestandteil ist der Rendezvouspunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“ in der Alfred-Ley-Straße. Durch die Integration einer Regionalbus-Linie in eine Stadtbus-Linie und die Führung einer Stadtbus-Linie zum Bahnhof Neudietendorf (Anschluss SPNV) kann die ÖPNV-Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz aus dessen nördlichen Einzugsbereichen im VMT-Verbundgebiet optimal gewährleistet werden. Zwischen Erfurt Hauptbahnhof und dem IG Erfurter Kreuz wird eine ÖPNV-Beförderungszeit von gut 30 Minuten erzielt, was einem Fahrzeitverhältnis zum Pkw von etwa 1,3 entspricht. Zu den

Schichtwechselzeiten wird das Fahrtenangebot ausgeweitet. Am vollständig überdachten Rendezvouspunkt gibt es neben vier Aufstellflächen für Busse eine barrierefreie WC-Anlage und vier Wartezonen mit Windschutz. Ergänzend dazu ist im östlichen Teil eine Vorhaltefläche für einen möglichen Park+Ride-Platz für ca. 30 Pkw vorhanden.

Weitere Erschließungspotenziale

Die in der Machbarkeitsstudie Innovations-, Service- und Transferzentrum Erfurter Kreuz [30] favorisierten Flächen für das Innovationszentrum befinden sich im IG Erfurter Kreuz an der Rudislebener Landstraße (Anbindung an der Haltestelle Abzweig Rudisleben) bzw. im nördlichen Teil an der Thöreyer Straße (Anbindung an der Haltestelle W.-Knippenberg-Straße oder Arnstadt Firma S&S). Die favorisierten Standorte sind in der folgenden Abbildung 15 dargestellt.

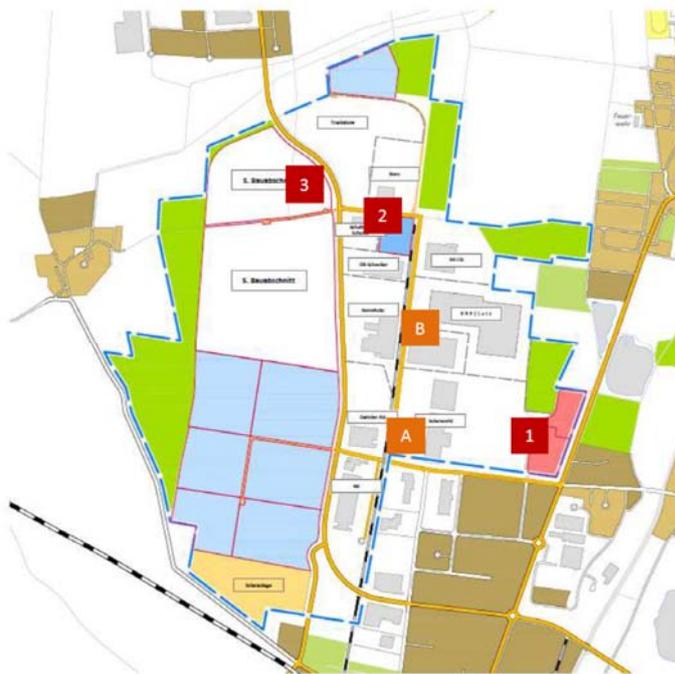


Abbildung 15: Potenzielle Standorte Transferzentrum (Standorte 1 und 2 sind favorisiert) [30]

Für beide Standorte ist in Abhängigkeit von den Zugängen eine detailliertere Bewertung der Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen vorzunehmen. Auf Grundlage der verfügbaren Informationen liegen diese Flächen an den Rändern der jeweils vorgegebenen Einzugsbereiche (Radius entspricht gemäß Kapitel 3.2.1 400 Meter) und gelten damit vorbehaltlich weiterer Planungen als erschlossen.

Die im IG Erfurter Kreuz befindlichen weiteren Bauabschnitte weisen Ausdehnungen auf, die über die Einzugsgebiete (Radius entspricht 400 Meter) der auf der Thöreyer Straße befindlichen Haltestellen hinausgehen. Bei allen weiteren Bauabschnitten ist der ÖPNV zu berücksichtigen. Bei der Entwicklung der Flächen ist eine zusätzlich notwendige ÖPNV-Erschließung zu prüfen.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität

4.2.1 Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele

In Kapitel 3.3.1 werden maximale ÖPNV-Beförderungszeiten zwischen den Orts- bzw. Stadtteilen und den zentralen Orten bzw. Stadtzentren definiert.

Für einen Schultag (Fahrplanentwurf ab 01.07.2019) wurden die Beförderungszeiten überprüft. Folgende Überschreitungen des Grenzwertes wurden bei Orts- bzw. Stadtteilen mit mehr als 200 Einwohnern festgestellt:

- zum Oberzentrum Erfurt bei 11 Relationen
- zum Mittelzentrum vereinzelt zwischen Großliebringen und Arnstadt sowie Ilmenau
- zum zugeordneten Grundzentrum bei keiner Relation
- Die Innenstädte von Arnstadt und Ilmenau sind von den zugehörigen städtischen Siedlungsgebieten in 30 Minuten zu erreichen, größtenteils sogar in 20 Minuten.

Die maximale Beförderungszeit von 90 Minuten zum Oberzentrum Erfurt wird bei den folgenden Relationen überschritten:

Gemeinde (Einwohner)	Orts-/Stadtteil (Einwohner)	Bef.zeit zum OZ Erfurt [min]	Bemerkung
Landgemeinde Stadt Großbreitenbach	Altenfeld (1.062)	> 120	Periphere Lage im Lkr. (südlichster Ort des IK); nach Suhl ebenfalls Fahrzeiten >> 90 min
	Böhlen (576)	> 120	Periphere Lage im Lkr.; keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
	Gillersdorf (246)	100-120	Periphere Lage im Lkr.; keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
	Großbreitenbach, Stadt (2.587)	100-120	Periphere Lage im Lkr.; nach Suhl ebenfalls Fahrzeiten >> 90 min
	Herschdorf (459)	100-120	Periphere Lage im Lkr.; keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
	Willmersdorf (234)	100-120	Periphere Lage im Lkr.; keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
	Neustadt am Rennsteig (970)	100-120	Periphere Lage im Lkr.; nach Suhl ebenfalls Fahrzeiten >> 90 min
Stadt Ilmenau	Frauenwald (967)	> 120	Periphere Lage im Lkr.; lange Beförderungszeiten, Suhl ist alternativ in rund 90 Minuten erreichbar
	Möhrenbach (678)	> 90 bis 100	Periphere Lage im Lkr.; keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
	Gräfinau-Angstedt (1.898)	90 - 100	keine signifikanten Verbesserungen möglich, Optimierung des Überganges zum SPNV in Ilmenau
	Wümbach (643)	80 - 100	keine signifikanten Verbesserungen möglich, Optimierung des Überganges zum SPNV in Ilmenau

Tabelle 25: Überschreitung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt

Die maximale Beförderungszeit von 60 Minuten zu einem Mittelzentrum (Arnstadt oder Ilmenau) wird bei folgender Relation teilweise überschritten:

Gemeinde (Einwohner)	Orts-/Stadtteil (Einwohner)	Beförderungszeit [min] zum		Bemerkung
		MZ Ilmenau [min]	MZ Arnstadt [min]	
Stadtilm	Großliebringen (288)	z.T. >60	z.T.>60	

Tabelle 26: Überschreitung der Beförderungszeit zum Mittelzentrum

Die maximale ÖPNV-Beförderungszeit von 40 Minuten zum zugeordneten Grundzentrum wird ohne Ausnahme eingehalten.

4.2.2 Bedienungshäufigkeiten

Die in Kapitel 3.3.2 festgelegten Fahrtenanzahlen und Bedienzeiten im StPNV-Grundnetz sowie in den Kernzonen der Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau wurde geprüft. Als einzige Linie erfüllt die Stadtverkehrslinie B in Ilmenau die geforderten Bedienstandards nicht. Da diese Linie aber in Ergänzung bzw. als Verstärkung der Linie A verkehrt, werden keine Defizite in der Bedienung festgestellt.

Des Weiteren wurden die ebenfalls in Kapitel 3.3.2 definierten Bedienungshäufigkeiten von den Ortsteilen zu einem Mittelzentrum in Abhängigkeit von den Einwohnern geprüft. Alle Ortsteile erreichen die geforderten Fahrtenpaare an einem Schultag sowie auch in den Ferien (Grundlage Fahrplanentwurf ab 01.07.2019).

4.2.3 Umsteigehäufigkeit

In Kapitel 3.3.3 wurden maximal notwendige Umsteigevorgänge zwischen den Orts- bzw. Stadtteilen und den Zentralen Orten festgelegt. Die Umsteigesituation wurde ebenfalls für einen Schultag überprüft. Es konnten keine Überschreitungen der Anzahl der Umsteigevorgänge zum Oberzentrum Erfurt und zum Mittelzentrum festgestellt werden (Grundlage Fahrplanentwurf ab 01.07.2019).

5 Entwicklungsziele im Öffentlichen Nahverkehr bis 2024

5.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Entsprechend der Ausführungen in Kapitel 2.2 sind im Planungszeitraum keine Auswirkungen nach Umfang und Richtung der Verkehrsnachfrage zu erwarten, die vom gegenwärtigen bzw. im Planungszeitraum dieses Nahverkehrsplans zur Einführung vorgesehenen Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (vgl. 2.3.4) nicht realisiert werden können.

Auswirkungen Bevölkerungsentwicklung

Wenn für die Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage einzig die Bevölkerungsentwicklung unterstellt wird, ist davon auszugehen, dass es im IIm-Kreis aufgrund des prognostizierten Rückganges der Einwohnerzahlen zu einem geringen Rückgang der Verkehrsnachfrage kommen wird. Zudem ist zu beachten, dass durch den Weggang der Gemeinden Gehlberg und Schmiedefeld aus dem IIm-Kreis entsprechende Veränderungen, insbesondere der Schülerverkehrsströme, möglich sind. Diese Auswirkungen sind zu beobachten.

Auch die Altersstruktur der Bevölkerung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel und damit auf die ÖPNV-Nachfrage. Während der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter abnehmen wird, wird der Anteil der Bevölkerung im Rentenalter weiter zunehmen. So ist damit zu rechnen, dass immer mehr ältere Menschen den ÖPNV nutzen werden und parallel dazu kann aber auch von einer Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung im Rentenalter ausgegangen werden.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes nimmt Einfluss auf das Verkehrsaufkommen sowie auf den Modal Split (= Verkehrsmittelwahl). Die erfolgte vollständige Inbetriebnahme des neuen Fernverkehrsknotens Erfurt Hauptbahnhof nach der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) Ende 2017 erzeugt eine steigende Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr auf der Relation München – Erfurt – Berlin. Hierdurch sind positive Nachfrageeffekte auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im Zubringerverkehr des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) zu erwarten. Deren Größenordnung ist kontinuierlich zu beobachten.

Es wird weiterhin vom Landkreis erwartet, dass der ursprünglich im Planfeststellungsbeschluss zur Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) vorgesehene Personenbahnhof „Ilmenau/Wümbach“ errichtet wird. Nur so kann gewährleistet werden, dass der IIm-Kreis nicht nur die Belastungen durch die Schnellstrecke trägt sondern auch von dieser unmittelbar profitiert. Durch einen Personenbahnhof „Ilmenau/Wümbach“ und eine entsprechende Bedienung dieses wäre eine Schienenverkehrsanbindung des südlichen Kreisgebietes nach Süden (Nürnberg-München) und durch den ICE-Halt Erfurt nach Norden (Halle/Leipzig, Berlin) sichergestellt. Dadurch würde die Region nach Norden und nach Süden mit den Nachbarregionen wesentlich besser verknüpft. Hierdurch entstehen für die im Raum ansässigen Betriebe und die TU Ilmenau neue Entwicklungspotentiale.

Auswirkungen von Angebotsveränderungen im Straßenpersonennahverkehr

Des Weiteren sind Angebotsveränderungen bei der Rennsteigbahn durch den Freistaat Thüringen als zuständigem Aufgabenträger und dem RennsteigBus-System für den Tourismusverkehr hinsichtlich deren Nachfragewirkungen zu evaluieren. Diese Angebote wurden insbesondere im Bereich des UNESCO-Biosphärenreservates Vessertal-Thüringer Wald umgesetzt, mit dem Ziel, die Nutzung des Individualverkehrs in Richtung öffentlicher Personennahverkehr zu verlagern.

Zudem sind die Ergebnisse der 2. Machbarkeitsstudie „Erweiterung des „Rennsteig-Tickets“ im Hinblick auf Verknüpfung und Integration bestehender ÖPNV-Angebote für das Verbandsgebiet Thüringer Wald“ hinsichtlich eines Handlungsbedarfes für den IIm-Kreis auszuwerten.

Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad stellt einen wichtigen Indikator für die Verkehrsmittelwahl der Menschen dar. In den letzten Jahren hat sich der Motorisierungsgrad stetig erhöht und beträgt im IIm-Kreis, wie in Kapitel 2.2.6 beschrieben, durchschnittlich 543 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die Fortentwicklung des erkennbaren Trends eines leichten Wachstums in der Motorisierung impliziert eine Verlagerung des Verkehrs vom ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr. Ob diese Tendenz in den nächsten Jahren anhält, hängt u. a. von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Schülerzahlen und Schulstandorte

Kontinuierlich leicht steigende Schülerzahlen im Planungszeitraum führen zu einer Zunahme der ÖPNV-Nachfrage dieser Nutzergruppe. Die derzeitige Schulnetzplanung geht davon aus, dass mittelfristig keine Schulschließungen geplant sind (siehe Kapitel 2.2.3). Veränderungen bei der Schulnetzplanung sollten unter Berücksichtigung erzielbarer Synergieeffekte (bspw. differenzierte Schulanfangs- und Endzeiten) für den ÖPNV erfolgen. Falls diese im Planungszeitraum des Nahverkehrsplans erfolgen sollten, müsste hierauf reagiert werden. Konkrete Einflüsse auf den ÖPNV sind für das Gebiet des IIm-Kreises jedoch zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bestimmbar.

Die Auswirkungen des Wegganges der Gemeinden Gehlberg und Schmiedefeld auf die Schulstandortwahl der Schüler umliegender Ortschaften ist zu beobachten und nachteilige Effekte sind mit geeigneten Maßnahmen zu beheben. Dies betrifft im Wesentlichen die nicht mehr dem IIm-Kreis zugeordnete Staatliche Regelschule in Schmiedefeld.

Wirtschaftliche und politische Einflussfaktoren

Die wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen wirken sich direkt und indirekt auf den ÖPNV aus. Zukünftig sind z. B. aus ökologischer Notwendigkeit Beschränkungen im motorisierten Individualverkehr und damit Verlagerungseffekte zugunsten des ÖPNV denkbar.

Der ÖPNV ist stark vom Investitionsverhalten der öffentlichen Hand abhängig. Dies betrifft zum einen die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie die für die Bestellung von Verkehrsleistungen zur Verfügung stehenden Mittel und zum anderen die finanzielle Beteiligung der Gebietskörperschaften als Aufgabenträger an der Erstellung der eigentlichen Verkehrsleistung.

Weitere wirtschaftliche und politische Faktoren mit entscheidendem Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage sind die Entwicklung

- der Kraftstoffpreise bzw. deren Besteuerung,
- der Parkraumbewirtschaftung in den Zentren,
- der Löhne und Tarife sowie
- der Fahrpreise im ÖPNV.

5.2 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze

Der IIm-Kreis hat mit dem Grundsatzbeschluss über die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis (Beschluss-Nr. 253/17) festgelegt, dass er eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 an die IOV Omnibusverkehr GmbH

Ilmenau als interner Betreiber vornimmt. Durch diese Entscheidung wird der unmittelbare Einfluss auf das mit der Durchführung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis beauftragte Verkehrsunternehmen dauerhaft erhalten und ausgebaut. Der IIm-Kreis ist überzeugt so seine verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze am effektivsten umsetzen zu können. Aus diesem Grund stellt die Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau als interner Betreiber die wesentliche Voraussetzung für alle weiteren Entwicklungen im ÖPNV des Landkreises dar.

Angebotsgestaltung

- Die Mobilität potenzieller Nutzer des ÖPNV im IIm-Kreis ist nach Maßgabe der politischen, rechtlichen, infrastrukturellen und finanziellen Anforderungen sicherzustellen. Der Umfang des derzeit im IIm-Kreis erbrachten Angebots im StPNV soll dabei unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beibehalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Gemäß § 2 Abs. 7 ThürÖPNVG und unter Berücksichtigung der UN-Behindertenrechtskonvention werden bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks sowie des ÖPNV die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen berücksichtigt. Eine vollständige Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Infrastrukturinvestitionen (Haltestellen) gemäß § 8, Absatz 3 des PBefG bis zum 01.01.2022 angestrebt. Ausnahmen sind im Einzelfall zu begründen.
- Vom Aufgabenträger verantworteter StPNV im Linienverkehr ist grundsätzlich nach Maßgabe der Finanzkraft der öffentlichen Hand vorzuhalten.
- Die Ausrichtung des StPNV-Angebots im Sinne eines hierarchisch gegliederten ÖPNV-Systems ist mindestens beizubehalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die im IIm-Kreis verkehrenden SPNV-Linien sowie ausgewählte StPNV-Linien mit zentralörtlicher Verbindungsfunktion bilden das ÖPNV-Grundangebot. Sie werden ergänzt durch flächenerschließende StPNV-Linien und Linien zur Erschließung der Kernzonen in Arnstadt und Ilmenau. Die Praxis des vollständig im StPNV-Angebot integrierten Schülerverkehrs soll beibehalten werden. Eine konsequente Vertaktung und Fahrplanabstimmung zwischen SPNV- und StPNV-Angeboten ist zu gewährleisten. [31].
- Die Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau, alle Grundzentren sowie das Oberzentrum Erfurt sollen vom ÖPNV in ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen nach Maßgabe differenzierter zeitlicher Erreichbarkeitsstandards erschlossen werden. Auch Verwaltungssitze sollen aus den jeweiligen Mitgliedsgemeinden im ÖPNV erreichbar sein.
- An ausgewiesenen Knotenpunkten, insbesondere in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau, soll die Verknüpfung des StPNV mit dem SPNV im Rahmen des „Integralen Taktfahrplans Thüringen“ gewährleistet werden.
- Der Hauptbahnhof Arnstadt soll mit dem Bahnhofsvorplatz und dem weiteren Umfeld als "Innovativer Mobilitätsknoten Arnstadt" (IMKA) ausgebaut und aufgewertet werden. Die Aufwertung, der Ausbau und die Neugestaltung des Hauptbahnhofes mit dem Bahnhofsvorplatz und dem weiteren Umfeld als "Innovativer Mobilitätsknoten Arnstadt" (IMKA) ist in dem Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans umzusetzen.
- Das ÖPNV-Angebot soll verstärkt intermodal verknüpft werden. Diese Verknüpfung soll an zu definierenden Punkten räumlich ermöglicht werden, beispielsweise zum motorisierten Individual- und Radverkehr, aber auch zum SPNV. Zusätzlich sollen bestehende und neue Plattformen zur Fahrgastinformation zu intermodalen Auskunftssystemen ausgebaut werden, die langfristig möglichst auch intermodale Tariflösungen beinhalten. Weiterhin sind unter intermodaler Verknüpfung die Verbesserung von kombinierter Nutzung von

Fahrrad und ÖPNV über B+R-Anlagen sowie eine verbesserte Fahrradmitnahme zu verstehen.

- Die ÖPNV-Angebote des SPNV und des StPNV sollen stärker vernetzt werden. Zudem sollen die Kooperationen zwischen den Verkehrsunternehmen des StPNV verstärkt werden. Der IIm-Kreis spricht sich für den Fortbestand der im Kreisgebiet verkehrenden Linien in externer Aufgabenträgerschaft aus.
- Der ÖPNV in Ballungsräumen soll durch bauliche, technische und verkehrsrechtliche Maßnahmen (Zustand des Fahrwegs, Bevorrechtigung des ÖPNV) beschleunigt werden.
- Orte und ausgewiesene Sondergebiete (bspw. Gewerbe- und Tourismusgebiete) im Landkreis sollen in Abhängigkeit ihrer Größe und Bedeutung auf Basis differenzierter Erschließungsansätze im ÖPNV zugänglich sein.
- In touristisch attraktiven Gebieten, insbesondere der Rennsteigregion / im UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald, ist die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und touristischen Akteuren weiterzuentwickeln, um bestehende Angebote aufeinander abstimmen und auf verschiedenen Kanälen vermarkten zu können.
- Der Einsatz flexibler ÖPNV-Bedienformen zur Ergänzung oder Erweiterung des Linienverkehrsangebots (z. B. Rufbus sowie andere Modelle) ist zulässig, wenn damit die Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebots nicht gefährdet wird und die Akzeptanz des ÖPNV erhöht werden kann.
- Die Vermittlung weiterführender öffentlicher Verkehrsangebote für Fahrgäste aus den Fahrzeugen des StPNV heraus (z. B. Taxiweiterbeförderung ab ÖPNV-Haltestellen zu individuellen Zielpunkten) ist beizubehalten.
- Nach § 8a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungsanträge gestellt werden, sofern diese eine ausreichende Verkehrsbedienleistung gewährleisten und den Vorgaben des Nahverkehrsplans nicht widersprechen. Solche eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen dürfen jedoch die Wirtschaftlichkeit, die Effizienz und die Nutzerfreundlichkeit des verbleibenden ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsraum des IIm-Kreises nicht gefährden.

Barrierefreiheit

Bis zum Jahr 2022 hat der Fahrzeugpark des StPNV's eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Zudem sind die Haltestellen entsprechend ihrer Priorität im Netz barrierefrei nach DIN 18040 auszubauen. Ein Ausbau der Haltestellen der Kategorie A sowie von Haltestellen der Priorität 1 ist bis 2022 anzustreben.

Tarif

- Der Bezugstarif (Grundpreis) ist sozialverträglich zu gestalten. Die Einführung von Sozialtarifen ist zu prüfen.
- Die Ergiebigkeit des Beförderungstarifs ist sukzessive fortzuentwickeln. Tarifierungsanpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind nach Bedarf vorzunehmen, solche Anpassungen sind längstens im Abstand von drei Jahren zu prüfen. Neben der Anhebung der Beförderungstarife ist auch eine stetige Steigerung der Fahrgastzahlen durch geeignete Maßnahmen anzustreben. Hierdurch soll der Kostendeckungsgrad aus Fahrscheineinnahmen, Fahrgeldersatzleistungen (bspw. Leistungen nach § 45a PBefG und § 231 SGB IX) und sonstigen Erlösen aus der Leistungserbringung von 60 Prozent erzielt werden.
- Falls notwendig, soll mit benachbarten Aufgabenträgern die gegenseitige Anerkennung von Schülerzeitkarten vereinbart werden.
- Eine tarifliche Kooperation mit benachbarten StPNV-Bedienebenen ist bei Bedarf zu prüfen.

- Sonderangebote für bestimmte Zielgruppen (ggf. auch überregional wirksam) sind nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit in die Tarifgestaltung und das Angebot einzubeziehen.²⁵
- Die bestehende tarifliche Kooperation mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen [VMT] im Bereich des IG Erfurter Kreuz soll über den 01.07.2019 hinaus fortgeführt werden.
- Moderne Fahrscheinvertriebssysteme sind schrittweise zu entwickeln und nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit einzuführen.

Organisation

- Nach Maßgabe der Haushaltsplanung des Landkreises ist der StPNV im IIm-Kreis finanziell zu sichern.
- Der IIm-Kreis als Aufgabenträger für den StPNV wird bei allen Fachplanungen die Belange des ÖPNV berücksichtigen.
- Aufgabenträger und das kommunale Verkehrsunternehmen haben durch aktives Marketing das Image des ÖPNV zu pflegen und die ÖPNV-Benutzung unter Ausnutzung aller Möglichkeiten zu fördern.
- Durch den Aufgabenträger und das kommunale Verkehrsunternehmen bzw. die Organisationsstrukturen für die Erbringung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs ist fortlaufend sicherzustellen, dass im IIm-Kreis ein für die Fahrgäste einheitlicher ÖPNV (abgestimmte Fahrpläne, Fahrscheine, Tarife) organisiert und erbracht wird.

Aufgabenträgerübergreifender Öffentlicher Personennahverkehr

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Thüringen

- Die Anbindung des IIm-Kreises an den zentralen thüringischen SPNV-Knoten Erfurt Hauptbahnhof ist durch den Freistaat Thüringen beizubehalten und fortlaufend weiterzuentwickeln. Das betrifft sowohl den Leistungsumfang des SPNV-Angebotes als auch die Verknüpfung dessen zum StPNV. Die Fahrzeiten zwischen Ilmenau und Erfurt sollen möglichst attraktiv gestaltet werden. Hierbei sollen vor allem Aufenthaltszeiten für Zugkreuzungen und Anschlüsse minimiert werden.
- Der Personenbahnhof „Ilmenau/Wümbach“ muss gemäß dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zur Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) errichtet werden. Der Freistaat Thüringen sollte bereits heute eine Bestellung von Leistungen des Schienenpersonenverkehrs über den Personenbahnhof „Ilmenau/Wümbach“ zusichern, um hierdurch dessen Notwendigkeit zu unterstreichen.
- Ilmenau sollte aufgrund der Bedeutung der Technischen Universität weiterhin mindestens mit einem täglichen 60-Minuten-Grundtakt direkt an die Landeshauptstadt und den SPNV angebunden bleiben. Der Ausbau des Expresszugangebotes auf der Achse Erfurt – Arnstadt – Ilmenau zu den Hauptverkehrszeiten mit dem Ziel eines Zweistudentaktes ist anzustreben.
- Sicherung des touristischen SPNV zwischen Ilmenau und dem Bahnhof „Rennsteig“ sowie eine perspektivische Erweiterung dessen bis Themar hat für die Entwicklung des Tourismus im IIm-Kreis aber auch in der gesamten Rennsteigregion eine große Bedeutung.
- Bahnhöfe und Zugangsstellen sowie die eingesetzten Schienenfahrzeuge sollten sauber, gepflegt und kundenfreundlich bleiben bzw. werden.

²⁵ Bspw. Tagesnetzkarte GUT-UNTERWEGS-TICKET (GUT) des Bus & Bahn in Thüringen e. V.

Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften

- Die für die Entwicklung des ÖPNV im IIm-Kreis aufgestellten Ziele sollten auch für die im Territorium des IIm-Kreises existierenden Linien anderer Aufgabenträger angewendet werden.
- Bei der Gestaltung und Weiterentwicklung gebiets- bzw. aufgabenträgerübergreifender StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises sind benachbarte betroffene Aufgabenträger einzubeziehen.

6 Realisierungskonzept

6.1 Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf

Die Gestaltung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Angebots soll im Planungszeitraum dieses Nahverkehrsplans den Vorgaben des Anforderungsprofils und der verkehrspolitischen Zielstellungen folgen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei auf folgenden Gebieten:

- Infrastrukturelle Planung der neuen Verknüpfungspunkte Plaue „Postplatz“ und Kirchheim²⁶
- Fortlaufende betriebliche Optimierung sowie fortlaufende Prüfungen des ÖPNV-Gesamtnetzes im IIm-Kreis durch das kommunale Verkehrsunternehmen und den IIm-Kreis als Aufgabenträger für den StPNV und Schulträger (bspw. Abstimmungen von Fahrplanlagen mit Schulzeiten sowie Anschlussbeziehungen zum SPNV)
- Reduktion bzw. Beseitigung von aufgezeigten Schwachstellen im ÖPNV-System
- Weitere Optimierung der StPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz in Abhängigkeit dessen struktureller Entwicklung und der Einrichtung des Innovations-, Service- und Transferzentrum Erfurter Kreuz
- Verbesserung des touristischen ÖPNV-Angebots in der Rennsteigregion mit vertiefender Kooperation zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit den touristischen Akteuren

Diesbezügliche Maßnahmen sind in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben und priorisiert.

Darüber hinaus besteht im Planungszeitraum folgender weiterführender Prüf- bzw. Planungsbedarf:

- Für die bisher nicht bedienten landesbedeutsamen Busrelationen ist eine mögliche Betriebsaufnahme innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes zu prüfen. Dabei sind im Wesentlichen die möglichen Fahrzeiten und Übergänge zum SPNV als auch die mögliche Fahrgastnachfrage zu prüfen sowie die notwendigen Betriebsaufwände für die Erfüllung der Mindestbedienungsstandards landesbedeutsamer Buslinien abzuschätzen. Für alle Linien ist ein SPNV-Anschluss in Ilmenau vorzusehen. Folgende Linien sind zu untersuchen:
 - Ilmenau – Kranichfeld (mit Anschluss an SPNV nach Bad Berka) zur Anbindung des IIm-Kreises an das dortige Klinikum
 - Ilmenau – Neuhaus am Rennweg (mit Anschluss an SPNV in Richtung Sonneberg)
 - Ilmenau – Oberhof
- Im Ergänzungsnetz des StPNV ist die Umsetzung von flexiblen und/oder alternativen Angeboten unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des IIm-Kreises zu prüfen. Grundlage dafür sind die im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes für den IIm-Kreis erarbeiteten Vorschläge für flexible bzw. alternative Bedienformen. Gegebenenfalls sind durch die Akquisition von Fördermitteln die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Pilotangeboten (z.B. Bürgerbusse) zu schaffen.
- In Abhängigkeit vom bestehenden Bedarf sowie möglichen Nachfragepotenzialen durch zukünftig zu diskutierende tarifliche Verknüpfungen zum SPNV ist für die Stationen Gräfenroda (Haupt-)Bahnhof, Plaue Bahnhof und Stadtilm Bahnhof ein infrastruktureller Ausbau zu ÖPNV-Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und StPNV im IIm-Kreis zu prüfen.

²⁶ Wenn sich die Haltestelle Kirchheim dauerhaft als örtlicher Verknüpfungspunkt zwischen Regionalverkehrslinien bewehrt, sollte diese ausgebaut werden.

Für die Haltestellen Kirchheim und Plaue „Postplatz“ ist ein infrastruktureller Ausbau als Bus-Bus-Verknüpfungspunkt bei den örtlichen Gemeinden anzuregen und nach Möglichkeit zeitnah umzusetzen.

- Für ausgewiesene Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans differenzierte Standards für die Erschließungs- und Verbindungsqualität des StPNV in Zusammenarbeit mit den örtlichen Fremdenverkehrsämtern zu entwickeln. Hierbei sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit zu beachten. Ggf. sind in diesem Zusammenhang auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten des StPNV in diesen Gebieten zu prüfen. Zudem sind die Ergebnisse der 2. Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets auf Relevanz für den IIm-Kreis zu prüfen.
- Prüfung saisonaler Anbindungen von Freizeitzielen (z. B. Freibad Stadtilm)
- Prüfung zusätzlicher Wochenendangebote im Busverkehr (z. B. zwischen Stadtilm und Arnstadt)
- Prüfung möglicher Synergieeffekte zwischen städtischen Busangeboten in den Kernzonen Arnstadt und Ilmenau mit den dort verkehrenden regionalen Busangeboten vor dem Hintergrund der Gebietsstandänderungen zum 01.01.2019
- Überprüfung der ÖPNV-Anbindung des Staatlichen Gymnasium "MELISSANTES" in Arnstadt zu den Schulschlusszeiten zur Verringerung von Wartezeiten der Schüler
- Um Parallelverkehre zu vermeiden sind die ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises in Bezug zur Parallelität zum SPNV sowie bei Linienabschnitten außerhalb des Kreisgebietes zu StPNV-Leistungen anderer Aufgabenträger zu überprüfen. Dies betrifft insbesondere der Abschnitt Neudietendorf – Apfelstädt der Linie 3.
- Die intermodale Vernetzung (tarifliche Integration bestehender/neuer Angebote sowie integrierte Beauskunftung, Fahrradmitnahme und Stärken B+R/P+R) soll unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des IIm-Kreises und bestehender Kooperationsmöglichkeiten zu Angeboten Dritter ausgebaut werden. Dies schließt die Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen des „Forschungs- und Demonstrationszentrums Mobilität Ilmenau“ mit ein.
- Vor dem Hintergrund der Forschungsanstrengungen zum Thema hochautomatisiertes Fahren im Thüringer Innovationszentrum Mobilität ist der Aufbau eines Pilotprojektes zu On-Demand-Verkehren, beispielsweise für die Anbindung kleinerer Ortsteile oder zusätzlicher Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet Ilmenau oder Arnstadt, zu prüfen.

6.1.1 Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen

Das bestehende ÖPNV-Netz soll unter Beachtung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des IIm-Kreises qualitativ und quantitativ weiterentwickelt werden. Dabei liegt der Fokus einerseits auf der Stärkung der Hauptachsen. Dies soll durch eine möglichst konsequente Vertaktung der Linien des StPNV-Grundnetzes sowie abgestimmte Übergänge zum SPNV und zwischen den betreffenden Buslinien umgesetzt werden. Zusätzlich ist die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept für den IIm-Kreis definierten Angebote mit flexiblen und alternativen Bedienformen im StPNV-Ergänzungsnetz unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu prüfen. Eine Umsetzung von geförderten Pilotangeboten wird angestrebt.

Zur klaren Linienführung wird angeregt die derzeitige Linie 304 direkt bis Großbreitenbach verkehren zu lassen und die Erschließung der Ortsteile Neustadt und Altenfeld über einen orterschließenden Zubringerbus an der Haltestelle „Hohe Tanne“ und/oder Großbreitenbach sicherzustellen. Gleiches gilt für die Ortsteile nordwestlich von Großbreitenbach.

Die Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Straßenpersonennahverkehr (StPNV) ist in der bisherigen Planung an den Bahnhöfen in Arnstadt

sowie in Ilmenau gewährleistet. Zur Steigerung Attraktivität des ÖPNV-Angebotes im Landkreis ist der Ausbau oder eine Erweiterung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte um die Stationen in Gräfenroda (Haupt-)Bahnhof, Plaue, Bahnhof „Rennsteig“ und Stadtilm zu prüfen.

Durch die Gebietsreform und die damit einhergehende funktionale Zuordnung der Gemeinden Gehlberg und Schmiedefeld zur Stadt Suhl kommt es zu einer potentiellen Verschiebung des Schülerverkehrs zwischen den Gemeinden. In diesem Zusammenhang ist für die derzeitige Linie 300 zu prüfen, inwieweit das Angebot der Nachfrage im Schülerverkehr gerecht wird. Folgende Grundsätze sind dabei zu berücksichtigen:

- Erhalten des Mindestbedienstungsstandards landesbedeutendere Linien auf dem Linienweg Ilmenau – Suhl mit möglichst konsequenter Vertaktung (vorbehaltlich weiterer Anforderungen aus dem Schülerverkehr)
- ggf. Ausbau der Bedienung auf dem Abschnitt Ilmenau – Frauenwald zur Übernahme eines möglichen erhöhten Aufkommens im Schülerverkehr zwischen Frauenwald, Stützerbach, Manebach und Ilmenau (mit Direktfahrten) sowie Erhalt des Bedienstungsstandards von Frauenwald
- Prüfung des Bedarfs für die derzeitigen Linien 300.1 sowie 307 (Frauenwald – Vesser/Suhl) aus Sicht der Fahrgäste aus dem IIm-Kreis

6.1.2 Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs

Für die in Kapitel 4.2.1 genannten Relationen, die die Beförderungszeiten zu den zugeordneten Zentren überschreiten, wurde geprüft, mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung der Fahrzeiten erreicht werden kann. Diese Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt und als Prüfauftrag definiert. Dem ÖPNV-Ausschuss sind in Vorbereitung des Fahrplanwechsels im Dezember 2019 die Ergebnisse der Prüfung zur Entscheidung vorzulegen.

Maßnahmen zur Reduzierung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt:

- Für Frauenwald sind Fahrplanoptimierungen nach Suhl zu prüfen, um Fahrzeiten von etwa 45 Minuten zu ermöglichen.
- Für Altenfeld, Neustadt am Rennsteig und Möhrenbach sind Möglichkeiten zur Beschleunigung der derzeitigen Linie 304 durch die Lage der Orte im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich. Gegebenenfalls sind neue Ansätze in Bezug auf Suhl als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums durch Neukonzeption touristischer Linien entlang des Rennsteigs zu verfolgen.
- Für Böhlen sind Maßnahmen zur Beschleunigung der derzeitigen Linie 303 durch die Lage des Ortes im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich. Die ÖPNV-Anbindung an die Schwarzatalbahn ist zu prüfen (Haltepunkt Meuselbach-Schwarzühle im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, ca. 3 km Entfernung, SPNV-Verbindungen von dort nach Erfurt in ca. 90 Minuten, nach Saalfeld in ca. 55 Minuten).
- Für Friedersdorf, Gillersdorf, Herschdorf und Willmersdorf ist eine Beschleunigung der derzeitigen Linie 303 durch die Lage der Orte im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich. Hier sind eine mögliche zeitliche und räumliche Flexibilisierung des Angebotes auf Grundlage des ÖPNV-Konzeptes für den IIm-Kreis zu prüfen.
- Für Gräfinau-Angstedt und Wümbach sind weiterhin Fahrplanabstimmungen in Ilmenau zum SPNV von und nach Erfurt erforderlich, um den (geringen) Reisezeitüberschreitungen zum Oberzentrum Erfurt zu begegnen.

Maßnahmen zur Reduzierung der Beförderungszeit zum Mittelzentrum:

- Für Großliebringen ist zu prüfen, ob mit der Verbesserung der Übergangssituation Bahn/Bus in Singen und/oder in Stadtilm eine Beförderungszeit nach Arnstadt unter Einhaltung des 60-Minuten-Grenzwertes möglich ist.

Zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV im IIm-Kreis ist eine Verkürzung (Grundzentrum: 30 Minuten, Mittelzentrum: 45 Minuten) der bisher als zulässig angesehene Wegezeiten zu Zentralen Orten (Grund- und Mittelzentren) anzustreben. Dazu ist eine gesonderte Schwachstellenanalyse durchzuführen.

6.2 Maßnahmen Tarif und Finanzierung

Tarifkooperationen innerhalb des ÖPNV

Die bestehende Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen im Bereich des IG Erfurter Kreuz ist nach Möglichkeit fortzuführen.

Zudem ist eine weitergehende tarifliche Kooperation mit der KomBus GmbH für den im IIm-Kreis verkehrenden Abschnitt der landesbedeutsamen Buslinie 215 anzustreben. In Abhängigkeit der Umsetzung der weiteren Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes kann ein Zubringerverkehr aus Großbreitenbach in Richtung Pennewitz die dazwischenliegenden Ortslagen erschließen und einen Anschluss auf die Linie 215 in Richtung Ilmenau gewährleisten. Hierfür ist eine tarifliche Kooperation (Anerkennung des Tarifes im IIm-Kreis durch die KomBus) notwendig.

Sozialticket

Die Einführung eines Sozialtickets ist weiter auszuplanen und die Finanzierung des dadurch entstehenden Erlösausfalls festzulegen. Ein Sozialticket soll für folgende Zielgruppen geprüft werden:

- Leistungsberechtigte nach SGB II
- Leistungsberechtigte nach SGB XII
- Leistungsberechtigte nach Asylbewerberleistungsgesetz

Insgesamt rund 9.000 Personen sind aktuell den voran genannten Zielgruppen eines Sozialtickets im IIm-Kreis zuzuordnen.

Zielstellung des Sozialtickets sollte es sein, den empfangsberechtigten Personen Fahrten zur Versorgung und für Erledigungen in die Mittelzentren des IIm-Kreises zu ermöglichen. Daher sollte das Sozialticket relationsgebunden (Wohnort – zugeordnetes Mittelzentrum) sein.

Bei der Erarbeitung einer Konzeption für ein Sozialticket sind u.a. Prognosen über Nutzungsquoten des Tickets durch die Personen in den Zielgruppen zu erstellen und auch zu bestimmen, ob das Sozialticket ein Einzel- oder ein Zeitfahrchein angeboten wird. Ebenfalls müssen verschiedene Vorschläge zur Rabattierung des Sozialtickets (bspw. 50 % Ermäßigung auf Einzelfahrten) geprüft werden. Alle voran genannten Punkte haben Einfluss auf den nötigen finanziellen Zuschussbedarf des Landkreises zu einem Sozialticket.

Seniorenticket

Die Einführung eines Seniorentickets zur Verbesserung der Mobilität der Senioren im Landkreis ist zu prüfen.

Intermodale Tarifkooperationen

Im Zuge der zunehmenden Digitalisierung des täglichen Lebens sind die Auswirkungen auf das Thema Mobilität immer stärker sichtbar. Als Beispiel sind hier die zunehmende Marktaktivität von Ridesharingdiensten (Vermittlung von Mitfahrten auf gewerblicher Basis) sowie die zunehmende intermodale Vernetzung von ÖPNV- und Sharingangeboten (Mobilitätsstationen) insbesondere in urbanen Gebieten zu nennen. Für den IIm-Kreis ist eine tarifliche Verknüpfung sowie eine integrierte Beauskunftung zu gegebenenfalls entstehenden weiteren Mobilitätsdiensten (z.B. Car- und Bikesharing) zu prüfen. Die Untersuchung der Umsetzbarkeit und deren Auswirkungen ist im Rahmen von geförderten Pilotprojekten zu prüfen.

Finanzierung

Der Landkreis hat die nach § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG zu leistende Finanzierung nach Maßgabe seiner Leistungsfähigkeit und unter Beachtung der hierzu getroffenen Regelungen mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen als interner Betreiber zu erbringen.

Die Finanzplanungen haben unter Berücksichtigung der vom Freistaat Thüringen dem Landkreis als Aufgabenträger gewährten Finanzhilfen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des damit zu finanzierenden ÖPNV sowie - vorrangig dazu - die Einhaltung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu gewährleisten.

Das kommunale Verkehrsunternehmen als interner Betreiber des ÖPNV im IIm-Kreis erhält die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten nach §§ 228 ff. SGB IX und für die rabattierte Ausgabe von Zeitfahrausweisen an Auszubildende und Schüler nach § 45 a PBefG direkt.

Zur Finanzierung von Investitionen in den Bestand und die Weiterentwicklung (Busse, Haltestellen etc.) sind entsprechende Investitionszuschüsse durch das kommunale Verkehrsunternehmen als interner Betreiber sowie durch die jeweiligen örtlich zuständigen Gemeinden und Städte zu beantragen. Der IIm-Kreis unterstützt diese Beantragungen unter Beachtung der Vorgaben dieses Nahverkehrsplans.

6.3 Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge

Haltestellen

Unter Punkt 3.4.2 Haltestellen wird das Anforderungsprofil zur Ausstattung der Haltestellen im Kreisgebiet beschrieben. Zur Umsetzung dieser Empfehlungen besteht für Haltestellen der Kategorie A nachfolgender Maßnahmenbedarf in Zuständigkeit der jeweiligen örtlichen Gemeinde.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Haltestelle im Fahrplan	Lage der Haltestelle (bspw. Ort und Straße)	Fehlendes Ausstattungsmerkmal (= Maßnahmebedarf)	Umsetzung bis
1	Plaue „Postplatz“	Plaue	Beleuchtungbarrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente), befestigte Wartefläche mit Halteposition für 2 Busse als Doppelhaltestelle, Sitzgelegenheit, Fahrgastunterstand und Beleuchtung	2020
2	Kirchheim ²⁷	Kirchheim	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente), befestigte Wartefläche mit Halteposition für 3 Busse, davon eine Position abseits der Arnstädter Straße, Querungshilfe über die Arnstädter Straße, Sitzgelegenheit, Fahrgastunterstand und	2022
3	Ilmenau, Busbahnhof	Ilmenau	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente)	2022
4	Arnstadt, Busbahnhof	Arnstadt	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente) Ausbau zum "Innovativen Mobilitätsknoten Arnstadt" (IMKA) bis zum Jahr 2024	2022
5	Stadtilm, Busbahnhof	Stadtilm	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente)	2022
6	Arnstadt, Bustreff	Arnstadt	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	2022
7	Kreuzung, Rennsteig	B4	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	2022
			Beleuchtung	
			Wetterschutzeinrichtungen	
			Sitzgelegenheit	
			nur in einer Richtung: Abfallbehälter	

Tabelle 27: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit der örtlichen Gemeinde

Der Ausbau des Haltepunktes „Kreuzung, Rennsteig“ zu einem Verknüpfungspunkt ist vor dem Hintergrund eines möglichen Verknüpfungspunktes am Bahnhof Rennsteig, Gemarkung Stadt Suhl, zu prüfen.

²⁷ Wenn sich die Haltestelle Kirchheim dauerhaft als örtlicher Verknüpfungspunkt zwischen Regionalverkehrslinien bewehrt, sollte diese ausgebaut werden.

Für die Umsetzung der Empfehlungen besteht für Haltestellen der Kategorie A nachfolgender Maßnahmenbedarf in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Haltestelle im Fahrplan	Lage der Haltestelle (bspw. Ort und Straße)	Fehlendes Ausstattungsmerkmal (= Maßnahmebedarf)	Umsetzung bis
1	Kirchheim	Kirchheim	Grundausrüstung der Haltestelle (Haltestellenschild nach StVO, Hinweis auf Verkehrsunternehmen, Fahrplaninformation)	2020
2	Plaue Postplatz	Plaue	Grundausrüstung der Haltestelle (Haltestellenschild nach StVO, Hinweis auf Verkehrsunternehmen, Fahrplaninformation, dynamische Fahrgastinformation)	2020

Tabelle 28: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens

Die notwendigen Maßnahmen an den Haltestellen der Kategorie B und C werden während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ebenfalls erfasst und sollten entsprechend der finanziellen Möglichkeiten der örtlichen Kommunen oder der Straßenbaulastträger und des bedienenden Verkehrsunternehmens kontinuierlich umgesetzt werden.

Der Ausbau der Halte- und Wendestelle „Plaue, Schule“ soll zur sicheren Aufrechterhaltung des Schülerverkehrs innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes erfolgen. Entsprechende Planungen sind voranzutreiben.

Die Haltestellenbezeichnungen, insbesondere in Ilmenau, sind auf deren Eindeutigkeit unter Beachtung von Straßen- und Gebietsumbenennungen zu prüfen. Umbenennungen sind mit der betroffenen Gemeinde abzustimmen und von dieser zu bestätigen.

Haltestellen des SPNV

Beim Freistaat Thüringen als zuständiger Aufgabenträger für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr und der Deutschen Bahn als Infrastrukturbetreiber wird eine Prüfung der Möglichkeiten für die Einrichtung eines zentralen Haltepunktes in Gräfenroda mit Verknüpfung zum StPNV angeregt. Hintergrund ist die mangelnde Erschließungswirkung und die ungünstige Lage für Verknüpfungen zum StPNV der bestehenden Haltepunkte "Gräfenroda Bahnhof" und "Dörrberg".

Fahrzeuge

Zur kontinuierlichen Verbesserung der Beförderungsqualität in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge hat unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten des kommunalen Verkehrsunternehmens die jährliche Neubeschaffung von mindestens einem Bus zu erfolgen. Bei der Neubeschaffung der Fahrzeuge sind die unter Punkt 3.4.1 Fahrzeuge genannten Anforderungen einzuhalten.

Im Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen ist die Förderung Radverkehrs als Ziel definiert. Neben dem Ausbau von B+R-Anlagen ist hier die möglichst einfache Mitnahme von Fahrrädern der Beitrag des ÖPNV zur Stimulation der Fahrradnutzung [32]. Dabei sind verschiedene Nutzungsanforderungen miteinander zu vereinbaren. Neben der möglichst einfachen und flexiblen Fahrradmitnahme ist ein stabiler Fahrplan mit möglichst kurzen Aufenthaltzeiten an Haltestellen die wesentliche Säule eines attraktiven Angebotes.

6.4 Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan werden die Maßnahmen aus dem Realisierungskonzept aufgelistet und um das geplante Jahr der Umsetzung und der umzusetzenden Institution ergänzt.

Lfd. Nr.	Art	Maßnahmen	Zeitliche Einordnung	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
1	U/A	Schwachstellanalyse zu angepassten zulässigen Reisezeiten zu Grundzentren (30 Minuten) und Mittelzentren (45 Minuten) sowie zu Übergangszeiten und Anschlusssicherungen an Verknüpfungspunkten	2019	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
2	U/A	Prüfung und ggf. Einrichtung saisonaler Anbindungen von Freizeitzielen, konkret dem Freibad in Stadtilm	2019	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU, örtliche Kommune
3	U/A	Überprüfung der ÖPNV-Anbindung des Staatlichen Gymnasium "MELISSANTES" in Arnstadt zu den Schulschlusszeiten zur Verringerung von Wartezeiten der Schüler	2019	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
4	U/A	Prüfung auf parallele Bedienungen, insbesondere zu Verkehren anderer Verkehrsunternehmen auf Linienabschnitten außerhalb des IIm-Kreises, konkret der Linie 3 zwischen Neudietendorf und Apfelstädt	2019	IKPV, VU	keine
5	U	Prüfung einer ÖPNV-Anbindung von Böhlen an die Schwarzatalbahn.	2019	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
6	U	Überprüfung der Haltestellenbezeichnungen	2019	IKPV, VU	ggf. VU
7	I	Jährliche Neubeschaffung von mindestens einem Bus zur kontinuierlichen Verbesserung der Beförderungsqualität unter Berücksichtigung der Anforderungen an Ausstattung der Fahrzeuge bzw. Busse im Nahverkehrsplan.	2019 - 2024	VU	VU
8	U/A	Prüfung zusätzlicher Wochenendangebote im Busverkehr (bspw. zwischen Stadtilm und Arnstadt)	2020	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
9	U/A	Prüfung der Halte Gräfenroda (Haupt-) Bahnhof, Marlishausen, Plaue Bahnhof und Stadtilm Bahnhof auf ihre Eignung als weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis.	2020	IKPV, VU	keine
10	U	Untersuchung zur möglichen Umsetzung weiterer landesbedeutsamer Buslinien <ul style="list-style-type: none"> • Ilmenau – Kranichfeld sowie Weiterführung bis Bad Berka (Klinikum) oder Anschluss an den SPNV nach Bad Berka • Ilmenau – Oberhof • Ilmenau – Neuhaus am Rennweg 	2020	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU

Lfd. Nr.	Art	Maßnahmen	Zeitliche Einordnung	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
11	U	Prüfung der Machbarkeit eines Verknüpfungspunktes an der Kreuzung „Rennsteig“ im Zusammenhang mit einem möglichen Verknüpfungspunkt am Bahnhof Rennsteig	2020	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, örtliche Kommunen
12	U/A	Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten zum hochautomatisierten Fahren, beispielsweise mit dem Thüringer Innovationszentrum Mobilität, zum Aufbau eines Pilotprojektes zu On-Demand-Verkehren mit derartigen Fahrzeugen	ab 2020	IKPV, VU, IIm-Kreis	IKPV, VU. ggf. IIm-Kreis
13	I	Umsetzung der Empfehlungen zur Ausstattung von Haltestellen der Kategorie A sowie unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen und örtlichen Kommunen auch der Kategorien B und C.	bis 2024	VU, örtliche Kommunen	VU, örtliche Kommunen
14	U/T	Erarbeitung eines Konzeptes zur Einführung eines Sozialtickets im IIm-Kreis.	2020	IKPV, VU, IIm-Kreis	IIm-Kreis bei Einführung
15	U/T	Prüfung der Einführung eines Seniorentickets im IIm-Kreis	2020	IKPV, VU, IIm-Kreis	IIm-Kreis bei Einführung
16	U/T	Prüfung und ggf. Umsetzung einer weitergehenden Tarifkooperationen mit der KomBus GmbH für die Linie 215	2020	IKPV, VU, IIm-Kreis	ggf. für VU und IIm-Kreis bei Umsetzung
17	U/A	Weitere Optimierung der StPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz in Abhängigkeit dessen struktureller Entwicklung und vor dem Hintergrund des geplanten „Innovations-, Service- und Transferzentrum Erfurter Kreuz“	ab 2020	IKPV, VU, örtliche Kommunen	ggf. IIm-Kreis, VU, örtliche Kommunen
18	U/A	Prüfung möglicher Synergieeffekte zwischen städtischen Busangeboten in den Kernzonen Arnstadt und Ilmenau mit den dort verkehrenden regionalen Busangeboten vor dem Hintergrund der Gebietsstandänderungen zum 01.01.2019	ab 2020	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
19	U/A	Prüfung und ggf. Umsetzung eines Pilotangebotes zur flexiblen Bedienung mit RufBussen	ab 2020	IKPV, VU, IIm-Kreis	ggf. IIm-Kreis, VU bei Umsetzung
20	U/I	Prüfung und Umsetzung des Ausbaus der Haltestellen Kirchheim und Plaue „Postplatz“ zu Verknüpfungspunkten sowie Ausbau des Halte- und Wendepunktes „Plaue, Schule“.	2020	örtliche Kommunen, IKPV, VU	ggf. örtliche Kommunen
21	U/T	Prüfung weiterer intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten zwischen ÖPNV, Individual- und Radverkehr (z.B. tarifliche Integration bestehender/neuer Angebote sowie integrierte Beauskunftung) unter Berücksichtigung möglicher Kooperationen mit Drittanbietern. Dies schließt die Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen des „Forschungs- und Demonstrationszentrums Mobilität Ilmenau“ mit ein.	ab 2021	IKPV, VU, IIm-Kreis	IKPV, VU. ggf. IIm-Kreis

Tabelle 29: Maßnahmenplan

A = Angebotsmaßnahme, I = Investitionsmaßnahme, T = Tarifmaßnahme; U = Untersuchungsaufgabe oder Arbeits- bzw. Prüfauftrag

Quellen

- [1] „Justiz-Online,“ 2018. [Online]. Available: http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=149084,89. [Zugriff am 26 November 2018].
- [2] „Justiz-Online,“ 2018. [Online]. Available: http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=172014,4. [Zugriff am 26 November 2018].
- [3] S. Ilmenau, „Goethe- und Universitätsstadt Ilmenau,“ April 2016. [Online]. Available: <http://www.ilmenau.de/1258-0-Beschluesse.html>. [Zugriff am 26 November 2018].
- [4] B. d. J. u. Verbraucherschutz, „Gesetze-im-Internet,“ [Online]. Available: https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_8.html. [Zugriff am 26 November 2018].
- [5] „EUR-Lex,“ [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>. [Zugriff am 26 November 2018].
- [6] T. M. f. I. u. Landwirtschaft, „Serviceportal Thüringen,“ 19 Oktober 2015. [Online]. Available: <http://landesrecht.thueringen.de/jportal/portal/t/14xr/page/bsthueprod.psmi?doc.hl=1&doc.id=VVTH-VVTH000006639&documentnumber=1&numberofresults=1&doctype=vvth&showdoccase=1&doc.part=F¶mfromHL=true#focuspoint>. [Zugriff am 26 Novmeber 2018].
- [7] TML, „Richtlinie zur Förderung der Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen,“ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Erfurt, 26.09.2018.
- [8] T. M. f. I. u. Landwirtschaft, „Thueringen.de,“ April 2015. [Online]. Available: https://www.thueringen.de/mam/th9/oepnv/ts_opnv_ir_2015.pdf. [Zugriff am 26 November 2018].
- [9] T. M. f. I. u. Landwirtschaft, „Serviceportal Thüringen,“ 25 November 2016. [Online]. Available: <http://landesrecht.thueringen.de/jportal/portal/t/14vh/page/bsthueprod.psmi?doc.hl=1&doc.id=VVTH-VVTH000007165&documentnumber=2&numberofresults=2&doctype=vvth&showdoccase=1&doc.part=F¶mfromHL=true#focuspoint>. [Zugriff am 26 November 2018].
- [10] „Sozialgesetzbuch-SGB,“ 17 Juli 2017. [Online]. Available: <https://www.sozialgesetzbuch-sgb.de/sgbix/145.html>. [Zugriff am 26 November 2018].
- [11] „Satzung über die Schülerbeförderung im IIm-Kreis,“ IIm-Kreis, 13. Juli 2011.
- [12] Thüringer Landesamt für Statistik, „<http://www.tls.thueringen.de/datenbank/kreisblatt.asp?krs=70>“.
- [13] Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau und Verkehr, „Landesentwicklungsplan Thüringen 2004,“ TMBLV, Erfurt.
- [14] Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen, „Regionalplan Mittelthüringen,“ 2011.
- [15] Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, „Landesentwicklungsprogramm LEP Thüringen 2025,“ TMBLV, 15. Mai 2014.
- [16] T. L. f. Statistik, „Bevölkerung der Gemeinden, erfüllenden Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Altersgruppen,“ Thüringer Landesamt für Statistik, Erfurt, 2018.
- [17] Thüringer Landesamt für Statistik, „Statistischer Bericht: Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Thüringen am 30.06.2017 - vorläufige Ergebnisse,“ Thüringer Landesamt für Statistik, Erfurt, 2018.
- [18] „Pendlerstatistik nach Gemeinden,“ Bundesanstalt für Arbeit (Stand: 30.06.2016), 2016.
- [19] Thüringer Landesamt für Statistik, „Hochschulen und Studierende,“ Thüringer Landesamt für Statistik.
- [20] Thüringer Landesamt für Statistik, „Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach Kreisen (ohne Camping) in Thüringen,“ Thüringer

Landesamt für Statistik, Erfurt.

- [21] Landratsamt IIm-Kreis in Zusammenarbeit mit: Landkreis Hildburghausen und Stadt Suhl, „Wettbewerb Tourismusbudget 2013, NATUR-Erfahrung Biosphäre - Region UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald,“ 2013.
- [22] Thüringer Landesamt für Statistik, „Fahrzeugbestand am 01.01. des Jahres nach Kreisen, Kraftfahrt-Bundesamt,“ Thüringer Landesamt für Statistik, 2018.
- [23] Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022,“ Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Erfurt, 2018.
- [24] T. M. f. I. u. L. (TMIL), „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 - 2022,“ Erfurt, 2018.
- [25] B. u. B. T. e.V., „Liniennetzpläne,“ 2017. [Online]. Available: <https://www.bus-bahn-thueringen.de/fahrplaene/liniennetzplaene/>. [Zugriff am 05 12 2018].
- [26] L. IIm-Kreis, „KOMET - Kooperativ Orte managen im UNESCO Biosphärenreservat Thüringer Wald,“ Arnstadt, 2018.
- [27] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“, Köln: VDV, 06/2001.
- [28] „Entdeckungen im IIm-Kreis Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte,“ Rhino Verlag, Ilmenau, 2012.
- [29] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen*, Bonn: BMVBS, 2009.
- [30] L. T. mbH, „Machbarkeitsstudie Innovations-, Service- und Transferzentrum Erfurter Kreuz,“ Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH, Erfurt, 2018.
- [31] L. L. T. mbH, „Gemeinsames Regionalwirtschaftliches Entwicklungskonzept für den Landkreis Gotha und den IIm-Kreis,“ Erfurt, 2017.
- [32] TMIL, „Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen,“ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Erfurt, 2018.
- [33] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HV Ö)*, Köln: FGSV, 2009.
- [34] Thüringer Landesamt für Statistik, „<http://www.tls.thueringen.de/datenbank/kreisblatt.asp?krs=70>,“ 2013.
- [35] PTV AG im Auftrag der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, „Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017,“ Dresden, 2012.
- [36] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), *Abschlussbericht Plattform Innovative Antriebe Bus*, Berlin: BMVBS, 2011.
- [37] „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013 - 2017,“ Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Stand: 26. August 2013.
- [38] Thüringer Ministerium für Bildung Wissenschaft und Kultur, „Gemeinsame Empfehlungen der kommunalen Spitzenverbände und des Thüringer Kultusministeriums zur Schulnetzplanung der allgemein bildenden Schulen,“ TMBWK, Erfurt, ABL 1/2006.
- [39] Wikipedia, „<http://de.wikipedia.org/wiki/IIm-Kreis>,“ Wikimedia Foundation, 08/2013.
- [40] T. M. f. I. u. Landwirtschaft, *Richtlinie zur Förderung der Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen*, Erfurt, 2018.

Anlagen

- Anlage 1 Städte, Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften (Stand: Januar 2019)
- Anlage 2 Einwohner nach Städten und Gemeinden (Stand: 31. Dezember 2017)
- Anlage 3 Verkehrsinfrastruktur IIm-Kreis (Stand: April 2013)
- Anlage 4 Linienübersicht Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises (Fahrplanstand: Oktober 2017)
- Anlage 5 Fahrschüler pro Tag (eine Richtung)
- Anlage 6 Einwohner nach Gemeinden bzw. Ortsteilen (Stand: 31. Dezember 2017)
- Anlage 7 ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis
- Anlage 8 Haltestelleneinzugsgebiete (Schultag)
- Anlage 9 Investitionsplanung
- Anlage 10 Finanzplanung

Impressum

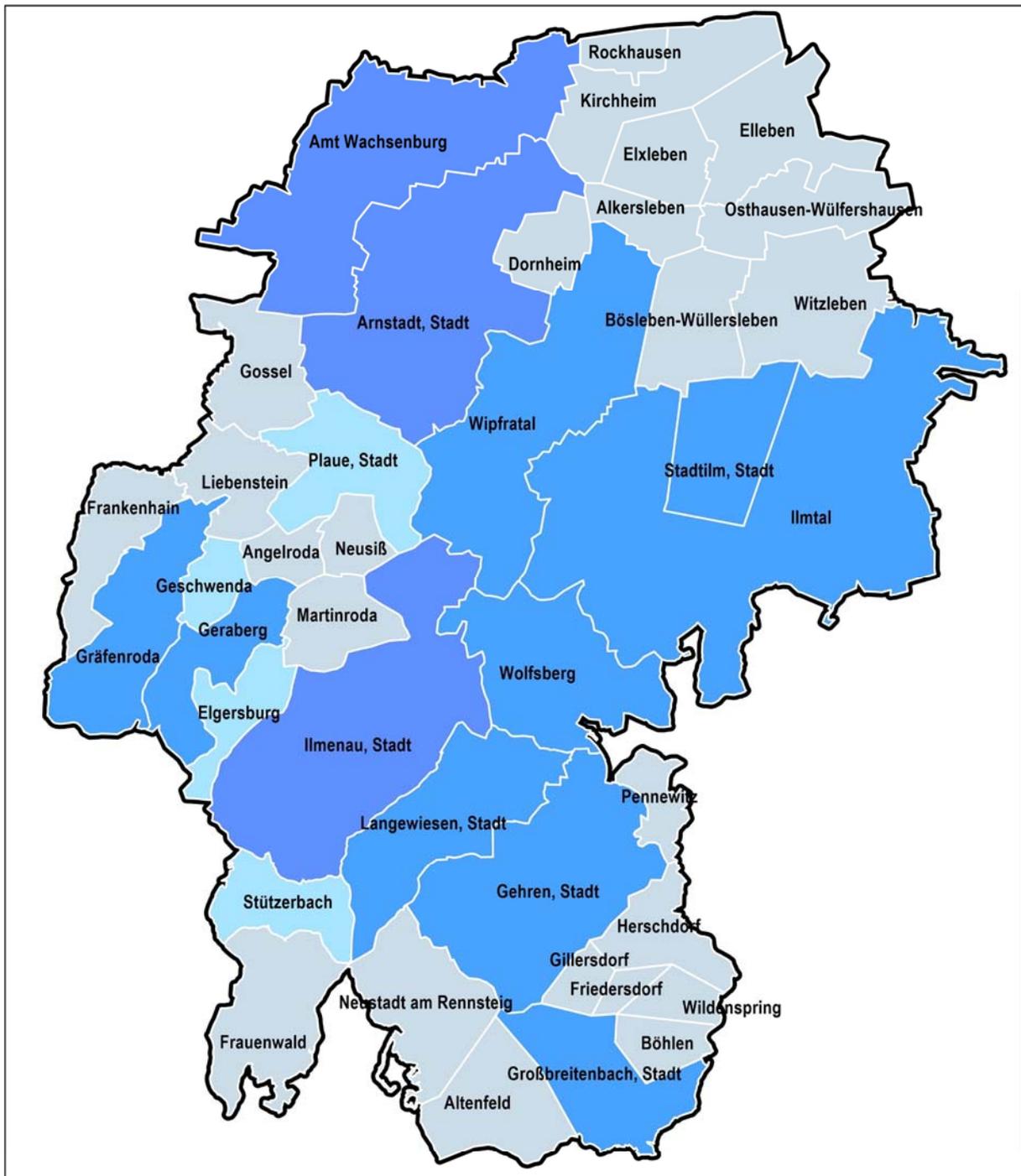
Kurztitel	Nahverkehrsplan IIm-Kreis 2019 – 2024
Herausgeber	Landratsamt IIm-Kreis Ritterstraße 14 99310 Arnstadt
Bearbeitung:	IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH Ichtershäuser Straße 31 99310 Arnstadt PTV Transport Consult GmbH Niederlassung Dresden Cunnersdorfer Straße 25 01189 Dresden
Erstellungszeitraum:	September 2018 bis März 2019



ILM-KREIS
in Thüringen

**Anlage 1: Städte, Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften
(Stand: Januar 2019)**

- ⌵ Kreisgrenze
 Rockhausen (beauftragte Gemeinde)
- Gemeinde-/ VG-Grenze
 VG-Sitz:
- Stadt
 Kirchheim für VG Riechheimer Berg
- Gemeindegrenz
 Geraberg für VG Geratal/Plaue
- Ortsteil
 Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
- Herausgabedatum: Januar 2019
- Quelle: Landratsamt ILM-Kreis, Stand 01.01.2019

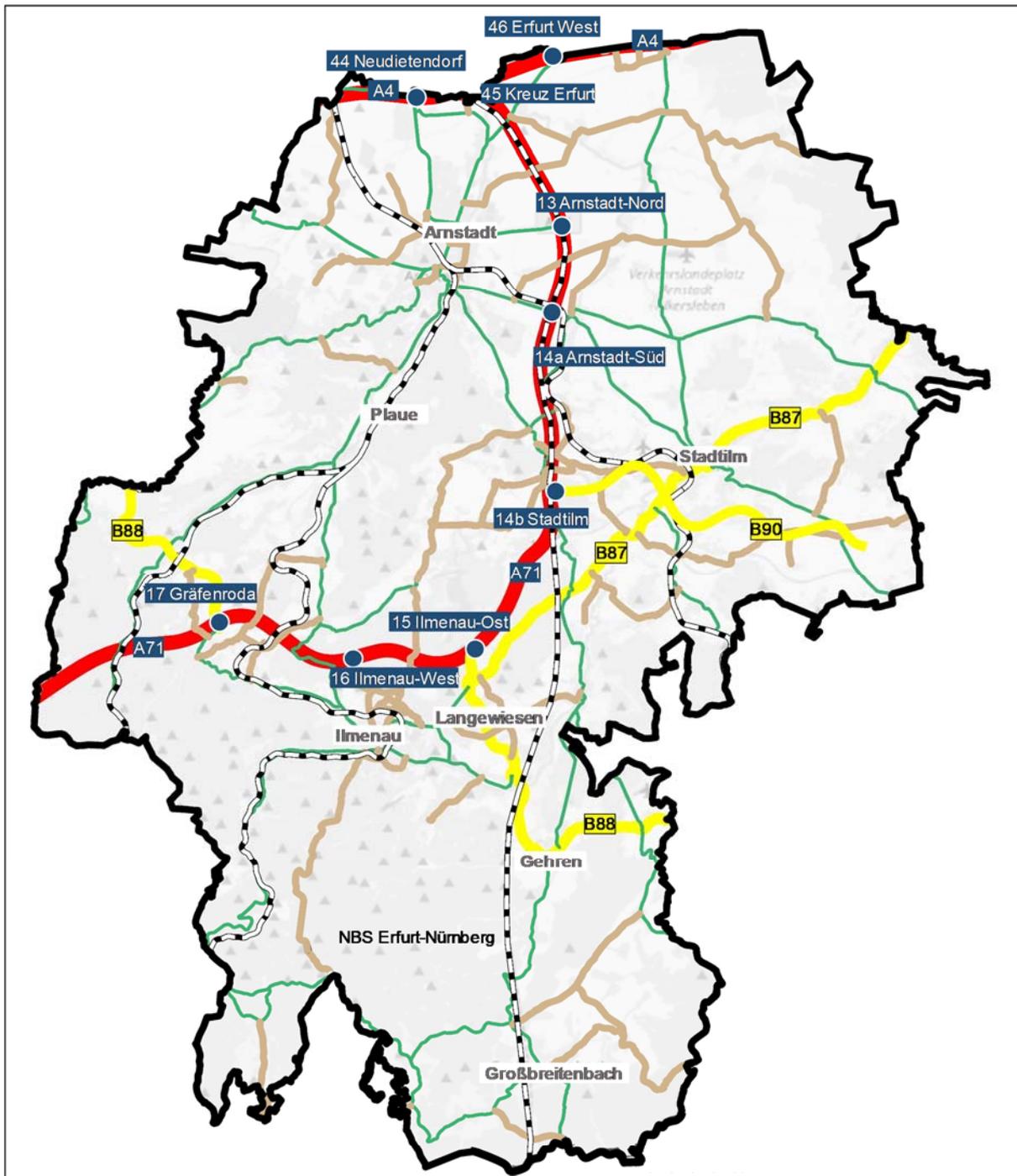


ILM-KREIS
in Thüringen

Anlage 2: Einwohner nach Städten und Gemeinden



Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: November 2018
Gebietsstand: 01.01.2019
Datenquelle: Statistisches Landesamt, Stand 31.12.2017



ILM-KREIS
in Thüringen

Anlage 3: Verkehrsinfrastruktur im Ilm-Kreis

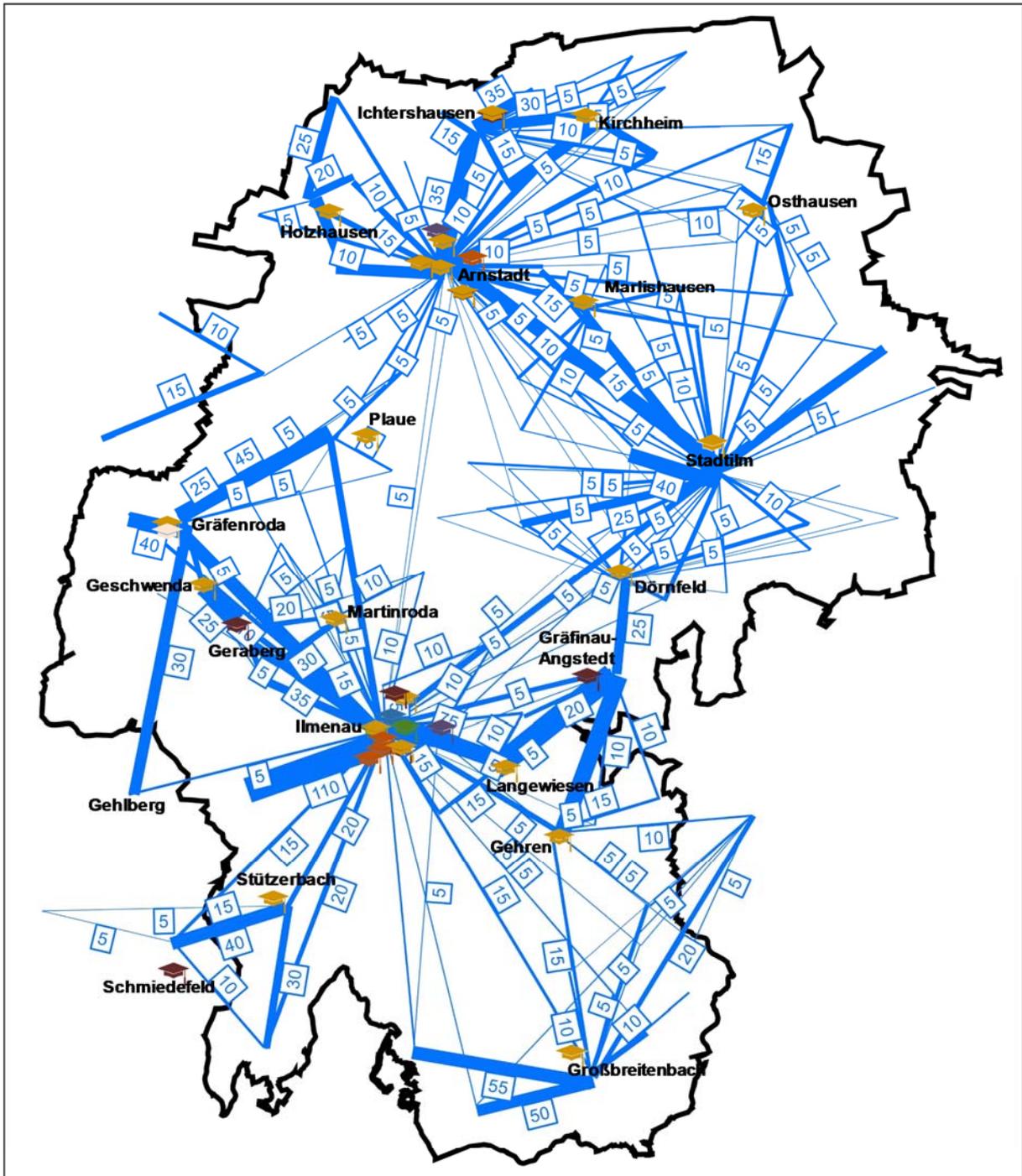
- Kreisgrenze
- Anschlussstelle BAB
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Bahnlilien

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: Januar 2019
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende,
Stand 01.01.2019

Anlage 4: Linienübersicht StPNV in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises (Fahrplan ab 01.07.2019)

Ifd. Nr.	Linie	Linienführung	Bemerkung	Fahrten außerhalb IIm-Kreis	Anzahl Fahrten			
					Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
1	1	Arnstadt Bbf – Eixlebener Weg – Arnstadt Bbf	Stadtverkehr Arnstadt		32	31	12	12
2	2	Arnstadt Erfurter Kreuz – Arnstadt Dorotheenthal	Stadtverkehr Arnstadt		73	73	30	30
3	3	Rudisleben Unterm Dorf – Arnstadt Erfurter Kreuz – Neudietendorf Bhf/Apfelstädt	Stadtverkehr Arnstadt		58	58	6	6
4	A	Ilmenau TU – Ilmenau NPI	Stadtverkehr Ilmenau		91	91	26	26
5	B	Ilmenau Böttgerstraße – Ilmenau NPI	Stadtverkehr Ilmenau		4	2	0	0
6	C	Ilmenau TU, W.-v.-Siemens-Str. – Ilmenau, Unterpörlitz	Stadtverkehr Ilmenau		25	25	0	0
7	300	Ilmenau – Frauenwald/Suhl		Suhl, Stadt	57	45	22	20
8	301	Ilmenau – Gräfenroda			25	18	6	0
9	302	Ilmenau – Plaue			24	21	0	0
10	303	Ilmenau – Großbreitenbach			23	17	0	0
11	304	Ilmenau – Großbreitenbach			45	44	14	14
12	305	Ilmenau – Gehren			39	25	10	4
13	306	Ilmenau – Königsee		Lkr. Saalfeld-Rudolstadt	5	3	0	0
14	307	Frauenwald – Suhl		Suhl, Stadt	1	0	8	8
15	308	Altenfeld – Königsee		Lkr. Saalfeld-Rudolstadt	4	0	0	0
16	310	Ilmenau – Oehrenstock			15	13	0	0

lfd. Nr.	Linie	Linienführung	Bemerkung	Fahrten außerhalb IIm-Kreis	Anzahl Fahrten			
					Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
17	311	Ilmenau – Stadtilm			22	18	0	0
18	320	Stadtilm – Dörnfeld – Gräfinau-Angstedt			13	7	0	0
19	350	Arnstadt – Erfurt		Erfurt, Stadt Lkr. Gotha	55	55	28	28
20	351	Arnstadt – Thörey		Erfurt, Stadt , Lkr. Gotha	20	16	0	0
21	352	Arnstadt – Plaue – Crawinkel		Lkr. Gotha	32	26	6	0
22	353	Ichtershausen – Osthausen			9	5	0	0
23	354	Arnstadt – Sülzenbrücken / Röhensee – Mühlberg		Lkr. Gotha	20	12	0	0
24	355	Arnstadt – – Singen			14	6	0	0
25	357	Arnstadt – Kirchheim – Erfurt		Erfurt, Stadt	20	14	0	0
26	358	Arnstadt – Marlishausen – Dannheim – Stadtilm / Wipfra – Stadtilm			19	6	0	0
27	360	Arnstadt – Gossel – Crawinkel – Wölfis		Lkr. Gotha	12	0	0	9
28	362	Stadtilm – Riechheim			15	9	0	0
29	363	Arnstadt – Dornheim – Riechheim / Stadtilm			26	17	0	0
30	364	Ilmenau – Heyda – Martinroda – Elgersburg			16	10	0	0
31	366	Stadtilm – Großliebringen – Dörnfeld			11	6	0	0
32	372	Arnstadt – Rehestädt			6	4	0	0
33	385	Arnstadt – Marlishausen – Stadtilm			30	26	0	0



ILM-KREIS
in Thüringen

Anlage 5: Fahrschüler pro Tag (eine Richtung)

- | | |
|---------------------|--------------|
| Grundschule | Kolleg |
| Förderzentren | Berufsschule |
| Gemeinschaftsschule | Gymnasium |
| Regelschule | |

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: November 2018
Gebietsstand: 01.01.2019
Datenquelle: IIm-Kreis, Schuljahr 2017/18

Anlage 6: Einwohner nach Gemeinden bzw. Ortsteilen (Stand: 31.12.2017)

Die Aufteilung der Einwohner auf die Ortsteile²⁸ erfolgte anhand der Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik, der im Buch „Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte“ angegebenen Einwohnerzahlen, der im Internet veröffentlichten Einwohnerzahlen sowie eigenen Schätzungen.

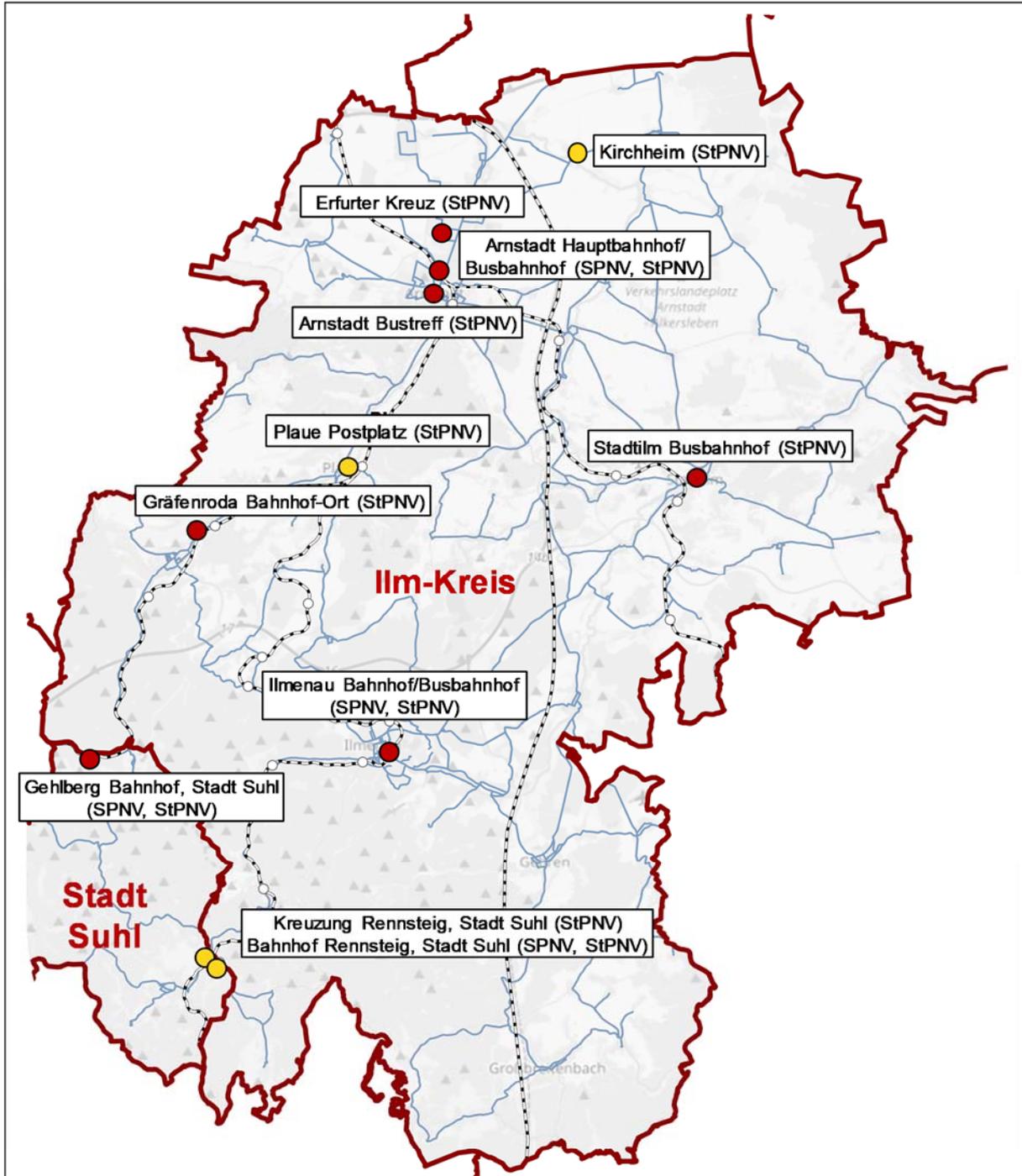
Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
70001	Alkersleben		306	Arnstadt, Stadt
70028	Amt Wachsenburg	Bechstedt- Wagd	306	Arnstadt, Stadt
		Bittstädt	584	Arnstadt, Stadt
		Eischleben	645	Arnstadt, Stadt
		Haarhausen	525	Arnstadt, Stadt
		Holzhausen	611	Arnstadt, Stadt
		Ichtershausen	2.896	Arnstadt, Stadt
		Kirchheim	787	Arnstadt, Stadt
		Rehestädt	153	Arnstadt, Stadt
		Röhrensee	178	Arnstadt, Stadt
		Sülzenbrücken	602	Arnstadt, Stadt
		Thörey	245	Arnstadt, Stadt
		Werningsleben	181	Arnstadt, Stadt
70003	Angelroda		378	Ilmenau, Stadt
70004	Arnstadt, Stadt	Angelhausen-Oberndorf	1.088	Arnstadt, Stadt
		Arnstadt, Stadt	21.674	Arnstadt, Stadt
		Branchewinda	151	Arnstadt, Stadt
		Dannheim	245	Arnstadt, Stadt
		Dosdorf	267	Arnstadt, Stadt
		Espenfeld	133	Arnstadt, Stadt
		Ettischleben	140	Arnstadt, Stadt
		Görbitzhausen	103	Arnstadt, Stadt
		Hausen	186	Arnstadt, Stadt
		Kettmannshausen	77	Arnstadt, Stadt
		Marlishausen	1375	Arnstadt, Stadt
		Neuroda	202	Arnstadt, Stadt
		Reinsfeld	152	Arnstadt, Stadt
		Roda	53	Arnstadt, Stadt
		Rudisleben	957	Arnstadt, Stadt

²⁸ Gebietsstand: 01.01.2019

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
		Schmerfeld	82	Arnstadt, Stadt
		Siegelbach	290	Arnstadt, Stadt
		Wipfra	141	Arnstadt, Stadt
70006	Bösleben-Wüllersleben	Bösleben	390	Stadtilm, Stadt
		Wüllersleben	253	Stadtilm, Stadt
70008	Dornheim		558	Arnstadt, Stadt
70011	Elgersburg		1.213	Ilmenau, Stadt
70012	Elleben	Elleben	212	Arnstadt, Stadt
		Gügleben	556	Arnstadt, Stadt
		Riechheim	102	Arnstadt, Stadt
70013	Elxleben		554	Arnstadt, Stadt
70057	Geratal	Dörrberg	66	Gräfenroda
		Frankenhain	711	Gräfenroda
		Geraberg	2.312	Gräfenroda
		Geschwenda	1.979	Gräfenroda
		Gossel	460	Gräfenroda
		Gräfenroda	3.092	Gräfenroda
		Liebenstein	371	Gräfenroda
700025	Großbreitenbach, Stadt	Allersdorf	143	Großbreitenbach, Stadt
		Altenfeld	927	Großbreitenbach, Stadt
		Böhlen	542	Großbreitenbach, Stadt
		Friedersdorf	195	Großbreitenbach, Stadt
		Gillersdorf	244	Großbreitenbach, Stadt
		Großbreitenbach	2.582	Großbreitenbach, Stadt
		Herschdorf	441	Großbreitenbach, Stadt
		Neustadt am Rennsteig	918	Großbreitenbach, Stadt
		Wildenspring	170	Großbreitenbach, Stadt
		Willmersdorf	225	Großbreitenbach, Stadt
700029	Ilmenau, Stadt	Allzunah	25	Ilmenau, Stadt
		Bücheloh	365	Ilmenau, Stadt
		Frauenwald	967	Ilmenau, Stadt
		Gehren	2.801	Ilmenau, Stadt
		Gräfinau-Angstedt	1.889	Ilmenau, Stadt
		Heyda	381	Ilmenau, Stadt
		Ilmenau, Stadt	21.222	Ilmenau, Stadt

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
		Jesuborn	338	Ilmenau, Stadt
		Langewiesen	3.052	Ilmenau, Stadt
		Manebach	1.309	Ilmenau, Stadt
		Möhrenbach	642	Ilmenau, Stadt
		Oehrenstock	483	Ilmenau, Stadt
		Oberpörlitz	1.209	Ilmenau, Stadt
		Pennewitz	476	Ilmenau, Stadt
		Roda	495	Ilmenau, Stadt
		Stützerbach	1.364	Ilmenau, Stadt
		Unterpörlitz	1.360	Ilmenau, Stadt
		Wümbach	640	Ilmenau, Stadt
70034	Martinroda		841	Ilmenau, Stadt
70043	Plaue, Stadt	Kleinbreitenbach	297	Arnstadt, Stadt
		Neusiß	214	Arnstadt, Stadt
		Plaue, Stadt	1.424	Arnstadt, Stadt
		Rippersroda	113	Arnstadt, Stadt
70041	Osthausen-Wülfershausen	Osthausen	361	Arnstadt, Stadt
		Wülfershausen	157	Arnstadt, Stadt
70044	Rockhausen		279	Erfurt, Stadt
70048	Stadtilm, Stadt	Behringen	220	Stadtilm, Stadt
		Cottendorf	99	Stadtilm, Stadt
		Dienststedt	425	Stadtilm, Stadt
		Döllstedt	62	Stadtilm, Stadt
		Dörnfeld an der Ilm	154	Stadtilm, Stadt
		Ehrenstein	125	Stadtilm, Stadt
		Geilsdorf	89	Stadtilm, Stadt
		Gösselborn	89	Stadtilm, Stadt
		Griesheim	250	Stadtilm, Stadt
		Großhettstedt	138	Stadtilm, Stadt
		Großliebbringen	289	Stadtilm, Stadt
		Hammersfeld	106	Stadtilm, Stadt
		Hohes Kreuz	16	Stadtilm, Stadt
		Kleinhettstedt	80	Stadtilm, Stadt
		Kleinliebbringen	125	Stadtilm, Stadt
		Nahwinden	62	Stadtilm, Stadt

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
		Niederwilligen	632	Stadtilm, Stadt
		Oberwilligen	127	Stadtilm, Stadt
		Oesteröda	50	Stadtilm, Stadt
		Singen	350	Stadtilm, Stadt
		Stadtilm	4.728	Stadtilm, Stadt
		Traßdorf	197	Stadtilm, Stadt
70054	Witzleben	Achtelstädt	157	Stadtilm, Stadt
		Ellichleben	202	Stadtilm, Stadt
		Witzleben	269	Stadtilm, Stadt
Summe			106.674	



ILM-KREIS
in Thüringen

Anlage 7: Verknüpfungspunkte im ILM-Kreis

ÖPNV-Netz

— Straßenpersonen-
nahverkehr (StPNV)

— Schienenpersonen-
nahverkehr (SPNV)

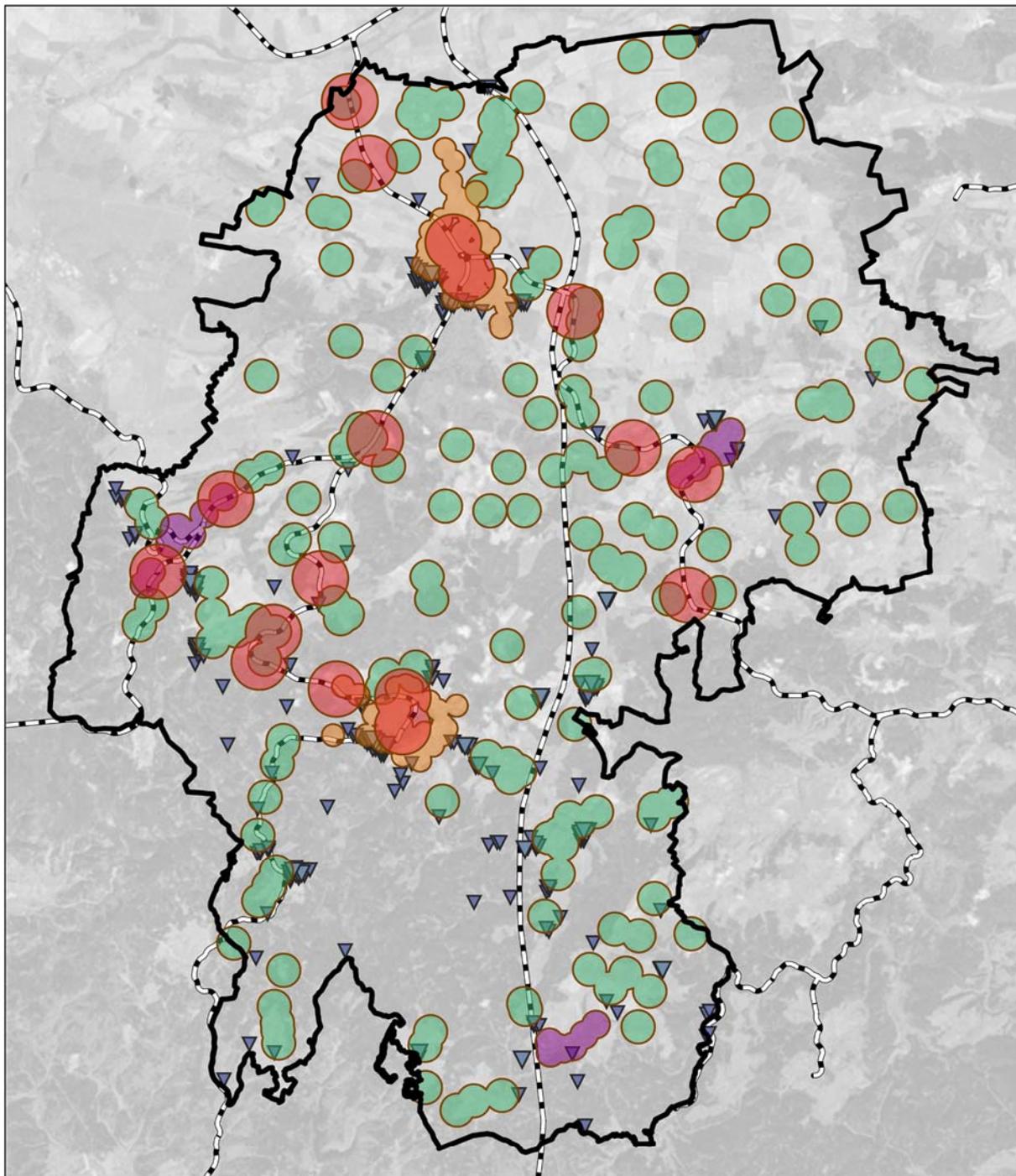
○ Haltestellen des SPNV

Verknüpfungspunkte

● Bestand

● in Planung

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: Januar 2019
Gebietsstand: 01.01.2019



ILM-KREIS
in Thüringen

Anlage 8: Haltestelleneinzugsgebiete (Schultag)

nicht erschlossene Einwohner

▼ ≤ 20 Einwohner

▼ ≤ 200 Einwohner

▼ > 200 Einwohner

1.000 m – SPNV

400 m – Bus (Mittelzentren)

500 m – Bus (Grundzentren)

600 m – Bus (sonstige Orte)

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH

Herausgabedatum: November 2018

Datenquelle: Einwohnerdaten: Zensus 2011, hochgerechnet auf 2017

Anlage 9: Investitionsplanung

Aufgabenträger: Ilm-Kreis

Jahr: 2019

Lfd. Nr.	Antragsteller / Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität ¹	Gesamtkosten in T€	Zuwendungsfähige Kosten in T€	Fördermittelbedarf in T€	Eigenmittel in T€	Beteiligung Dritter in T€
1	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	Solobus-BUSNEU	Ilmenau	Beschaffung von 25 barrierefreien Linienbussen (Niederflur) 12 m	1	5.500,00	5.500,00	1.750,00	3.750,00	0,00
2	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	Solobus-BUSNEU	Ilmenau	Beschaffung von 5 barrierefreien Linienbussen (Niederflur) 15 m	1	1.250,00	1.250,00	400,00	850,00	0,00
3	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	RBL	Ilmenau	Nachrüsten von Videoanlagen in 30 Linienbusse	1	111,00	111,00	83,30	27,70	0,00
4	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	RBL	Ilmenau	Anschaffung und Einrichtung neuer EFAD, Entwerter, RBL light (südlicher Ilm-Kreis - 2. Stufe)	1	350,00	273,20	204,90	145,10	0,00

5	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	RBL	Ilmenau	Anschaffung und Einrichtung neuer EFAD, Entwerter, RBL light (nördlicher IIm-Kreis)	1	500,00	500,00	337,50	162,50	0,00
6	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	RBL	Ilmenau	70 Prox mobil, Fahrgastterminal für e-Ticketing	1	210,00	210,00	175,50	52,50	0,00
7	Verwaltungsgemeinschaft "Oberes Geratal"	OHS	Liebenstein	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (beidseitig - Hauptstraße) in Liebenstein	1	37,00	35,00	28,00	9,00	0,00
8	Verwaltungsgemeinschaft "Oberes Geratal"	OHS	Gräfenroda	Erneuerung und barrierefreier Ausbau der Buswendschleife (Dörrberg) in Gräfenroda	1	220,00	210,00	168,00	52,00	0,00
9	Verwaltungsgemeinschaft "Oberes Geratal"	OHS	Plaue	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Ehrenburg - Hauptstraße) in Plaue	1	25,00	25,00	20,00	5,00	0,00
10	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (einseitig - Ratskeller) im Ortsteil Möhrenbach	1	12,00	10,00	8,00	4,00	0,00

11	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (beidseitig - "Alte Eiche") im Ortsteil Oberpörlitz	1	33,00	31,00	24,80	8,20	0,00
12	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (beidseitig - Michael-Bach-Straße/Schule) im Ortsteil Gehren	1	23,00	21,00	16,80	6,20	0,00
13	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (einseitig - Ilmenauer Straße) im Ortsteil Bücheloh	1	12,00	10,00	8,00	4,00	0,00
14	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (einseitig - Erfurter Hof/stadteinwärts) in Ilmenau	1	12,00	10,00	8,00	4,00	0,00
15	Verwaltungsgemeinschaft Großbreitenbach	OHS	Großbreitenbach	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Steinerne Brücke) in Großbreitenbach	1	68,00	60,00	48,00	20,00	0,00
16	Verwaltungsgemeinschaft Großbreitenbach	OHS	Altenfeld	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Schmelzhütte) in Altenfeld	1	52,00	45,00	36,00	16,00	0,00

17	Verwaltungsgemeinschaft Großbreitenbach	OHS	Neustadt am Rennsteig	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (beidseitig - Rennsteig Straße/Kaufhalle) in Neustadt am Rennsteig	1	64,00	57,00	45,60	18,40	0,00
18	Stadt Arnstadt	OHS	Arnstadt	barrierefreier Neubau einer Haltestelle sowie Erneuerung und barrierefreier Ausbau von 7 Haltestellen	1	145,00	130,00	97,50	47,50	0,00
19	Stadt Stadtilm	OHS	Stadtilm	barrierefreier Neubau einer Haltestelle (Bahnhofstraße - stadteinwärts)	1	35,10	29,60	23,60	6,00	0,00
20	Stadt Stadtilm	OHS	Stadtilm	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Bahnhofstraße - stadtauswärts)	1	40,20	34,00	27,20	6,80	0,00
21	Stadt Stadtilm	OHS	Stadtilm	Erneuerung und barrierefreier Ausbau von 2 Haltestellen (Weimarische Straße - beidseitig)	1	84,40	74,00	59,20	14,80	0,00
22	Stadt Stadtilm	OHS	Stadtilm	Erneuerung und barrierefreier Ausbau des "Busbahnhofes" (Kastanienallee)	1	125,80	110,40	88,32	22,08	0,00

23	Amt Wachsenburg	OHS	Ichtershausen	Erneuerung und barrierefreier Ausbau von 2 Haltestellen (Friedensallee - beidseitig)	1	36,00	36,00	28,80	7,20	0,00
24	Verwaltungsgemeinschaft "Riechheimer Berg"	OHS	Wüllersleben	Erneuerung und barrierefreier Ausbau von 2 Haltestellen (Ortsdurchfahrt der L 1049 - beidseitig)	1	68,08	59,87	47,90	20,18	0,00
Alle geplanten Maßnahmen im IIm-Kreis:						9.013,58	8.832,07	3.734,92	5.259,16	0,00

¹ Legende zu Prioritäten
1 = hoch, 2 = mittel, 3 = niedrig

Anlage 10: Finanzplanung

alle Angaben in T €	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten der Leistungserbringung						
Personal	-6.294	-6.451	-6.613	-6.778	-6.947	-7.121
Abschreibungen	-1.482	-1.512	-1.542	-1.573	-1.604	-1.636
sonstige Kosten	-4.316	-4.402	-4.490	-4.580	-4.672	-4.765
Gesamtkosten	-12.092	-12.365	-12.645	-12.931	-13.223	-13.523
Einnahmen durch Leistungserbringung						
Fahrgeldeinnahmen	4.121	4.286	4.414	4.547	4.729	4.871
sonstige Erlöse	751	774	797	821	845	871
<i>Einnahmen aus Fahrplan, Tarif u. sonst. Erträgen</i>	<i>4.872</i>	<i>5.059</i>	<i>5.211</i>	<i>5.367</i>	<i>5.574</i>	<i>5.741</i>
Ertrag gem. § 45a PBefG	1.989	2.039	2.090	2.142	2.195	2.250
Ertrag gem. § 231 SGB IX	321	334	347	361	376	391
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger	4.400	4.550	4.650	4.750	4.850	4.950
<i>(kursiv, Jahre 2020 u. später: zum Vollaussgleich benötigte Höhe)</i>	<i>-</i>	<i>4.933</i>	<i>4.997</i>	<i>5.060</i>	<i>5.078</i>	<i>5.140</i>
<i>Einnahmen aus gesetzl. Ausgleichsleistungen</i>	<i>6.710</i>	<i>6.923</i>	<i>7.087</i>	<i>7.253</i>	<i>7.421</i>	<i>7.591</i>
Gesamteinnahmen	11.582	11.982	12.298	12.621	12.995	13.332

Finanzierung des Zuschussbedarfes beim Aufgabenträger

alle Angaben in T €	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Zuweisung des Freistaates an den IIm-Kreis gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG						
a) Zuweisungen an den IIm-Kreis	-					
b) <i>(kursiv, Jahre 2019 u. später: eigene Schätzungen, Aussagen des Freistaates nicht bzw. noch nicht verfügbar)</i>	<i>850</i>	<i>855</i>	<i>860</i>	<i>865</i>	<i>870</i>	<i>875</i>
2. Einzusetzende Eigenmittel des Landkreises						
a) tatsächlich im Basisjahr aufgewendet	3.550					
b) <i>(kursiv, Jahre 2020 u. später: eigene Schätzungen)</i>	<i>-</i>	<i>3.695</i>	<i>3.790</i>	<i>3.885</i>	<i>3.980</i>	<i>4.075</i>
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger gesamt	4.400	4.550	4.650	4.750	4.850	4.950

Obenstehende Planung ist nach den gegenwärtig bekannten Bedingungen (Umfang des Angebots, Entwicklung der Beförderungstarife, Veränderung der Bevölkerung nach Zahl und Struktur, Entwicklung der Finanzkraft des Landkreises und des Freistaates) aufgestellt.

Es wird ersichtlich, dass der Öffentliche Personennahverkehr im IIm-Kreis eine Unterfinanzierung in den einzelnen Planjahren aufweist, wenn sich die Rahmenbedingungen so entwickeln wie angenommen.

Änderungen in der Bevölkerungsentwicklung oder der Finanzkraft des Landkreises sowie des Freistaates sind nicht zu erwarten. Aus diesem Grund müssen Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden, die sowohl die Aufwendungen minimieren als auch die Ertragssituation verbessern.