

Kreistag des Ilm-Kreises

Beschluss-Nr. 369/14
(Drucksache-Nr. 384)

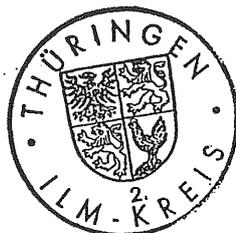
der 33. Sitzung des Kreistages des Ilm-Kreises der Wahlperiode 2009 bis 2014 vom
26. März 2014

Der Kreistag des Ilm-Kreises beschließt:

Die Fortführung des Nahverkehrsplans des Ilm-Kreises für den Zeitraum 2014 bis
2019 wird in der in der Anlage vorliegenden Fassung bestätigt.

Arnstadt, den 26. März 2014


Petra Enders
Landrätin des Ilm-Kreises



ILM-KREIS

Landratsamt



Nahverkehrsplan Ilm-Kreis

**Fortführung
für den
Planungszeitraum**

01.04.2014 bis 31.03.2019

**Die Geltungsdauer wurde vom Kreistag des ILM-Kreises am 06.02.2019
(Beschluss-Nr. 347/19) bis zum 30.06.2019 verlängert.**

Inhalt

1	Einführung	10
1.1	Rechtsrahmen.....	10
1.2	Zielstellung und Funktion der Fortführung	12
2	Bestandsaufnahme	14
2.1	Der Nahverkehrsraum IIm-Kreis.....	14
2.2	Strukturdatenanalyse und -entwicklung	15
2.2.1	Einwohner	15
2.2.2	Erwerbstätige und Beschäftigte	16
2.2.3	Schüler und Schulstandorte	18
2.2.4	Studenten und Hochschulstandorte	19
2.2.5	Tourismus	20
2.2.6	Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	22
2.3	Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs	27
2.3.1	Organisationsstruktur	27
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr	28
2.3.3	Regionaler und städtischer Straßenpersonennahverkehr	29
2.3.4	Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte	32
2.3.5	Verkehrsnachfrage	33
2.3.6	Tarif und Fahrgastinformation	34
2.3.7	Fahrzeug- und Verkehrstechnik	34
3	Anforderungsprofil	36
3.1	Zielsetzung und Qualitätsmerkmale.....	36
3.2	Standards der Erschließungsqualität	37
3.2.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Öffentlichen Personennahverkehrs-Haltestellen	37
3.2.2	Erreichbarkeit zentraler Orte	39
3.3	Standards der Verbindungsqualität.....	39
3.3.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	39
3.3.2	Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten	39
3.3.3	Umsteigehäufigkeit	41
3.3.4	Anschlussicherung	42

3.3.5	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung und flexible Bedienungsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr	42
3.4	Standards der Beförderungsqualität	44
3.4.1	Fahrzeuge	45
3.4.2	Haltestellen	47
3.4.3	Verknüpfungspunkte	49
3.4.4	Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs	51
3.4.5	Fahrgastinformation und Kommunikation	51
3.4.6	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit	52
3.4.7	Tarifsystem	52
3.4.8	Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit	53
3.4.9	Umweltstandards und Klimaschutz	54
3.5	Organisationsstruktur	55
4	Bewertung der Bestandsstrukturen	56
4.1	Öffentlicher Personennahverkehr-Erschließungsqualität.....	56
4.1.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehrs-Haltestellen	56
4.1.2	Erreichbarkeit zentraler Orte	56
4.1.3	Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz	56
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität.....	57
4.2.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	57
4.2.2	Bedienungshäufigkeiten	59
4.2.3	Umsteigehäufigkeit	59
4.3	Öffentlicher Personennahverkehrs-Organisationsstruktur	59
5	Entwicklungsziele im Öffentlichen Nahverkehr bis 2019	61
5.1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	61
5.2	Äußerungen von Beteiligten und Betroffenen	62
5.3	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze	63
6	Realisierungskonzept.....	67
6.1	Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf.....	67
6.2	Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen.....	68
6.2.1	Tourismusverkehr – Umsetzung des Konzepts NATUR- Erfahrung Biosphäre	68

6.2.2	Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz	69
6.2.3	Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs	72
6.3	Organisatorische Maßnahmen	73
6.4	Maßnahmen Tarif und Finanzierung	74
6.5	Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge	76
6.6	Maßnahmenplan	78
7	Bildung von Linienbündeln	80
	Quellen	83
	Anlagen	85
	Impressum	86

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2019 im IIm-Kreis (Angaben gerundet)	16
Tabelle 2:	Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2018/2019 [Quelle: Landratsamt IIm-Kreis]	19
Tabelle 3:	Entwicklung der Studierenden bis zum Jahr 2012 [8]	19
Tabelle 4:	Pendler innerhalb des IIm-Kreises (angegeben sind Beziehungen > 200 Pendler, Angaben gerundet)	23
Tabelle 5:	Pendler über die Landkreisgrenze (angegeben sind Beziehungen mit > 200 Aus- bzw. Einpendlern, Angaben gerundet)	23
Tabelle 6:	Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Expresslinien	28
Tabelle 7:	Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Regionallinien	29
Tabelle 8:	Aufgabenträgerübergreifende Linien des IIm-Kreises	32
Tabelle 9:	Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im IIm-Kreis	32
Tabelle 10:	Beförderte Personen und Personenkilometer 2012 [Quelle: IOV und RBA]	33
Tabelle 11:	Straßenpersonennahverkehrs -Linien mit hoher Fahrgastnachfrage (Stand: Jahresabschluss 2012) [Quelle: IOV und RBA]	33
Tabelle 12:	Busbestand (Stand: 31.12.2013) [Quelle: Zuarbeit der Verkehrsunternehmen]	35
Tabelle 13:	Qualitätsmerkmale des Öffentlichen Personennahverkehr - Anforderungsprofils im IIm-Kreis	37
Tabelle 14:	Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von Öffentlichen Personennahverkehrs-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten	38
Tabelle 15:	Öffentlicher Personennahverkehrs-Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte	39
Tabelle 16:	Straßenpersonennahverkehrs-Verkehrszeiten Schul- und Ferientag	39
Tabelle 17:	Mindestangebot Fahrtenpaare im Straßenpersonennahverkehrs-Grundnetz nach Verkehrszeiten	40
Tabelle 18:	Mindestanzahl Öffentlicher Personennahverkehrs-Fahrtenpaare Ortsteil – mittelzentraler Ort, Montag - Freitag, Schul- und Ferientage	41
Tabelle 19:	Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge	41
Tabelle 20:	Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)	42
Tabelle 21:	Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis (verantwortlich: zuständige Kommune)	48

Tabelle 22: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)	49
Tabelle 23: Öffentlicher Personennahverkehrs-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis	50
Tabelle 24: Relevante aufgabenträgerübergreifende Öffentlicher Personennahverkehr-Verknüpfungspunkte außerhalb des IIm-Kreises	50
Tabelle 25: Überschreitung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt	58
Tabelle 26: Überschreitung der Beförderungszeit zum Mittelzentrum	59
Tabelle 27: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulasträgers	76
Tabelle 28: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen	77
Tabelle 29: Maßnahmenplan	79
Tabelle 30: Linienzuordnung Bündelungsvariante "2 Bündel und Stadtverkehre"	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des IIm-Kreises und zentralörtliche Gliederung [3], [4]	14
Abbildung 2: Bevölkerung im IIm-Kreis nach Altersstruktur	16
Abbildung 3: Lage und Entwicklungsabschnitte des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz	18
Abbildung 4: Entwicklung der Touristenankünfte im IIm-Kreis 2001 – 2012 [9]	20
Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der Übernachtungen im IIm-Kreis 2001 – 2012 [9]	21
Abbildung 6: Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion [4]	22
Abbildung 7: Pendlerbeziehungen IIm-Kreis	24
Abbildung 8: Entwicklung der Pkw-Dichte im IIm-Kreis (Stand jeweils zum 31. Dezember)	25
Abbildung 9: Beteiligungs- und Betrauungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises	27
Abbildung 10: Stadtverkehrsnetz Ilmenau (Stand: 09. Dezember 2012) [Quelle: Bus & Bahn Thüringen e. V.]	30
Abbildung 11: Stadtverkehrsnetz Arnstadt (Stand: 09. Dezember 2012) [Quelle: Bus & Bahn Thüringen e. V.]	30
Abbildung 12: Fahrplankilometer je Linie und Jahr (Stand: 31. August 2012) [Quelle: Angaben IOV und RBA]	31
Abbildung 13: Achsen des Schienenpersonennahverkehrs und Straßenpersonennahverkehr-Grundnetzes im IIm-Kreis	40
Abbildung 14: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von Öffentlicher Personennahverkehr-Angeboten [14]	43
Abbildung 15: Übersicht flexibler Angebotsformen [14]	44
Abbildung 16: Lageskizze des Rendezvouspunktes „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“	71
Abbildung 17: Mehrheitsbeteiligung des IIm-Kreises an RBA Regionalbus Arnstadt GmbH und IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau über die IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH	74
Abbildung 18: Erweiterter Verkehrsverbund Mittelthüringen-Tarifzonenplan	75
Abbildung 19: Bündelungsvariante "2 Bündel und Stadtverkehre"	82

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 Schwarzatalbahn
EB	Erfurter Bahn GmbH
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EF	Landeshauptstadt Erfurt
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
EVO	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
Fr	Freitag
Ft	Feiertag
GITA	Gewerbepark Ichnershausen-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
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
RBA	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH
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) 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) 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. Die große kreisangehörige Stadt Ilmenau hat jedoch mit Beschluss Nr. 357/23/96 vom 10. Juni 1996 auf die Übernahme der Trägerschaft bis zum Jahr 2006 verzichtet und mit Beschluss Nr. 218/20/06 vom 23. März 2006 den Verzicht bis zum Jahr 2016 verlängert. Folglich ist der IIm-Kreis auch Aufgabenträger für den Stadtverkehr in Ilmenau.

Nach § 5 ThürÖPNVG sind die Aufgabenträger verpflichtet, in Ihrem Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan 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 (eigenwirtschaftliche Leistungserbringung) 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, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen.

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 direkt an eine rechtlich getrennte Einheit ("interner Betreiber") vergibt, sollte sie die Kontrolle über den internen Betreiber ausüben.

Werden Dienste eines Betreibers in Anspruch genommen, der kein interner Betreiber ist, können die Leistungen in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. In diesem Fall sieht § 8a Abs. 4 PBefG eine Aufteilung der Leistung in Lose vor. Vom Ausschreibungswettbewerb ausgenommen sind nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Dienstleistungsaufträge mit einem geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. Euro oder mit einer jährlichen Verkehrsleistung von weniger als 300.000 km. Weiterhin können öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an kleine und mittlere Unternehmen vergeben werden, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, sofern der Auftrag nicht einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 2 Mio. Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von 600.000 km überschreitet. Laut § 8a Abs. 4 PBefG sind in den beiden oben genannten Fällen die Interessen des Mittelstands angemessen zu berücksichtigen. Diese Direktvergabeoption muss den Grundsatz der Gleichbehandlung beachten, so dass eine nachvollziehbare, willkürfreie Auswahlentschei-

dung zu treffen ist, wenn z. B. mehrere Unternehmen ihr Interesse an der Leistungserbringung bekunden.

Neben dem wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist auch die Durchführung eines Wettbewerbs um eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungen gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung 1370/2007 auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift möglich.

Bei direkt vergebenen Leistungen sind zudem nach Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bestimmungen des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/07 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.

Durch die PBefG-Novelle 2012 wurde ein besonderes „Vergaberecht“ für den ÖPNV geschaffen: erstmalig wird ein spezialgesetzliches Direktvergaberecht für eine bestimmte Leistung der Daseinsvorsorge mit ÖPNV-spezifischen Tatbestandsvoraussetzungen und Verfahren geschaffen.

Das PBefG zwingt ÖPNV-Aufgabenträger zur Entscheidung zwischen Direktvergabe und Wettbewerb. Die Aufgabenträger müssen Direktvergabevoraussetzungen herstellen oder aber Voraussetzungen für Wettbewerb schaffen.

Kommunale Aufgabenträger, die Gesellschafter eines Verkehrsunternehmens sind, dürfen (weiterhin) öffentliche Verkehrsinteressen unter Berücksichtigung ihrer Gesellschafterinteressen definieren.

Für kommunale Verkehrsunternehmen kann die künftige Erfüllung der Direktvergabevoraussetzungen bei bestehenden Voraussetzungslücken zu gravierenden Strukturveränderungen führen insbesondere bei Beteiligungen an Verkehrsunternehmen.

Auf Grundlage der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen können Aufgabenträger Finanzhilfen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung im StPNV beantragen. Die Finanzhilfen dienen der Gewährleistung bedarfsgerechter Busangebote unter Berücksichtigung der Einwohner- bzw. Fahrgastentwicklung.

Regelungen bezüglich Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr finden sich in der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaats Thüringen. Danach werden Investitionsvorhaben zum Aufbau, zur Modernisierung und zum Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur bzw. zur Bereitstellung moderner Fahrzeuge 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 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 Verkehrsverbände sowie 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 1 km werden von der Landesregierung per Verordnung festgestellt (Sollkostensatz).

Nach den §§ 145 und 148 SGB IX erfolgt zudem eine Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen. Die Höhe

des Ausgleichs berechnet sich anhand der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen multipliziert mit einem festgelegten Prozentsatz.

Spezifische Finanzierungsvorgaben im IIm-Kreis sind in den folgenden drei Regularien zu finden:

- Festsetzung von Höchstbeförderungstarifen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Richtlinie zur Festsetzung von Höchstbeförderungstarifen sowie über finanzielle Ausgleichsleistungen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im IIm-Kreis
- Ausgleichsleistungen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im IIm-Kreis.

In der "Festsetzung von Höchstbeförderungstarifen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)" werden Regelungen zur Begrenzung von Beförderungstarifen im Stadt- und Regionalverkehr festgelegt.

Die "Richtlinie zur Festsetzung von Höchstbeförderungstarifen sowie über finanzielle Ausgleichsleistungen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im IIm-Kreis" sieht vor, dass auf Antrag ein Ausgleich gewährt wird, soweit die vorgeschriebenen Höchst-Beförderungstarife nicht überschritten werden, der Ertrag aus den Beförderungsentgelten und den zurechenbaren Fahrgeldsurrogaten (z. B. Leistungen für Ausbildungsverkehre gemäß § 45 a Personenbeförderungsgesetz) zur Kostendeckung nicht ausreicht und die tatsächlich erzielten Erträge zuzüglich der Ausgleichsleistungen und eines angemessenen Gewinns unter den tatsächlich notwendigen Kosten bleiben. Die Höhe des Ausgleichs berechnet sich aus der Differenz aus einer vorab anhand des Sollkostensatzes festgelegten Bemessungsgrundlage der Kosten und dem durchschnittlichen Ertrag aus Fahrscheinerlösen zuzüglich der anrechenbaren Fahrgeldersatzleistungen. Die Bemessungsgrundlage ist getrennt für die Bereiche Regionalverkehr und Stadtverkehr zu ermitteln. Sie darf nicht über der Kostenprognose einschließlich eines angemessenen Gewinns und soll zudem unter den Sollkosten liegen.

Die Regelung "Ausgleichsleistungen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im IIm-Kreis" bestimmt Anreizregelungen für die Verkehrsunternehmen. Danach wird ein Mehrausgleich im Abrechnungsjahr nicht zurückgefordert, wenn sich die Verringerung des Ist-Kostensatzes auf eine Senkung der absoluten Kostensumme oder auf eine bessere Nutzung des ÖPNV-Angebots zurückführen lässt, soweit sich dies in der Erhöhung der mittleren Reiseweite oder in der Erhöhung der absoluten Summe der Fahrgeldeinnahmen zeigt.

Nach der "Satzung über die Schülerbeförderung im IIm-Kreis" [1] hat der Schulträger IIm-Kreis den Kreis der 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

Bisher hat der Landkreis folgende drei Nahverkehrspläne aufgestellt bzw. fortgeschrieben:

- Nahverkehrsplan IIm-Kreis 1997 – 2001
- Nahverkehrsplan IIm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2002 – 2006
- Nahverkehrsplan IIm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2007 – 2011
- Nahverkehrsplan IIm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2009 – 2014

Ziel der Arbeiten zur aktuellen Fortschreibung ist die Vorlage eines beschlussfähigen Nahverkehrsplans für den IIm-Kreis im Planungszeitraum 2014 – 2019.

Die Fortschreibung kommt dabei in weiten Teilen einer Neuaufstellung gleich, da die Bedeutung des Nahverkehrsplans infolge der allgemeinen Veränderungen beim Ordnungsrahmen zugenommen hat. Das betrifft insbesondere die Novellierung der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 sowie die Anpassungen im novellierten Personenbeförderungsgesetz. Vor diesem Hintergrund ist sicherzustellen, dass der Nahverkehrsplan als Grundlage für anstehende Vergaben für ÖPNV-Dienstleistungen im IIm-Kreis verwendet werden kann.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Der Nahverkehrsraum Ilm-Kreis

Der Ilm-Kreis ist ein Landkreis in der Mitte des Freistaats Thüringen. Mit einer Fläche von 843,3 km² erstreckt er sich in Nord-Süd-Richtung von der Landeshauptstadt Erfurt bis zum Rennsteig im Thüringer Wald. 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. Die längste Grenze hat der Landkreis im Osten und Südosten mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt. Der Ilm-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 Ilmtal. Die wichtigsten Flüsse sind die kreisnamensgebende Ilm und die Gera. Mit der „Wirtschaftsregion Erfurter Kreuz“ befindet sich die größte Industrie- und Gewebeansiedlung Thüringens im Norden Arnstads, übergreifend zur Landeshauptstadt Erfurt und zum Landkreis Gotha. Die einzige Technische Universität des Freistaats ist in der Universitätsstadt Ilmenau ansässig.

Der Ilm-Kreis besteht aus 42 Gemeinden, darunter die sieben kreisangehörigen Städte Arnstadt, Gehren, Großbreitenbach, Ilmenau, Langewiesen, Plaue und Stadtilm. Die Verwaltungsaufgaben übernehmen sechs Verwaltungsgemeinschaften, die Gemeinde Wipfratal hat ihre Verwaltungsaufgaben der Stadt Arnstadt übertragen. Sechs Gemeinden verwalten sich selbst. Zentraler Verwaltungssitz ist die Kreisstadt Arnstadt. [2] Die Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften sind in der **Anlage 1** grafisch dargestellt.

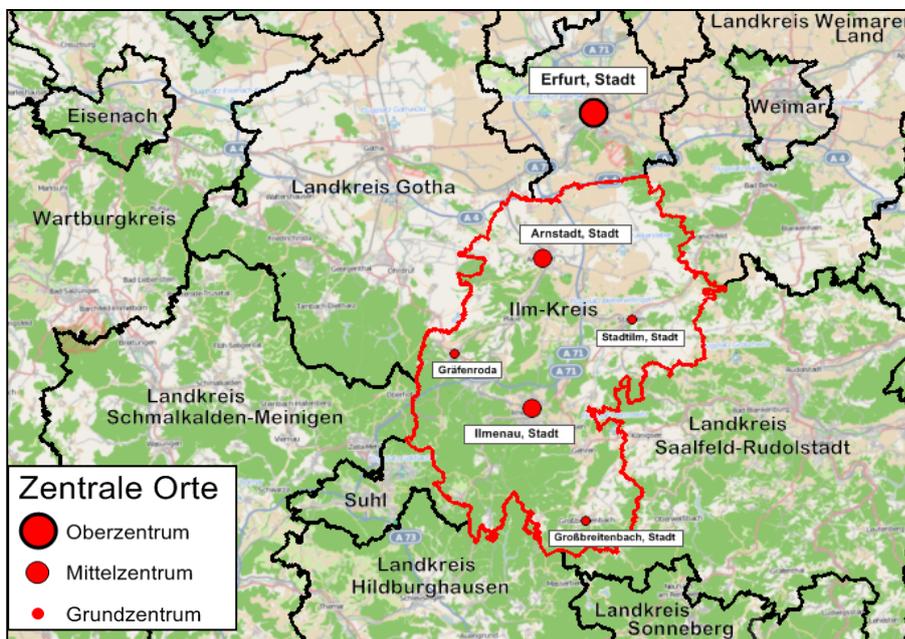


Abbildung 1: Lage des Ilm-Kreises und zentralörtliche Gliederung [3], [4]

Als eine Basis des Nahverkehrsplans beschreiben der Landesentwicklungsplan 2004 [3] bzw. dessen im Entwurfsstadium vorliegende Fortschreibung 2025 – Thüringen im Wandel [5] und der aktuelle Regionalplan Mittelthüringen [4] allgemeine Definitionen und verkehrliche Funktionen des zentralörtlichen Systems sowie die Festlegung von Ober- und Mittelzentren. Grundzentren und deren Versorgungsbereiche sind im Regionalplan Mittelthüringen [4] ausgewiesen.

Oberzentren sind die höchste Ebene der zentralen Orte in Thüringen. Sie sollen über hochwertige spezialisierte Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung sowie umfassende Angebote an Gütern und Leistungen des spezialisierten höheren Bedarfs verfügen. Der Landesentwicklungsplan 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 umfassende Angebote bei Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs verfügen. [3] Der Regionalplan Mittelthüringen [4] weist für den IIm-Kreis Großbreitenbach, Gräfenroda und Stadtilm als Grundzentren aus.

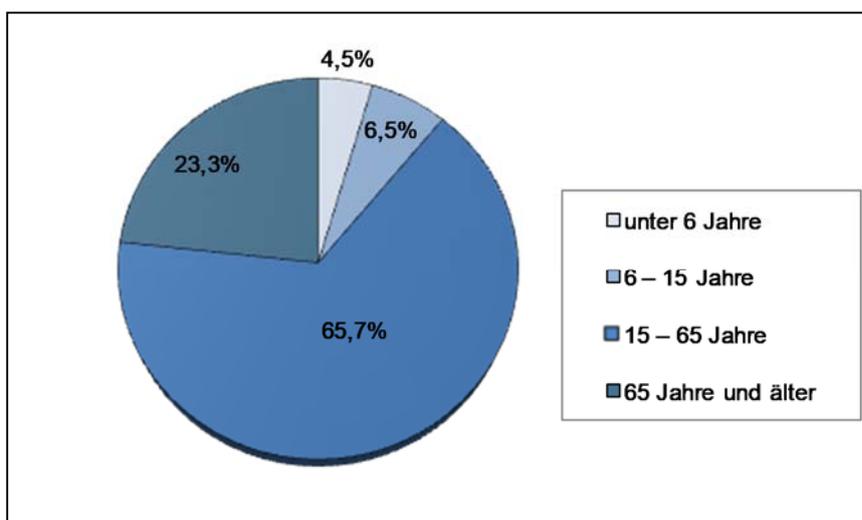
Der Entwurf des Kreisentwicklungskonzepts des IIm-Kreises definiert in Ergänzung der zentralörtlichen Kategorien Mittel- und Grundzentrum, mit Blick auf die Entwicklungsaspekte von Wirtschaft, Wohnbebauung und Verkehrsinfrastruktur, zusätzlich die Kategorie „raumbedeutsame Orte“. Als solche sind, neben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

2.2 Strukturdatenanalyse und -entwicklung

2.2.1 Einwohner

Zum 31. Dezember 2012 lebten im IIm-Kreis etwa 109.500 Einwohner¹ in 43 Gemeinden, darunter sieben kreisangehörige Städte. In den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau leben ca. 49.600 Einwohner. Das sind ca. 45 Prozent der gesamten Einwohner des IIm-Kreises. Jeweils mehr als 3 Prozent der Einwohner des IIm-Kreises leben in den Städten Gehren, Langewiesen und Stadtilm sowie in den Gemeinden Gräfenroda, Amt Wachsenburg und im Ilmtal. Eine Darstellung der Einwohnerverteilung nach Städten und Gemeinden ~~Gemeinden bzw. Städten und nach Ortsteilen~~ ist in der **Anlage 2** enthalten.

Etwa 5 Prozent sind Kinder im Alter unter 6 Jahren sowie 6 Prozent sind Kinder im Alter zwischen 6 und 15 Jahren. 66 Prozent der Einwohner sind zwischen 15 und 65 Jahren. Der Anteil der Einwohner, die 65 Jahre und älter sind, beträgt ca. 23 Prozent (siehe Abbildung 2).



¹ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Gebietsstand: 31.12.2012

Abbildung 2: Bevölkerung im IIm-Kreis nach Altersstruktur²

Der IIm-Kreis nimmt eine Fläche von ca. 840 km² ein. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 130 Einwohner/ km². Damit gehört der IIm-Kreis zu den vier Landkreisen im Freistaat Thüringen, die am dichtesten besiedelt sind. Die flächenmäßig kleinste Gemeinde ist Friedersdorf mit 3,1 km² und die größte Gemeinde ist Ilmtal mit ca. 102,7 km². Die höchste Einwohnerdichte besitzt die Stadt Arnstadt mit 426 Einwohnern/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 12. koordinierten Bevölkerungsvorberechnung (Variante 1). Die Tabelle 1 zeigt die Einwohner zum Stichtag 31.12.2012 sowie für das Jahr 2019, wie in der Bevölkerungsvorberechnung ausgewiesen. Im Vergleich zum Jahr 2012 werden 2019 ca. 2.600 weniger Einwohner 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 2019 um ca. 4.300 erhöhen. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2012 einem Zuwachs von ca. 17 Prozent. Die Altersgruppe der 6- bis 15-jährigen Kinder wird sich bis 2019 weiter erhöhen, was sich auch in den steigenden Schülerzahlen (siehe Kapitel 2.2.3) zeigt.

	31.12.2012 (Analyse)		2019 (Prognose)		Entwicklung Prognose zu Analyse	
	[in Tsd.]		[in Tsd.]		[in Tsd.]	
unter 6 Jahre	5,0	4,5 %	4,8	4,5 %	-0,2	-3,4 %
6 bis 15 Jahre	7,1	6,5 %	7,7	7,2 %	+0,6	+8,9 %
15 bis 65 Jahre	72,0	65,7 %	64,7	60,4 %	-7,3	-10,2 %
65 Jahre und älter	25,5	23,3 %	29,8	27,9 %	+4,3	+16,9 %
Summe	109,6	100,0 %	107,0	100,0 %	-2,6	-2,3 %

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2019 im IIm-Kreis (Angaben gerundet)

2.2.2 Erwerbstätige und Beschäftigte

Zum 30. Juni 2012 gab es im IIm-Kreis ca. 38.050 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Beschäftigte bzw. Arbeitsplätze) und ca. 41.150 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort (Erwerbstätige) [6]. 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 in Ichtershausen sowie in den Städten Gehren, Großbreitenbach, Langewiesen und Stadtilm. [7]

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 Gewerbebestandort 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 haupter-

² Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Gebietsstand: 31.12.2011

schließenden Landesstraße L 1044N (Autobahnzubringer) nördlich bis nach Ichtershausen. Dort schließt sich der Gewerbepark Ichtershausen-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“, Gewerbegebiet „Geschwenda Süd“ oder Gewerbegebiet „In den Folgen“, Langwiesen).

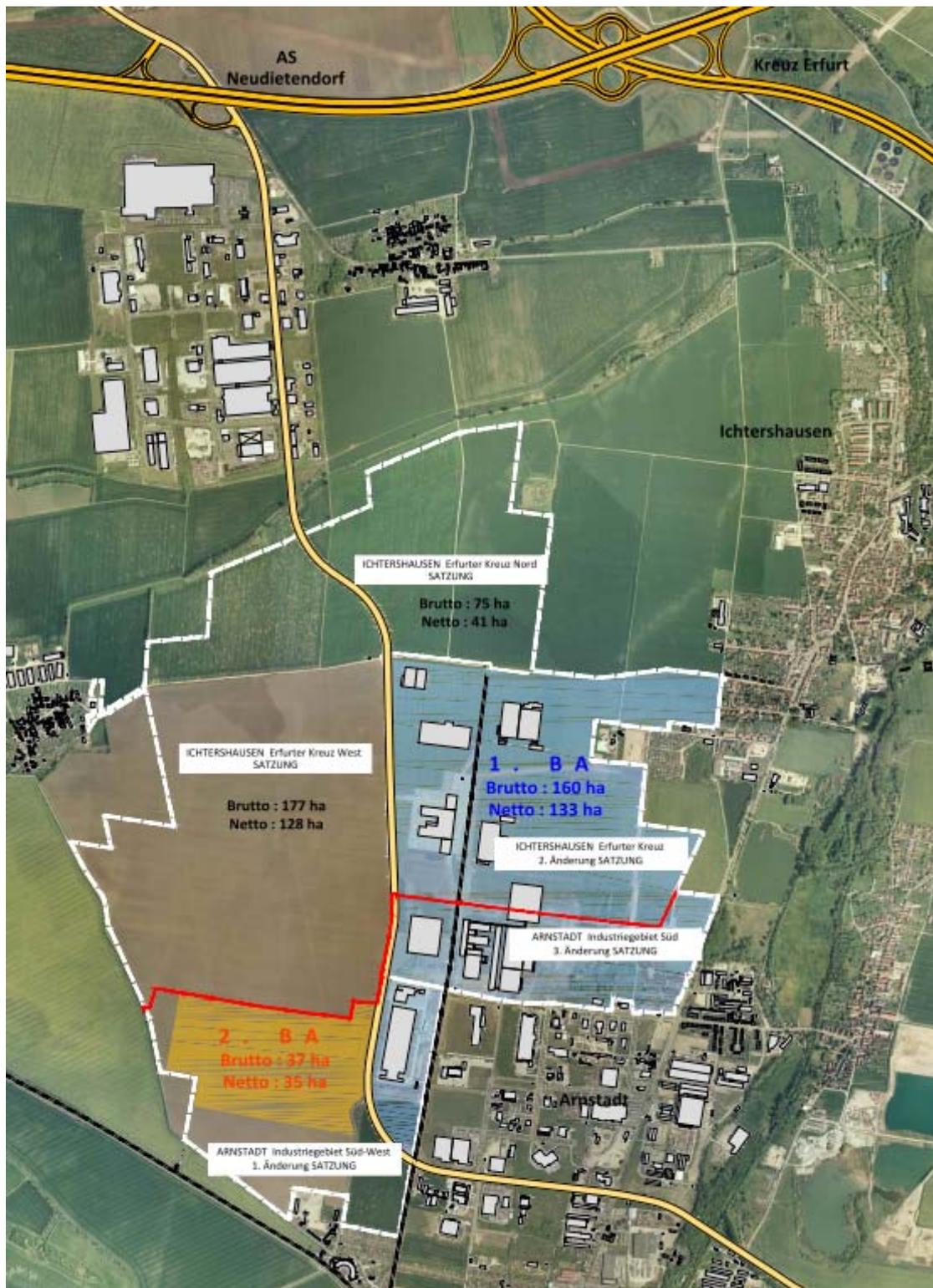


Abbildung 3: Lage und Entwicklungsabschnitte des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz

2.2.3 Schüler und Schulstandorte

Gegenwärtig (Herbst 2013) gibt es im Landkreis 22 staatliche Grundschulen, 10 staatliche Regelschulen, 1 staatliche Gemeinschaftsschule, 3 staatliche Gymnasien, 2 staatliche Berufsschulen, 2 staatliche Förderzentren und ein Erwachsenen-Kolleg (Ilmenau-Kolleg, Abitur im 2. Bildungsweg) sowie acht private Bildungseinrichtungen. Die Schulnetzplanung sieht derzeit keine Schulschließungen vor.

Die 22 Grundschulen sind flächendeckend, aber nicht in jeder Gemeinde des Kreises vorhanden. Regelschulen befinden sich in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau, in den Grundzentren Gräfenroda und Großbreitenbach sowie in Geraberg, Gräfinau-Angstedt, Ichnershausen und Schmiedefeld. In Stadtilm gibt es eine Gemeinschaftsschule. Die drei Gymnasien, die Förderzentren und die Berufsschulen befinden sich in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau. Das Erwachsenen-Kolleg befindet sich in Ilmenau. Mit Wirkung zum 1. August 2014 werden voraussichtlich die Regelschulen in Gräfenroda und Großbreitenbach zu Gemeinschaftsschulen.

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 [1]. 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 Schulen sind durch das ÖPNV-Netz erschlossen, überwiegend befinden sich Haltestellen in unmittelbarer Nähe.

Im Schuljahr 2013/2014 besuchen ca. 7.500 Schüler die allgemeinbildenden staatlichen Schulen (Grund-, Regel- und Gemeinschaftsschulen sowie Gymnasien) im Landkreis. Die Verteilung der Schüler auf die Schularten sowie die Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2018/2019 ist in Tabelle 2 dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die Schülerzahlen im Vergleich zum Schuljahr 2013/2014 bis zum Schuljahr 2018/2019 um ca. 1.000 Schüler (14 Prozent) ansteigen werden.

Schulart (staatlich)	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019
Grundschulen	2.981	3.118	3.380	3.431	3.529	3.457
Regelschulen (mit Gemeinschaftsschule Stadtilm)	2.324	2.414	2.473	2.493	2.660	2.843
Gymnasien	2.168	2.168	2.218	2.193	2.206	2.203
Summe	7.473	7.700	8.071	8.117	8.395	8.503

Tabelle 2: Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2018/2019 [Quelle: Landratsamt IIm-Kreis]

2.2.4 Studenten und Hochschulstandorte

Die Technische Universität (TU) Ilmenau ist die einzige Hochschule im Landkreis. An der TU befinden sich derzeit knapp 7.000 Studenten in universitärer Ausbildung. Die Entwicklung der Studierenden in den vergangenen sechs Jahren zeigt die folgende Tabelle.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Studierende jeweils im Wintersemester	6.231	6.034	6.159	6.303	6.763	6.909

Tabelle 3: Entwicklung der Studierenden bis zum Jahr 2012 [8]

Setzt sich der zu erkennende Trend fort, werden die Studierenden bis zum Jahr 2019 mindestens gleich bleiben.

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

Mehr für den Tages- und Ausflugstourismus stehen im Landkreis das Wachsenburggebiet, die Lange Berg Region, die Region Riechheimer Berg und das IImtal. 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 beiden folgenden Abbildungen zeigen die Anzahl der Ankünfte und der Übernachtungen im Zeitraum von 2001 bis 2012.

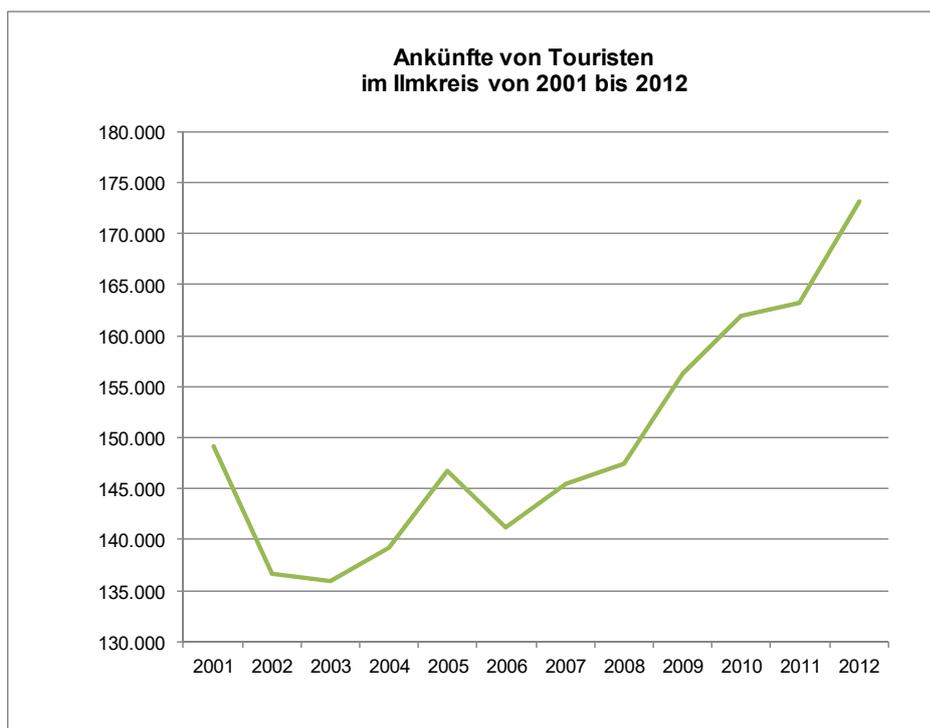


Abbildung 4: Entwicklung der Touristenankünfte im IIm-Kreis 2001 – 2012 [9]

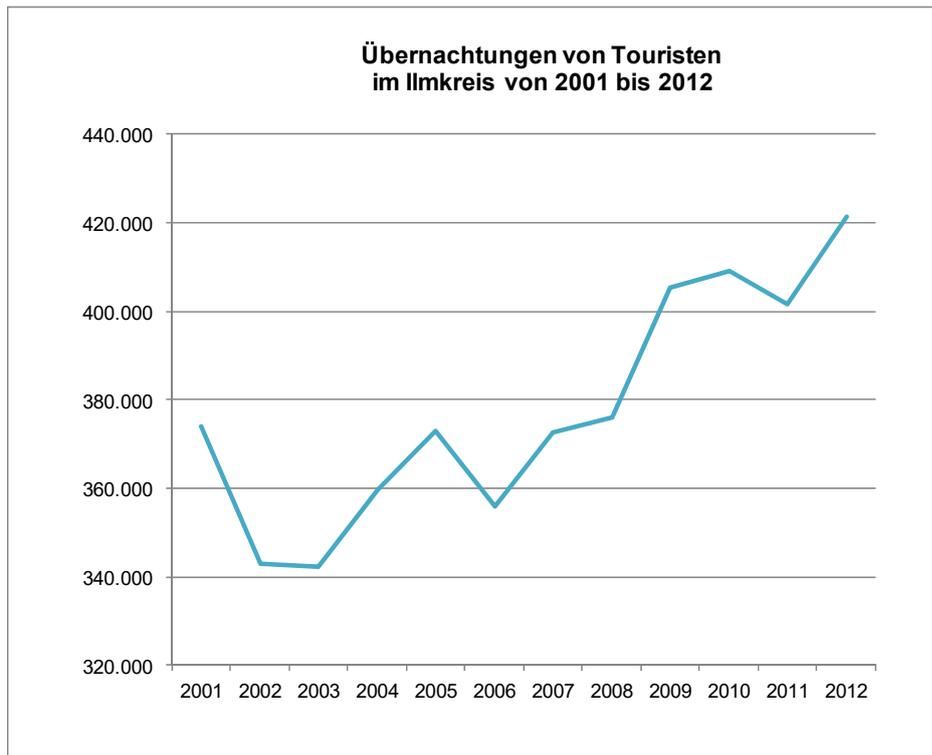


Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der Übernachtungen im Ilm-Kreis 2001 – 2012 [9]

Aus den Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik geht hervor, dass es im Jahr 2012 ca. 173.100 Touristenankünfte im Ilm-Kreis gab. Im Vergleich zum Jahr 2001 mit nur ca. 149.100 Ankünften ist das eine Steigerung von über 16 Prozent. Die Zahl der Übernachtungen ist von ca. 373.900 im Jahr 2001 auf ca. 421.400 Übernachtungen im Jahr 2012 gestiegen. Das entspricht einer Steigerung von über 12 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Landkreis beträgt ca. 2,4 Tage.

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

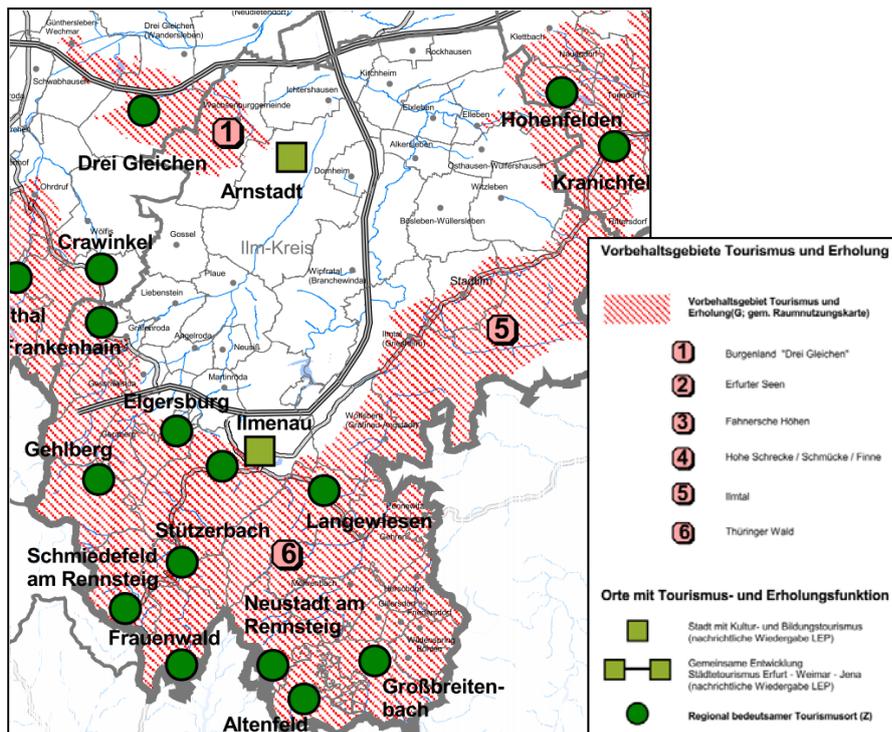


Abbildung 6: Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion [4]

Der Ilm-Kreis ist mit seinem Konzept „NATUR-Erfahrung Biosphäre – Region UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald“ [10] ein Gewinner des Wettbewerbs Tourismusbudget 2013 des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Technologie. Dies wird die touristische Entwicklung des Ilm-Kreises im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans entscheidend beeinflussen und damit auch neue Impulse für ein tourismusgerechtes ÖPNV-Angebot im südlichen Landkreis setzen. Sich daraus ergebende weiterführende Untersuchungen und die Maßnahmenumsetzung sollen im Zeitraum 2014 bis 2015 realisiert werden.³

2.2.6 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

2.2.6.1 Pendler

Wie im Kapitel 2.2.2 ausgeführt, gab es zum 30. Juni 2012 im Ilm-Kreis ca. 38.050 Beschäftigte und ca. 41.150 Erwerbstätige. Daraus ergibt sich, dass die Zahl der Auspendler um ca. 3.100 Erwerbstätigen über der Zahl der Einpendler liegen muss [6].

Zur Auswertung der gemeindefeinen Pendlerbeziehungen wurden die Daten der Bundesagentur für Arbeit (BfA) aus dem Jahr 2010 [7] in Bezug auf den Ilm-Kreis ausgewertet. Die Angaben der BfA beruhen auf den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Innerhalb des Landkreises fahren ca. 26.010 Erwerbstätige zur Arbeit. Davon wohnen und arbeiten etwa 12.370 Erwerbstätige in der gleichen Gemeinde. Ca. 13.640 Erwerbstätige pendeln innerhalb des Landkreises über die Gemeindegrenze zur Arbeit (Binnenpendler). Davon fahren jeweils über 500 Erwerbstätige von Ilmenau nach Arnstadt und von Arnstadt nach Ichtershausen⁴ zur Arbeit.

³ Vgl. 6.2.1 Tourismusverkehr – Umsetzung des Konzepts NATUR-Erfahrung Biosphäre.

⁴ 2010 war Ichtershausen eine eigenständige Gemeinde, seit 31.12.2012 ist Ichtershausen mit der Wachsenburggemeinde zum Amt Wachsenburg fusioniert.

von	nach	Pendler
Ilmenau, Stadt	Arnstadt, Stadt	630
Arnstadt, Stadt	Ichtershausen	580
Langewiesen, Stadt	Ilmenau, Stadt	430
Ichtershausen	Arnstadt, Stadt	420
Wipfratal	Arnstadt, Stadt	370
Wolfsberg	Ilmenau, Stadt	370
Wachsenburggemeinde	Arnstadt, Stadt	340
Stadtilm, Stadt	Arnstadt, Stadt	300
Ilmenau, Stadt	Langewiesen, Stadt	290
Gehren, Stadt	Ilmenau, Stadt	270
Ilmtal	Arnstadt, Stadt	260
Arnstadt, Stadt	Ilmenau, Stadt	230
Ilmtal	Stadtilm, Stadt	220
Geraberg	Ilmenau, Stadt	210
Gräfenroda	Arnstadt, Stadt	210

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

Über die Landkreisgrenze pendeln etwa 10.750 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. 7.720 Erwerbstätigen im Vergleich zu den Auspendlern geringer. Die meisten Einpendler kommen aus Erfurt, Gotha und Saalfeld-Rudolstadt.

Auspendler aus dem Ilm-Kreis nach		Einpendler in den Ilm-Kreis von	
Erfurt, Stadt	5.190	Erfurt, Stadt	2.550
Gotha	1.250	Gotha	1.320
Suhl, Stadt	930	Saalfeld-Rudolstadt	1.040
Saalfeld-Rudolstadt	620	Suhl, Stadt	450
Schmalkalden-Meiningen	460	Schmalkalden-Meiningen	380
Hildburghausen	410	Weimarer-Land	310
Weimarer-Land	260	Hildburghausen	290
Weimar, Stadt	230	Sömmerda	240
Jena, Stadt	200	Weimar, Stadt	220

Tabelle 5: Pendler über die Landkreisgrenze (angegeben sind Beziehungen mit > 200 Aus- bzw. Einpendlern, Angaben gerundet)

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

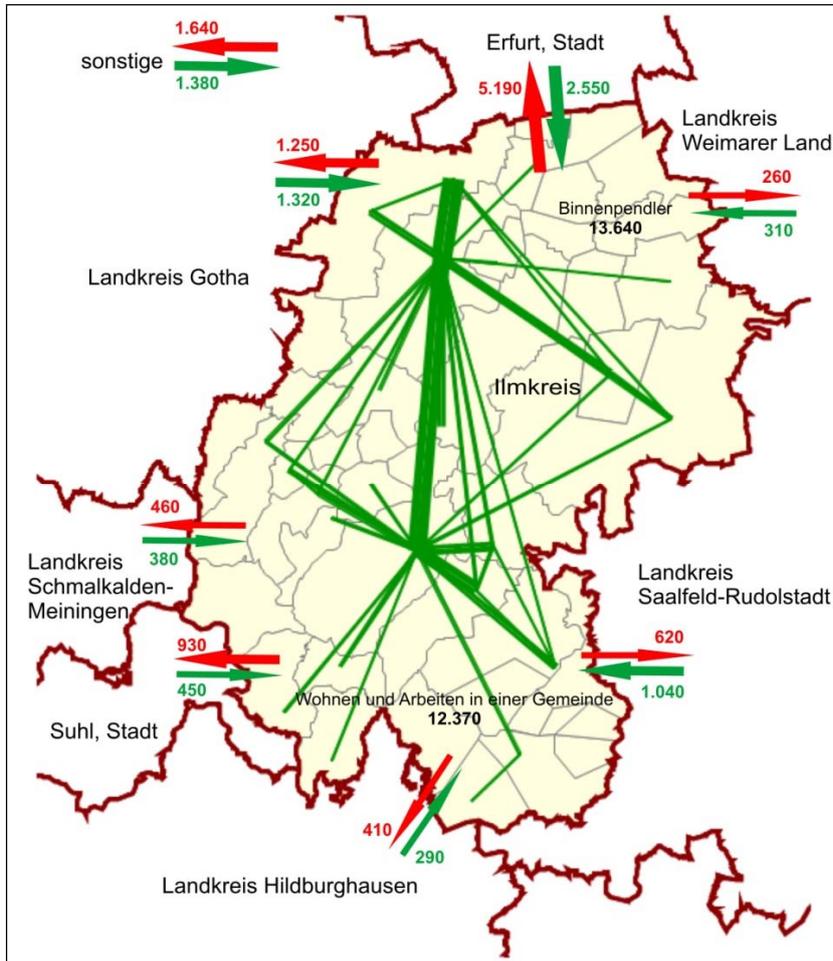


Abbildung 7: Pendlerbeziehungen IIm-Kreis

2.2.6.2 Pkw-Bestand

Zum 31. Dezember 2012 gab es ca. 70.760 gemeldete Kfz im IIm-Kreis [11], davon waren ca. 58.390 Pkw. Mit einer Einwohnerzahl von ca. 109.500 am 31. Dezember 2012 ergibt sich damit eine Pkw-Dichte von 533 Pkw je 1.000 Einwohner. Dieser Wert an entspricht der durchschnittlichen Pkw-Dichte des Freistaates Thüringen.

Anhand der folgenden Abbildung lässt sich ein Trend leichten Wachstums während der letzten Jahre erkennen. Die Werte sind jedoch schwer vergleichbar, da ab 1. Januar 2007 die Erfassung der Kfz durch das Thüringische Landesamt für Statistik ohne vorübergehende Stilllegungen bzw. Außerbetriebsetzungen erfolgte. Weiterhin wurde die Pkw-Dichte sehr stark durch die Änderungen des Zensus 2011 beeinflusst, in dessen Folge die Bevölkerungsfortschreibung für 2012 mit -2.228 Einwohner ein vergleichsweise starkes Minus von -1,99 Prozent aufwies. Im Rückblick zum 31. Dezember 2011 standen so scheinbar deutlich weniger Einwohner einer leicht gewachsenen Pkw-Anzahl gegenüber.

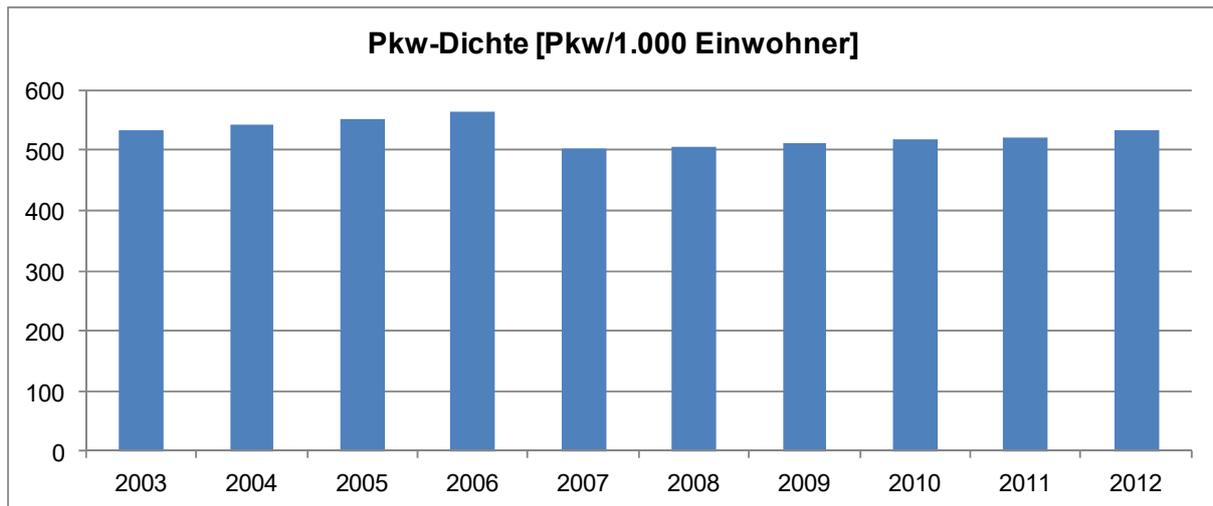


Abbildung 8: Entwicklung der Pkw-Dichte im IIm-Kreis (Stand jeweils zum 31. Dezember)

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 Erfurter 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 nicht statt. Besonderes Merkmal sind die beachtlichen Längsneigungen von zum Teil über 60 Promille. Damit ist diese Eisenbahnstrecke eine der steilsten Normalspur-Reibungsbahnen in Deutschland.
- (Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte):
 Infrastruktur- und SPNV-Betrieb durch DB RegioNetz Verkehrs GmbH 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 – Ebersfeld (– Nürnberg)⁵. Die Strecke befindet sich momentan im Bau und soll Ende 2017 dem Verkehr übergeben werden. Der in früheren Planungsphasen vorgesehene Ausbau des an dieser Strecke neu angelegten Bahnhofs Ilmenau-Wolfsberg⁶ zum Personenbahnhof⁷ wird nicht realisiert. Dieser Bahnhof dient künftig ausschließlich eisenbahnbetrieblichen Zwecken als Überholbahnhof.

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 vor-

⁵ Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1.

⁶ In der Nähe von Wümbach, Gemeinde Wolfsberg.

⁷ Seinerzeit angedachte Bedienung mittels schnellen SPNV-Produkten in Richtung Erfurt und Buszubringer aus Ilmenau.

handen, 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 mit wenigen 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.

Das größte aktuelle Straßenneubauvorhaben im IIm-Kreis ist die Bundesstraße B 90n als leistungsfähige Ost-West-Straßenachse zwischen der Bundesautobahn (BAB) A 71 (neue Anschlussstelle zwischen den AS Arnstadt-Süd und Ilmenau-Ost) und dem östlichen Kreisgebiet südlich von Stadtilm. Das Projekt besitzt auch landesweite Bedeutung zur beschleunigten Anbindung des Wirtschaftsraums Saalfeld-Rudolstadt-Bad Blankenburg an die Thüringer-Wald-Autobahn A 71. Bei Nahwinden trifft die B 90n auf die Landesstraße L 1048, die in ihrem östlichen Verlauf bis Rudolstadt weiter ausgebaut und mit Eröffnung der Neubaustraße zur B 90 heraufgestuft werden soll. Für den ÖPNV im IIm-Kreis besitzt diese Maßnahme indirekte Bedeutung. Die Ortsdurchfahrten auf den parallelen Bestandsstrecken (bspw. Marlishausen oder Griesheim) werden nach Eröffnung der B 90n vom Durchgangsverkehr entlastet, was positive Effekte für die Fahrplanstabilität der betreffenden StPNV-Linien erwarten lässt. 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 IIm-Kreis. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen bzw. Vorgaben für den Landkreis werden durch den Kreistag des IIm-Kreises festgelegt. Die Umsetzung und Kontrolle dieser obliegt dem ÖPNV-Beirat des IIm-Kreises. Für die konkrete Umsetzung dieser 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 ihre Aufgaben der Planung und Organisation sowie der Mitwirkung bei der Finanzierung des ÖPNV als öffentliches Unternehmen im Auftrag des Landkreises.

Die Durchführung des StPNV wird im IIm-Kreis von den beiden Unternehmen RBA Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA) und IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) übernommen, an denen die IKPV derzeit eine Minderheitsbeteiligung von jeweils 34 Prozent besitzt. Die Betrauungen der beiden Unternehmen enden zum 30. Juni 2019. Die Mehrzahl der an die RBA bzw. die IOV vergebenen Linienkonzessionen laufen von Oktober bis November 2018 aus.

Kreisübergreifende Linien werden eng mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt und fortentwickelt. Zudem werden Angebote des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) berücksichtigt, indem eine Koordination der Beförderungsleistung von Bus und Bahn erfolgt. Hier findet eine enge Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) statt.

Folgende Abbildung zeigt die Beteiligungs- und Betrauungsverhältnisse im StPNV des IIm-Kreises:

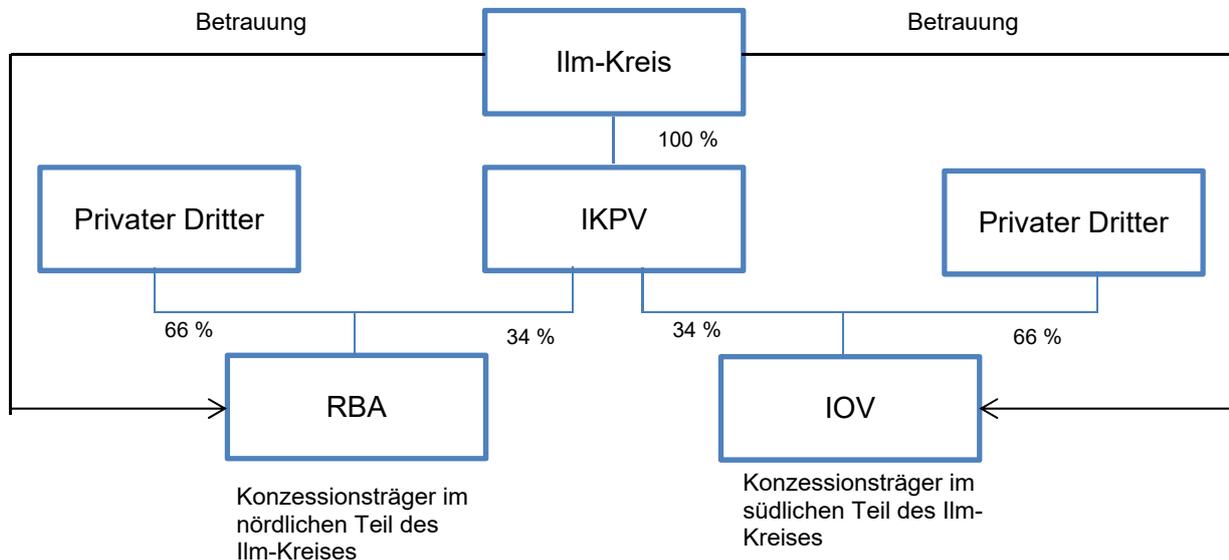


Abbildung 9: Beteiligungs- und Betrauungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird umfassend im landesweit gültigen „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonenverkehr im Freistaat Thüringen“⁸ [12], 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
RE 45	DB Regio AG	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Meiningen	Arnstadt Hbf; Plaue; Gräfenroda; (Neudietendorf, Lkr. GTH)	6:00; 8:00 [>EF] 19:00; 22:30 [>MGN]	Einzelzüge
EBx 47	EB	Arnstadt ⁹ – Stadtilm – Rottenbach – Saalfeld	Arnstadt Hbf; Marlishausen; Niederwillingen; Stadtilm	6:30 – 23:30	120 Min

Tabelle 6: Relevante Schienenpersonennahverkehrs-Expresslinien

- SPNV-Regionallinien:

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen	Bedienungszeit [Uhr]	Grundtakt
(RB 20)	DB Regio AG	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 ¹⁰ ; Haarhausen ¹⁰ ; 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
EB 46	EB	Erfurt – Arnstadt – Plaue – Ilmenau	Sülzenbrücken; Haarhausen; Arnstadt Hbf; Arnstadt Süd; Plaue; Martinroda; Geraberg; Elgersburg; Ilmenau-Roda; Ilmenau Pörlitzer Höhe; Ilmenau;	4:30 – 1:00	60 Min

⁸ Im aktuellen Fortschreibungszeitraum 2013 – 2017, derzeit im Entwurf vorliegend.

⁹ Anschluss von/nach Erfurt Hbf mit Linie EB 46.

¹⁰ Halt nur bei einzelnen Zügen der Linie EB 23.

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen	Bedienungszeit [Uhr]	Grundtakt
			(Neudietendorf, Lkr. GTH)		
(OBS)	DB-OBS	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte	(Mellenbach-Glasbach; Meuselbach-Schwarzühle; Katzhütte, alle Lkr. SLF)	5:30 – 20:30	60 Min

Tabelle 7: 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 – Ilmenau verkehren die Züge der Linie EB 46 aufgrund von Fahrplanbindungen mit anderen SPNV-Linien (u. a. EBx 47 in Arnstadt und STB 44 in Plaue) momentan nicht im reinen 60-Minuten-Takt. Die Zugfolge beträgt ungefähr 75 bzw. 45 Minuten.

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

Die Linien EB 46 und EB 23 korrespondieren in Neudietendorf stündlich mit der Linie RB 20 von und nach Gotha und Eisenach.

Die SPNV-Leistungen auf der Strecke Gräfenroda – Ohrdruf – Gotha (ehemalige Linie RB 49) wurden im Dezember 2011 vom Freistaat Thüringen abbestellt.

Nächstgelegene Übergangsmöglichkeiten zu Linien des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) bestehen in Erfurt Hauptbahnhof und in Saalfeld¹¹.

SPNV-Entwicklungsplanungen des Freistaats Thüringen sehen für die Achse Erfurt – Arnstadt – Ilmenau ab Dezember 2016 die Einführung zusätzlicher Expresszüge zu den Hauptverkehrszeiten vor. Diese sollen gegenüber den Zügen der Linie EB 46 bis zu 10 Minuten schneller zwischen Erfurt und Ilmenau verkehren und in Neudietendorf, Arnstadt Hbf, Plaue, Elgersburg und Ilmenau Pörlitzer Höhe halten.¹² Der 60-Minuten-Grundtakt der Linie EB 46 soll im Wesentlichen unverändert fortgeführt werden. Aufgrund eisenbahninfrastruktureller Rahmenbedingungen ist jedoch auch künftig von einer nicht-taktreinen Fahrtfolge auszugehen.

2.3.3 Regionaler und städtischer Straßenpersonennahverkehr

Neben dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt der Straßenpersonennahverkehr (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, vier Stadtbuslinien in Arnstadt sowie 29 Regionalbuslinien, betrieben durch die Verkehrsunternehmen IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) und RBA Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA).

¹¹ Bf Saalfeld bis Ende 2017; vgl. auch 3.4.3 Verknüpfungspunkte.

¹² Derzeit erfolgt seitens des Freistaats die Prüfung finanzieller und fahrplantechnischer Voraussetzungen zur Einführung dieses ergänzenden SPNV-Angebots.

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

Die vier Stadtbuslinien in Arnstadt (Linien A 340, B 343, C 344 und D 345) sind am Bustreff sternförmig miteinander, am Busbahnhof mit dem Regionalverkehr und der Bahn verknüpft. Außer der Linie C 344 sind alle vertaktet (A 340, B 343 Montag – Freitag: 30-Minuten-Takt, D 345: 60-Minuten-Takt). Die Linien A 340 und B 343 verkehren auch an Samstagen und Sonntagen.

Bei den Regionalbuslinien weisen die Linien 300, 302, 304, 305 und 362/363 die meisten Fahrten auf. Außer der Regionalbuslinie 308 verkehren alle Linien auch an Ferientagen, die Regionalbuslinien teilweise mit weniger Fahrten als an Schultagen. Acht Regionalbuslinien verkehren samstags und sechs Regionalbuslinien auch sonntags. Eine Linienübersicht mit den Fahrtenanzahlen getrennt nach den Verkehrstagen enthält die **Anlage 4**.

In Abbildung 12 sind die Fahrplankilometer pro Jahr für die einzelnen Linien dargestellt. Die Linien 300, 304, 350 sowie die Stadtverkehrslinie A Ilmenau erbringen pro Jahr mehr als 225.000 Fahrplankilometer. Insgesamt wurden im Jahr 2012 ca. 3,5 Mio. Fahrplankilometer realisiert.

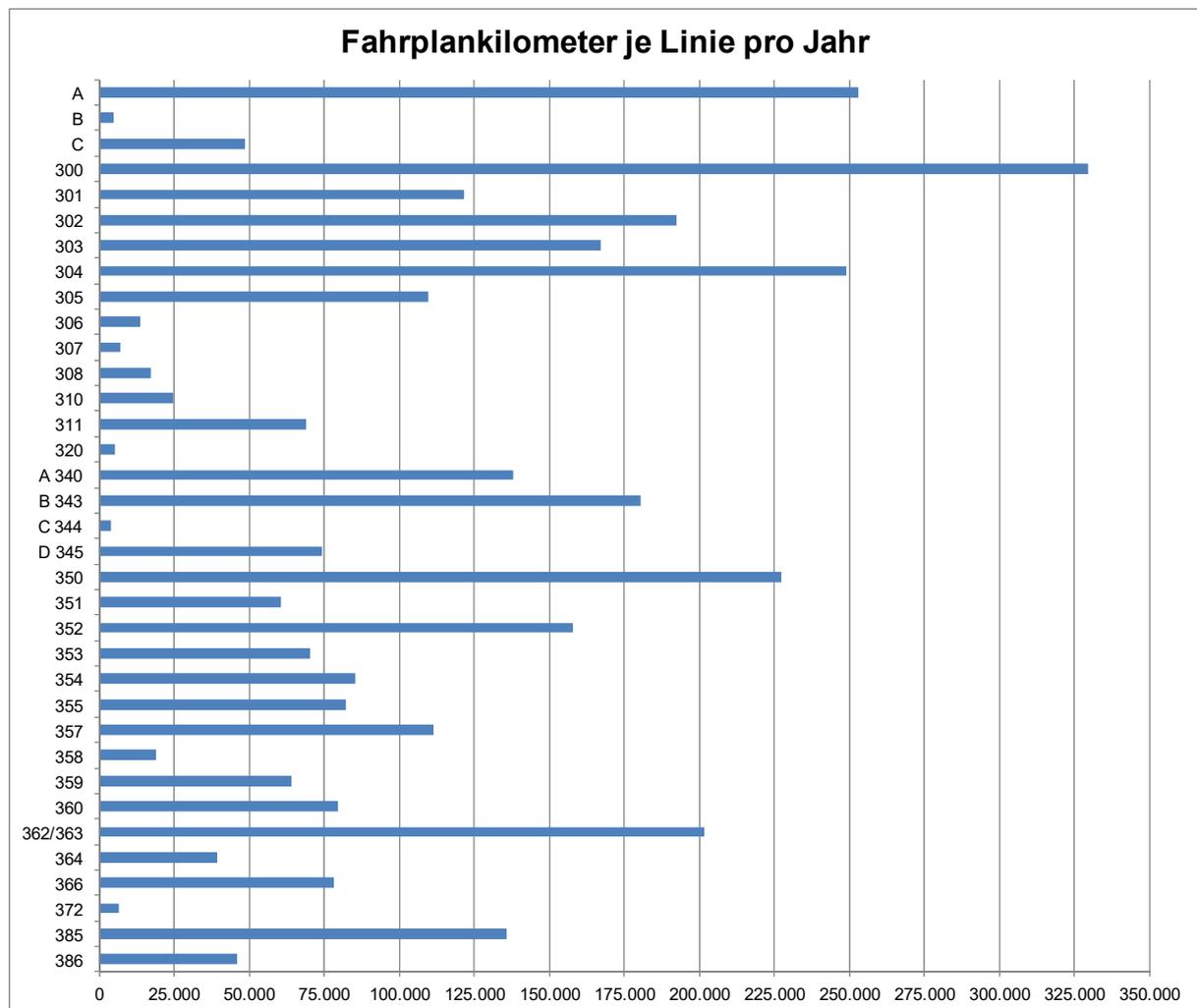


Abbildung 12: Fahrplankilometer je Linie und Jahr (Stand: 31. August 2012) [Quelle: Angaben IOV und RBA]

11 Linien des Ilm-Kreises bedienen das Gebiet anderer Aufgabenträger (siehe Tabelle 8). Auf diesen Linien erfolgt keine Anerkennung der Fahrausweise der anderen Aufgabenträger und es bestehen keine Bedienverbote.

Landeshauptstadt Erfurt	Landkreis Gotha
Linie 302: Ilmenau – Arnstadt – Erfurt [IOV] Linie 350: Erfurt – Arnstadt [RBA] Linie 351: Arnstadt – Erfurt-Molsdorf – Thörey – Neudietendorf [RBA] Linie 357: Stadtilm – Erfurt [RBA]	Linie 351: Arnstadt – Erfurt-Molsdorf – Thörey – Neudietendorf [RBA] Linie 352: Arnstadt – Crawinkel [RBA] Linie 354: Arnstadt – Gotha [RBA] Linie 360: Arnstadt – Crawinkel – Wölfis [RBA]
kreisfreie Stadt Suhl	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Linie 300: Ilmenau – Suhl („RennsteigBus“ Ost-West; [IOV] Linie 307: Frauenwald – Suhl [IOV]	Linie 306: Ilmenau – Königsee [IOV] Linie 308: Altenfeld – Königsee [IOV]

Tabelle 8: Aufgabenträgerübergreifende Linien des Ilm-Kreises

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

Landeshauptstadt Erfurt	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Linie 155: Erfurt – Riecheimer Berg – Kranichfeld [EVAG]	Linie 421: Oberhof – Schmücke – Schmiedefeld („Rennsteig-Bus“ Ost-West; MBB)
Kreisfreie Stadt Suhl	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Linie K: Suhl – Schmiedefeld – Vesser [SNG]	Linie 113: Rudolstadt – Dienststedt – Kranichfeld – Erfurt [KOM] Linie 215: Rudolstadt – Königsee – Ilmenau [KOM] Linie 331: Königsee – Herschdorf – Mellenbach [KOM]

Tabelle 9: Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im Ilm-Kreis

2.3.4 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 Haltestellenhäuschen, in manchen Fällen fehlt jedoch ein Wetterschutz noch gänzlich. Alle Haltestellen sind von den Unternehmen mit Haltestellenfahrplänen ausgestattet. Haltestellenbuchten sind in etwa 50 Prozent der Fälle vorhanden. 29 Prozent der Haltestellen sind teilweise (24 Prozent) bzw. komplett (4 Prozent) barrierefrei.

Besondere Fahrwege 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. Des Weiteren gibt es am Bahnhof Gehlberg, speziell für den Tourismusverkehr, eine Verknüpfung zwischen der SPNV-Linie STB 44 und der RBA-Linie 359 („RennsteigBus“ Ost-West). An der Haltestelle Gräfenroda Bahnhof-Ort bestehen StPNV-Verknüpfungen. Seit Abbestellung der SPNV-

Leistungen Gräfenroda – Crawinkel – Ohrdruf – Gotha (ehemalige Linie RB 49) durch den Freistaat Thüringen im Dezember 2011 besteht in Gräfenroda Bahnhof-Ort keine Übergangsmöglichkeit zum SPNV mehr.

Insgesamt existieren folgende Verknüpfungspunkte im Landkreis:

- Busbahnhof/Hauptbahnhof Arnstadt (StPNV/SPNV)
- Bustreff Arnstadt (StPNV)
- Busbahnhof/Bahnhof Ilmenau (StPNV/SPNV)
- Busbahnhof Stadtilm (StPNV)
- Bahnhof Gehlberg (StPNV/SPNV)
- Gräfenroda Bahnhof-Ort (StPNV)

2.3.5 Verkehrsnachfrage

Die Auswertungen der derzeitigen Verkehrsnachfrage im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) beruhen auf den Zuarbeiten der beiden Verkehrsunternehmen IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) und RBA Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA) für das Jahr 2012. Die Analyse der Nachfrageströme im Schülerverkehr erfolgte auf Basis der Angaben zu den Fahrschülern.

	IIm-Kreis 2012
Beförderte Personen	4,9 Mio.
Personenkilometer	45,3 Mio.

Tabelle 10: Beförderte Personen und Personenkilometer 2012 [Quelle: IOV und RBA]

Damit fuhr 2012 jeder Einwohner des IIm-Kreises ca. 45mal im Jahr mit dem Bus und legte dabei durchschnittlich eine Strecke von ca. 9,3 Kilometern zurück.

Die nachfragestärksten Linien mit einem Anteil ca. ≥ 5 Prozent an den im Jahr 2012 auf allen Linien beförderten Personen sind:

Linie	Unternehmen	Linienweg
Stadtlinien Ilmenau	IOV	Stadtverkehr Ilmenau
300	IOV	Ilmenau – Suhl
301	IOV	Ilmenau – Gräfenroda
302	IOV	Ilmenau – Arnstadt – Erfurt
304	IOV	Ilmenau – Großbreitenbach
A 340	RBA	Arnstadt – Arnstadt, Elxlebener Weg – Arnstadt (SV Arnstadt)
B 343	RBA	Rudisleben – Arnstadt – Rudisleben

Tabelle 11: Straßenpersonennahverkehrs -Linien mit hoher Fahrgastnachfrage (Stand: Jahresabschluss 2012) [Quelle: IOV und RBA]

Ein großer Anteil der Beförderungsleistung wird im Schülerverkehr erbracht, ca. 43 Prozent aller Erträge aus dem Fahrausweisverkauf stammten 2012 aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten. Folgende Linien weisen eine hohe Verkehrsnachfrage im Schülerverkehr auf: 300, 301, 302, 303, 304, 305, 353, 362 und 385.

Täglich nutzen etwa 3.200 Fahrschüler staatlicher Schulen den StPNV. In der **Anlage 5** sind die Fahrschüler zum jeweiligen Schulstandort dargestellt.

2.3.6 Tarif und Fahrgastinformation

Im Stadtverkehr gilt seit 1. Januar 2014 ein Festpreis für eine Fahrt von 1,20 Euro, gleichermaßen im Regionalverkehr für Entfernungen bis 6 km. Ab dem siebenten Kilometer gilt im Regionalverkehr ein linearer entfernungsabhängiger Tarif auf Basis eines Streckentarifes von 0,20 Euro/km. Ab dem 33. Kilometer erfolgt eine degressive Berechnung des Beförderungsentgeltes. Rabattierungen für Zeitkarten und Benutzergruppen sind nach Fahrtanzahl (Mehrfahrtenkarte, Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte) und Benutzergruppen (Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren) gestaffelt. Von der IOV und der RBA ausgegebene Zeitkarten werden gegenseitig anerkannt. Die Anerkennung von Schülerzeitkarten erfolgt auch zwischen der IOV und der KomBus GmbH (KOM).

Die Verkehrsunternehmen IOV und RBA sind Mitglied im Verein „Bus & Bahn Thüringen e. V.“. 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 Ilm-Kreis hat das Fahrplanheft „Region Ilmenau | Arnstadt | Suhl | Zella-Mehlis“ Gültigkeit. Fahrplanauskünfte erteilen die Unternehmen auf telefonische Anfrage sowie über eigene Internet-Auftritte¹³ und die Beteiligung an überregionalen Fahrplanauskunftssystemen¹⁴.

Ein Servicezentrum für Beratung und Fahrausweisverkauf ist in Arnstadt am Bustreff eingerichtet. Für den SPNV stehen darüber hinaus die von den jeweiligen betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH angebotenen Auskunftsmöglichkeiten bereit.

2.3.7 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Bei der IOV stehen 42 Busse mit einem Durchschnittsalter von ca. sechs Jahren im Dienst. Davon werden zehn Fahrzeuge im Stadtverkehr Ilmenau und 32 Fahrzeuge im Regionalverkehr eingesetzt. Alle 42 Busse sind mit Klimaanlage ausgestattet und technisch in der Lage, Funkverbindung zur Betriebsleitstelle aufzubauen. Die Stadtbusse sind alle mit Niederflertechnik ausgerüstet, von den Regionalbussen haben 28 Busse Niederflurausrüstung. Über 60 Prozent der Busse erfüllen die Abgasnorm EURO IV oder EURO V. Neun Busse sind älter als neun Jahre.

Die RBA besitzt 33 Linienbusse, davon fünf Stadtbusse und 28 Busse, die im Regionalverkehr eingesetzt werden. Alle Fahrzeuge sind mit Klimaanlage, optischem Fahrgastinformationssystem und Fahrscheindrucker ausgestattet. Die Fahrzeuge besitzen alle RBL-Ausrüstung und haben die technische Ausrüstung, um die Ampelanlagen anzusteuern und eine Funkverbindung zur Betriebsleitstelle herzustellen. Alle Stadtbusse sind mit Niederflur ausgestattet, bei den Regionalbussen sind es 21 Fahrzeuge. Über 60 Prozent der Busse erfüllen die Abgasnorm EURO IV, EURO V oder Diesel-EEV. Zehn Busse sind älter als neun Jahre. Das Durchschnittsalter beträgt ca. sieben Jahre. Ein Subunternehmen realisiert seine Dienstleistungen für die RBA mit sechs im Regionalverkehr eingesetzten Bussen, davon sind drei Busse mit Niederflurtechnik ausgestattet. Die Busse des Subunternehmens sind alle mit optischem Fahrgastinformationssystem, Fahrscheindruckern und RBL-Technik ausgerüstet. Alle Busse sind technisch in der Lage, Funkverbindung zur Betriebsleitstelle herzustellen und die Ampelanlagen anzusteuern.

	IOV	RBA/Subunternehmen
Anzahl Linienbusse gesamt	42	33/6
Großraumbusse 15 Meter	10	2/-

¹³ <http://www.iov-ilmenau.de>; <http://www.rbarnstadt.de>.

¹⁴ <http://www.bahn.de>; <http://www.bus-bahn-thueringen.de>.

	IOV	RBA/Subunternehmen
darunter Niederflur	10	1/-
Klein-/Mini-/Midibusse/sonstige Busse	4	6/-
darunter Niederflur	-	4/-
Standardlinienbusse 12 Meter	28	24/6
darunter Niederflur	28	20/3
Gelenkbusse	-	1/-
darunter Niederflur	-	1/-
Antrieb der Fahrzeuge		
Anzahl der Fahrzeuge mit reinem Dieselantrieb	4	33/6
darunter Diesel-EURO II oder EURO III	1	12/3
darunter Diesel-EURO III mit Partikelfilter	2	-
darunter Diesel-EURO IV		7/-
darunter Diesel-EURO V	1	11/-
darunter Diesel-EEV		3/3
Anzahl der Fahrzeuge mit Biodieselantrieb	38	-
darunter Diesel-EURO II oder EURO III	11	-
darunter Diesel-EURO III mit Partikelfilter	2	-
darunter Diesel-EURO IV	9	-
darunter Diesel-EURO V	16	-
Ausstattung der Busse		
Anzahl der klimatisierten Fahrzeuge	42	33/5
Anzahl der Fahrzeuge mit Fahrgastinformationssystem (optisch)	36	33/6
Anzahl der Fahrzeuge mit Fahrgastinformationssystem (akustisch)	36	16/-
Anzahl der Fahrzeuge mit Fahrscheindrucker	39	33/6
Anzahl der Fahrzeuge mit Ampelsteuerung (Bevorrechtigung)	-	33/6
Anzahl der behindertengerechten bzw. barrierefreien Fahrzeuge	34	26/3
Anzahl der Fahrzeuge mit RBL- bzw. ITCS-Ausstattung	39	33/6
Anzahl der Fahrzeuge mit Funkverbindung zur Betriebsleitstelle	42	33/6
Mehrweckflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder	34	31/-
Anzahl Busse älter als 9 Jahre (Baujahr vor 2005)	9	10/3
Stadtverkehr	-	-
Regionalverkehr	9	10/3

Tabelle 12: Busbestand (Stand: 31.12.2013) [Quelle: Zuarbeit der Verkehrsunternehmen]

In Arnstadt, Ilmenau und Gräfinau-Angstedt gibt es moderne Omnibusbetriebshöfe, die alle technischen und organisatorischen Anforderungen des Unternehmens erfüllen und deren Bau mit Zustimmung des Aufgabenträgers im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert wurde.

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, Tarifsystem, 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 Ausgestaltung von Verkehrsverträgen und die Kontrolle der Leistungserbringung.

Nicht zuletzt wird mit dem Anforderungsprofil eine Grundlage zur Analyse des Status quo-Angebots im ÖPNV und zur Definition von Verbesserungsmaßnahmen geschaffen. Die Auswahl der Qualitätskriterien zur Beschreibung der geforderten Angebotsniveaus sowie deren Ausprägung in Form von (Mindest-)Standards wurde im zuständigen Ausschuss des Landkreises, dem ÖPNV-Beirat, diskutiert und durch den Kreistag des IIm-Kreises mit dem Nahverkehrsplan festgelegt.

Die Anforderungen orientieren sich an den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [13] für raumstrukturell vergleichbare Gebiete. Wo immer dies erforderlich war, wurden 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 wurden die Kriterien in zwei Gruppen eingeteilt, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (vgl. Tabelle 13):

- Die Kriterien zur Beschreibung der Verkehrserschließung und der Verbindungsqualität lassen sich mithilfe von Messgrößen quantitativ beschreiben, so z. B. die Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtanzahlen 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 die Ortsteile bzw. Stadtteile oder auf die jeweilige Gemeinde bzw. die jeweilige Stadt. Die Aufteilung der Einwohner zum Stand 31.12.2012 auf die Ortsteile erfolgte anhand der im Buch „Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte“ [14] angegebenen Einwohnerzahlen, der im Internet veröffentlichten Einwohnerzahlen sowie von Verteilungsabschätzungen. 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 unter Berücksichtigung des Diskriminierungsverbots 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
	Anschlussicherung	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 13: Qualitätsmerkmale des Öffentlichen Personennahverkehr -Anforderungsprofils im IIm-Kreis

Die im Anforderungsprofil für den Straßenpersonennahverkehr (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 Öffentlichen Personennahverkehrs-Haltestellen

Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit gleichwertigen Öffentlichen Personennahverkehr (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

tig 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 sollte die vorhandene ÖPNV-Erschließung berücksichtigt und optimal genutzt werden.

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 Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen.

Für den IIm-Kreis sind die Richtwerte für die Einzugsradien von Haltestellen bzw. Haltepunkten nach der Funktion im zentralörtlichen System differenziert festgelegt (siehe Tabelle 14 - 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 14: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von Öffentlichen Personennahverkehrs-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/min 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. Gemäß Regionalplan Mittelthüringen [4] ist der Öffentliche Personennahverkehr in den jeweiligen Versorgungsbereichen auf die Erreichbarkeit zentraler Orte auszurichten. Das Thüringer Landesentwicklungsprogramm 2025 [5] 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 Öffentlichen Personennahverkehr (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/Stadteilen und	Im öffentl. Verkehr maximal erreichbar in
Grundzentrum	40 Minuten
Mittelzentrum	60 Minuten
Oberzentrum	90 Minuten
Stadtzentrum (Stadtverkehre Arnstadt und Ilmenau)	30 Minuten

Tabelle 15: Öffentlicher Personennahverkehrs-Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte

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 und zu den Bedienungszeiträumen (Verkehrszeitenintervalle) definiert.

Folgende Straßenpersonennahverkehr (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 16: Straßenpersonennahverkehrs-Verkehrszeiten Schul- und Ferientag

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit ganztägig zwischen 04:00 Uhr und 24:00 Uhr.

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

- **SPNV-Netz:** Dazu gehören alle SPNV-Linien im Landkreis. Im Rahmen des Nahverkehrsplans Ilm-Kreis werden für den SPNV keine Richtwerte definiert. Es wird diesbezüglich auf den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen [12] verwiesen.
- **StPNV-Grundnetz:** Landkreisweit bedeutsame StPNV-Linien mit hohem Leistungsangebot und Fahrgastaufkommen. Dazu zählen die Linien 300, 303/304, 305 und 350. Sofern wirtschaftlich vertretbar, sollen Fahrpläne dieser Linien vertaktet gestaltet werden. Es gilt ein verkehrszeitenabhängiges Mindestfahrtenangebot gemäß nachfolgender Tabelle 17, welches sich auf die Relationen Ilmenau – Suhl (Linie 300), Ilmenau – Großbreitenbach (Linien 303/304), Ilmenau – Gräfinau-Angstedt (Linie 305) und Arnstadt – Erfurt (Linie 350) bezieht.

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 17: Mindestangebot Fahrtenpaare im Straßenpersonennahverkehrs-Grundnetz nach Verkehrszeiten

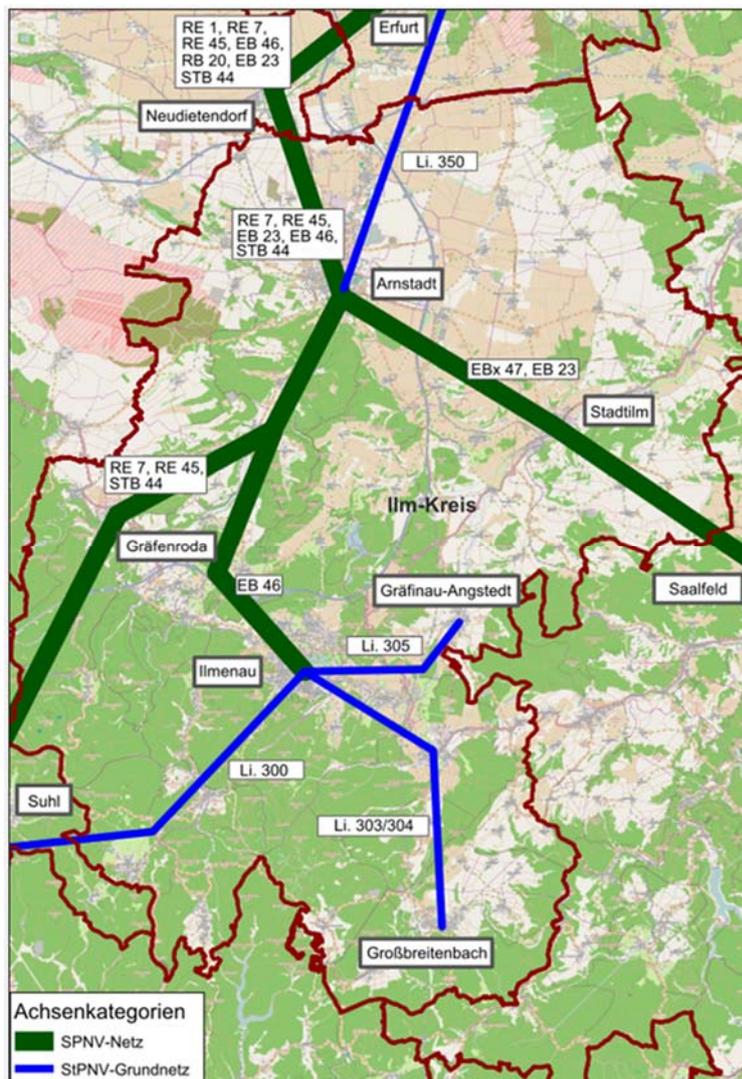


Abbildung 13: Achsen des Schienenpersonennahverkehrs und Straßenpersonennahverkehrs-Grundnetzes im Ilm-Kreis

- **StPNV-Ergänzungsnetz:** Ergänzendes Busliniennetz. Das Angebot orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Schulzeiten).
- **Stadtverkehrsnetz:** Stadtverkehrslinien in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau. Das Fahrplanangebot ist vertaktet. Es gilt ein 60-Minuten-Grundtakt. Die Fahrtenfolge kann 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.

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 [4] sowie des Thüringer Landesentwicklungsprogramms 2025 [5], 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 Fahrtenpaare 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 Einzelhandel am mittelzentralen Ort liegen.

Einwohner je Ortsteil/Stadtteil	Anzahl Ortsteile im IIm-Kreis	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Schultag (Montag – Freitag)	Mindestanzahl Fahrtenpaare je Ferientag (Montag – Freitag)
< 200*	33	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
200 – 500	37	3	1
501 – 1.000	20	5	2
1.001 – 3.000	20	8	3
3.001 – 5.000	1	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 18: Mindestanzahl Öffentlicher Personennahverkehrs-Fahrtenpaare Ortsteil – mittelzentraler Ort, Montag - Freitag, Schul- und Ferientage

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 Ortsteilen bzw. Stadtteilen und den zentralen Orten festgelegt.

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

Tabelle 19: 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 Verknüpfungshaltstellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (siehe Punkt 3.4.3 Verknüpfungspunkte), insbesondere bei relevanten Übergangsbeziehungen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bzw. zwischen bedeutsamen Straßenpersonennahverkehr (StPNV)-Linien, sollen die Anschlusszeiten mindestens in Lastrichtung fahrplantechnisch so abgestimmt sein, dass für den Fahrgast möglichst kurze Umsteigewartezeiten entstehen. 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 20: 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) jedoch meist eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreichen. Der Einsatz von nachfragegesteuerten flexiblen Bedienungsangeboten wird den Anforderungen der Nutzer und Betreiber an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oftmals gerechter und ermöglicht es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig, seiner Pflicht zur Daseinsvorsorge zu entsprechen. Auch das Thüringer Landesentwicklungsprogramm 2025 [5] empfiehlt vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden demografischen Wandels eine Auseinandersetzung mit angepassten und flexiblen Lösungen, die die Alltagsmobilität mit dem öffentlichen Personennahverkehr 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 ist (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 befahren 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 und die höheren Kosten abdecken.

Grundsätzlich sind alle Kombinationen der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung 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.

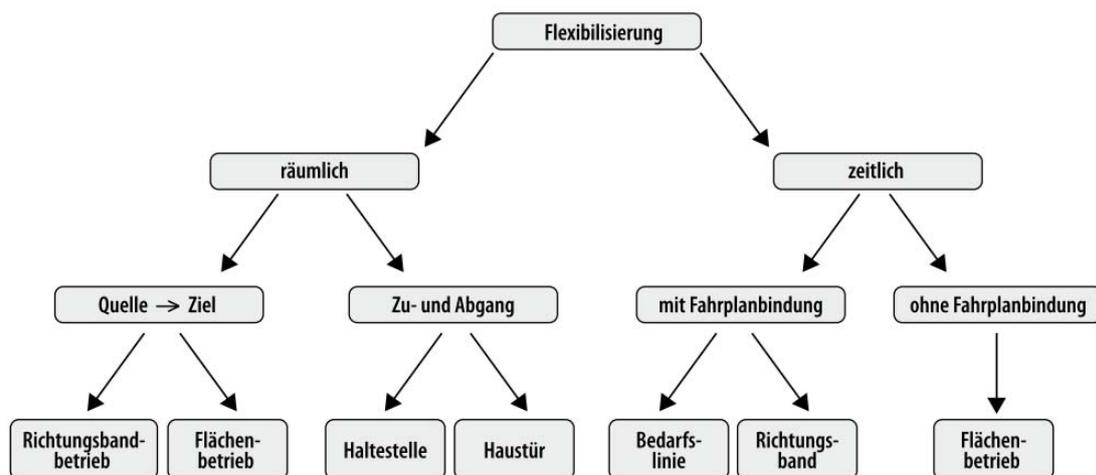


Abbildung 14: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von Öffentlicher Personennahverkehr-Angeboten [14]

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 15: Übersicht flexibler Angebotsformen 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 15: Übersicht flexibler Angebotsformen [14]

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
- 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 sollen folgende Mindestausstattungen gewährleistet sein:

- Fahrgastinformation
 - einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich sowie im Fahrzeug)
 - bei Neubeschaffung von Fahrzeugen: Ausstattung mit Haltestellenansagen und Haltestellenanzeigen.
- Einstiegs- und Innenraumkomfort (nur bei Neubeschaffung von Fahrzeugen)
 - möglichst niveaugleiche Einstiege, mind. eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten
 - Haltewunschtaaste für mobilitätseingeschränkte Personen (aus Sitzposition erreichbar)
 - Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben
 - in der kalten Jahreszeit sind die Fahrzeuge vorgeheizt bereitzustellen.
- Zusätzliche Fahrzeugausstattungsmerkmale auf Linien, bei denen dies unter Berücksichtigung technischer und topographischer Randbedingungen möglich ist:
 - Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer), möglichst durch Fahrzeuge in Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise und Einstiegshilfen
 - Mehrzweckflächen (für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten)
 - Berücksichtigung topographischer Verhältnisse beim Einsatz von Niederflurfahrzeugen.

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.

Störungsmanagement

Busse in Reiseausführung dürfen nur im Rahmen des betrieblichen Störungsmanagements als kurzzeitige Ersatzlösung eingesetzt werden. Zur Reduzierung des Treibstoffverbrauches außerhalb der Spitzenzeiten können in den Spitzenzeiten – sofern die allgemeine straßenverkehrsrechtliche Zulassung dafür gegeben ist – die Kapazitäten der Busse mit dem Einsatz von Anhängern vergrößert werden. In Schwachlastzeiten ist der Einsatz von Mini- und Kleinbussen zulässig. Sofern die Einhaltung der Beförderungspflicht auch bei plötzlich auftretendem Bedarf gesichert werden kann, ist auch der Einsatz von besonders gekennzeichneten Taxen als Ersatz für Linienverkehrsleistungen zulässig.

Flottenalter

Beim Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist eine wirtschaftlich gesunde Streuung in der Altersverteilung der Fahrzeuge beizubehalten. Das mittlere Fahrzeugalter sollte 9 Jahre nicht überschreiten. Ersatzbeschaffungen sollten mindestens dem Euro VI-Standard entsprechen. Das Höchstalter ist auf 15 Jahre begrenzt.

Alternative Antriebstechnologien

Die Einsatzmöglichkeiten von Busfahrzeugen mit alternativen Antriebsformen sind vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen fortlaufend zu prüfen und gegebenenfalls favorisiert einzusetzen.

Bezüglich alternativer Antriebstechnologien konzentrieren sich aktuelle Forschungs- und Entwicklungsvorhaben insbesondere auf den Bereich der Elektromobilität. Mittlerweile bestehen diverse Fahrzeugkonzepte, die vor allem die Senkung der Betriebskosten (Wartung, Instandhaltung, Energie) bei gleichzeitiger Erhöhung der Fahrleistung und eine Verbesserung der Umweltfreundlichkeit zum Ziel haben.

Vor diesem Hintergrund zeichnen sich Antriebe mit Elektromotoren durch vergleichsweise lange Lebensdauern bei hohem Wirkungsgrad und geringem Wartungssaufwand aus. Die bei Nutzbremungen entstehende Energie kann mittels Systemen zur Energierückgewinnung für Antriebszwecke wiederverwertet werden. Die Elektroenergienutzung bietet Potenziale zur Entkopplung bzw. erheblichen Reduktion des Einsatzes fossiler Brennstoffe, die schwankenden tendenziell eher steigenden Preisentwicklungen unterliegen.

Eine Steigerung der Fahrleistung ergibt sich insbesondere aus der gegenüber konventionellen Antrieben stärkeren und gleichmäßigeren Anfahrbeschleunigung, die sich insbesondere in städtischen ÖPNV-Netzen bei geringen Haltestellenabständen positiv auswirkt und den Fahrkomfort steigert.

Weitere Vorteile sind die ökologischen Aspekte elektrischer Antriebstechnologien: Emissionsfreiheit bzw. erhebliche Emissionsreduktion, geräuscharmer Betrieb und Energierückgewinnung.

Der Einsatz reiner Elektrobusse mit Energiespeichern, die unabhängig von streckennetzseitiger Energieversorgungsinfrastruktur agieren, ist momentan aufgrund eines sehr beschränkten Einsatzradius noch nicht praxistauglich gegeben. Auch Elektrobusse mit Brennstoffzellen, die die benötigte Elektroenergie aus mitgeführtem Wasserstoff mittels Elektrolyse frei von schädlichen Emissionen umwandeln, haben als hybrides Fahrzeugkonzept noch keine Marktreife erlangt. Die Entwicklung und Innovation solcher Fahrzeugsysteme schreitet dennoch stetig voran und sollte mit Blick auf eventuelle Einsatzmöglichkeiten im StPNV des IIm-Kreises weiter beachtet werden.

Ein Übergangssystem zum Elektrobus stellen Hybridfahrzeuge dar, die Komponenten konventioneller Antriebe auf Basis von Verbrennungsmotoren mit denen elektrischer Antriebe kombinieren. Solche Fahrzeuge sind am Fahrzeugmarkt bereits heute verbreitet und befinden sich bei zahlreichen Verkehrsunternehmen im probeweisen bzw. regulären Praxiseinsatz. Damit sind sie, dem momentanen Stand der Technik entsprechend, bezüglich Erprobung für den IIm-Kreis geeigneter Busfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien prinzipiell am besten geeignet. Insbesondere die Stadtverkehrsliniennetze von Arnstadt und Ilmenau wären potenzielle Einsatzfelder, da vor allem im städtischen Verkehr mit seinen häufigen Brems- und Anfahrvorgängen spürbare Effekte zur Verringerung von Emissionen und Energieverbrauch zu erwarten sind. Im regionalen StPNV mit höheren Reisegeschwindigkeiten und den vor allem im südlichen Landkreis vorherrschenden topografischen Gegebenheiten relativieren sich die Effizienzvorteile der Hybridtechnologie aktuell jedoch.

An der Verbesserung der Energieeffizienz und Leistungsfähigkeit von Hybridbussen wird weiterhin geforscht und entwickelt. Bezüglich bisherigen deutschlandweiten Erfahrungswerten der ÖPNV-Praxistauglichkeit, Emissionsreduktion und Wirtschaftlichkeit von Hybridbussen sei auf den „Abschlussbericht Plattform Innovative Antriebe Bus“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) [15] verwiesen. Thematisch weiterführend empfiehlt sich auch ein Blick auf das aktuelle Forschungsprojekt „inmod – elektromobil auf dem Land“ der Hochschule Wismar mit vier Modellvorhaben in ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns, das im Oktober 2014 abgeschlossen werden soll.

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+Ride¹⁵, Kiss+Ride¹⁶, Bike+Ride¹⁷) angelegt werden.

Die Anlage, die bauliche Ausgestaltung und die Pflege der Haltestellen obliegen in der Regel den jeweiligen Kommunen, auf deren Gebiet sich die Haltestelle befindet. Für die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationen sind die bedienenden 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 der Verkehrsunternehmen unterschieden.

¹⁵ 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. [16]

¹⁶ 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. [16].

¹⁷ 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. [16].

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)	
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen)	(X)		
Systemverknüpfung			
Park+Ride-Anlage	(X)		
Kiss+Ride-Haltezona	(X)		
Bike+Ride-Anlage	(X)		
Taxi-Stellplätze ¹⁸	(X)		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf * = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Tabelle 21: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis (verantwortlich: zuständige Kommune)

¹⁸ 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 Ankunft- und Abfahrbereiche erforderlich werden. [16]

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der Verkehrsunternehmen)	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
Tarifinformation	X	(X)*	
Hinweis auf Info-Telefon, Kontakt bei flexiblen Bedienungsangeboten (z. B. Telefonnummer zur Fahrtwunschanmeldung)	X	X	X
Weitere Informationen			
Liniennetzpläne	(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 22: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)

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 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem zu- und abbringenden Busverkehr. Verknüpfungspunkte zwischen den Linien des Straßenpersonennahverkehr (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
Bustreff IG Erfurter Kreuz ¹⁹	-	-	X	X
Stadtilm Busbahnhof	-	-	-	X
Gräfenroda Bahnhof-Ort	-	-	-	X
Gehlberg Bahnhof ²⁰	-	X	-	X
Kreuzung Rennsteig ²⁰ / Bahnhof Rennsteig ²¹	-	(X) ²¹	-	X

Tabelle 23: Öffentlicher Personennahverkehrs-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 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in bzw. aus Richtung Leipzig/Halle, Dresden, Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle – Erfurt Ende 2015 kommen weitere vertaktete SPFV-Direktrelationen in bzw. aus Richtung Berlin und Südwestdeutschland hinzu. Nach Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) Ende 2017 ist Erfurt zudem mit Nürnberg und München sowie Hamburg direkt im SPFV verbunden. Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt nimmt dann die Funktion des zentralen SPFV-Zugangspunktes für den gesamten Freistaat Thüringen ein.²² 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 ²³	-	X	-	X
Crawinkel Schule	-	-	-	X

Tabelle 24: Relevante aufgabenträgerübergreifende Öffentlicher Personennahverkehr-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 in Umsetzung befindliche optimierte ÖPNV-Erschließung der Wirtschaftsregion Erfurter Kreuz.

¹⁹ In Umsetzung befindlich.

²⁰ Im Rahmen der touristischen RennsteigBus-Linien.

²¹ Im Rahmen der touristischen Angebotsentwicklung Rennsteigbahn.

²² Der Bahnhof Saalfeld verliert dann seine Bedeutung als relevanter Schienenpersonenfernverkehr-Zugangspunkt für den IIm-Kreis.

²³ Perspektivisch zur optimierten aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz.

An der ebenfalls im Landkreis Gotha gelegenen Haltestelle Crawinkel Schule sollen, im Sinne einer bedarfsgerechten Fortführung der ehemaligen SPNV-Relation Gräfenroda – Gotha²⁴, geeignete Verknüpfungen zwischen der RBA-Linie 352 und der RVG-Linie 861 Crawinkel – Ohrdruf – Gotha (OhratalBus) 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 grundhaften Sanierungsarbeiten im ÖPNV-relevanten Straßennetz folgende Maßnahmen zur Bevorrechtigung anzustreben:

- 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 sollen die betroffenen Verkehrsunternehmen sowie der IIm-Kreis 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 werden von den örtlichen Gemeinden bzw. den Tourismusbüros/-informationen zur Verfügung gestellt sowie laufend aktualisiert.

²⁴ Vgl. auch 2.3.2 Schienenpersonennahverkehr und 2.3.4 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 der Verkehrsunternehmen sowie durch eine angemessene Service- und Personalpolitik zu erhalten und zu stärken.

Service

Die Verkehrsunternehmen sollen im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten Kundenbüros oder Servicestellen zur Kundeninformation in den beiden Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau an einem zentralen Umsteigepunkt betreiben, da diese eine wichtige Kommunikationsschnittstelle zwischen den Fahrgästen und den Unternehmen bilden. Das Beschwerde- oder Eingabemanagement ist von den Verkehrsunternehmen vorzuhalten und bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahr- und Servicepersonal ist sicherzustellen. Dies ist zu gewährleisten durch

- sprachliche Qualifikation
- Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse)
- Schulungen zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung.

Personal mit Kundenkontakt hat im Bezug auf die Farben und Schnitte der Dienstkleidung ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufzuweisen.

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
- Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen.

3.4.7 Tarifsystem

Der Ausbau, der im IIm-Kreis angewandten Tarifsysteme soll im Sinne der ÖPNV-Kunden weiter entwickelt werden. Die Tarifstruktur sollte für den Kunden verständlich und leicht handhabbar sein.

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 u. a. eine Integration in den VMT-Tarif zu prüfen. Tarife im Rahmen touristischer Verkehrsbedürfnisse sollen angeboten werden.

3.4.8 Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit

Zum Kreis der mobilitätseingeschränkten Personen gehören ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- und wahrnehmungsbehinderte Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

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 sowie den Fahrzeugeinsatz. 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 Kommunen (für Haltestellen) und die Verkehrsunternehmen für die Ausstattung der Fahrzeuge und 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
- 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 sowie den Fahrzeugeinsatz:**
 - regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen
 - Hochflurbusse, die im Regionalverkehr eingesetzt werden, sollten im Bedarfsfall (wenn vorher planbar) bei einer entsprechenden Information an den Busbetrieb durch einen Niederflerbus ausgetauscht werden.

Die im Personenbeförderungsgesetz getroffene Vorgabe für eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 bedarf einer weiteren Konkretisierung im Hinblick auf technische und bauliche Maßnahmen, die als Standards gelten sollen sowie auf die Haltung des Freistaats Thüringen zu einem eventuell abweichenden Zielzeitpunkt und zu eventuellen Ausnahmetatbeständen. Ungeachtet dessen soll ein diesbezüglicher Zeit- und Maßnahmenplan während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans entwickelt und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bereits erste Maßnahmen umgesetzt werden.

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 Umweltschutzziele auch imagesteigernd für den ÖPNV wirkt. Auch das 2013 fortgeschriebene kreiseigene „Klimaschutzprogramm IIm-Kreis 2005 – 2015“ weist der Weiterentwicklung des ÖPNV im IIm-Kreis eine wesentliche Bedeutung zur Erreichung angestrebter Klimaschutzziele zu.

Die nachfolgenden Vorgaben sind zu berücksichtigen:

- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie (Hybrid- oder Elektroantriebe) ist zu prüfen.²⁵
- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte gemäß Verordnung der Europäischen Union (aktuell: Euro VI ab 2014).
- Bei Fahrzeugneubeschaffung: Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der aktuellen Bundesimmissionsschutzverordnung (aktuell: 34. BImSchV) bzw. des jeweils gültigen Lärmaktionsplans
- 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.

²⁵ Siehe auch 3.4.1 Fahrzeuge.

3.5 Organisationsstruktur

Das Anforderungsprofil bzgl. der Organisationsstruktur sollte so beschaffen sein, dass der oben genannten optimalen Ausgestaltung des ÖPNV hinsichtlich der Standards der

- Erschließungsqualität,
- Verbindungsqualität sowie
- Beförderungsqualität

optimal Rechnung getragen wird. Die Sicherung und Erhöhung der Einflussnahme sowie der Steuerungskompetenz des IIm-Kreises auf den öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr ist zu gewährleisten.

Weiterhin soll die Organisationsstruktur dazu geeignet sein, den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit als wesentliche Rahmenbedingungen zu entsprechen.

Aufgrund des Auslaufens der Betrauungen der RBA und der IOV zum 30. Juni 2019 sind Bedingungen zu schaffen, die in Anbetracht der geltenden rechtlichen Regelungen für eine optimale Anschlussvergabe sorgen. Es ist eine direkte Vergabe der Verkehrsleistungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge anzustreben. Hierfür sind die nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

Die direkte Vergabe der Verkehrsleistungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist am geeignetsten zur Durchsetzung der Anforderungen bzw. Erreichung der Zielstellungen des Landkreises bzgl. des StPNV. Auch wird hierdurch das Risiko der Verlagerung von Wertschöpfung außerhalb des IIm-Kreises (z. B. Verwaltungsdienstleistungen) sowie möglicher negativer Auswirkungen auf kreisliches Vermögen, welches in unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen gebunden ist, bei einem wettbewerblichen Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen verhindert.

4 Bewertung der Bestandsstrukturen

4.1 Öffentlicher Personennahverkehr-Erschließungsqualität

4.1.1 Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehrs-Haltestellen

Die derzeitige Erschließung des Landkreises durch den ÖPNV wurde für einen üblichen Schultag (Fahrplanstand: August 2013) auf der Grundlage der im 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 nichterschlossenen 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 der 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 der **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.

Die **Anlage 6** enthält die Zuordnung der Orts- bzw. Stadtteile zum zugeordneten Grundzentrum. Die Zuordnung zu den Zentren erfolgte nach dem Regionalplan Mittelthüringen [4].

4.1.3 Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz

Das heutige Stadtbusnetz in Arnstadt wurde im Jahre 1996 eingeführt und hat sich seitdem angebots- und nachfrageseitig erfolgreich weiterentwickelt. Zur Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz (IG Erfurter Kreuz) dient seit 2007 die RBA-Stadtbuslinie D 345. Sie beginnt am Bustreff im Arnstädter Stadtzentrum und verkehrt mit Anbindung des Hauptbahnhofs und Busbahnhofs Arnstadt ausschließlich Montag bis Freitag von 4:30 Uhr bis 21:30 Uhr im 60-Minuten-Takt bis in den Gewerbepark Ichttershausen-Thörey-Autobahn (GITA). Etwa die Hälfte der Fahrten hat zu ausgewählten Zeiten an der Haltestelle „August-Brömel-Straße“ Anschluss zur RBA-Buslinie 350 von und nach Erfurt Busbahnhof/Hauptbahnhof. Diese Linienverknüpfung besteht seit Dezember 2010. Dort verkehrt auch die RBA-Stadtbuslinie B 343 Rabenhold – Stadtzentrum – Rudisleben. Eine Abstimmung der Fahrpläne der Linie D 345 auf den SPNV in Arnstadt Hbf existiert momentan nicht.

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. Gemessen an seiner verkehrlichen Bedeutung bestehen für das IG Erfurter Kreuz momentan noch Optimierungspotenziale bezüglich der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Dies trifft besonders auf Relationen aus dem südlichen Kreisgebiet und dem VMT-Verbundgebiet zu.

Zur Eruiierung bestehender ÖPNV-Defizite aus Nutzer- bzw. potenzieller Nutzersicht wurde im Jahr 2012 in Zusammenarbeit zwischen RBA und des ortansässigen Unternehmervereins Initiative Erfurter Kreuz e. V. eine Umfrage unter den im Industrie- und Gewerbegebiet tätigen Personen durchgeführt. Parallel dazu fand in den RBA-Linienbussen eine Fahrgastbefragung statt. Wesentliche Erkenntnispunkte der Befragung waren:

- räumliche Beziehungen
 - Wo kommen (potenzielle) Fahrgastgruppen her? (Wohnorte)
- zeitliche Beziehungen
 - Wie sehen die Schichtmodelle der einzelnen Unternehmen aus?
 - Hauptzeiten für An-/Abfahrt zum/vom Arbeitsstandort?
- Verkehrsmittel
 - Welche Verkehrsmittel werden genutzt?
 - Wie viele nutzen täglich den ÖPNV zur Arbeit?
 - Gründe warum Pkw genutzt oder favorisiert wird?

Durch die Erhebungs- und Befragungsergebnisse haben sich für den ÖPNV die Handlungsfelder „Erschließung und Verkehrsmittelverknüpfung“ sowie „Tarif“, insbesondere auf den nachfragestarken Beförderungsangeboten in das Verbundgebiet des VMT, ergeben.

Auf dieser Basis wurde von der RBA unter Beteiligung des Landkreises und der Stadt Arnstadt ein Handlungskonzept entwickelt, dass beginnend ab August 2014 schrittweise umgesetzt werden soll.²⁶

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität

4.2.1 Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele

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

Für einen Schultag (Fahrplanstand: August 2013) wurden die Beförderungszeiten überprüft. Folgende Überschreitungen des Grenzwertes wurden bei Orts- bzw. Stadtteilen mit mehr als 200 Einwohnern festgestellt:

- zum Oberzentrum Erfurt bei 15 Relationen
- zum Mittelzentrum bei einer Relation zwischen Großliebringen und Arnstadt
- 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:

²⁶ Vgl. 6.2.2 Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz.

Gemeinde (Einwohner)	Orts-/Stadtteil (Einwohner)	Bef.zeit zum OZ Erfurt [min]	Bemerkung
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. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Frauenwald	Frauenwald (967)	> 120	periphere Lage im Lkr.; z. T. hohe Übergangszeiten Li. 300 <> EB 46 in IL, jedoch auch lange Beförde- rungszeiten; Übergänge nach Suhl größtenteils mit hoher Warte- zeit in Schmiedefeld verbunden (Li. 300)
Friedersdorf (210)		> 120	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Gillersdorf (262)		100-120	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Großbreitenbach, Stadt (2.636)		100-120	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); nach Suhl ebenfalls Fahrzeiten >> 90 min
Herschdorf	Herschdorf (479)	100-120	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Herschdorf	Willmersdorf (244)	100-120	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Ilmtal	Großliebringen (297)	> 90 bis 100	ungünstige zeitliche und räumliche Umsteigesituati- on von Linie 366 zum SPNV in Singen und Stadtilm
Möhrenbach (654)		> 90 bis 100	periphere Lage im Lkr. (südöstlichster Zipfel des IK); keine zweckmäßige Relation in Bezug auf Suhl
Neustadt am Renn- steig	Neustadt am Renn- steig (1.001)	> 120	periphere Lage im Lkr.; nach Suhl ebenfalls Fahrzeiten >> 90 min
Osthausen- Wülfershausen	Oehrenstock (550)	100-120	hohe Übergangszeiten Li. 310 <> EB 46 in IL;
Schmiedefeld am Rennsteig (1.768)		100-120	z. T. hohe Übergangszeiten Li. 300 <> EB 46 in IL;
Wolfsberg	Gräfinau-Angstedt (1.985)	> 90 bis 100	hohe Übergangszeiten Li. 305 <> EB 46 in IL;
Wolfsberg	Wümbach (586)	> 90 bis 100	hohe Übergangszeiten Li. 305 <> EB 46 in IL;

Tabelle 25: Überschreitung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt

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

Gemeinde (Einwohner)	Orts-/Stadtteil (Einwohner)	Beförderungszeit [min] zum		Bemerkung
		MZ Ilmenau [min]	MZ Arnstadt [min]	
Ilmtal	Großliebringen (297)	> 70	> 60 bis 70	keine Direktverbindung nach Arnstadt, Übergangssituation Bahn/Bus in Singen ungünstig.

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 im Kapitel 3.3.2 festgelegten Fahrtenanzahlen und Bedienzeiten im StPNV-Grundnetz (siehe Tabelle 17) sowie im Stadtverkehrsnetz wurden 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 im 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 (Fahrplanstand: August 2013).

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.

Für den Ortsteil Traßdorf in der Gemeinde Ilmtal besteht eine ungünstige Verbindung zum zugeordneten Grundzentrum Stadtilm. Es bestehen von Traßdorf aber zahlreiche Direktverbindungen nach Arnstadt. Insofern wird hier kein Handlungsbedarf abgeleitet.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehrs-Organisationsstruktur

Die Durchführung der Verkehrsleistungen im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) im IIm-Kreis durch die beiden im Wege der Direktvergabe betrauten Unternehmen IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) und RBA Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA) ist vertraglich bis zum 30. Juni 2019 geregelt. Die Möglichkeit einer erneuten Direktvergabe ist nicht gegeben, da diese unter den bestehenden rechtlichen Regelungen nur möglich wäre, wenn:

- Der Landkreis die tatsächliche Kontrolle über die jeweiligen Betreiber bzw. Verkehrsunternehmen ausübt. Hierfür ist eine Vertretung des Landkreises in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien der Unternehmen notwendig. Auch muss der Landkreis unmittelbar oder mittelbar Mehrheitsgesellschafter an den Unternehmen sein und einen tatsächlichen Einfluss auf sowie eine tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen als auch einzelne Managemententscheidungen haben. In diesem Fall wäre die Direktvergabe an einen internen Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegeben. Diese Voraussetzungen sind bei der derzeitigen ÖPNV-Organisationsstruktur insbesondere

re durch die Mehrheitsbeteiligung jeweils eines privaten Dritten an der RBA und der IOV nicht gegeben.

- Die zu vergebenden Verkehrsleistungen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. Euro besitzen bzw. eine Leistung von weniger als 300.000 km umfassen. Weiterhin können öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an kleine und mittlere Unternehmen vergeben werden, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, sofern der Auftrag nicht einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 2 Mio. Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von 600.000 km überschreitet. Diese Voraussetzungen sind sowohl bei der RBA als auch bei der IOV derzeit nicht gegeben und sind zum Zeitpunkt des Auslaufs der Betrauung per 30. Juni 2019 auch nicht zu erwarten.

Aufgrund der derzeit nicht vorhandenen Voraussetzungen der ÖPNV-Organisationsstruktur des Landkreises für eine Direktvergabe bestände eine grundsätzliche Verpflichtung für eine Vergabe der Verkehrsleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren nach Ablauf der bestehenden Betrauungen im Jahr 2019. Daraus ergäbe sich jedoch das Risiko, dass die RBA bzw. die IOV im wettbewerblichen Verfahren unterliegen und deren wesentlicher Unternehmensgegenstand wegfällt. Dies wäre wiederum mit negativen Auswirkungen auf das gebundene kreisliche Vermögen in unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen des Landkreises verbunden.

Ebenfalls ist bei einer Vergabe der Verkehrsleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren u. a. auch die Sicherung und Erhöhung der Einflussnahme sowie der Steuerungskompetenz des IIm-Kreises auf den StPNV, wie sie in Kapitel 3.5 aufgeführt ist, so nicht möglich.

5 Entwicklungsziele im Öffentlichen Nahverkehr bis 2019

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 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Angebot (vgl. 2.3.3) 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.

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). Insbesondere vor dem Hintergrund der vollständigen Inbetriebnahme des neuen Fernverkehrsknotens Erfurt Hauptbahnhof nach der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) Ende 2017 ist von einer Zunahme der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im Zubringerverkehr des Straßenpersonennahverkehr (StPNV) auszugehen. Dabei werden die StPNV-Linien, die den IIm-Kreis und den Erfurter Hauptbahnhof verbinden, in Ihrer Funktion als Zu- und Abbringer an Bedeutung gewinnen.

Das größte aktuelle Straßenneubauvorhaben im IIm-Kreis ist die Bundesstraße B 90n. Diese Maßnahme besitzt für den ÖPNV im IIm-Kreis, wie in Kapitel 2.2.6.3 ausgeführt, nur eine indirekte Bedeutung. Mit einer Veränderung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV ist nicht zu rechnen.

Auswirkungen von Angebotsveränderungen im Straßenpersonennahverkehr

Nachfrageveränderungen werden sich nach Einführung des neuen Stadtbuskonzeptes in Arnstadt ergeben sowie damit verbunden, der Verknüpfung der Regional- und Stadtverkehre im Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz.

Des Weiteren sind Angebotsveränderungen bei der Rennsteigbahn und dem RennsteigBus-System für den Tourismusverkehr zu erwarten, die im Rahmen der Umsetzung des Gewinnerprojekts im Wettbewerb Tourismusbudget 2013 erarbeitet werden. Diese Angebote werden insbesondere im Bereich des UNESCO-Biosphärenreservates Vessertal-Thüringer Wald zu einer Nutzungsverschiebung vom Individualverkehr in Richtung öffentlicher Personennahverkehr beitragen.

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 533 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 (Schulstandorte am Standort der Verwaltungszentren, 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 jedoch zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bestimmbar.

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 Äußerungen von Beteiligten und Betroffenen

Gemäß Kreistagsbeschluss Nr. 354/14 war der Entwurf zur Fortführung des Nahverkehrsplans in Anwendung der Absätze 3 und 4 des § 73 des Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetzes für einen Monat öffentlich ausgelegt.

In allen Städten und Gemeinden des Landkreises wurde in ortsüblicher Weise durch Aushang ab dem 20.01.2014 auf die Auslegung hingewiesen. In dieser öffentlichen Bekanntmachung war als Auslegungsfrist der Zeitraum 03.02.2014 bis 28.02.2014 benannt. In allen Städten und Gemeinden sowie im Landratsamt standen Auslegungsexemplare zur Verfügung. Jedermann konnte sich während dieser Zeit sowie bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist, d. h. bis zum 14.03.2014 zum Nahverkehrsplan äußern.

Der Kreistag hat am 26.03.2014 über die Äußerungen beraten und entschieden, die Entscheidungen sind in die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet.²⁷

²⁷ Im Beschluss-Nr. sind die Äußerungen in ihren wesentlichen Inhalten sowie entsprechende Entscheidungen des Kreistags aufgeführt.

5.3 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze

Angebotsgestaltung

- Die Mobilität potenzieller Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV)-Benutzer im IIm-Kreis ist nach Maßgabe der politischen, rechtlichen, infrastrukturellen und finanziellen Anforderungen sicherzustellen. Der Umfang des derzeit im IIm-Kreis erbrachten Straßenpersonennahverkehrs (StPNV)-Angebots soll dabei unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beibehalten werden.
- Gemäß § 2 Abs. 7 Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) und unter Berücksichtigung der UN-Behindertenrechtskonvention werden bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks sowie des ÖPNV werden die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen berücksichtigt.
- 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 beizubehalten. Die im IIm-Kreis verkehrenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Linien sowie ausgewählte StPNV-Linien mit zentralörtlicher Verbindungsfunktion bilden das ÖPNV-Grundangebot. Sie werden ergänzt durch flächenerschließende StPNV-Linien und die Stadtverkehrslinien in Arnstadt und Ilmenau. Die Praxis des vollständig im StPNV-Angebot integrierten Schülerverkehrs soll beibehalten werden.
- Der ÖPNV in Ballungsräumen soll durch bauliche, technische und verkehrsrechtliche Maßnahmen (Zustand des Fahrwegs, Bevorrechtigung des ÖPNV) beschleunigt werden.
- 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.
- Orte und ausgewiesene Sondergebiete (bspw. Gewerbe und Tourismus) im Kreisgebiet sollen in Abhängigkeit ihrer Größe und Bedeutung auf Basis differenzierter Erschließungsansätze im ÖPNV zugänglich sein.
- An ausgewiesenen Knotenpunkten, insbesondere in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau, soll die Verknüpfung des StPNV mit dem SPNV möglichst im Rahmen des „Integralen Taktfahrplans Thüringen“ gewährleistet werden.
- In touristisch attraktiven Gebieten, insbesondere der Rennsteigregion/im UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald, sind Möglichkeiten der Schaffung von Ergänzungsangeboten durch Aufzeigen geeigneter konzeptioneller Lösungen auf Basis von Anforderungen der örtlichen Tourismusbüros/-informationen zu prüfen.
- 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 Fahrgäste aus den Fahrzeugen des StPNV heraus (z. B. Taxiweiterbeförderung ab ÖPNV-Haltestellen zu individuellen Zielpunkten) ist beizubehalten.
- Kooperationsmöglichkeiten zwischen Verkehrsunternehmen sind zu nutzen, sofern dies sowohl für den Fahrgast zu Verbesserungen führt als auch die Effizienz des StPNV im IIm-Kreis stärkt.
- Der Landkreis beabsichtigt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt an einen internen Betreiber bzw. kleine und mittlere Verkehrsunternehmen zu vergeben, sofern die ent-

sprechenden Voraussetzungen gegeben sind. Die Regelungen des Art. 5 Verordnung (EG) 1370/2007 sind hierbei entsprechend anzuwenden. Sollte eine Direktvergabe nicht möglich sein, kann der Landkreis eine wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistungen im ÖPNV oder einen Wettbewerb um eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungen gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift durchführen.

- Unbenommen dessen können nach § 8a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungsanträge gestellt werden, sofern diese eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleisten. Es wird jedoch vermutet, dass solche eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen die Wirtschaftlichkeit, die Effizienz und die Nutzerfreundlichkeit des verbleibenden ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsraum des IIm-Kreises gefährden, insbesondere dann, wenn sie einzelne, ertragreiche Linien aus dem Gesamtnetz herauslösen könnten. Deshalb sieht der Aufgabenträger solche Verkehrsleistungen als unvereinbar mit dem Nahverkehrsplan an.

Tarif

- Die gegenseitig abgestimmten Tarifsysteme der Verkehrsunternehmen IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) und RBA Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA) sind auf ein aus Kundensicht einheitliches Tarifsystem weiter zu entwickeln.
- Der Bezugstarif (Grundpreis) ist sozialverträglich zu gestalten, notwendige Steigerungen sollen von den entsprechenden Steigerungsraten der durchschnittlichen Einkommensentwicklung (falls erforderlich) nur in zumutbarem Maß abweichen. Die Einführung von Sozialtarifen ist nach Bedarf zu prüfen.
- Die Ergiebigkeit des Beförderungstarifs ist sukzessive fort zu entwickeln. Tarifierpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind nach Bedarf vorzunehmen, solche Anpassungen sind längstens im Abstand von drei Jahren zu prüfen.
- Entsprechend der Vorgaben der Zuwendungsbescheide des Freistaates Thüringen ist durch eine schrittweise Anhebung der Beförderungstarife die Ertragsituation der ÖPNV-Unternehmen zu verbessern. Neben der Anhebung der Beförderungstarife ist auch eine stetige Steigerung der Fahrgastzahlen durch geeignete Maßnahmen anzustreben. Hierdurch soll der Kostendeckungsgrad aus Fahrscheineinnahmen konstant gehalten und auch verbessert werden.
- Rabattierungen sind außer auf Vielfahrer und Auszubildende auch für andere Benutzergruppen (besondere soziale Gruppen) zu prüfen. Im Territorium der beiden großen Städte sind die Umsteigetarife vom Regionalverkehr in die Stadtverkehre (und umgekehrt) beizubehalten.
- Falls notwendig, soll mit benachbarten Aufgabenträgern die gegenseitige Anerkennung von Schülerzeitkarten vereinbart werden.
- Sonderangebote für bestimmte Zielgruppen (ggf. auch überregional wirksam) sind nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit in die Tarifgestaltung und das Angebot einzubeziehen.²⁸
- Der Aufgabenträger kann flächendeckend in seinem gesamten Zuständigkeitsbereich Obergrenzen für die Beförderungstarife festlegen.
- ÖPNV-Beförderungsangebote, die solche Obergrenzen für Beförderungstarife nicht als verbindlich anerkennen oder nicht einhalten, werden vom Aufgabenträger als mit dem Nahverkehrsplan nicht vereinbar angesehen. Dies gilt auch dann, wenn solche Beförderungsangebote die sonstigen Vorgaben des Nahverkehrsplans erfüllen.
- Die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen im IIm-Kreis zwischen den Unternehmen RBA und IOV (ggf. mit Einbeziehung des Nahverkehrs im SPNV oder des Verkehrsverbundes Mittelthüringen [VMT] unter Anwendung von Sonderformen von Fahrauswei-

²⁸ Bspw. Tagesnetzkarte GUT-UNTERWEGS-TICKET (GUT) des Bus & Bahn in Thüringen e. V.

sen und Kostenausgleichen) ist weiter zu entwickeln. Eine weitere Annäherung an den VMT-Tarif ist zu prüfen.

- Moderne Fahrscheinvertriebssysteme sind schrittweise zu entwickeln und nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit einzuführen.

Organisation

- Alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten sind zur Kostenreduzierung sowie zur Reduzierung von Schadstoffausstoß und Lärmemission zu nutzen und durchzusetzen, soweit diese in der Kompetenz des Aufgabenträgers liegen.
- Nach Maßgabe der Haushaltsplanung des Landkreises ist der StPNV im IIm-Kreis finanziell zu sichern.
- Der Aufgabenträger hat alle Fachplanungen auf die Belange des ÖPNV auszurichten.
- Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben durch aktives Marketing das Image des ÖPNV zu pflegen und die ÖPNV-Benutzung unter Ausnutzung aller Möglichkeiten zu fördern.
- Die Organisationsstrukturen haben weiter zu sichern, dass im IIm-Kreis ein für den Benutzer einheitlicher ÖPNV (abgestimmte Fahrpläne, Fahrscheine, Tarife, ggf. unter Anwendung des Verbundtarifs Mittelthüringen) entsteht.

Aufgabenträgerübergreifender Öffentlicher Personennahverkehr

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Thüringens

- Die Leistungen im SPNV innerhalb des Landkreises und in der Anbindung an die Umsteigepunkte zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere in Erfurt Hauptbahnhof und Saalfeld, sollten mindestens im bisherigen Umfang bei kürzesten Fahrzeiten beibehalten werden. Mit Blick auf den künftigen zentralthüringer SPFV-Knoten Erfurt Hauptbahnhof nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg ist das SPNV-Angebot zu dessen optimaler Anbindung an den IIm-Kreis gezielt weiter zu entwickeln.
- Bahnhöfe und Zugangsstellen sowie die eingesetzten Schienenfahrzeuge sollten sauber, gepflegt und kundenfreundlich bleiben bzw. werden. Die Tarife sollten mit dem Tarif im StPNV der Umgebung vergleichbar gehalten werden.
- Ilmenau sollte aufgrund der Bedeutung der Technischen Universität weiterhin mit einem täglichen 60-Minuten-Grundtakt direkt an die Landeshauptstadt und den SPFV angebunden bleiben. Vorgesehen ist die Einführung zusätzlicher Expresszüge auf der Achse Erfurt – Arnstadt – Ilmenau zu den Hauptverkehrszeiten. Diese sollen ca. 10 Minuten schneller als die Regionalbahnangebote verkehren und nur ausgewählte Halte bedienen.

Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften

- Mit allen benachbarten Landkreisen sowie kreisfreien Städten sind die bestehenden gebietsüberschreitenden Liniendienste auch zukünftig grundsätzlich in der Verantwortung weiter zu betreiben, in welcher sie sich gegenwärtig befinden; dies betrifft auch die finanzielle Verantwortung.
- Die für die Entwicklung des ÖPNV im IIm-Kreis aufgestellten Ziele gelten auch für die im Territorium des IIm-Kreises existierenden Linien anderer Aufgabenträger.

- 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 Personennahverkehrs (ÖPNV)-Angebots soll im Planungszeitraum dieses Nahverkehrsplans den Vorgaben des Anforderungsprofils und der verkehrspolitischen Zielstellungen folgen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei auf folgenden Feldern:

- Verbesserung des touristischen ÖPNV-Angebots in der Rennsteigregion/im UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald
- Optimierung des Stadtbusverkehrssystems Arnstadt unter besonderer Berücksichtigung eines verbesserten ÖPNV-Angebots im Industrie- und Gewerbegebiet (IG) Erfurter Kreuz
- Reduktion bzw. Beseitigung von aufgezeigten Schwachstellen im ÖPNV-System
- Weiterentwicklung der ÖPNV-Organisationsstruktur vor dem Hintergrund neuer Rahmenbedingungen

Diesbezügliche Maßnahmen sind in den nachfolgenden Kapiteln umfassend beschrieben und priorisiert.

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

- Im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)-Ergänzungsnetz des IIm-Kreises sind die Einsatzmöglichkeiten flexibler Bedienformen vertieft bewertend zu untersuchen. Zentrale Voraussetzung dafür ist das Vorliegen verkehrsplanerisch verwertbarer Ergebnisse der momentan in West- und Südthüringen sowie im VMT-Verbundgebiet durchgeführten „Verkehrserhebung Mittelthüringen 2013/2014“, die eine fundierte Einschätzung der aktuellen Verkehrsnachfragestrukturen im ÖPNV ermöglichen.
- Untersuchung und ggf. Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrssystems Ilmenau unter besonderer Berücksichtigung wesentlicher verkehrserzeugender Einrichtungen im Stadtgebiet sowie der Verbesserung der Bedienung der Ortsteile (bspw. Heyda) und Integration des Stadtgebiets Langwiesen.
- Ebenfalls auf Grundlage der o. g. Erhebungsergebnisse ist die Zweckmäßigkeit der Stationen Gräfenroda (Haupt-)Bahnhof, Plaue Bahnhof und Stadtilm Bahnhof als potenziell geeignete ÖPNV-Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und StPNV im IIm-Kreis zu prüfen.
- Für ausgewiesene Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans differenzierte Standards für die Erschließung- 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.
- Überprüfung der Gestaltung von Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und Tarif an den Haltestellen u. a. in Bezug auf deren Lesbarkeit und Verständlichkeit sowie einheitliche Gestaltung im gesamten Trägergebiet des IIm-Kreises.
- Die betrauten Verkehrsunternehmen des IIm-Kreises beteiligen sich am Projekt des Verkehrsverbundes Mittelthüringen zur technischen Anschlusssicherung zwischen Verkehrsmitteln.
- Die Verbesserung und Ausweitung der Fahrradmitnahme (Fahrradgepäckträger und Fahrradanhänger) und eine aktive Vermarktung für diese Produkte ist zu prüfen.

6.2 Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen

6.2.1 Tourismusverkehr – Umsetzung des Konzepts NATUR-Erfahrung Biosphäre

Das Konzept „NATUR-Erfahrung Biosphäre – Region UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald“ [10] ist ein Gewinnerprojekt im Wettbewerb Tourismusbudget 2013 des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Technologie. Vorhabenträger ist der IIm-Kreis in Kooperation mit der Stadt Suhl und dem Landkreis Hildburghausen sowie den anässigen Gemeinden, unterstützt durch einen regionalen Beirat als Arbeitsgruppe der mitwirkenden Akteure.

Mit diesem Budget sollen im Förderzeitraum 2013 – 2015 die Qualität und Nachhaltigkeit der touristischen Angebote, die tourismusfördernde kreis- und Gemeindegrenzen übergreifende Kooperation, eine umweltfreundliche touristische Mobilität und das Tourismusmarketing attraktiv weiterentwickelt und durch Investitionen gestärkt werden. Die strukturellen Anpassungen und Innovationen sollen unter der Dachmarke Thüringer Wald gemeinsam mit den Marketingorganisationen Thüringer Tourismus GmbH und Regionalverbund Thüringer Wald e. V. umgesetzt werden.

Die Kernstrategie mit dem Leitziel „NATUR-Erfahrung Biosphäre“ beschreibt insgesamt vier Handlungsfelder:

- Naturerlebnis, Naturerfahrung
- umweltfreundliche Mobilität
- Verbesserung der Kooperation
- Marketing

Für die Nahverkehrsplanung im IIm-Kreis sind auf den Handlungsfeldern Mobilität und Marketing folgende Entwicklungsbausteine von besonderer Relevanz:

Angebotsentwicklung Rennsteigbahn

Mit der betriebsbereiten Vorhaltung der Bahnstrecke Ilmenau – Bahnhof Rennsteig – Schleusingen wurden bereits Voraussetzungen geschaffen, entsprechende Angebote für das UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald zu entwickeln. Die angestrebte Bedienung der Bahnstrecke mit dem „Rennsteig-Express“ als Verlängerung des regulären SPNV-Angebots über Ilmenau hinaus und besonderen Dampfbahnfahrten auf der Steilstrecke benötigen für einen erfolgreichen Start eine medienwirksame Begleitung und den Aufbau von Vermarktungsschienen. Mit einer Anschubfinanzierung im Rahmen des Tourismusbudgets soll die „Produkteinführung“ begleitet und damit die Grundlage für die Etablierung und Tragfähigkeit des Angebotes geschaffen werden. Die Verkehrsbestellung der Bahnstrecke bildet einen finanziellen Grundstock zum weiteren Betrieb der Bahninfrastruktur und eröffnet der Rennsteigbahn GmbH & Co. KG als Betreiber neue Finanzierungsmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang sind die Leistungen von touristischem Bahnverkehr und StPNV auf der Relation Ilmenau – Rennsteig sowie die Verknüpfung zwischen beiden Verkehrsträgern am Bahnhof Rennsteig zweckmäßig abzustimmen. Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind bei der Bestellung des SPNV-Angebotes die Leistungen der Linie 300 der IOV zu prüfen und ggf. anzupassen.

Angebotsentwicklung RennsteigBus-System

Die umweltfreundliche Mobilität vor Ort gewährleisten heute die bestehenden Buslinien, die als RennsteigBusse bereits besonders beworben werden. Um dieses Plus für die Region langfristig erhalten zu können, ist es notwendig, die Finanzierung der RennsteigBusse als

ÖPNV-Angebote für den Freizeitverkehr auf beständig wirtschaftlich tragbare Grundlagen zu stellen und damit die öffentlichen Kassen zu entlasten.

Im Rahmen des Tourismusbudgets soll daher im ersten Schritt in Abstimmung mit der Thüringer Tourismus GmbH eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Dabei sollen die Erfahrungen anderer Tourismusregionen genutzt, verschiedene Gästekartensysteme und Aspekte der anteiligen Nutzerfinanzierung betrachtet und darauf aufbauend ein konkreter Vorschlag für das UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal – Thüringer Wald erarbeitet werden.

In einem zweiten Schritt soll das System eingeführt werden. Ziel ist die Verknüpfung der Gästekarten mit der ÖPNV-Nutzung. Wie bei der Rennsteigbahn soll auch dieses neue Serviceangebot werbewirksam mit einer Anschubfinanzierung aus dem Tourismusbudget unterstützt werden, u. a. auch mit Buswerbung. Darüber hinaus muss ein Abrechnungssystem aufgebaut und personell betreut werden. Die entsprechende Koordinierungsstelle soll in der Startphase finanziell mit unterstützt werden.

Mit einer neuen Finanzierungsbasis sowie einer abgestimmten Angebotskoordination aller einzubeziehenden touristischen Bahn- und Busangebote, könnte desweiteren eine mögliche östliche Verlängerung der heutigen MBB-Buslinie 421 von Oberhof über Schmiedefeld in Richtung Neustadt am Rennsteig und Masserberg ermöglicht werden. Auch dies ist konzeptionell weiterführend zu untersuchen.

Die notwendige verkehrs- und marketingkonzeptionelle Untersuchung soll im Jahr 2014 erfolgen, um die Maßnahmen ab 2015 erfolgreich umsetzen zu können.

6.2.2 Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz

Das aus den im Kapitel 4.1 Öffentlicher Personennahverkehr-Erschließungsqualität beschriebenen verkehrlichen Handlungsbedarfen abgeleitete Konzept zur Linienoptimierung und verbesserten Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz basiert auf folgenden Planungsgrundlagen:

- vorhandenes Arnstädter Stadtbussystem
- ÖPNV-Umfrage im IG Erfurter Kreuz
- Fahrgastbefragungen auf den Stadtverkehrslinien
- strukturelle Entwicklungen im IG Erfurter Kreuz
- Schichtmodelle der im IG Erfurter Kreuz ansässigen Unternehmen
- städtebauliche Entwicklungen in Arnstadt
- Perspektiven des demografischen Wandels in Arnstadt

Damit einhergehend erfolgen weitere Optimierungsmaßnahmen und gezielte Verkehrsträgerverknüpfungen im gesamten Arnstädter Stadtbusliniennetz sowie eine Umstellung auf einprägsamere Linienbezeichnungen unter Aufgabe der bisherigen Doppelbezeichnungen in Kombination von Buchstabe und dreistelliger Nummer. Die Einzelmaßnahmen sind im Folgenden skizziert.

Stadtbus-Linie 1 (Farbe: GRÜN) auf Basis der Linie A 340

- verkehrt weitgehend im bisherigen Verlauf
- Linienverlauf: Busbahnhof <> Goethestraße <> Bustreff <> Bachschleife
- Haltestellen „Karl-Liebknecht-Straße“, „Am Kesselbrunn“, „Eintracht“ und „Krankenhaus“ werden nur in einer Richtung bedient

- Haltestelle „Lessingstraße“ wird neu ins Linienband aufgenommen
- Rendezvous aller 30 Minuten mit der Linie 2 am Umsteigepunkt „Bustreff“
- Taktung:
 - Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt
 - Samstag/Sonn-/Feiertag im 60-Minuten-Takt

Stadtbus-Linie 2 (Farbe: ORANGE) auf Basis der Linie B 343

- verkehrt im Abschnitt Kaufland <> Busbahnhof <> Bustreff <> Rabenhold <> Oberndorf <> Angelhausen im bisherigen Verlauf
- neuer nördlicher Linienverlauf Ictershausen <> IG Erfurter Kreuz <> Kaufland
- Unter Berücksichtigung von Fahrgastzählungen wird die Haltestelle „Hagebaumarkt“ nicht mehr bedient.
- Der Streckenast nach Rudisleben wird von dieser Linie nicht mehr angefahren (künftige Bedienung durch Stadtbus-Linie 3).
- Ictershausen wird neu im Linienübergang mit der Regionallinie 350 bedient > einzelne Leistungen verkehren im Fahrzeugdurchlauf weiter nach Erfurt (inkl. Verdichterleistungen in der Hauptverkehrszeit)
- Rendezvous aller 30 Minuten mit der Linie 3 am neu zu schaffenden Umsteigepunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“ sowie mit der Linie 1 am „Bustreff“
- Taktung:
 - Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt
 - Samstag/Sonn-/Feiertag im 60-Minuten-Takt

Stadtbus-Linie 3 (Farbe: ROT) auf Basis der Linie D 345

- verkehrt im Abschnitt N3 > Thörey im bisherigen Verlauf
- neuer Linienverlauf: Rudisleben <> IG Erfurter Kreuz <> Thörey Gewerbegebiet <> Neudietendorf Bahnhof
- Unter Berücksichtigung von Fahrgastzählungen werden die Haltestellen „Rehestädter Weg“ und „August-Rost-Straße“ nicht mehr bedient.
- Rendezvous aller 30 Minuten mit der Linie 2 am neu zu schaffenden Umsteigepunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“
- Anschlüsse im Bahnhof Neudietendorf an das SPNV-Angebot der Relation Erfurt – Gotha
- Taktung:
 - Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit sowie 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit
 - Samstag/Sonn-/Feiertag im 60-Minuten-Takt

Integration der Regionalbus-Linie 350

- verkehrt in Kombination mit der Linie 2 ab Arnstadt nach Erfurt
- Linienverlauf: Bustreff <> Busbahnhof <> IG Erfurter Kreuz <> Ictershausen (als Linie 2, dort Linienwechsel zur Linie 350) <> Eischleben <> Erfurt
- Die heutige Haltestelle „Gewerbegebiet“ entfällt voraussichtlich.

- Aufgrund der Kombination mit der Linie 2 ist ein Rendezvous aller 30 Minuten mit der Linie 3 am neu zu schaffenden Umsteigepunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“ gegeben.
- Taktung:
 - Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit sowie 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit
 - Samstag/Sonn-/Feiertag im 60-Minuten-Takt

Rendezvouspunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“

Wesentlicher konzeptioneller Bestandteil ist der Bau und die Inbetriebnahme des neuen Rendezvouspunktes „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“ in der Alfred-Ley-Straße. Durch die Integration der Regionalbus-Linie 350 in die Stadtbus-Linie 2 und die Führung der Stadtbus-Linie 3 zum Bahnhof Neudietendorf (Anschluss SPNV) kann die ÖPNV-Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz aus dessen nördlichen Einzugsbereichen im VMT-Verbundgebiet optimal gewährleistet werden.²⁹ Zwischen Erfurt Hauptbahnhof und dem IG Erfurter Kreuz wird eine ÖPNV-Beförderungszeit von ca. 30 Minuten realisiert. Zu den Schichtwechselzeiten wird das Fahrtenangebot ausgeweitet.

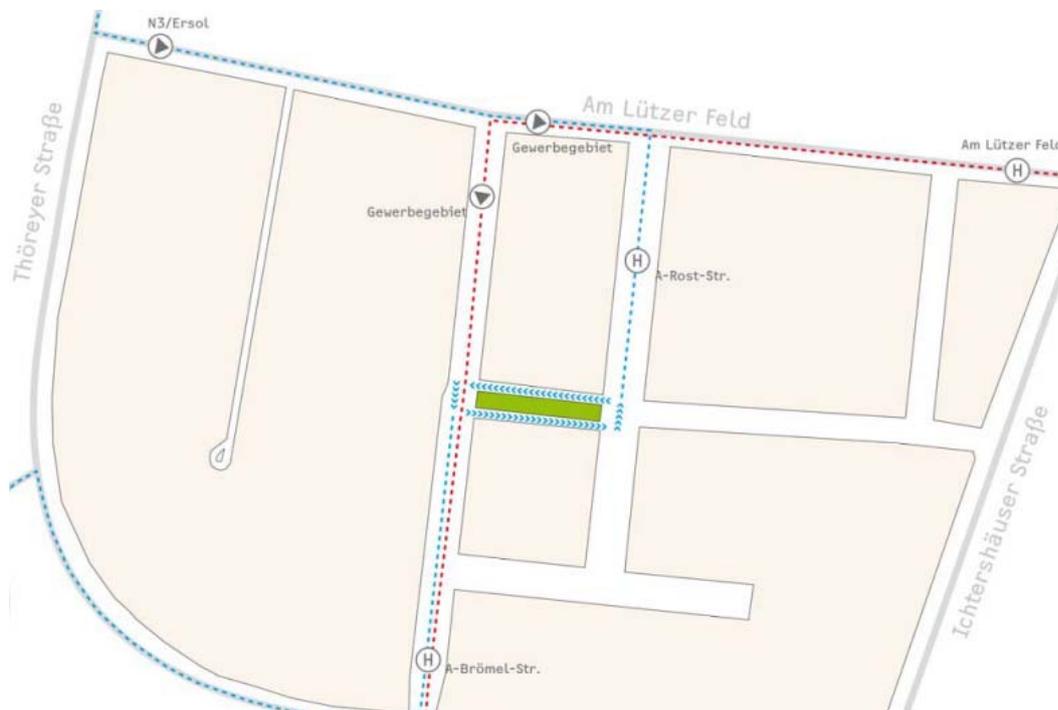


Abbildung 16: Lageskizze des Rendezvouspunktes „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“

Im westlichen Teil der zur Verfügung stehenden Gesamtfläche soll der Bustreff mit Halteflächen für vier Busse (mit jeweils 12 Metern Länge) im Rendezvousprinzip entstehen. Die Ein- und Ausfahrten sind so angelegt, dass der bestehende Einbahnverkehr in der Alfred-Ley-Straße aufrechterhalten wird und an den äußeren Straßenrändern der Alfred-Ley-Straße ca. 46 Pkw-Stellplätze ermöglicht werden.

Der Bustreff in zentraler Lage ist gemäß dem aktuellen Planungstand im Bereich der wartenden Busse vollständig überdacht. Auf der Fläche werden eine barrierefreie WC-Anlage und vier Wartezonen mit Windschutz zur Verfügung stehen. Im Zugangsbereich südlich des Bustreffs wird eine überdachte Stellfläche für acht Fahrräder eingeordnet. Die Grünflächen zwischen Bustreff und westlicher August-Brömel-Straße sind baumbestanden und werden modelliert, um zusätzlichen Windschutz zu bieten.

²⁹ Tarifliche Maßnahmen siehe 6.4 Maßnahmen Tarif und Finanzierung.

Im östlichen Teil der zur Verfügung stehenden Gesamtfläche könnte ergänzend ein Park+Ride-Platz für ca. 30 Pkw eingerichtet werden.

Integration der Stadtbus-Linie C 344 in den Regionalbusverkehr

Die heute mit lediglich 2 Fahrpaaren zwischen Busbahnhof, Bustreff und IIm-Kreis-Center verkehrende Stadtbus-Linie C 344 entfällt im neuen Stadtbusnetz. Die StPNV-Anbindung des IIm-Kreis-Centers ist durch die Regionalbus-Linien 358 und 385 weiterhin ausreichend sichergestellt.

Umsetzungszeitplan

Das neue Stadtbusnetz Arnstadt soll, in Abhängigkeit der Fertigstellung des zentralen Infrastrukturelements „Rendezvouspunkt Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“, im Laufe des Jahres 2016 in Betrieb gehen. Die Netzumstellung soll durch geeignete Marketingmaßnahmen gezielt unterstützt und begleitet werden.

6.2.3 Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs

Für die im Kapitel 3.3.1 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-Beirat sind bis zum Ende des Jahres 2014 die Ergebnisse der Prüfung zur Entscheidung vorzulegen. Ggf. ist die abschließende Entscheidung über die Umsetzung der nötigen Maßnahmen durch dem Kreistag des IIm-Kreises zu treffen. Dies ist insbesondere notwendig, wenn durch die Umsetzung der Maßnahmen erhebliche finanzielle Mehraufwendungen entstehen, die Auswirkungen auf die Ausgleichsleistungen des Landkreises an die Busunternehmen haben.

Maßnahmen zur Reduzierung der Beförderungszeit zum Oberzentrum Erfurt:

- Durch Verbesserung der Anschlussbeziehungen der Linien 300, 304, 305, 310 zur Linie EB 46 in Ilmenau lassen sich Verbindungen nach Erfurt unter Einhaltung des 90-Minuten-Grenzwerts erreichen (betrifft Gräfinau-Angstedt, Großbreitenbach, Stadt, Möhrenbach, Oehrenstock, Schmiedefeld am Rennsteig und Wümbach).
- Für Frauenwald lassen sich ebenfalls durch die Verbesserung der Anschlussbeziehungen der Linie 300 zur Linie EB 46 in Ilmenau Zeiteinsparungen erreichen (nach Erfurt könnte die Beförderungszeit dann zwischen 95 und 100 Minuten liegen). Verbesserungen der Übergangsbeziehungen in Richtung Suhl würden Fahrzeiten in ca. 45 Minuten ermöglichen.
- Für Altenfeld und Neustadt am Rennsteig sind Möglichkeiten zur Beschleunigung der Linie 304 durch die Lage der Orte im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gegeben. Gegebenenfalls sind neue Ansätze in Bezug auf Suhl durch Neukonzeption touristischer Linien entlang des Rennsteigs zu verfolgen.
- Für Böhlen sind Maßnahmen zur Beschleunigung der Linie 303 durch die Lage des Ortes im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gegeben. Die ÖPNV-Anbindung an die Schwarzatalbahn ist zu prüfen (Hp. Meuselbach-Schwarzühle im Lkr. Saalfeld, ca. 3 km Entfernung, SPNV-Verbindungen von dort nach Erfurt in ca. 90 Minuten, nach Saalfeld in ca. 55 Minuten).
- Für Großliebringen ist zu prüfen, ob mit der Verbesserung der Übergangssituation Bahn/Bus in Singen und/oder in Stadtilm eine Beförderungszeit nach Erfurt unter Einhaltung des 90-Minuten-Grenzwertes möglich ist.

- Für Friedersdorf, Gillersdorf, Herschdorf und Willmersdorf ist eine Beschleunigung der Linie 303 durch die Lage der Orte im Straßennetz unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gegeben.

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.

6.3 Organisatorische Maßnahmen

Wie bereits in Gliederungspunkt 2.3.1 ausgeführt, bedient sich der Landkreis aktuell u. a. für die konkrete Umsetzung seiner Aufgabenträgerpflichten im Bezug auf die Planung und Organisation des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) der IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV). Diese Aufgabenwahrnehmung über die IKPV, deren Geschäftsanteile zu 100 Prozent im Besitz des Landkreises als Alleingesellschafter sind, soll zukünftig beibehalten und ausgebaut werden. So bedient sich der IIm-Kreis auch zur Schaffung der Direktvergabevoraussetzungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge an die Verkehrsunternehmen IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) und RBA Regionalbus Arnstadt GmbH der IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV). Die IKPV hat die nötigen Maßnahmen vorzubereiten und umzusetzen. Dies steht im Einklang mit dem derzeitigen und auch zukünftigen Unternehmenszweck der IKPV, welcher auch in deren Gesellschaftsvertrag festgelegt ist und die Erfüllung von Aufgaben des IIm-Kreises als Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) beinhaltet.

Nach Artikel 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann der IIm-Kreis als zuständige Behörde öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit bzw. die RBA und die IOV vergeben, soweit er über diese eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über eine eigene Dienststelle entspricht. Maßgeblich für die Beurteilung der Kontrolle sind nach Artikel 5 Abs. 2 lit. a) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Kriterien wie

- Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien
- Eigentumsrechte
- tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen.

Im vorstehenden Sinne ist es nicht zwingend erforderlich, dass der IIm-Kreis zu 100 Prozent Eigentümer der RBA und der IOV ist, sofern er einen beherrschenden Einfluss auf die Verkehrsunternehmen hat, der aufgrund anderer Kriterien festgestellt werden kann. Eine Beherrschung der RBA und der IOV wird auch durch eine mittelbare Mehrheitsbeteiligung des Landkreises über die IKPV sowie entsprechender Regelungen im Gesellschaftsvertrag der beiden Verkehrsunternehmen erreicht. D. h. unter anderem, dass der bisherige private Hauptgesellschafter an der RBA bzw. der IOV einen mehrheitsvermittelnden Geschäftsanteil an die kreiseigene IKPV verkauft. Folgende Darstellung zeigt die zukünftige Beteiligungsstruktur an den beiden Busunternehmen zur Schaffung einer Voraussetzung für die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an diese:

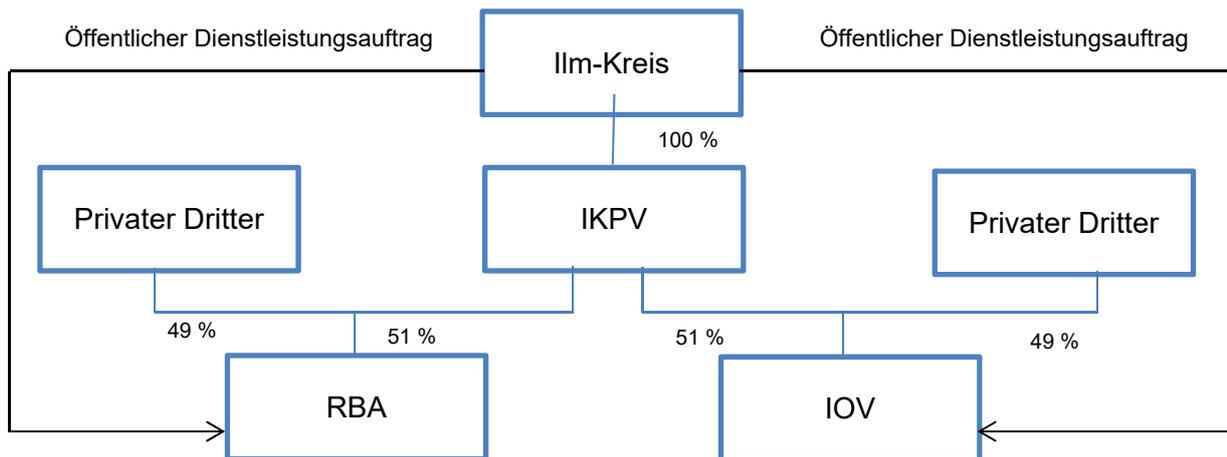


Abbildung 17: Mehrheitsbeteiligung des IIm-Kreises an RBA Regionalbus Arnstadt GmbH und IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau über die IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH

Neben der vorangestellten Veränderung der Eigentumsverhältnisse an den beiden Verkehrsunternehmen, muss zur Herstellung der tatsächlichen effektiven Kontrolle sowie zur Gewährleistung einer Einflussnahme auf die strategischen und operativen Entscheidungen in diesen durch den Landkreis bzw. die IKPV als beauftragtes Unternehmen des Landkreises eine entsprechende Änderung der bestehenden Gesellschafterverträge erfolgen. Ebenfalls ist in beiden Unternehmen ein durch den IIm-Kreis zu besetzender und vom IIm-Kreis beherrschter Aufsichtsrat einzurichten.

Alle nötigen Maßnahmen zur Schaffung der Direktvergabevoraussetzungen der Verkehrsleistungen an die RBA und IOV sind zeitlich so vorzubereiten bzw. umzusetzen, dass diese ab dem 1. Juli 2019 erfolgen kann.

Der Landkreis beabsichtigt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt an einen internen Betreiber bzw. kleine und mittlere Verkehrsunternehmen zu vergeben, sofern die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind. Die Regelungen des Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind hierbei entsprechend anzuwenden. Sollte eine direkte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die RBA und die IOV unter rechtlichen Gesichtspunkten oder der Nichterlangung der nötigen Voraussetzungen hier nicht erfolgen, kann der Landkreis eine wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistungen im ÖPNV oder einen Wettbewerb um eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungen gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1370/2007 auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift durchführen. Unbenommen dessen haben nach § 8a PBefG eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungsanträge Vorrang, sofern diese eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleisten.

6.4 Maßnahmen Tarif und Finanzierung

Tarifkooperation RBA Regionalbus Arnstadt GmbH/Verkehrsverbund Mittelthüringen im Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz

Im Zuge der Liniennetzoptimierung des Arnstädter Stadtbusnetzes werden mit Blick auf die verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes (IG) Erfurter Kreuz auch tarifliche Kooperationsmaßnahmen umgesetzt. Auf nachfolgenden Linienabschnitten kommt ab 1. August 2014 der Verbundtarif Mittelthüringen (VMT-Tarif) zur ergänzenden Anwendung:

- Linie 350(/352) im Linienabschnitt Erfurt Busbahnhof – Arnstadt, August-Brömel-Straße
- Linie 351 im Linienabschnitt Neudietendorf Bahnhof – Arnstadt, Abzweig Rudisleben
- Linie B 343 im Linienabschnitt Arnstadt, August-Brömel-Straße – Arnstadt, Am Lützer Feld

Zur Finanzierung von Investitionen in den Bestand und die Weiterentwicklung (Busse, Haltestellen etc.) sind entsprechende Investitionszuschüsse zu beantragen.

Bei einer eventuellen Einführung des VMT-Tarifs sind Fördermittel vom IIm-Kreis bzw. vom Freistaat Thüringen zu budgetieren, um die notwendigen zusätzlichen Aufwendungen der ÖPNV-Unternehmen (Vertriebstechnik, Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, VMT-Geschäftsstelle etc.) zu decken.

6.5 Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge

Unter Punkt 3.4.2 Haltestellen sind Aussagen des Anforderungsprofils bezüglich der Ausstattung der Haltestellen im Kreisgebiet enthalten. Zur Umsetzung dieser Empfehlungen besteht für Haltestellen der Kategorie A nachfolgender Maßnahmenbedarf in Zuständigkeit der örtlichen Kommunen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Haltestelle im Fahrplan	Lage der Haltestelle (bspw. Ort und Straße)	Fehlendes Ausstattungsmerkmal (= Maßnahmebedarf)	Umsetzung bis
1	Ilmenau, Busbahnhof	Ilmenau	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente)	2016
2	Kreuzung, Rennsteig	B4	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	2017
			Beleuchtung	
			Wetterschutzeinrichtungen	
			Sitzgelegenheit	
			nur in eine Richtung: Abfallbehälter	
3	Arnstadt, Busbahnhof	Arnstadt	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente)	2018
4	Stadtilm, Busbahnhof	Stadtilm	barrierefreier Zugang (Hochborde und taktile Leitelemente)	2018
5	Arnstadt, Bustreff	Arnstadt	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	2019

Tabelle 27: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbulasträgers

Für die Umsetzung der Empfehlungen besteht für Haltestellen der Kategorie A nachfolgender Maßnahmenbedarf in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Haltestelle im Fahrplan	Lage der Haltestelle (bspw. Ort und Straße)	Fehlendes Ausstattungsmerkmal (= Maßnahmebedarf)	Umsetzung bis
1	Gräfenroda, Bahnhof Ort	Gräfenroda	nur in einer Richtung: Grundausrüstung der Haltestelle (Haltestellenschild nach StVO)	2015
2	Arnstadt, Busbahnhof	Arnstadt	Grundausrüstung der Haltestelle (Hinweis auf das Verkehrsunternehmen an der Haltestelle)	2018
			Nur in einer Richtung: Linien- und Fahrplaninformation an der Haltestelle (Liniennummern und Fahrtziele [Endhaltestelle])	
			Grundausrüstung der Haltestelle (Hinweis auf das Verkehrsunternehmen an der Haltestelle)	
			Nur in einer Richtung: Linien- und Fahrplaninformation an der Haltestelle (Liniennummern und Fahrtziele [Endhaltestelle])	
3	Stadtilm, Busbahnhof	Stadtilm	Grundausrüstung der Haltestelle (Hinweis auf das Verkehrsunternehmen an der Haltestelle)	2018

Tabelle 28: Maßnahmenbedarf Haltestellen Kategorie A in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen

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 und Verkehrsunternehmen kontinuierlich umgesetzt werden (siehe auch 6.1 Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf).

Ebenfalls ist unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der örtlichen Kommunen eine Ausstattung aller Haltestellen der Kategorie A mit Bike+Ride-Anlagen im Zeitraum des Nahverkehrsplans zu prüfen.

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

6.6 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	Tourismusverkehr – Umsetzung des Konzepts NATUR-Erfahrung Biosphäre	2014	Landratsamt des IIm-Kreises, IKPV, VU	Landratsamt (Tourismusbudget)
2	U	Neue Ansätze in Bezug auf Suhl durch Neukonzeption touristischer Linien entlang des Rennsteigs verfolgen (Verbesserung der Verbindungen Altenfeld – Suhl und Neustadt am Rennsteig – Suhl).	2014	Landratsamt des IIm-Kreises, IKPV, VU	Landratsamt (Tourismusbudget)
3	U	Für Großliebringen ist zu prüfen, ob mit der Verbesserung der Übergangssituation Bahn/Bus in Singen und/oder in Stadtilm eine Beförderungszeit nach Erfurt unter Einhaltung des 90-Minuten-Grenzwertes möglich ist.	2014	IKPV, VU	keine
4	A	Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des IG Erfurter Kreuz	2016	IKPV, VU	keine
5	U/A	Prüfung der Halte Gräfenroda (Haupt-) Bahnhof, Plaue Bahnhof und Stadtilm Bahnhof auf ihre Eignung als weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis	2015	IKPV, VU	keine
6	U	Prüfung zur Verbesserung der Anschlussbeziehungen der Linien 300, 304, 305, 310 zur Linie EB 46 in Ilmenau	2015	IKPV, VU	keine
7	U	Die betrauten Verkehrsunternehmen des IIm-Kreises beteiligen sich am Projekt des Verkehrsverbundes Mittelthüringen zur technischen Anschlusssicherung zwischen Verkehrsmitteln.	2014 - 2019	VU	keine
8	U	Überprüfung der Gestaltung von Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und Tarif an den Haltestellen u. a. in Bezug auf deren Lesbarkeit und Verständlichkeit sowie einheitliche Gestaltung im gesamten Trägergebiet des IIm-Kreises.	2015	Landratsamt des IIm-Kreises, IKPV, VU	keine
9	U/A	Prüfung des Stadtbusverkehrssystems Ilmenau unter Berücksichtigung wesentlicher verkehrserzeugender Einrichtungen im Stadtgebiet sowie der Verbesserung der Bedienung der Ortsteile (bspw. Heyda) und Integration des Stadtgebietes Langewiesen.	2015	IKPV, VU	Keine

Lfd. Nr.	Art	Maßnahmen	Zeitliche Einordnung	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
10	U	Für Böhlen ist die ÖPNV-Anbindung an die Schwarzatalbahn zu prüfen.	2015	IKPV, VU	keine
11	U	Untersuchungsbedarf flexible Bedienformen auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrserhebung im VMT-Gebiet 2013/2014	2016	IKPV, VU	IKPV
12	U	Untersuchung zur Verbesserung und Ausweitung der Fahrradmitnahme (Fahrradgepäckträger und Fahrradanhänger) und einer aktiveren Vermarktung dieser Produkte.	2016	IKPV, VU	keine
13	U	Entwicklung von differenzierten Standards für die Erschließungs- und Verbindungsqualität des StPNV für ausgewiesene Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung in Zusammenarbeit mit den örtlichen Fremdenverkehrsämtern unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit. Ggf. sind in diesem Zusammenhang auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten des StPNV in diesen Gebieten zu prüfen.	2016	Landratsamt des IIm-Kreises, IKPV, VU	IKPV
14	U	Aufstellung eines Zeit- und Maßnahmenplanes zur Umsetzung der im Personenbeförderungsgesetz getroffenen Vorgabe für eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022. Ebenfalls ist hierbei unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der örtlichen Kommunen eine Ausstattung aller Haltestellen der Kategorie A mit Bike+Ride-Anlagen im Zeitraum des Nahverkehrsplans zu prüfen und ggf. in den Zeit- und Maßnahmenplan aufzunehmen.	2016	IKPV unter Beteiligung der örtlichen und VU	IKPV
15	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	2016 - 2019	VU, örtliche Kommunen	VU, örtliche Kommunen
16	I	Jährliche Neubeschaffung von mindestens einem Fahrzeug bzw. Bus je betrauten Verkehrsunternehmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Beförderungsqualität unter Berücksichtigung der Anforderungen an Ausstattung der Fahrzeuge bzw. Busse im Nahverkehrsplan	2015 - 2019	VU	VU

Tabelle 29: Maßnahmenplan

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

7 Bildung von Linienbündeln

Nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt) die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen. Um hierfür die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen, wurden für den Aufgabenträgerbereich des IIm-Kreises Linienbündel gebildet. Die hierbei berücksichtigten allgemeinen Anforderungen an die Bildung von Linienbündeln sowie die Darstellung der Linienbündel selbst erfolgt in den nachfolgenden Punkten.

Allgemeine Anforderungen an die Linienbündelungen

Die Linienbündelung soll gemäß dem geltenden Rechtsrahmen folgende Anforderungen erfüllen:

Integration der Bedienung

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient einem möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen z. B. zur Koordinierung der Linien, einheitlicher Marktauftritt, Anschlussplanung zwischen den Linien oder tariflichen Fragen. Diese Integration ist nicht direkt quantitativ messbar, sie manifestiert sich jedoch in Kriterien wie räumlicher Nähe oder gemeinsamen Umsetzpunkten.

Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien

Hier sind fahrgastbezogene Kriterien zu berücksichtigen, insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien. Linien, zwischen denen starke Umsteigeströme bestehen, sollen soweit wie möglich dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.

Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien

Auch wirtschaftliche Abhängigkeiten beruhen zumeist auf Umsteigerzahlen zwischen zwei Linien. Wenn ein Großteil der Fahrgäste einer Linie auf eine bestimmte andere Linie umsteigt, ist sie als Zubringerverkehr direkt von dieser Linie abhängig.

Betriebliche Optimierung

Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels so sinnvoll wie möglich gewährleistet werden kann. Dafür werden Linienkombinationen mit gemeinsamen Umsetzpunkten sowie generell die räumliche Nähe von Linien in Linienbündeln angestrebt. Außerdem werden dadurch auch Vorgänge wie Fahrerwechsel/Fahrzeugeinsatz oder Störungsmanagement erleichtert.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien

Der wirtschaftliche Querausgleich zwischen den Linien dient dazu, Unternehmen daran zu hindern, Konzessionen für wirtschaftlich rentable Linien zu erlangen und wirtschaftlich schwache Linien dem Ausschreibungswettbewerb zu überlassen („Rosinenpickerei“).

Sinnvolle Größe der Bündel

Die Größe der Bündel muss so bemessen sein, dass sie folgenden Zielen dient:

- angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen
- Förderung des Wettbewerbsgedankens und
- Vermeidung von Monopolen.

Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Zugang verwehrt werden.

Festlegung der Linienbündel im Aufgabenträgerbereich des IIm-Kreises

In die Linienbündelung wurden alle Regionalbuslinien des Landkreises einbezogen. Die Stadtverkehrslinien in Arnstadt und Ilmenau sollen nicht getrennt werden. Die Bündelung erfolgte anhand des Fahrplanstandes August 2013 mit Aktualisierung des Fahrplanes der Linie C Ilmenau und der Linie 352 (Fahrpläne jeweils ab 15.12.2013).

Die Abbildung 19 zeigt die festgelegten Linienbündel im Aufgabenträgerbereich des IIm-Kreises, welche aus zwei Linienbündeln im Regionalverkehr und den beiden Stadtverkehren als jeweils einem Linienbündel besteht. Die Bündel sind so gewählt, dass die zusammengehörigen Linien durch Verknüpfungen und Synergien einen hohen Nutzen erreichen. Ebenfalls entsprechen diese Linienbündel fast dem heute gefahrenen Betreibernetz. Dies erfolgte, da entsprechende Linien eng miteinander verwoben bzw. aufeinander abgestimmt sind und somit eine anderweitige Bündelung die Organisation des StPNV erschwert hätte. Die Zuordnung der Linien zu den jeweiligen Bündeln ist der Tabelle 30 zu entnehmen.

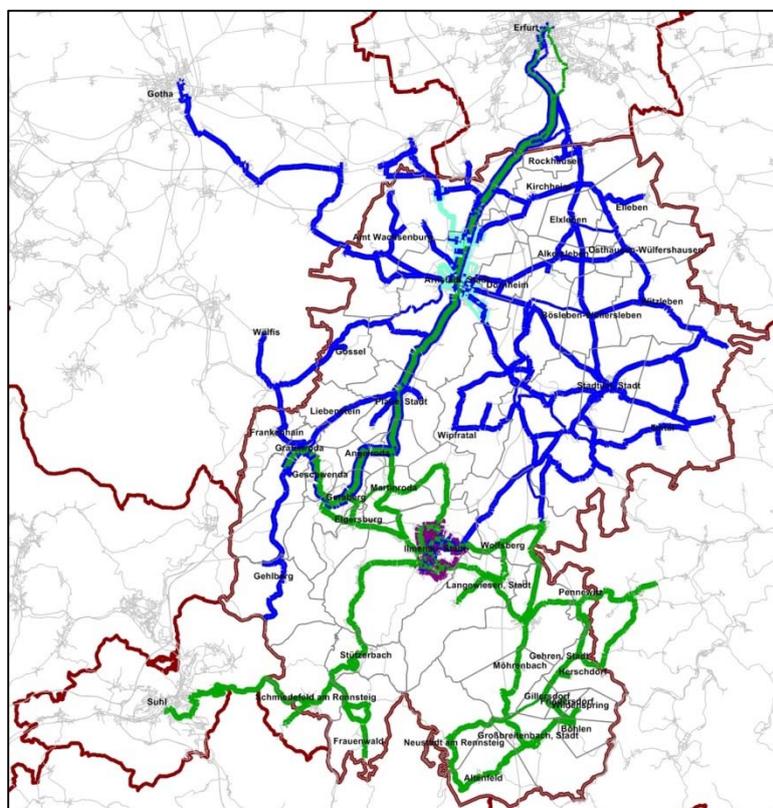
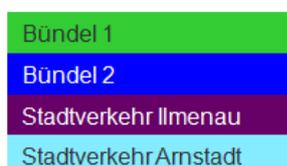


Abbildung 19: Bündelungsvariante "2 Bündel und Stadtverkehre"



Bündel 1	Bündel 2	Bündel 3	Bündel 4
300	311	A	A 340
301	320	B	B 343
302	350	C	C 344
303	351		D 345
304	352		
305	353		
306	354		
307	355		
308	357		
310	358		
	359		
	360		
	362/363		
	364		
	366		
	372		
	385		
	386		

Tabelle 30: Linienzuordnung Bündelungsvariante "2 Bündel und Stadtverkehre"

Quellen

- [1] „Satzung über die Schülerbeförderung im IIm-Kreis,“ IIm-Kreis, 13. Juli 2011.
- [2] Thüringer Landesamt für Statistik,
„<http://www.tls.thueringen.de/datenbank/kreisblatt.asp?krs=70>“.
- [3] Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau und Verkehr, „Landesentwicklungsplan Thüringen 2004,“ TMBLV, Erfurt.
- [4] Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen, „Regionalplan Mittelthüringen,“ 2011.
- [5] Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, „2. Entwurf Landesentwicklungsprogramm LEP Thüringen 2025,“ TMBLV, Stand: 16. Juli 2013.
- [6] Thüringer Landesamt für Statistik, „Auswertung aus der Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30. Juni nach Lage des Wohn- bzw. Arbeitsortes sowie Ein- und Auspendler nach Kreisen,“ Thüringer Landesamt für Statistik.
- [7] „Pendlerstatistik nach Gemeinden,“ Bundesanstalt für Arbeit (Stand: 2010).
- [8] Thüringer Landesamt für Statistik, „Hochschulen und Studierende,“ Thüringer Landesamt für Statistik.
- [9] Thüringer Landesamt für Statistik, „Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach Kreisen (ohne Camping) in Thüringen,“ Thüringer Landesamt für Statistik.
- [10] Landratsamt IIm-Kreis in Zusammenarbeit mit: Landkreis Hildburghausen und Stadt Suhl, „Wettbewerb Tourismusbudget 2013, NATUR-Erfahrung Biosphäre - Region UNESCO-Biosphärenreservat Vessertal-Thüringer Wald,“ 2013.
- [11] Thüringer Landesamt für Statistik, „Fahrzeugbestand am 01.01. des Jahres nach Kreisen, Kraftfahrt-Bundesamt,“ Thüringer Landesamt für Statistik.
- [12] Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013 - 2017,“ Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Entwurf; Stand: 26. August 2013.
- [13] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“, Köln: VDV, 06/2001.
- [14] „Entdeckungen im IIm-Kreis Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte,“ Rhino Verlag, Ilmenau, 2012.
- [15] 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.
- [16] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), *Abschlussbericht Plattform Innovative Antriebe Bus*, Berlin: BMVBS, 2011.
- [17] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HV Ö)*, Köln: FGSV, 2009.
- [18] Thüringer Landesamt für Statistik,
„<http://www.tls.thueringen.de/datenbank/kreisblatt.asp?krs=70>,“ 2013.
- [19] PTV AG im Auftrag der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, „Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017,“ Dresden, 2012.
- [20] „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013 - 2017,“ Freistaat Thüringen, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Stand: 26. August 2013.
- [21] 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.

[22] Wikipedia, „<http://de.wikipedia.org/wiki/IIm-Kreis>,“ Wikimedia Foundation, 08/2013.

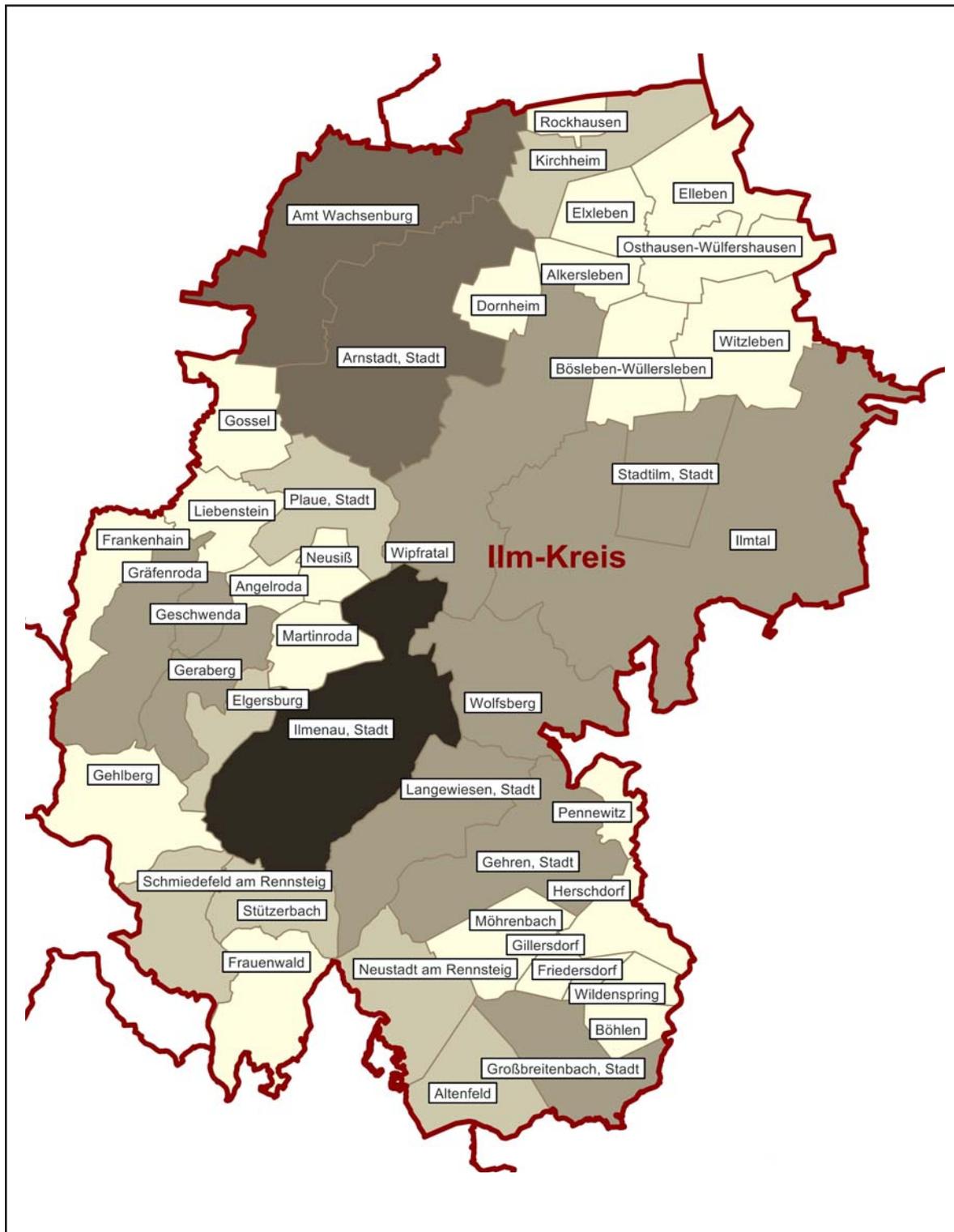
Anlagen

- Anlage 1 Städte, Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften (Stand: Januar 2014)
- Anlage 2 Einwohner nach Städten und Gemeinden (Stand: 31. Dezember 2012)
- Anlage 3 Verkehrsinfrastruktur IIm-Kreis (Stand: April 2013)
- Anlage 4 Linienübersicht Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises (Fahrplanstand: August 2013)
- Anlage 5 Fahrschüler pro Tag (eine Richtung)
- Anlage 6 Einwohner nach Gemeinden bzw. Ortsteilen (Stand: 31. Dezember 2012)
- Anlage 7 ÖPNV-Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis
- Anlage 8 Haltestelleneinzugsgebiete (Schultag)
- Anlage 9 Investitionsplanung
- Anlage 10 Finanzplanung

Impressum

Kurztitel	Nahverkehrsplan IIm-Kreis 2014 – 2019
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 PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Käthe-Kollwitz-Straße 21 04109 Leipzig
Erstellungszeitraum:	Juni 2013 bis März 2014

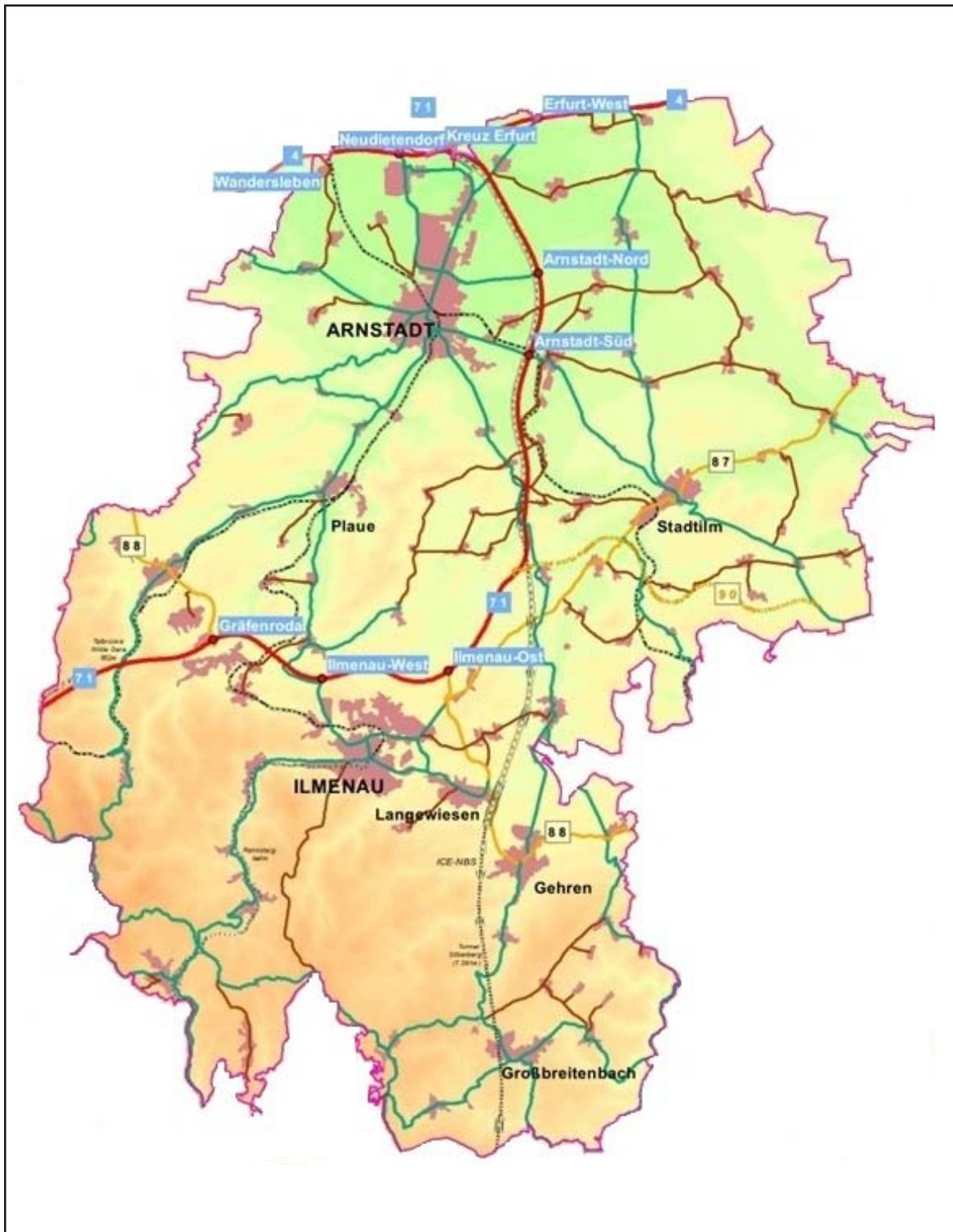




Anlage 2: Einwohner nach Städten und Gemeinden



Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: November 2013
Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand 31.12.2012



ILM-KREIS
Landratsamt

Anlage 3: Verkehrsinfrastruktur ILM-Kreis

- | | |
|--|---|
|  Kreisgrenze |  Kreisstraße |
|  Anschlußstelle BAB |  B 90 neu, geplant |
|  Bundesautobahn |  Bahnlinien |
|  Bundesstraße | |
|  Landesstraße | |

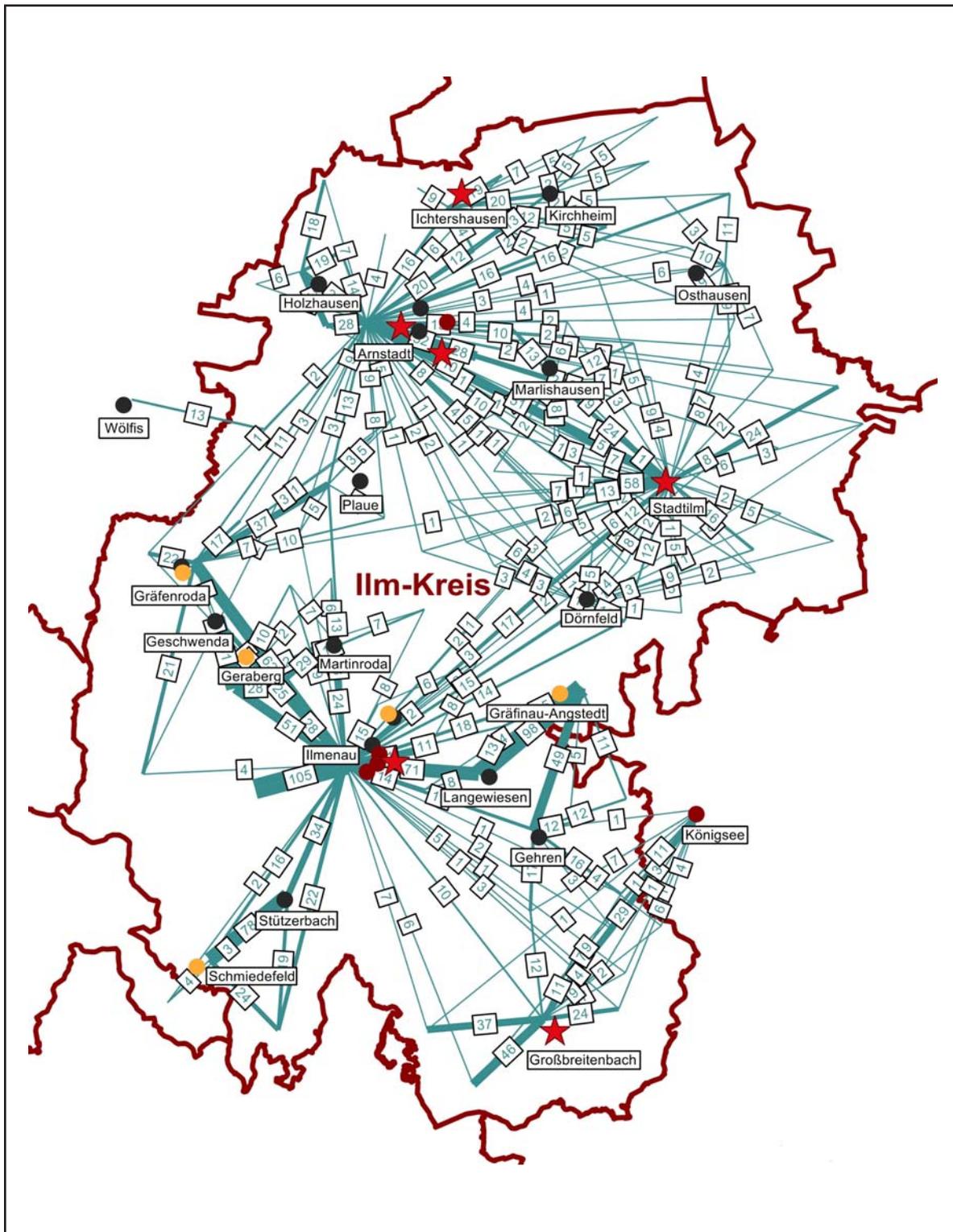
Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Stand: April 2013
Datenquelle: ILM-Kreis, Landratsamt

Anlage 4: Linienübersicht Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des Ilm-Kreises (Fahrplanstand: August 2013)

Lfd Nr.	Linie	Linienführung	Bemerkung	VU	Fahrten außerhalb Ilm-Kreis	Anzahl Fahrten			
						Schultag*	Samstag	Sonntag	Ferientag*
1	A	Ilmenau TU – Ilmenau NPI	Stadtverkehr Ilmenau	IOV		91	26	24	91
2	B	Ilmenau Bbf – Ilmenau NPI	Stadtverkehr Ilmenau	IOV		5	0	0	3
3	C	Ilmenau TU, W.-v.-Siemens-Str. – Ilmenau, Unterpörlitz	Stadtverkehr Ilmenau	IOV		25	0	0	25
4	300	Ilmenau – Suhl		IOV	Suhl, Stadt	56	14	10	43
5	301	Ilmenau – Gräfenroda		IOV		29	6	0	22
6	302	Ilmenau – Arnstadt – Erfurt		IOV	Erfurt, Stadt	42	0	0	32
7	303	Ilmenau – Großbreitenbach		IOV		23	0	0	20
8	304	Ilmenau – Großbreitenbach		IOV		44	13	12	38
9	305	Ilmenau – Gehren		IOV		40	10	4	25
10	306	Ilmenau – Königsee		IOV	Lkr. Saalfeld-Rudolstadt	5	0	0	3
11	307	Frauenwald – Suhl		IOV	Suhl, Stadt	2	0	0	1
12	308	Altenfeld – Königsee		IOV	Lkr. Saalfeld-Rudolstadt	4	0	0	0
13	310	Ilmenau – Oehrenstock		IOV		14	0	0	13
14	311	Ilmenau – Stadtilm		IOV		19	0	0	19
15	320	Stadtilm – Griesheim –Gräfinau/Angstedt		RBA		2	0	0	2
16	A 340	Arnstadt Bbf – Elxlebener Weg – Arnstadt Bbf	Stadtverkehr Arnstadt	RBA		31	10	9	31
17	B 343	Rudisleben Unterm Dorf – Arnstadt Bustreff – Rudisleben Unterm Dorf	Stadtverkehr Arnstadt	RBA		30	10	9	30

Lfd Nr.	Linie	Linienführung	Bemerkung	VU	Fahrten außerhalb Ilm-Kreis	Anzahl Fahrten			
						Schultag*	Samstag	Sonntag	Ferientag*
18	C 344	Arnstadt Bbf – Arnstadt Ilm-Kreis-Center Bbf	Stadtverkehr Arnstadt	RBA		4	0	0	4
19	D 345	Arnstadt Bustreff – Gewerbegebiet Arnstadt/Thörey	Stadtverkehr Arnstadt	RBA		34	0	0	34
20	350	Erfurt – Arnstadt		RBA	Erfurt, Stadt	34	16	16	34
21	351	Arnstadt – Thörey – Neudietendorf		RBA	Erfurt, Stadt, Lkr. Gotha	30	0	0	28
22	352	Arnstadt – Crawinkel		RBA	Lkr. Gotha	28	4	4	27
23	353	Arnstadt – Elxleben – Riechheim		RBA		29	0	0	7
24	354	Arnstadt – Gotha		RBA	Lkr. Gotha	24	0	0	12
25	355	Arnstadt – Dannheim – Dörnfeld/Stadtilm		RBA		16	0	0	12
26	357	Stadtilm – Erfurt		RBA	Erfurt, Stadt	23	0	0	23
27	358	Arnstadt – Dannheim – Arnstadt		RBA		10	0	0	3
28	359	Plaue – Schmücke Gasthaus		RBA		24	9	9	15
29	360	Arnstadt – Wölfis		RBA	Lkr. Gotha	20	0	0	14
30	362/363	Arnstadt – Stadtilm		RBA		53	0	0	32
31	364	Arnstadt – Geraberg		RBA		11	0	0	7
32	366	Stadtilm – Großliebringen – Stadtilm		RBA		12	0	0	4
33	372	Arnstadt – Rehestädt		RBA		6	0	0	4
34	385	Arnstadt – Oesteröda		RBA		39	4	0	32
35	386	Stadtilm – Gösselborn		RBA		21	0	0	15

*dienstags



Anlage 5: Fahrschüler pro Tag (eine Richtung)

Standort

Grundschule Gymnasium



Regelschule

Grund-+Regelschule (bzw. Gemeinschaftsschule)



ILM-KREIS
Landratsamt

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: November 2013
Datenquelle: RBA, IOV

Anlage 6: Einwohner nach Gemeinden bzw. Ortsteilen (Stand: 31.12.2012)

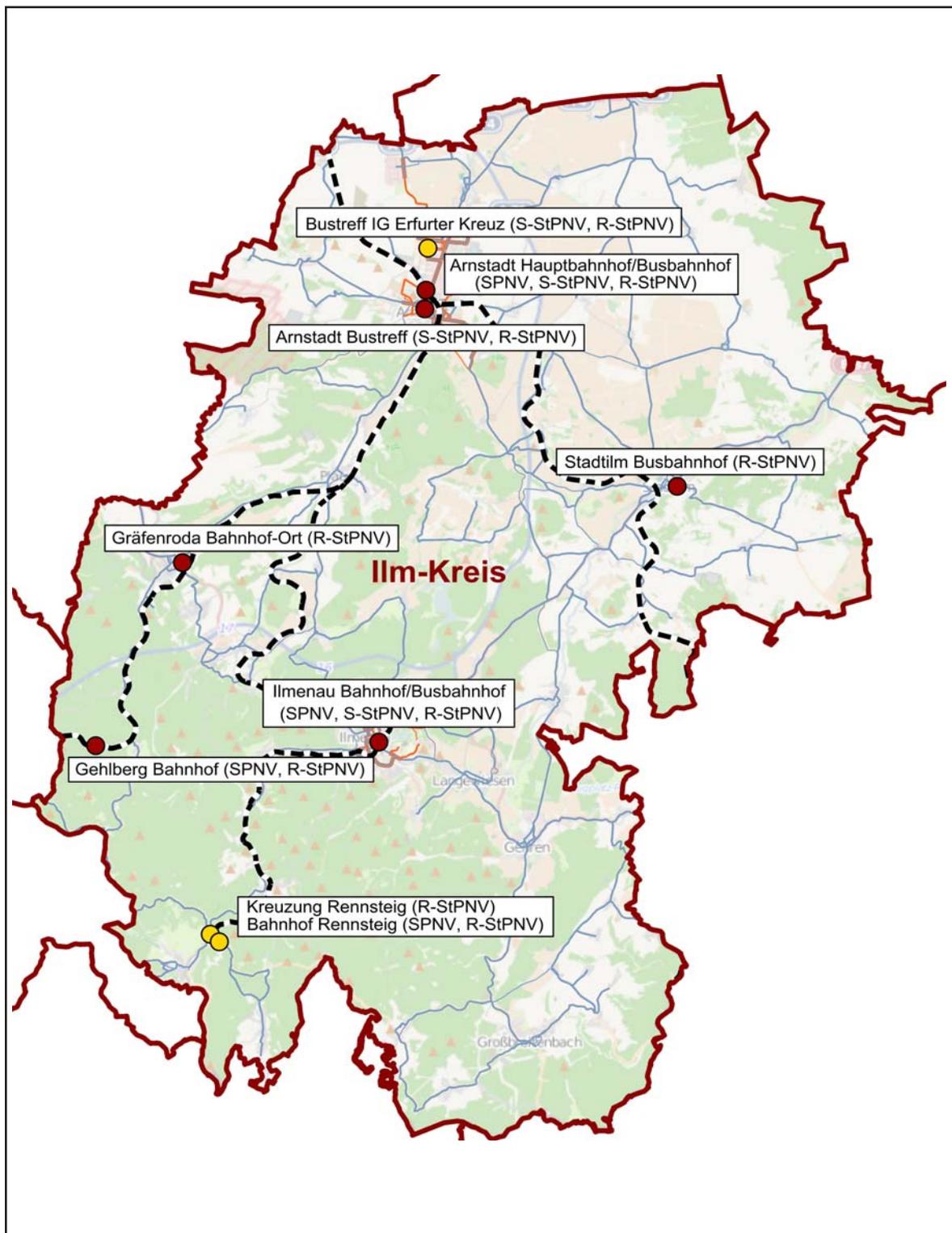
Die Aufteilung der Einwohner auf die Ortsteile erfolgte anhand der Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik, der im Buch „Städte und Gemeinden in Thüringens Mitte“ angegebenen Einwohnerzahlen, der im Internet veröffentlichten Einwohnerzahlen sowie eigenen Schätzungen.

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
70001	Alkersleben		311	Arnstadt, Stadt
70002	Altenfeld		1.062	Großbreitenbach, Stadt
70028	Amt Wachsenburg	Bittstädt	601	Arnstadt, Stadt
		Eischleben	601	Arnstadt, Stadt
		Haarhausen	531	Arnstadt, Stadt
		Holzhausen	601	Arnstadt, Stadt
		Ichtershausen	2.754	Arnstadt, Stadt
		Rehestädt	160	Arnstadt, Stadt
		Röhrensee	220	Arnstadt, Stadt
		Sülzenbrücken	651	Arnstadt, Stadt
		Thörey	240	Arnstadt, Stadt
70003	Angelroda		398	Ilmenau, Stadt
70004	Arnstadt, Stadt	Angelhausen-Oberndorf	1.100	Arnstadt, Stadt
		Arnstadt, Stadt	20.481	Arnstadt, Stadt
		Dosdorf	300	Arnstadt, Stadt
		Espenfeld	150	Arnstadt, Stadt
		Rudisleben	1.220	Arnstadt, Stadt
		Siegelbach	320	Arnstadt, Stadt
70005	Böhlen		576	Großbreitenbach, Stadt
70006	Bösleben-Wüllersleben	Bösleben	364	Stadtilm, Stadt
		Wüllersleben	243	Stadtilm, Stadt
70008	Dornheim		570	Arnstadt, Stadt
70011	Elgersburg		1.252	Ilmenau, Stadt
70012	Elleben	Elleben	208	Arnstadt, Stadt
		Gügleben	93	Arnstadt, Stadt
		Riechheim	583	Arnstadt, Stadt
70013	Elxleben		579	Arnstadt, Stadt
70014	Frankenhain		759	Gräfenroda
70015	Frauenwald	Allzunah	22	Ilmenau, Stadt
		Frauenwald	967	Ilmenau, Stadt

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
70016	Friedersdorf		210	Großbreitenbach, Stadt
70017	Gehlberg		540	Gräfenroda
70018	Gehren, Stadt	Gehren, Stadt	2.939	Ilmenau, Stadt
		Jesuborn	346	Ilmenau, Stadt
70019	Geraberg	Arlesberg	200	Ilmenau, Stadt
		Geraberg	2.216	Ilmenau, Stadt
70021	Geschwenda		2.030	Gräfenroda
70022	Gillersdorf		262	Großbreitenbach, Stadt
70023	Gossel		484	Arnstadt, Stadt
70024	Gräfenroda	Dörrberg	300	Gräfenroda
		Gräfenroda	2.993	Gräfenroda
70025	Großbreitenbach, Stadt		2.636	Großbreitenbach, Stadt
70027	Hersdorf	Allersdorf	157	Großbreitenbach, Stadt
		Hersdorf	479	Großbreitenbach, Stadt
		Willmersdorf	244	Großbreitenbach, Stadt
70029	Ilmenau, Stadt	Grenzhammer	1.500	Ilmenau, Stadt
		Heyda	500	Ilmenau, Stadt
		Ilmenau, Stadt	19.120	Ilmenau, Stadt
		Manebach	1.550	Ilmenau, Stadt
		Oberpörlitz	1.300	Ilmenau, Stadt
		Roda	550	Ilmenau, Stadt
		Unterpörlitz	1.550	Ilmenau, Stadt

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
70056	Ilmtal	Behringen	188	Stadtilm, Stadt
		Cottendorf	114	Stadtilm, Stadt
		Dienststedt	437	Stadtilm, Stadt
		Döllstedt	61	Stadtilm, Stadt
		Dörnfeld an der Ilm	157	Stadtilm, Stadt
		Ehrenstein	131	Stadtilm, Stadt
		Geilsdorf	87	Stadtilm, Stadt
		Gösselborn	87	Stadtilm, Stadt
		Griesheim	350	Stadtilm, Stadt
		Großhettstedt	149	Stadtilm, Stadt
		Großliebringen	297	Stadtilm, Stadt
		Hammersfeld	87	Stadtilm, Stadt
		Hohes Kreuz	25	Stadtilm, Stadt
		Kleinhettstedt	105	Stadtilm, Stadt
		Kleinliebringen	131	Stadtilm, Stadt
		Nahwinden	87	Stadtilm, Stadt
		Niederwillingen	585	Stadtilm, Stadt
		Oberwillingen	175	Stadtilm, Stadt
		Oesteröda	44	Stadtilm, Stadt
		Singen	358	Stadtilm, Stadt
Traßdorf	210	Stadtilm, Stadt		
70031	Kirchheim	Bechstедt- Wagd	232	Arnstadt, Stadt
		Kirchheim	805	Arnstadt, Stadt
		Werningsleben	163	Arnstadt, Stadt
70032	Langewiesen, Stadt	Langewiesen, Stadt	2.910	Ilmenau, Stadt
		Oehrenstock	550	Ilmenau, Stadt
70033	Liebenstein		372	Gräfenroda
70034	Martinroda		865	Ilmenau, Stadt
70035	Möhrenbach		654	Ilmenau, Stadt
70037	Neusiß		228	Ilmenau, Stadt
70038	Neustadt am Rennsteig		1.001	Großbreitenbach, Stadt
70041	Osthausen-Wülfershausen	Osthausen	362	Arnstadt, Stadt
		Wülfershausen	181	Arnstadt, Stadt
70042	Pennewitz		500	Ilmenau, Stadt

Schlüssel	Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil	Einwohner	Zugeordnetes Grundzentrum
70043	Plaue, Stadt	Kleinbreitenbach	227	Arnstadt, Stadt
		Plaue, Stadt	1.513	Arnstadt, Stadt
		Rippersroda	98	Arnstadt, Stadt
70044	Rockhausen		272	Erfurt, Stadt
70046	Schmiedefeld am Rennsteig		1.768	Ilmenau, Stadt
70048	Stadtilm, Stadt		4.854	Stadtilm, Stadt
70049	Stützerbach		1.459	Ilmenau, Stadt
70052	Wildenspring		192	Großbreitenbach, Stadt
70053	Wipfratal	Branchewinda	173	Arnstadt, Stadt
		Dannheim	306	Arnstadt, Stadt
		Ettischleben	153	Arnstadt, Stadt
		Görbitzhausen	122	Arnstadt, Stadt
		Hausen	163	Arnstadt, Stadt
		Kettmannshausen	97	Arnstadt, Stadt
		Marlishausen	968	Arnstadt, Stadt
		Neuroda	204	Arnstadt, Stadt
		Reinsfeld	204	Arnstadt, Stadt
		Roda	71	Arnstadt, Stadt
		Schmerfeld	92	Arnstadt, Stadt
Wipfra	204	Arnstadt, Stadt		
70054	Witzleben	Achtelstädt	175	Stadtilm, Stadt
		Ellichleben	249	Stadtilm, Stadt
		Witzleben	244	Stadtilm, Stadt
70055	Wolfsberg	Bücheloh	397	Ilmenau, Stadt
		Gräfinau-Angstedt	1.985	Ilmenau, Stadt
		Lehmannsbrück	45	Ilmenau, Stadt
		Wümbach	586	Ilmenau, Stadt
Summe			109.531	



Anlage 7: Verknüpfungspunkte im Ilm-Kreis

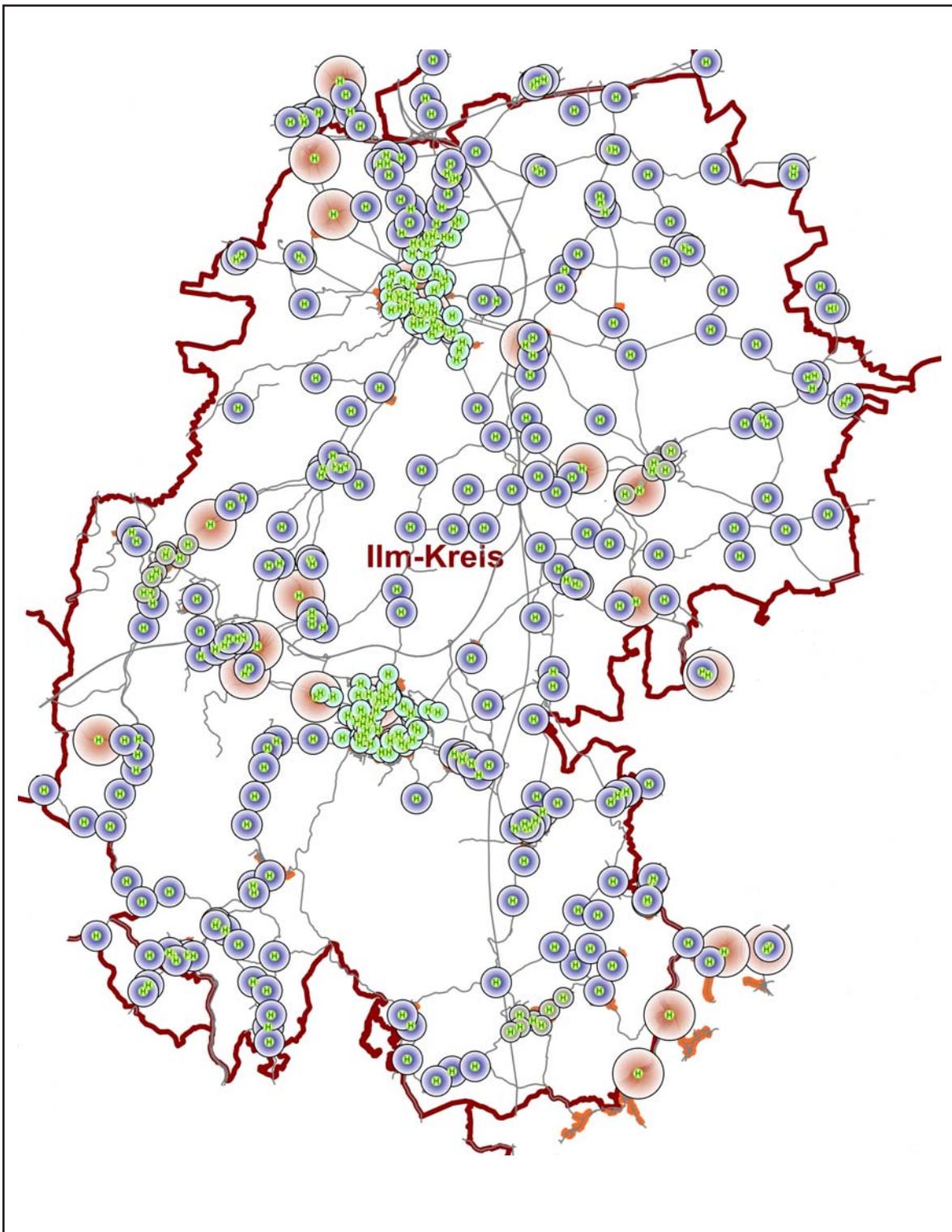
Strecken des:

- Regionalen StPNV (R-StPNV)
- - - SPNV
- Städtischen StPNV (S-StPNV)

Verknüpfungspunkte

- Bestand
- Planung

Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
Herausgabedatum: März 2014



	Anlage 8: Haltestelleneinzugsgebiete (Schultag)	
	<p>Haltestelleneinzugsradius</p> <ul style="list-style-type: none">  1.000 m - SPNV  400 m - Bus (Mittelzentren: Amstadt, Ilmenau)  500 m - Bus (Grundzentren: Stadtilm, Gräfenroda, Großbreitenbach)  600 m - Bus (sonstige Orte) 	<ul style="list-style-type: none">  Straße/ Eisenbahnstrecke  bebauts Gebiet  Haltestelle <p style="font-size: small;"> Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH Herausgabedatum: November 2013 Datenquellen: RBA, IOV, Mapinfo </p>
<p>ILM-KREIS Landratsamt</p>		

Anlage 9: Investitionsplanung**Aufgabenträger:** IIm-Kreis**Jahr:** 2014

Lfd. Nr.	Antragsteller/Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität ¹	Gesamtkosten in T€	Zuwendungs-fähige Kosten in T€	Fördermittelbedarf in T€	Eigenmittel in T€	Beteiligung Dritter in T€
1	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	SOLOBUS NEU	Ilmenau	Beschaffung von 6 barrierefreien Linienbussen	1	1.380,00	1.380,00	540,00	0,00	840,00
2	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	RBL	Ilmenau	Nachrüsten von Videoanlagen für 6 Omnibusse	1	21,00	21,00	15,75	5,25	0,00
3	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH	SOLOBUS NEU	Arnstadt	Anschaffung 4 KOM NF	1	880,00	880,00	360,00	520,00	0,00
4	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH	SOLOBUS NEU	Arnstadt	Anschaffung 1 MIDI-Bus NF	1	130,00	130,00	60,00	70,00	0,00
5	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH	RBL	Arnstadt	Lieferung und Montage von Videoüberwachungsanlagen in 4 Bussen	1	14,00	14,00	10,50	3,50	0,00
6	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH	OBH	Arnstadt	Erneuerung der Reifenmontiermaschine, Radauswuchtmaschine, Absauganlage in Werkstatt, Klimaservicegerät, Grubenheber, Systemgestell für Schmierstoffe	1	30,00	30,00	15,00	15,00	0,00

Investitionsplanung

Aufgabenträger: IIm-Kreis

Jahr: 2014

Lfd. Nr.	Antragsteller/Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität ¹	Gesamtkosten in T€	Zuwendungs-fähige Kosten in T€	Fördermittelbedarf in T€	Eigenmittel in T€	Beteiligung Dritter in T€
7	RBA Regionalbus Arnstadt GmbH	RBL	Arnstadt	Umstellung Druckersysteme für VMT-Tarifgebiet mit Austausch der Entwerterssysteme in den Bussen Fahrgastinformationsanzeigen Erfurter Kreuz	1	140,00	140,00	105,00	35,00	0,00
8	Omnibusbetrieb Holger Zentgraf e. K.	OBH	Wolfsberg	Sanierung der Abscheideanlage	1	8,00	4,00	4,00	4,00	0,00
9	Omnibusbetrieb Holger Zentgraf e. K.	SOLOBUS NEU	Wolfsberg	Busersatz	1	230,00	90,00	90,00	140,00	0,00
10	Omnibusbetrieb Holger Zentgraf e. K.	SOLOBUS NEU	Wolfsberg	Busersatz	1	230,00	90,00	90,00	140,00	0,00
11	Omnibusbetrieb Holger Zentgraf e. K.	OBH	Wolfsberg	Bushebebühnenersatz	1	20,00	10,00	10,00	10,00	0,00

Investitionsplanung

Aufgabenträger: IIm-Kreis

Jahr: 2014

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€
12	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	2 Bushaltestellen Oberpörlitzer Straße	1	20,00	20,00	15,00	5,00	0,00
13	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	Buswartehalle L 3004 Pension "Waldesruh"	1	10,00	10,00	7,50	2,50	0,00
13 a	Stadt Ilmenau	OHS	Ilmenau	1 Bushaltestelle "Kopernikusstraße" 1 Bushaltestelle "Erfurter Straße" 2 Bushaltestellen "Werner von Siemens Straße"	1	76,29	76,29	57,22	19,07	0,00
14	VG "Geratal", Gemeinde Elgersburg	OHS	Elgersburg	Neubau eines ÖPNV-Haltepunktes am neuen Wohngebiet "Silberblick"	1	35,00	35,00	28,00	7,00	0,00
15	Stadt Arnstadt	OHS m WS	Gewerbegebiet "Erfurter Kreuz"	Neubau Busumsteigepunkt "Erfurter Kreuz" ²	1	200,00	200,00	150,00	50,00	0,00
16	Stadt Arnstadt	P & R - Anlage	Arnstadt	Grunderwerb für P & R - Anlage am Bahnhof ³	1	40,00	40,00	30,00	10,00	0,00
17	Stadt Arnstadt	OHS m WS	Arnstadt	Ausbau Zugangsstellen ÖPNV (Baufeldfreimachung) ³	1	100,00	100,00	75,00	25,00	0,00

Investitionsplanung

Aufgabenträger: Ilm-Kreis

Jahr: 2014

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€
18	VG "Riechheimer Berg", Gemeinde Elleben	OHS	Elleben	behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen OD Elleben ⁴	1	47,00	41,00	32,50	14,50	0,00
19	VG "Riechheimer Berg", Gemeinde Riechheim	OHS m WS	Riechheim	behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen OD K4 mit Wendeschleife ⁵	1	125,20	104,40	83,50	41,70	0,00

Alle geplanten Maßnahmen im Ilm-Kreis:		3.736,49	3.415,69	1.778,97	1.117,52	840,00
<i>davon:</i>						
	<i>BUSMOD</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<i>OBH</i>	58,00	44,00	29,00	29,00	0,00
	<i>OHS</i>	188,29	182,29	140,22	48,07	0,00
	<i>OHS m WS</i>	425,20	404,40	308,50	116,70	0,00
	<i>RBL</i>	175,00	175,00	131,25	43,75	0,00
	<i>SLS</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<i>SOLOBUS NEU</i>	2.850,00	2.570,00	1.140,00	870,00	840,00
	<i>15-M-BUS NEU</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<i>P & R Anlage</i>	40,00	40,00	30,00	10,00	0,00
	<i>Sonstiges</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

¹ Legende zu Prioritäten

1 = hoch, 2 = mittel, 3 = niedrig

² Das Investitionsvorhaben wird im Zeitraum 2014 bis 2015 umgesetzt. Die dargestellten Investitionskosten beziehen sich auf das Jahr 2014.

³ Das Investitionsvorhaben wird im Zeitraum 2014 bis 2016 umgesetzt. Die dargestellten Investitionskosten beziehen sich auf das Jahr 2014.

⁴ Das Investitionsvorhaben war bereits Bestandteil des Förderprogramms 2013. Wegen ausbleibender Förderung der Maßnahmen zur gemeinsamen Sanierung der Ortsdurchfahrt Elleben 2. Bauabschnitt 2013 konnte dieses nicht realisiert werden. Daher ist die Maßnahme nun für 2014 vorgesehen.

⁵ Für das Investitionsvorhaben wurde im Jahr 2013 bereits ein Zuwendungsbescheid erlassen. Aufgrund des Bauverzuges bei der vorgelagerten Straßenbaumaßnahme kann das Investitionsvorhaben erst im Jahr 2014 fertiggestellt werden.

Anlage 10: Finanzplanung

alle Angaben in T €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kosten der Unternehmen						
Personal	-4.585	-4.753	-4.963	-5.059	-5.156	-5.255
Abschreibungen	-1.175	-1.198	-1.222	-1.247	-1.272	-1.297
sonstige Kosten	-5.420	-5.528	-5.639	-5.752	-5.867	-5.984
Gesamtkosten	-11.180	-11.480	-11.825	-12.057	-12.294	-12.536
Einnahmen der Unternehmen						
Fahrgeldeinnahmen	3.754	4.074	4.155	4.172	4.311	4.362
sonstige Erlöse	1.679	1.713	1.746	1.782	1.817	1.854
<i>Einnahmen aus Fahrplan, Tarif u. sonst. Erträgen</i>	<i>5.433</i>	<i>5.787</i>	<i>5.901</i>	<i>5.954</i>	<i>6.128</i>	<i>6.216</i>
Ertrag gem. § 45a PBefG	1.261	1.287	1.312	1.338	1.364	1.392
Ertrag gem. § 150 SGB IX	474	484	493	503	513	524
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger	3.260	3.272	3.321	3.399	3.423	3.491
<i>(kursiv, Jahre 2015 u. später: zum Ausgleich benötigte Höhe)</i>	<i>-</i>	<i>3.922</i>	<i>4.119</i>	<i>4.262</i>	<i>4.289</i>	<i>4.404</i>
<i>Einnahmen aus gesetzl. Ausgleichsleistungen</i>	<i>4.995</i>	<i>5.043</i>	<i>5.126</i>	<i>5.240</i>	<i>5.300</i>	<i>5.407</i>
Gesamteinnahmen	10.428	10.830	11.027	11.194	11.428	11.623

Finanzierung des Zuschussbedarfes beim Aufgabenträger

alle Angaben in T €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Zuweisung des Freistaates an den IIm-Kreis gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG						
a) Zuweisungen an den IIm-Kreis	520					
b) <i>(kursiv, Jahre 2015 u. später: eigene Schätzungen, Aussagen des Freistaates nicht verfügbar)</i>	<i>-</i>	<i>494</i>	<i>469</i>	<i>446</i>	<i>424</i>	<i>403</i>
2. Einzusetzende Eigenmittel des Landkreises						
a) tatsächlich im Basisjahr aufgewendet	2.740					
b) <i>(kursiv, Jahre 2015 u. später: eigene Schätzungen)</i>	<i>-</i>	<i>2.778</i>	<i>2.852</i>	<i>2.953</i>	<i>2.999</i>	<i>3.088</i>
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger gesamt	3.260	3.272	3.321	3.399	3.423	3.491

Oben stehende 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.

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

Änderungen in der Bevölkerungsentwicklung oder der Finanzkraft des Landkreises/des Freistaates sind nicht zu erwarten. Es müssen Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden, die sowohl die Aufwendungen minimieren als auch die Ertragssituation der Unternehmen verbessern.