

Nahverkehrsplan Kreis Weimarer Land

Aktualisierung des Nahverkehrsplanes für die Jahre
2020 bis 2025

Auftraggeber:
Landratsamt Weimarer Land
Amt für Wirtschaftsförderung und Kulturpflege
Bahnhofstraße 28
99510 Apolda

Kontakt:
Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.com

Nahverkehrsplan für den Kreis Weimarer Land für den Zeitraum 01.07.2020 bis 31.12.2025

Auftraggeber:

Landratsamt Weimarer Land
Amt für Wirtschaftsförderung und Kulturpflege
Bahnhofstraße 28
99510 Apolda

Kontakt:

Landratsamt Weimarer Land
Amt für Wirtschaftsförderung
und Kulturpflege
T: +49 3644 540 702
Post.Wiku@wl.thueringen.de

Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

Autoren

Dr. Andreas Brenck
Dipl.-Ing. Christoph Gipp
Annkatrin Nickels, M. Sc.

Dokumentenversion

Stand 18. Mai 2020

Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	13
1.1	Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP	13
1.2	Verkehrspolitische Zielsetzungen	13
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	15
1.3.1	Rechtlicher Rahmen für den straßengebundenen ÖPNV	15
1.3.2	Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung	17
1.3.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	18
1.3.4	Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	25
2.	Standortbestimmung und Analyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV	26
2.1	Bestand und Entwicklung des Verkehrsgebietes	26
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	26
2.1.2	Bevölkerungsentwicklung	26
2.1.3	Pkw-Bestand und Motorisierung	28
2.1.4	Wirtschaftsstrukturelle Situation	29
2.1.5	Schulstandorte und Schülerzahlen	31
2.1.6	Verflechtungen in der Schülerbeförderung	33
2.1.7	Verflechtung von Beschäftigten im Kreis Weimarer Land (Pendler)	34
2.1.8	Tourismus & Freizeit	38
2.2	Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr	41
2.2.1	Verkehrsangebot im SPNV	41
2.2.2	Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	42
2.2.3	Fernbuslinienverkehr	42
2.2.4	Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV	42
2.2.5	Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikeshaaring, Mitfahrplattformen)	45
2.3	Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr	45
2.3.1	Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	45
2.3.2	Fahrgastnachfrage und Fahrgastaufkommen im straßengebundenen ÖPNV	46
2.3.3	Entwicklung des Fahrgastaufkommens	47
2.4	Verkehrsinfrastruktur	48
2.4.1	Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur	48
2.4.2	Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte	50
2.4.3	Fahrzeugeinsatz im straßengebundenen ÖPNV	53
2.5	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	53
2.5.1	Tarife	53
2.5.2	Vertrieb	54
2.5.3	Fahrgastinformation	54
2.5.4	Kundenservice und Marketing	55

2.5.5	Fahrradmitnahme und straßengebundener ÖPNV	56
2.6	Handlungsbedarfe im straßengebundenen ÖPNV	56
2.7	Möglichkeiten der Erschließung von Fahrgastpotenzialen aus aufkommensstarken Pendlerrelationen	58
3.	Angebotskonzept für den straßengebundenen ÖPNV	60
3.1	Elemente des Angebotskonzepts	60
3.2	Vorgaben zur Erschließungsqualität	61
3.2.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	62
3.2.2	Haltestelleneinzugsbereiche	62
3.3	Vorgaben zur Angebotsqualität	63
3.3.1	Netzhierarchie für das Netz des straßengebundenen ÖPNV	63
3.3.2	Verbindungsrelationen im PlusBus-Netz	65
3.3.3	Verbindungsrelationen im TaktBus-Netz	66
3.3.4	Verbindungsrelationen im Nebennetz	66
3.3.5	Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz	67
3.3.6	Verbindungsrelationen im Stadtverkehr	68
3.3.7	Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen	68
3.4	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	70
3.4.1	Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	70
3.4.2	Anschlusssicherung und Anschlussqualität	71
3.4.3	Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises	72
3.4.4	Anforderungen an die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten	73
3.4.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	75
3.4.6	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV	77
3.5	Anbindung von Schulstandorten	77
3.6	Anforderungen an konventionelle und flexible Bedienformen	78
3.6.1	Konventioneller Linienverkehr	78
3.6.2	Flexible Bedienformen	79
3.6.3	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem straßengebundenen ÖPNV	80
3.6.4	Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote	80
3.6.5	Mischform Bürgerbus	81
4.	Qualitätskonzept	82
4.1	Qualität des Betriebsablaufs	82
4.2	Dienstleistungsqualität	84
4.3	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	85
4.4	Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	86
4.5	Qualität der Fahrgastinformation	87
4.6	Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV	89
4.6.1	Rechtsgrundlagen	89
4.6.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	90

4.6.3	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	94
4.6.4	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit	94
4.7	Fahrzeugqualität	96
4.8	Infrastrukturqualität Haltestellen	98
4.9	Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	99
5.	Zielkonzept zur Angebotsentwicklung	101
5.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	101
5.2	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV	101
5.2.1	Einführung der Produkte PlusBus und TaktBus als höherwertiges Angebot im straßengebundenen ÖPNV	101
5.2.2	Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen	102
5.2.3	Prüfung der Einführung eines On-Demand-Rufbussystems (flexible Bedienformen)	102
5.2.4	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten in der Anbindung von Gewerbegebieten	103
5.2.5	Prüfung der Einführung neuer Verbindungen auf aufkommensstarken Pendlerrelationen	104
5.2.6	Prüfung der Einführung weiterer touristischer Angebote	104
5.2.7	Weitere Prüfaufträge	105
5.3	Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs	106
5.3.1	Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Bad Sulza (derzeit RE17, RB20)	106
5.3.2	Wiederaufnahme der Bedienung der Pfefferminzbahn zwischen Großheringen und Buttstädt	106
5.3.3	Barrierefreier SPNV	107
5.4	Maßnahmen zur Entwicklung des Schülerverkehrs	107
5.5	Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des straßengebundenen ÖPNV	108
5.5.1	ÖPNV-Beschleunigung	108
5.5.2	Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen	109
5.6	Innovative Mobilitätsentwicklung und alternative Antriebstechnologien	109
5.6.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	109
5.6.2	Sharing-Konzepte und Mobilitätsstationen	110
5.6.3	Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Kreis Weimarer Land	113
6.	ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung	115

6.1	ÖPNV-Management	115
6.1.1	Aufgabenträgerorganisation und Koordination	115
6.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	115
6.1.3	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Mittelthüringen	117
6.2	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)	117
6.3	Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe	119
6.4	Investitionsbedarf und Finanzierung	120
6.4.1	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen	120
6.4.2	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land	121
6.4.3	Investiver Mitteleinsatz für den straßengebundenen ÖPNV	122
6.4.4	Anforderungen an den Freistaat Thüringen zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung	124
6.4.5	Kostenschätzung für die Weiterentwicklung der Leistungserbringung im straßengebundenen ÖPNV	125
Anhang		131
A1	Einwohner der Städte und Gemeinden nach Orts- und Stadtteilen im Kreis Weimarer Land	133
A2	Angebotsumfang im SPNV	141
A3	Angebotsumfang im straßengebundenen ÖPNV	142
A4	Allgemeinbildende Schulen im Kreis Weimarer Land	152
A5	Schulbezirke im Kreis Weimarer Land	155
Abbildungen		7
Tabellen		7
Abkürzungsverzeichnis		10
Literaturverzeichnis		127

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Kreis Weimarer Land	19
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung Kreis Weimarer Land seit 2012 sowie Prognose bis 2030	27
Abbildung 3:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2018	29
Abbildung 4:	Ausgewählte Gewerbegebiete im Kreis Weimarer Land	30
Abbildung 5:	Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Kreis Weimarer Land im Schuljahr 2018/2019	32
Abbildung 6:	Prognose der Schülerzahlenentwicklung im Kreis Weimarer Land in den Schuljahren 2018/2019 bis 2027/2028	33
Abbildung 7:	Einpendler in den Kreis Weimarer Land	35
Abbildung 8:	Auspendler aus den Gemeinden des Kreises Weimarer Land	36
Abbildung 9:	Pendler innerhalb des Kreises Weimarer Land	37
Abbildung 10:	Vorbehaltsgebiete sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion im Kreis Weimarer Land	39
Abbildung 11:	Status quo Liniennetz im Kreis Weimarer Land (Übersicht)	44
Abbildung 12:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	46
Abbildung 13:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Kreis Weimarer Land	49
Abbildung 14:	Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	52
Abbildung 15:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im straßengebundenen ÖPNV	61
Abbildung 16:	Netzkategorien im Kreis Weimarer Land	63
Abbildung 17:	Übersicht der Netzebenen im Kreis Weimarer Land	65
Abbildung 18:	Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts	82
Abbildung 19:	Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	95
Abbildung 20:	Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen	111

Tabellen

Tabelle 1:	Maßnahmen des NVP SPNV zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	23
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose 2040 für den Kreis Weimarer Land	28

Tabelle 3:	Arbeitsmarktentwicklung im Kreis Weimarer Land	29
Tabelle 4:	Schulen und Schülerzahlen im Kreis Weimarer Land im Schuljahr 2018/2019	31
Tabelle 5:	Top 20 der aufkommensstärksten Pendlerbeziehungen im Kreis Weimarer Land	38
Tabelle 6:	Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2018 im Kreis Weimarer Land	40
Tabelle 7:	SPNV-Angebote im Kreis Weimarer Land	41
Tabelle 8:	Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen im Kreis Weimarer Land	43
Tabelle 9:	Entwicklung der Fahrgastzahlen im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land	46
Tabelle 10:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land	50
Tabelle 11:	Aufkommensstarke Pendlerrelationen mit Fahrgastpotenzial	59
Tabelle 12:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	62
Tabelle 13:	Verbindungsrelationen der Netzebene PlusBus-Netz	66
Tabelle 14:	Verbindungsrelationen der Netzebene TaktBus-Netz	66
Tabelle 15:	Verbindungsrelationen der Netzebene Nebennetz	67
Tabelle 16:	Verbindungen im Stadtverkehr Apolda	68
Tabelle 17:	Mindestbedienvorgaben PlusBus-Netz und TaktBus-Netz	69
Tabelle 18:	Mindestbedienvorgaben Nebennetz	69
Tabelle 19:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Apolda	70
Tabelle 20:	Mindestbedienvorgaben Ergänzungsnetz	70
Tabelle 21:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem straßengebundenen ÖPNV des Kreises Weimarer Land	72
Tabelle 22:	Kategorien der Verknüpfungspunkte	73
Tabelle 23:	Mindestausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte je Kategorie	74
Tabelle 24:	Abgrenzung Bedienformen im straßengebundenen ÖPNV und alternative Angebotsformen	78
Tabelle 25:	Flexible Bedienformen (Rufbus) im Kreis Weimarer Land	79

Tabelle 26:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und StPNV-Haltestellen)	91
Tabelle 27:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	92
Tabelle 28:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen und Informationssystemen	93
Tabelle 29:	Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien für den Kreis Weimarer Land	113
Tabelle 30:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigung	120
Tabelle 31:	Investitionsbedarfe der Städte und Gemeinden im Kreis Weimarer Land	123
Tabelle 32:	Kostenauswirkung PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz sowie Stadtverkehr Apolda bei Umsetzung Mindestbedienvorgaben	126
Tabelle 33:	Einwohner der Städte und Gemeinden nach Orts- und Stadtteilen im Kreis Weimarer Land	133
Tabelle 34:	Angebotsumfang SPNV im Kreis Weimarer Land	141
Tabelle 35:	Angebotsumfang straßengebundener ÖPNV im Kreis Weimarer Land	142
Tabelle 36:	Allgemeinbildende Schulen im Kreis Weimarer Land mit Schüleranzahl	152
Tabelle 37:	Schulbezirke im Kreis Weimarer Land	155

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
CNG	Compressed Natural Gas
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EB	Erfurter Bahn GmbH
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
JES	JES Verkehrsgesellschaft mbH
KOM	KomBus GmbH
LBB	Landesbedeutsame Buslinie
LEG Thüringen	Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH
LEP Thüringen	Landesentwicklungsprogramm Thüringen
LSA	Lichtsignalanlage

Abkürzung	Erläuterung
LNG	Liquefied Natural Gas
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVP SPNV	Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr Thüringen
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PVG WL	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
rBV	Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr (= straßengebundener ÖPNV)
SWG	Stadtwirtschaft Weimar GmbH
Thür	Thüringen
ThürGIG	Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen
ThürKAG	Thüringer Kommunalabgabengesetz
ThürÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Thüringen
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
ThürSchFTG	Thüringer Gesetz über Schulen in freier Trägerschaft
ThürSchulG	Thüringer Schulgesetz
TLS	Thüringer Landesamt für Statistik
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Abkürzung	Erläuterung
U.N.O.	Gewerbe- und Industriegebiet Ulla/Nohra/Obergrunstedt
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH / Verkehrsverbund Mittelthüringen
VO	Verordnung
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ThürÖPNVG bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Kreises Weimarer Land für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2024.

Das ThürÖPNVG regelt den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den Straßenpersonennahverkehr (StPNV).

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 ThürÖPNVG ist der Freistaat Thüringen Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Planung, Organisation und Finanzierung des StPNV entsprechend § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG eine Aufgabe im eigenen Wirkungskreis der Landkreise und kreisfreien Städte. In Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 2 ThürÖPNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte also **Aufgabenträger des StPNV bzw. des straßengebundenen ÖPNV**.

Der straßengebundene ÖPNV im Kreis Weimarer Land wird entsprechend § 1 ThürÖPNVG bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Kreis Weimarer Land umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2020 bis 2024 nimmt der Kreis Weimarer Land als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV seine Verpflichtung wahr, entsprechend § 5 und § 6 ThürÖPNVG einen Nahverkehrsplan unter anderem mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur,
- ◆ Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf,
- ◆ Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV,
- ◆ Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf (Investitions- und Finanzierungsplan).

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Kreis Weimarer Land orientiert sich bei der Gestaltung des straßengebundenen ÖPNV an den **Zielen und Grundsätzen gemäß § 2 ThürÖPNVG**. Die wesentlichen Ziele und Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
 - ◆ Der ÖPNV soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr
-

darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.

- ◆ Beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem ÖPNV in Verdichtungsräumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.
- ◆ In der Landes-, der Regional- und der Bauleitplanung ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken.
- ◆ Der ÖPNV soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden.
- ◆ Der SPNV ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen straßengebundenen ÖPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitest möglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.
- ◆ Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in allen Landesteilen erreicht werden, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit dem ÖPNV erreichen kann.
- ◆ Zur Förderung der Inanspruchnahme des ÖPNV sollen an Haltestellen außerhalb der Stadtkerne und an Bahnhöfen ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R-Anlagen) und Pkw (P+R-Anlagen) geschaffen werden.
- ◆ Insbesondere in Verdichtungsräumen und Tourismusregionen soll der Übergang auf den ÖPNV durch Verkehrsleitsysteme unterstützt werden.
- ◆ Sonder- und Schülerverkehre sollen, soweit möglich, als öffentliche Linienverkehre durchgeführt werden.
- ◆ Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbus- und Sammeltaxen berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerecht gesichert werden kann.
- ◆ Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks sowie des ÖPNV-Angebots sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen zu berücksichtigen. Es soll dabei auf die Erfüllung der Sicherheitsbedürfnisse der Benutzer besonders hingewirkt werden.
- ◆ In den Fahrzeugparks sollten möglichst Fahrzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen eingesetzt werden.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme der Einwohner am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten.

Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Kreis Weimarer Land dabei weiterhin stetig zu. Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben hinaus definiert der Kreis Weimarer Land daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- ◆ Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr und damit Senkung des Modal-Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems,
- ◆ Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV auf die Netz- und Angebotsstruktur des SPNV,
- ◆ Übernahme von Verbindungsfunktionen auf Relationen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden,
- ◆ SPNV-Relationen in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Thüringen sollen auch im Falle erforderlicher Umstellungen z.B. auf Busbetrieb durch den Freistaat abgesichert werden,
- ◆ Flächenhafte Erschließung des Landkreises durch den straßengebundenen ÖPNV,
- ◆ Anbindung aller Ortsteile des Nahverkehrsraums an das ÖPNV-Netz,
- ◆ Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage,
- ◆ Definition landkreisweiter Mindestbedienstandards zur Wahrung einer einheitlichen Angebotsqualität sowie zur Sicherung des Ziels der Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr, der klimapolitischen Ziele und der Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Weiterentwicklung des Angebots im straßengebundenen ÖPNV entsprechend den Bedürfnissen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste,
- ◆ Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit den kreisfreien Städten Erfurt, Jena und Weimar,
- ◆ Stärkung der regionalen Zentren,
- ◆ Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung sowie
- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV.

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.3.1 Rechtlicher Rahmen für den straßengebundenen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,
- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S.2808),
- ◆ Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) vom 22. Juni 2005 (GVBl.2005,276), zuletzt geändert durch Artikel 46 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. S.731, 764),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S.1117),
- ◆ Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) vom 16. Dezember 2005 (GVBl. 2005, 383), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. November 2010 (GVBl. S.340).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234),
 - ◆ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755),
 - ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S.1474),
 - ◆ Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz vom 31. Januar 2013 (GVBl. 2013, 22), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. April 2016 (GVBl. S. 170),
 - ◆ Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie),
 - ◆ Achte Thüringer Verordnung über die Festlegung von Kostensätzen für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 4. September 2018.
-

1.3.2 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

Der Kreis Weimarer Land ist Träger der Schülerbeförderung und als solcher werden als weitere wesentliche rechtliche Grundlagen für den Nahverkehrsplan berücksichtigt:

- ◆ Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. April 2003 (GVBl. 2003, 238), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 6. Juni 2018 (GVBl. S. 229, 262),
- ◆ Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. April 2003 (GVBl. 2003, 258), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. November 2015 (GVBl. S. 151) sowie das
- ◆ Thüringer Gesetz über Schulen in freier Trägerschaft (ThürSchfTG) vom 20. Dezember 2010 (GVBl. 2010, 522), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. September 2015 (GVBl. S. 121)

Der Sicherstellung der Schülerbeförderung kommt als integraler Bestandteil des straßengebundenen ÖPNV-Angebots im Kreis Weimarer Land eine besondere Bedeutung zu.

Schülerbeförderungssatzung

Entsprechend § 4 Abs. 1 ThürSchFG ist der Kreis Weimarer Land Träger der Schülerbeförderung und kann dies in eigener Verantwortung durch Satzung regeln. Im Kreis Weimarer Land wird dies durch die Satzung über die Schülerbeförderung im Kreis Weimarer Land vom 08.04.2004, zuletzt geändert am 08.05.2008, umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bemüht sich der Kreis Weimarer Land – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Freistaat Thüringen) – darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Schülerbeförderung soll entsprechend § 4 Abs. 1 ThürSchFG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ThürÖPNVG in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden.

Schulnetzplanung des Kreises Weimarer Land für die Jahre 2017/2018 – 2027/2028

Die Schulnetzplanung ist entsprechend des ThürSchG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulnetzplanung schafft gemäß § 41 Abs. 3 ThürSchG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die aktuelle Fortschreibung der Schulnetzplanung des Kreises Weimarer Land für den Planungshorizont 2018 bis 2028 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulnetzplan

weist die bestehenden Schulstandorte sowie den aktuellen und zukünftigen Schulbedarf aus.

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklung

Das aktuelle Landesentwicklungsprogramm Thüringen (LEP Thüringen) hat eine Gültigkeitsdauer bis zum Jahr 2025. Im LEP Thüringen sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung im Freistaat Thüringen definiert. Es schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

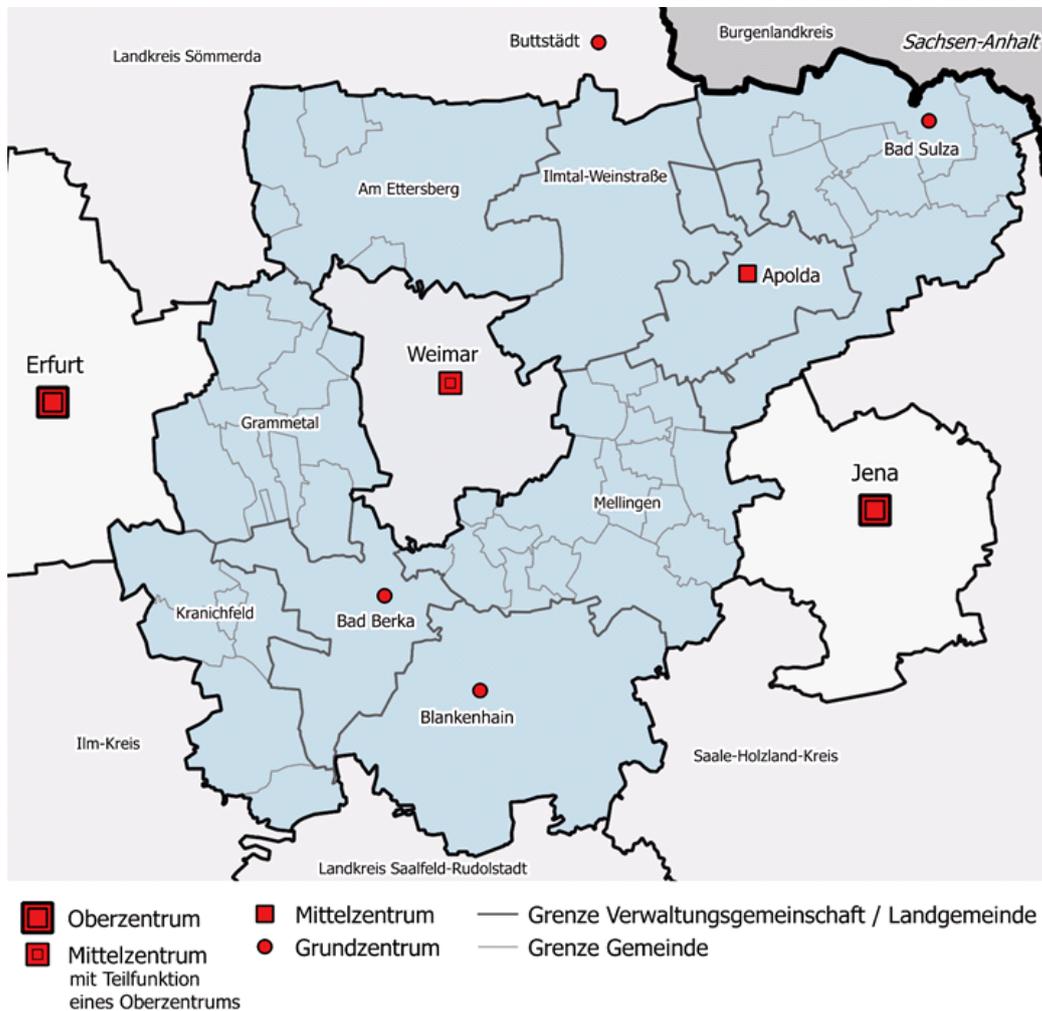
Das LEP Thüringen weist **Bad Berka, Bad Sulza und Blankenhain** als **Grundzentren** aus. Einziges **Mittelzentrum** ist **Apolda**, darüber hinaus ist die kreisfreie Stadt **Weimar** ein **Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums**. Die dem Kreis Weimarer Land nächstgelegenen **Oberzentren** sind die **Städte Erfurt und Jena** (vgl. Abbildung 1). Ergänzend legt der Regionalplan Mittelthüringen Buttstädt im Landkreis Sömmerda als zugeordnetes Grundzentrum für die nördlichen Ortsteile Niederreißen und Oberreißen der Gemeinde Ilmtal-Weinstraße fest.¹

Darüber hinaus definiert das LEP Thüringen Mindesterreichbarkeitsstandards in Form von Erreichbarkeitszielen. Diese sind als anzustrebende Orientierungswerte zu verstehen. Eine Abwägung soll entsprechend realer Verkehrsbedarfe, Aufwand und Nutzen erfolgen:

- ◆ Die Erreichbarkeit des Oberzentrums vom Wohnort aus soll auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 90 Minuten gesichert werden,
- ◆ Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums sowie des Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums vom Wohnort aus soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 45 Minuten gesichert werden,
- ◆ Die Erreichbarkeit des Grundzentrums vom Wohnort aus soll auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 30 Minuten gesichert werden.

¹ Vgl. Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen 2011.

Abbildung 1: Zentrale Orte im Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: TMIL (Hrsg.) 2014.

Im LEP Thüringen 2025 wird der Freistaat Thüringen in drei Raumstrukturgruppen sowie zehn Raumstrukturtypen nach demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungsgesichtspunkten gegliedert. Der Kreis Weimarer Land liegt größtenteils im „Innerthüringer Zentralraum“, welcher als demographisch und wirtschaftlich stabil angesehen wird.

Des Weiteren unterteilt das LEP Thüringen die Raumstruktur in „mittelzentrale Funktionsräume“, in denen jeweils starke Verflechtungs- und Kooperationsbeziehungen vorliegen. Die mittelzentralen Funktionsräume bilden fachübergreifende und überörtliche funktionale Einheiten und gewährleisten eine angemessene Erreichbarkeit der Mittelzentren. Für den Kreis Weimarer Land sind die relevanten

Funktionsräume Weimar und Apolda sowie zusätzlich die außerhalb des Landkreises gelegenen Städte Erfurt, Jena sowie in geringem Umfang Rudolstadt und Sömmerda.²

Mobilitätsbezogene Ziele des LEP Thüringen

Der vorliegende NVP berücksichtigt insbesondere folgende Grundsätze und Ziele des LEP Thüringen³:

- ◆ Effektive, bedarfsgerechte und umweltfreundliche Gestaltung der ÖPNV-Angebote,
- ◆ Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen, Daseinsvorsorgeeinrichtungen sowie Einrichtungen für Freizeit und Tourismus,
- ◆ Orientierung der ÖPNV-Angebote am Zentrale-Orte-System,
- ◆ Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und straßengebundenem ÖPNV),
- ◆ Anschlusssicherung und Stärkung der Verkehrsträgerverknüpfung (insbesondere Rad- und Fußverkehr) an den Verknüpfungspunkten zur Herstellung und Vorhaltung eines durchgängigen, verkehrsträgerübergreifenden Angebots,
- ◆ Förderung der Mobilität mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln durch Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an B+R-Stellplätzen, insbesondere an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV,
- ◆ Schaffung flexibler, alternativer und nachfrageorientierter Bedienformen zur Sicherung der Erreichbarkeit v.a. in nachfrageschwachen Räumen,
- ◆ Sicherung der Erreichbarkeit auch für nicht-motorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ◆ Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen bei der Gestaltung von Zugangsstellen zum ÖPNV sowie städtebauliche Integration der ÖPNV-Zugangsstellen,
- ◆ Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- ◆ Entwicklung von Strategien für eine postfossile Mobilität.

Landesbedeutsame Entwicklungskorridore

Das LEP Thüringen 2025 definiert „landesbedeutsame Entwicklungskorridore“, welche, ergänzend zu den zentralen Orten, Räume mit besonderer Standortgunst darstellen und zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung des Landes beitragen sollen. Als Entwicklungsvoraussetzung sollen hierbei insbesondere auch die Verkehrsinfrastrukturen, u.a. in Form von hochwertigen Straßen- und Schieneninfrastrukturen, gesichert und weiterentwickelt werden.

² Vgl. TMIL (Hrsg.) 2014.

³ Vgl. TMIL (Hrsg.) 2014.

Des Weiteren sollen sich die Korridore durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auszeichnen. Den Kreis Weimarer Land durchläuft der folgende landesbedeutende Entwicklungskorridor:

- ◆ BAB 4: Landesgrenze Hessen – Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Landesgrenze Sachsen.

Regionalplan Mittelthüringen

Der Regionalplan Mittelthüringen beschreibt, ergänzend zum LEP Thüringen, folgende Ziele und Grundsätze mit Mobilitäts- bzw. ÖPNV-Bezug⁴:

- ◆ angemessene flächendeckende ÖPNV-Bedienung im ländlichen Raum,
- ◆ Sicherung der möglichst umweglosen Erreichbarkeit der Grundzentren mit dem ÖPNV,
- ◆ Vernetzung der einzelnen ÖPNV-Linien in den zentralen Orten sowie an weiteren Verknüpfungspunkten an innerörtlich zentral gelegenen Umsteigepunkten,
- ◆ Sicherstellung der Erschließung von Gebieten mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung durch den ÖPNV (attraktive Gestaltung von Linienführung, Takt sowie Betriebszeiten).

Des Weiteren werden im Regionalplan Mittelthüringen regional bedeutsame Verbindungen des straßengebundenen ÖPNVs ergänzend zu den regional bedeutsamen Verbindungen des SPNVs ausgewiesen. Diese sollen die Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren und von Grundzentren untereinander, die Anbindung der Grundzentren an die höherrangigen Zentralen Orte sowie an die übergeordneten Schienenverbindungen sicherstellen. Folgende Verbindungen betreffen den Kreis Weimarer Land:

- ◆ Bad Berka – Blankenhain
- ◆ Blankenhain – Rudolstadt (Landkreis Saalfeld-Rudolstadt)
- ◆ Stadtilm (Landkreis Ilm-Kreis) – Kranichfeld, Bahnhof.

Die regional bedeutsamen Verbindungen des straßengebundenen ÖPNV sollen dabei eine vergleichbare Angebotsqualität wie die regional bedeutsamen SPNV-Verbindungen aufweisen.

Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Kreis Weimarer Land ist laut § 3 Absatz 1 Nr. 1 ThürÖPNVG grundsätzlich Aufgabe des Freistaats Thüringen. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) erstellt auf Grundlage von § 5 ThürÖPNVG alle fünf Jahre einen aktualisierten Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (NVP SPNV). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der zukünftigen Netz- und Linienentwicklung, insbesondere für den SPNV. Der NVP SPNV beschreibt

⁴ Vgl. Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen 2011.

darüber hinaus die Bedeutung flexibler Bedienformen, welche insbesondere in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten Anwendung finden und das übergeordnete Bahn-Bus-Netz ergänzen. Zukünftig soll eine exakte Abstimmung zwischen den verschiedenen Systemen (SPNV, straßengebundener ÖPNV und flexibler ÖPNV) anhand der Mobilitätsbedürfnisse, Fahrgastpotenziale sowie vorhandener spezifischer Zielgruppen erfolgen. Die kommunalen Aufgabenträger sollen zur Sicherung der der Daseinsfürsorge die Anwendung flexibler Bedienformen in dafür geeigneten Regionen und Zeiträumen prüfen.

Zusätzlich stellt der NVP SPNV das Angebot der landesbedeutsamen Buslinien dar, welches ein zum SPNV adäquates Angebot mit ähnlichen Angebotsstandards darstellen soll. Seit 2017 fördert der Freistaat Thüringen Linien des straßengebundenen ÖPNV entlang landesbedeutsamer Achsen in Ergänzung zum SPNV-Angebot. An den Verknüpfungspunkten besteht Anschlussicherung zu den SPNV-Angeboten.⁵

Der NVP SPNV weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP des Kreises Weimarer Land relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

⁵ Vgl. TMIL (Hrsg.) 2018a.

Tabelle 1: Maßnahmen des NVP SPNV zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Verkehrsvernetzung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Durchgehende und reibungslose Reiseketten bei Verknüpfung des SPNV zum Fernverkehr, Individualverkehr, straßengebundenem ÖPNV oder innerhalb des SPNV ◆ Sowohl planerische und bauliche Verknüpfung an den Zugangsstellen, als auch Vernetzung der Fahrgastinformationssysteme der verschiedenen Verkehrssysteme
Verknüpfung Bahn und Bus	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Optimale zeitliche Verknüpfung zwischen Bus und Bahn durch möglichst geringe Mindestübergangszeiten <ul style="list-style-type: none"> ◆ Sicherstellung kurzer, direkter und barrierefreier Wege zwischen Bus- und Bahnsteig ◆ Minimierung von zusätzlichen Zeitbedarfen, z.B. beim Kauf von Anschlussfahrtscheinen ◆ Vertiefung der notwendigen Abstimmung bei der Fahrplangestaltung
Ausbau P+R-Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erweiterung bzw. Bau von P+R-Anlagen an den SPNV-Zugangsstellen Mellingen, Großschwabhausen und Hopfgarten (Weimar)
Netzentwicklungskonzeption SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Weimar – Kranichfeld
Prüfung von Schwachlaststrecken im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einzelfalluntersuchung der Strecke Weimar – Kranichfeld zur Prüfung von Vorschlägen zur Verbesserung der Nachfrage und somit zur Stärkung der Verkehrsachse
Prüfung der Wiederaufnahme von SPNV-Strecken	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Potenzialuntersuchungen zum Verkehrsangebot der Strecke der Pfefferminzbahn Sömmerda – Buttstädt – Großheringen unter Einbeziehung des Landkreises und der Anrainergemeinden

Quelle: TMIL (Hrsg.) 2018a.

Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen

Im aktuellen Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 - 2023 (VMT-Rahmenplan) werden verschiedene Zielkonzepte zur zukünftigen Entwicklung und Ausgestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verbundgebiet aufgezeigt.

Für den Gültigkeitszeitraum bis 2023 sieht der VMT-Rahmenplan für den SPNV insbesondere folgende Entwicklungsschwerpunkte:

- ◆ Ausbau der Schieneninfrastruktur (insbesondere durch Elektrifizierung und Geschwindigkeitsanhebung),
- ◆ Ausbau des barrierefreien Zugangs zu SPNV-Zugangsstellen und SPNV-Fahrzeugen sowie Verbesserung der Fahrzeugqualität,
- ◆ Verbesserung des SPNV-Angebots, z.B. durch Angebotsverdichtungen, neue Direktverbindungen oder neue Verknüpfungen von Linienästen sowie

- ◆ Prüfung von Schwachlaststrecken.

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV sind im VMT-Rahmenplan vor allem die nachfolgenden geplanten Maßnahmen für den Kreis Weimarer Land relevant:

- ◆ Ausbau des Netzes landesbedeutsamer Buslinien (LBB),
- ◆ Einführung von PlusBus und TaktBus als neue Produkte im VMT-Gebiet (im Zusammenhang mit der Umsetzung landesbedeutsamer Buslinien) sowie
- ◆ Ausweitung der Kooperation von Verkehrsunternehmen in gemeinsam bedienten Korridoren.

Darüber hinaus kommt der Schaffung von nahtlosen Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu. Der VMT-Rahmenplan legt aus diesem Grund die Vorgabe fest, dass bei der Nahverkehrsplanung der Landkreise eine frühzeitige Einbeziehung der entsprechenden angrenzenden Aufgabenträger bei Gestaltung und Weiterentwicklung aufgabenträgerübergreifender Linien des straßengebundenen ÖPNV zu erfolgen hat.

Es werden im VMT-Rahmenplan zu unterschiedlichen Standards und Qualitätskriterien Festlegungen getroffen. Hierzu gehören Vorgaben zur

- ◆ Mindestbedienung bei TaktBus- und PlusBus-Angeboten,
- ◆ Anschlusssicherung und Verknüpfungspunkte,
- ◆ Fahrzeugstandards,
- ◆ Fahrgastinformation sowie
- ◆ Barrierefreiheit.

Das Zielkonzept zur Optimierung des ÖPNV-Angebots im aufgabenträgerübergreifenden straßengebundenen ÖPNV sieht vor, dass bei der Umsetzung des landesbedeutsamen Busliniennetzes im VMT-Gebiet Prüfbedarf hinsichtlich der Umsetzbarkeit besteht. Förderfähige, für den Kreis Weimarer Land relevante Achsen sind:

- ◆ Erfurt/Weimar – Bad Berka/Kranichfeld – Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg
- ◆ Bad Berka/Kranichfeld – Ilmenau
- ◆ Weimar – Sömmerda
- ◆ Apolda – Buttstädt – Sömmerda

Des Weiteren beschreibt der VMT-Rahmenplan das langfristige Ziel eines thüringenweiten Verkehrsverbunds. Um dies zu erreichen wurde u.a. eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der die Erweiterung des Verbundraumes Mittelthüringen untersucht wurde und welche in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden soll.⁶

⁶ Vgl. VMT (Hrsg.) 2019.

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV des Kreises Weimarer Land haben bzw. haben könnten.

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden die folgenden Planungen und Konzepte bei der Erstellung des NVP berücksichtigt:

- ◆ derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Kreises Weimarer Land,
- ◆ Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise und kreisfreien Städte,
- ◆ Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen⁷,
- ◆ Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen⁸,
- ◆ Integriertes Regionalentwicklungskonzept (IREK) der Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar-Weimarer Land⁹,
- ◆ Regionale Entwicklungsstrategie 2014 – 2020 Weimarer Land - Mittelthüringen¹⁰,
- ◆ Konzept Weimarer Land Tourismus 2017-2025¹¹,
- ◆ Wirtschaftsentwicklungskonzept für den Kooperationsraum Weimar/Weimarer Land¹²,
- ◆ Universitätsstudien der TU Dresden¹³,
- ◆ Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Apolda 2030¹⁴,
 - Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Verwaltungsgemeinschaft Grammetal¹⁵,
 - Klimaschutzkonzept für die Gemeinde Nohra¹⁶.

⁷ Vgl. Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr 2007.

⁸ Vgl. TMIL (Hrsg.) 2018b.

⁹ Vgl. IW Consult GmbH/ imreg GmbH 2017.

¹⁰ Vgl. Regionale LEADER-Aktionsgruppe Weimarer Land-Mittelthüringen e.V. 2015.

¹¹ Vgl. Weimarer Land Tourismus / Landratsamt Weimarer Land (Hrsg.) 2017.

¹² Vgl. Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH 2006.

¹³ Vgl. Haase, H. 2018 und Meyer, F. 2018.

¹⁴ Vgl. Stadtverwaltung Apolda (Hrsg.) 2017.

¹⁵ Vgl. HELK ILMPLAN GmbH 2011.

¹⁶ Vgl. Energie Effizienz Institut / AHP GmbH & Co. KG 2016.

2. Standortbestimmung und Analyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV

2.1 Bestand und Entwicklung des Verkehrsgebietes

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der 1994 im Rahmen der Kreis- und Gemeindereform Thüringens durch Zusammenlegung der Landkreise Apolda und Weimar-Land und Teilen der ehemaligen Landkreise Erfurt-Land und Jena-Land gebildete Kreis Weimarer Land befindet sich in der Mitte des Freistaats Thüringen. Mit einer Fläche von rund 804 km² ist das Weimarer Land ein mittelgroßer Landkreis in Thüringen.¹⁷

Der Kreis Weimarer Land umschließt vollständig die kreisfreie Stadt Weimar und wird von folgenden Landkreisen und kreisfreien Städten begrenzt:

- ◆ Im Nordosten Landkreis Burgenlandkreis (Land Sachsen-Anhalt),
- ◆ Im Osten Saale-Holzland-Kreis und kreisfreie Stadt Jena,
- ◆ Im Süden Landkreis Saalfeld-Rudolstadt,
- ◆ Im Südwesten Ilm-Kreis,
- ◆ Im Westen kreisfreie Stadt Erfurt und
- ◆ Im Nordwesten und Norden Landkreis Sömmerda.

Der Landkreis besteht aus 47 kreisangehörigen Städten und Gemeinden, welche sich entweder selbst verwalten, in Verwaltungsgemeinschaften zusammengeschlossen sind oder andere Gemeinden bzw. Städte als sogenannte erfüllende Gemeinde beauftragt haben. Sitz der Kreisverwaltung ist Apolda. Die Darstellung der einzelnen Kommunen mit ihren jeweiligen zugehörigen Ortsteilen erfolgt in Anhang A1.

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2018 lebten 81.947 Einwohner im Kreis Weimarer Land. Die Bevölkerungsdichte liegt somit bei rund 102 EW/km². Die bevölkerungsreichste Kommune ist Apolda mit 22.012 Einwohnern, gefolgt von Bad Berka mit 7.503 Einwohnern, Am Ettersberg (Stand: 01.01.2019)¹⁸ mit 7.097 Einwohnern und Blankenhain mit 6.455 Einwohnern.¹⁹

¹⁷ Vgl. TLS 2019a.

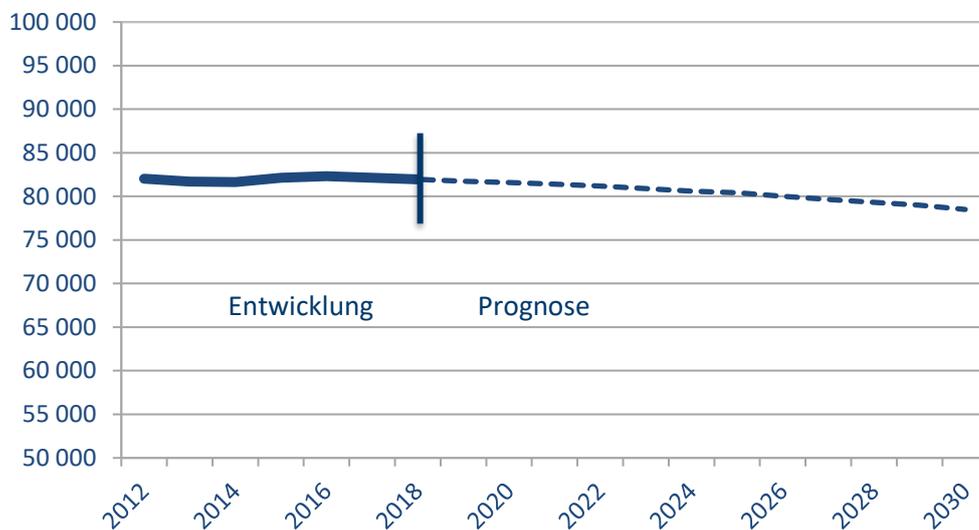
¹⁸ Die Gemeinde Am Ettersberg wurde zum 01.01.2019 aus den ehemaligen Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Nordkreis Weimar gebildet. Nicht dazugehörig sind die Gemeinden Leutenthal und Rohrbach (jetzt Ortsteile der Gemeinde Ilmtal-Weinstraße), sowie die Gemeinden Ballstedt und Ettersburg sowie die Stadt Neumark (für diese ist die Am Ettersberg erfüllende Gemeinde).

¹⁹ Vgl. TLS 2019a.

Im Kreis Weimarer Land unterlag die Bevölkerungsentwicklung im Betrachtungszeitraum seit 2012 nur leichten Schwankungen mit einem geringfügigen Rückgang um 0,1 % (2018 zu 2012). Damit schreitet die Abnahme deutlich langsamer voran, als in der ersten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (rBv) des Landesamtes für Statistik prognostiziert. In dieser war für den gleichen Zeitraum von einem Rückgang um 2,0 % ausgegangen worden²⁰.

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung und -prognose für den Kreis Weimarer Land.

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Kreis Weimarer Land seit 2012 sowie Prognose bis 2030



Daten: TLS 2019a.

Anmerkung: Daten bis 2018: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Daten ab 2019: Basisjahr der Prognose ist 2017.

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

Die zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Thüringen aus dem Jahr 2019 geht für den Kreis Weimarer Land von einem leichten Rückgang der Bevölkerung um 4,2 % bis zum Jahr 2030 aus (vgl. Tabelle 2). Bis zum Jahr 2040 soll die Bevölkerungszahl im Vergleich zu 2018 um -9 % zurückgehen.²¹

²⁰ Vgl. TLS 2019a.

²¹ Vgl. TLS 2019a.

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose 2040 für den Kreis Weimarer Land

Jahr	Bevölkerung	Veränderung [%] gegenüber 2018	
2018	81.947	-	
2020	81.600	-0,4	
2025	80.400	-1,9	
2030	78.500	-4,2	
2035	76.500	-6,6	
2040	74.600	-9,0	

Jahr	Anteil [%] 0 ≤ 19 Jahre	Anteil [%] 20-64 Jahre	Anteil [%] ≥ 65 Jahre
2018	18,0	58,0	24,0
2030	19,0	50,0	31,0
2040	18,0	49,0	32,0

Daten: TLS 2019a. Basisjahr der Prognose ist 2017.

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten nach bleibt die Gruppe der unter 20-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, konstant. Erwartet wird zunächst sogar ein leichter Anstieg der Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung von ca. 1,0 % bis zum Jahr 2030.

Bis zum Jahr 2030 wird der Anteil der Altersgruppe der 20 bis unter 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung um 8,0 % (Jahr 2040: -9,0 %) abnehmen, wohingegen bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine Zunahme um 7,0 % (Jahr 2040: +8,0 %) erwartet wird (vgl. Tabelle 2).

2.1.3 Pkw-Bestand und Motorisierung

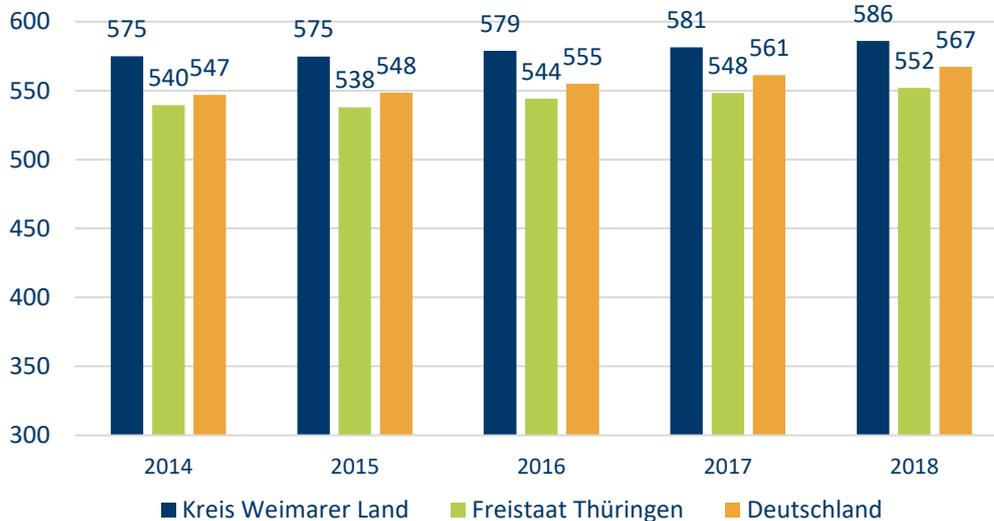
Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Kreis Weimarer Land von 2014 bis 2018 um 2,4 % angestiegen. Damit war der Anstieg im Kreis Weimarer Land stärker im Vergleich zum landesweiten Wert des Freistaats Thüringen (+1,8 %).

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) im Kreis Weimarer Land verzeichnet zwischen 2014 und 2018 eine leichte Steigerung. Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für den Freistaat Thüringen sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2018

Anzahl der Pkw je 1.000 Bewohner



Quelle: IGES 2019. Eigene Berechnung.
Datengrundlage: DESTATIS 2019 sowie KBA 2019.

2.1.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Der Kreis Weimarer Land weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 3). Im Geltungszeitraum des letzten Nahverkehrsplans stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2018 um ca. 5,3 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 4,2 % im Jahr 2018.²²

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Kreis Weimarer Land

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2014	24.581	6,5 %
2015	24.927	6,1 %
2016	25.194	5,2 %
2017	25.719	4,5 %
2018	25.878	4,2 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019a.

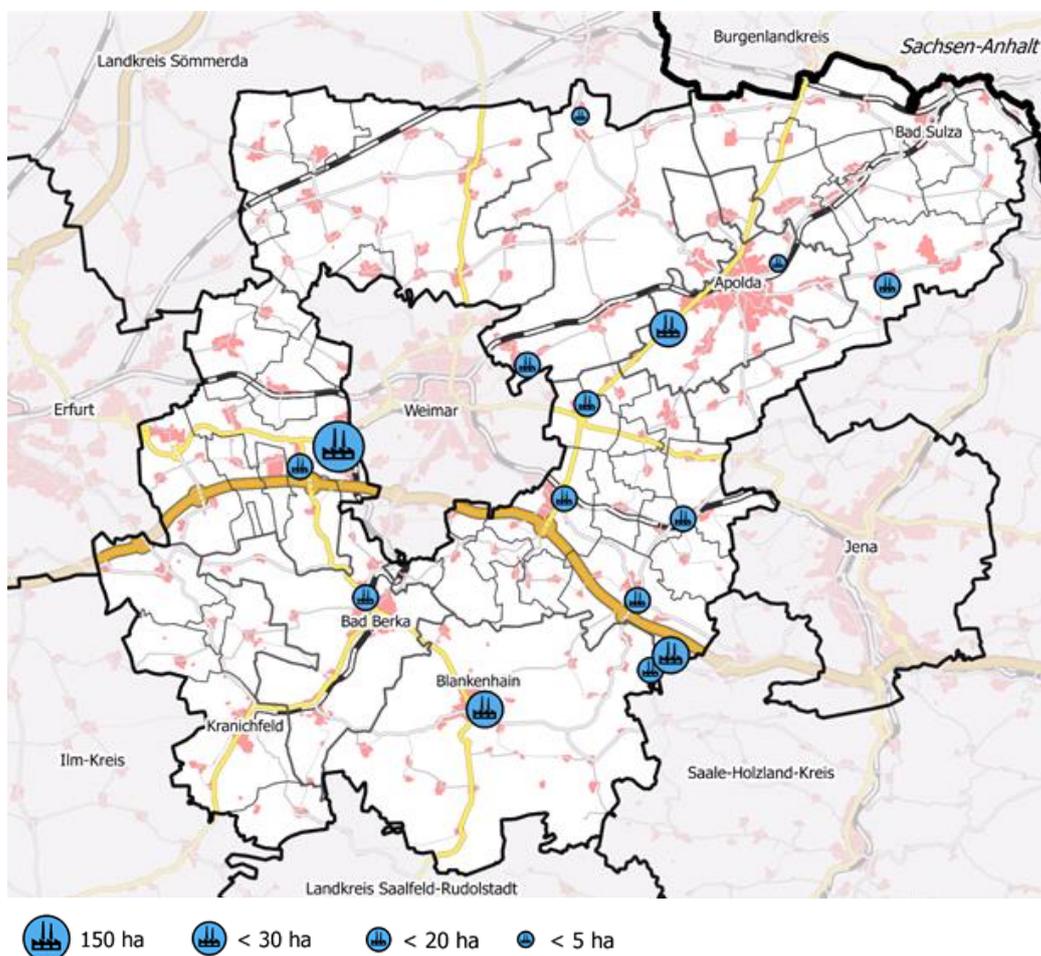
²² Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2019a.

Mit 90,4 % der insgesamt 3.229 Unternehmen im Kreis Weimarer Land sind der Großteil Kleinstunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,3 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.²³

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Die Mehrzahl der größeren Gewerbestandorte im Kreis Weimarer Land konzentriert sich entlang der Korridore der BAB 4, der B 85 und B 87 sowie der Eisenbahnstrecken. Eine Übersicht über ausgewählte Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Ausgewählte Gewerbegebiete im Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: LEG Thüringen 2019a.

Apolda bildet mit ca. 8.000 Arbeitsplätzen den größten Arbeitsplatzschwerpunkt im Kreis Weimarer Land. Weitere Schwerpunkte sind darüber hinaus Bad Berka

²³ Vgl. TLS 2018.

mit über 3.000 Arbeitsplätzen sowie Blankenhain und Nohra mit jeweils über 2.300 Arbeitsplätzen.²⁴

Außerhalb des Landkreises kommen als weiterer bedeutender Gewerbeschwerpunkt das Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt in Erfurt-Vieselbach nordwestlich der Gemeinde Mönchholzhausen sowie das Gewerbegebiet Weimar-Nord hinzu.

Der größte Wirtschaftsbereich im Kreis Weimarer Land ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 63,3 % aller Beschäftigten tätig. Des Weiteren entfallen auf das produzierende Gewerbe etwa 34,8 % sowie auf Land-, Forstwirtschaft und Fischerei ca. 2,9 % aller Beschäftigten. Von hoher Relevanz sind für den Kreis Weimarer Land vor allem die Wirtschaftsbereiche Dienstleistung, Handel, verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe sowie das Gesundheitswesen.²⁵

In den beiden größten Gewerbegebieten des Landkreises (Ulla/Nohra/Obergrunstedt (U.N.O.) und Gewerbepark B 87, Apolda) sind jeweils über 2.000 Beschäftigte tätig. Neben den Gewerbegebieten existieren weiterhin einzelne Industriestandorte großer Unternehmen, z.B. ein Werk der Viega GmbH & Co. KG für Sanitär- und Heizungstechnik in Großheringen, welches mit ca. 730 Beschäftigten zu den 100 größten Unternehmen des Freistaates Thüringen zählt.²⁶

2.1.5 Schulstandorte und Schülerzahlen

Mit Stand Schuljahr 2018/2019 gibt es im Kreis Weimarer Land insgesamt 40 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 38 Schulen in öffentlicher und zwei Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Schulen und Schülerzahlen im Kreis Weimarer Land im Schuljahr 2018/2019

Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl der Schüler
Grundschulen	21 (davon 2 in freier Trägerschaft)	3.165
Regelschulen	12	2.470
Gymnasien	3	1.712
Regionale Förderzentren	2	148
Berufsschulen	1	1.158
Gesamtanzahl im Landkreis	39	8.653

Daten: Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport 2019.

Abbildung 5 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Kreis Weimarer Land. Eine Übersicht über alle Schulen mit

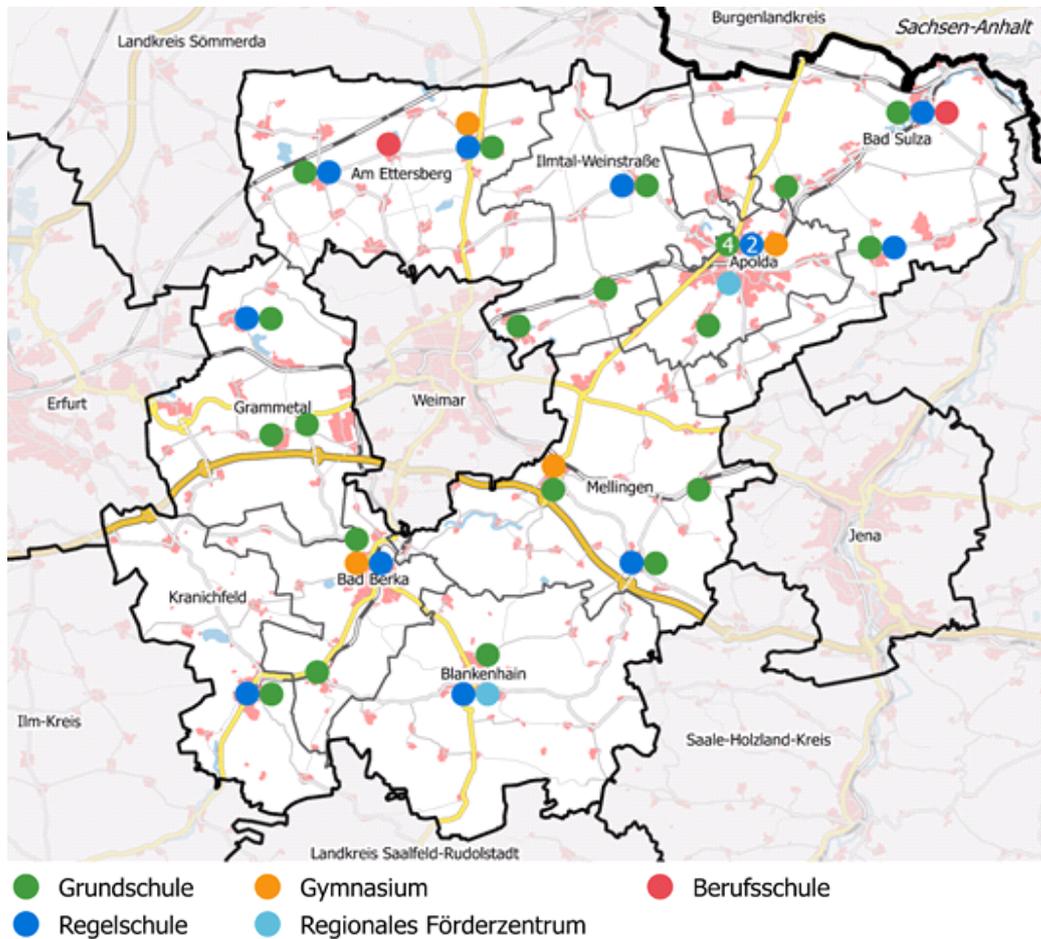
²⁴ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2019c.

²⁵ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2019d.

²⁶ Vgl. LEG Thüringen 2019b.

Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im Anhang A4 dargestellt.

Abbildung 5: Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Kreis Weimarer Land im Schuljahr 2018/2019



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport 2019.

Anmerkung: Einige Schulen verfügen über zwei Schulstandorte, dies wurde in der Darstellung berücksichtigt.

Standorte der Berufsschulen im Kreis Weimarer Land

Im Kreis Weimarer Land befinden sich je ein Berufsschulstandort der Berufsbildenden Schule Schwerstedt/Apolda in Schwerstedt (Schulteil 1 und Internat) sowie in Apolda (Schulteil 2). Der bis 2017 bestehende Standort der WFB Berufsschulen Bad Sulza wurde aufgegeben.

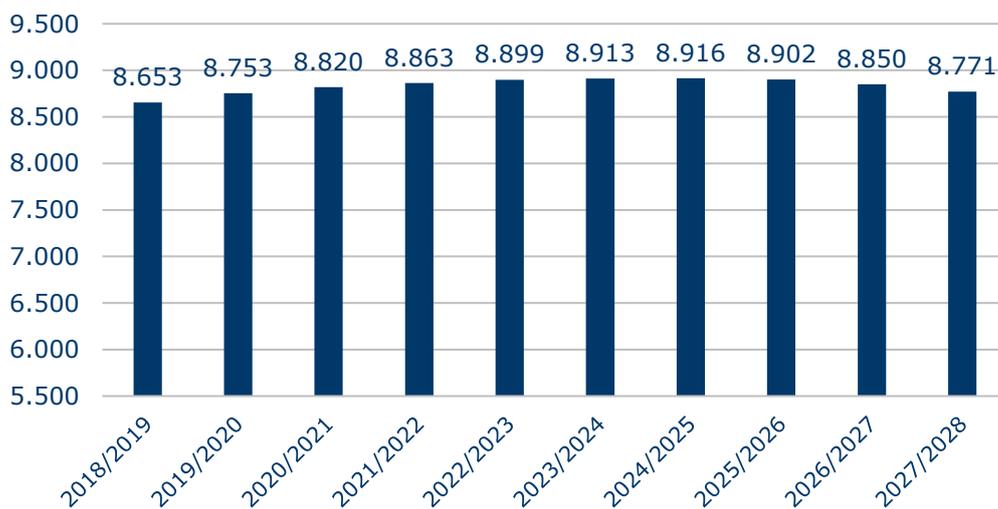
Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Kreis Weimarer Land

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Kreises Weimarer Land hat sich seit dem Schuljahr 2013/2014 bis zum Schuljahr 2018/2019 konstant positiv entwickelt.

Die Prognose des Thüringer Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport geht bis zum Jahr 2024 von leicht weiter ansteigenden Schülerzahlen aus. Ab dem Jahr 2025 soll sich laut Prognose der Trend umkehren und die Schülerzahlen wieder rückläufig sein (vgl. auch Abbildung 6). Diese Entwicklung entspricht in etwa der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung des Landkreises (vgl. Kapitel 2.1.2).

Abbildung 6: Prognose der Schülerzahlenentwicklung im Kreis Weimarer Land in den Schuljahren 2018/2019 bis 2027/2028

Anzahl der Schüler



Datengrundlage: Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport 2019.
Basisjahr der Prognose ist das Schuljahr 2018/2019.

Schulschließungen oder Zusammenlegungen von Schulen sind innerhalb der Laufzeit des Schulnetzplans nicht vorgesehen. Veränderungen sind jedoch in der Hinsicht geplant, dass für die Grundschule Bad Berka ein Neubau errichtet werden soll, in dem die aktuell auf zwei Standorte aufgeteilte Schule zusammengeführt werden soll.²⁷

2.1.6 Verflechtungen in der Schülerbeförderung

Gemäß § 14 Abs. 1 ThürSchulG legt der Schulträger Schulbezirke fest. Örtlich zuständig ist die Schule, in deren Schulbezirk der Wohnsitz des Schülers liegt. Nach

²⁷ Vgl. Kreis Weimarer Land 2016.

§ 15 Abs. 1 ThürSchulG kann auf Antrag aus wichtigen Gründen der Besuch einer anderen als der örtlich zuständigen Schule (Gastschulverhältnis) gestattet werden. Die Schulbezirke sollen vorrangig als Steuerungselement dienen und Planungssicherheit vor allem für die Auslastung von Schulen sowie die Schülerbeförderung geben.

Die Quelle-Ziel-Beziehungen in der Schülerbeförderung liegen aufgrund der Einteilung der Gemeinden des Landkreises in Schulbezirke auch überwiegend innerhalb dieser Schulbezirke. Eine Übersicht über die Schulbezirke wird im Anhang A5 dargestellt.

2.1.7 Verflechtung von Beschäftigten im Kreis Weimarer Land (Pendler)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Die Analyse der Pendlerdaten für den Kreis Weimarer Land erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2018).

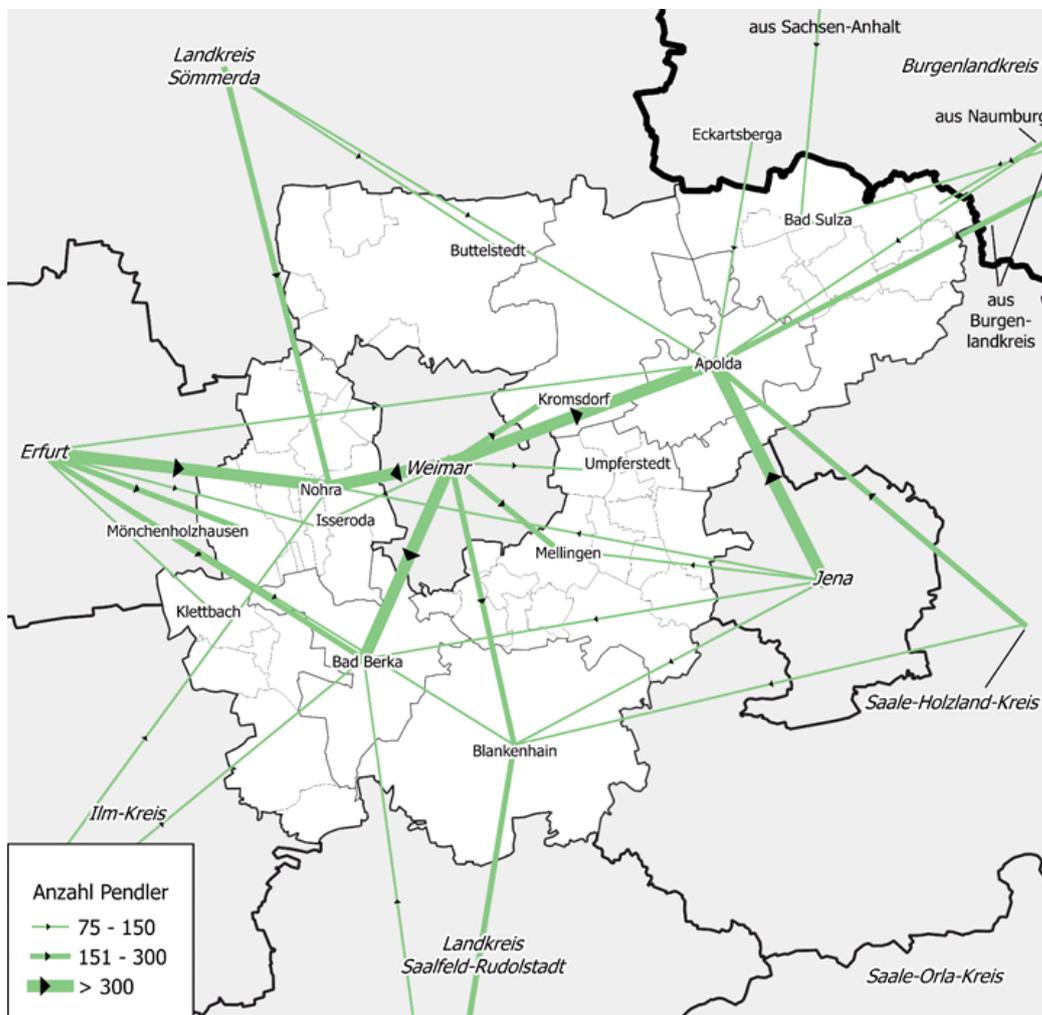
Ein- und Auspendler

Insgesamt werden in den Pendlerdaten (Stand: 30.06.2018) 10.571 Einpendler sowie 19.034 Auspendler ausgewiesen. Mehr als 55 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Kreis Weimarer Land haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Der Landkreis weist damit die höchste Auspendlerquote in ganz Thüringen auf. Die Einpendlerquote ist mit 40,8 % die höchste aller Landkreise im Freistaat Thüringen.²⁸

Die stärksten Pendlerströme in den Landkreis hinein sind aus den Städten Weimar und Erfurt in die Städte und Gemeinden Nohra, Apolda und Bad Berka festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Burgenlandkreis in Richtung Apolda und Großheringen sowie Pendlerbeziehungen aus Weimar in Richtung der Gemeinde Kromsdorf (vgl. Abbildung 7).

²⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2019a.

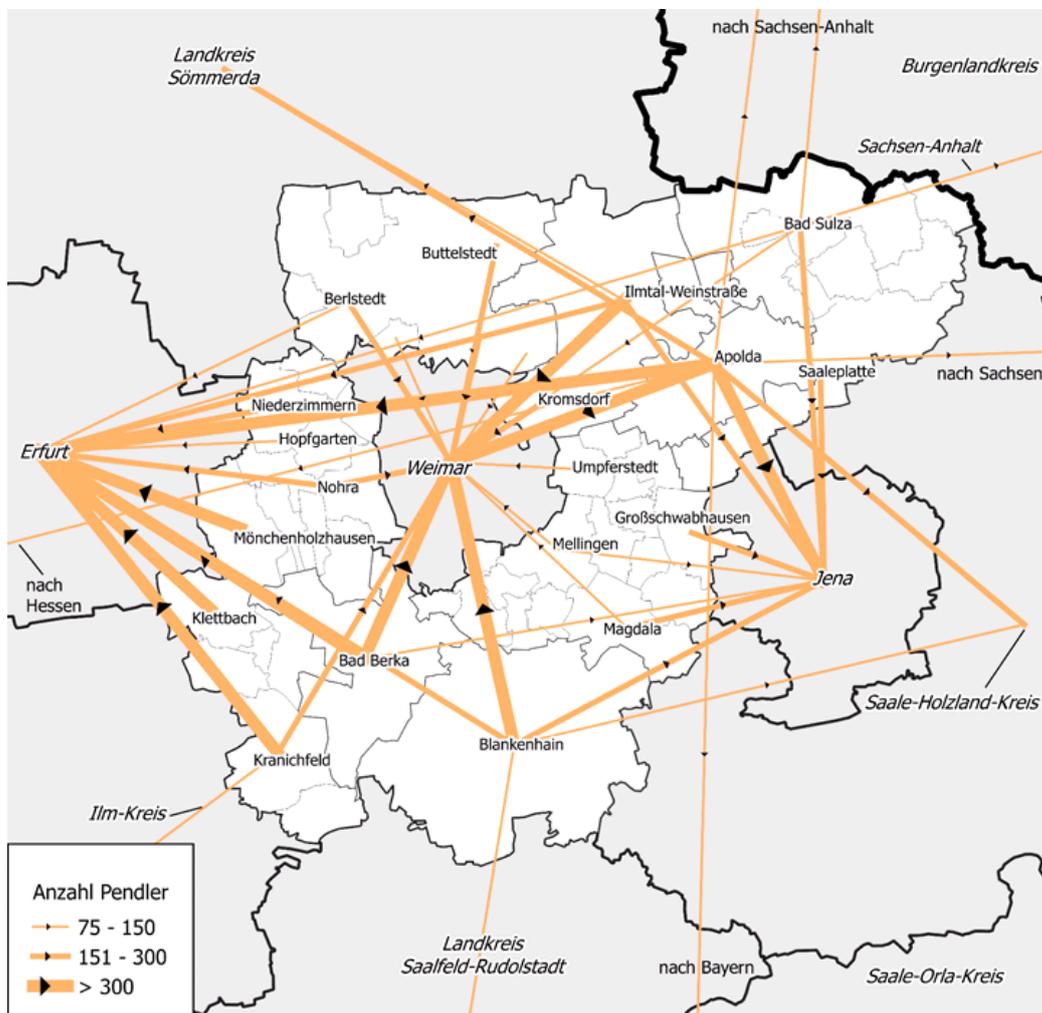
Abbildung 7: Einpendler in den Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019b. Datenstand: 30.06.2018.
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 75 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt.
 Die Gemeinde Am Ettersberg wurde zum 01.01.2019 gegründet, so dass die dargestellten Pendlerströme mit Datenstand Juni 2018 auf Basis der Pendlerdaten der vorherigen Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Nordkreis Weimarer Land beruhen.

Die Zielorte der Auspendler konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendler auf Jena, Weimar und Erfurt. Darüber hinaus gibt es relevante Verflechtungen von Apolda in die Nachbarlandkreise Saale-Holzland-Kreis und Sömmerda (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Auspendler aus den Gemeinden des Kreises Weimarer Land

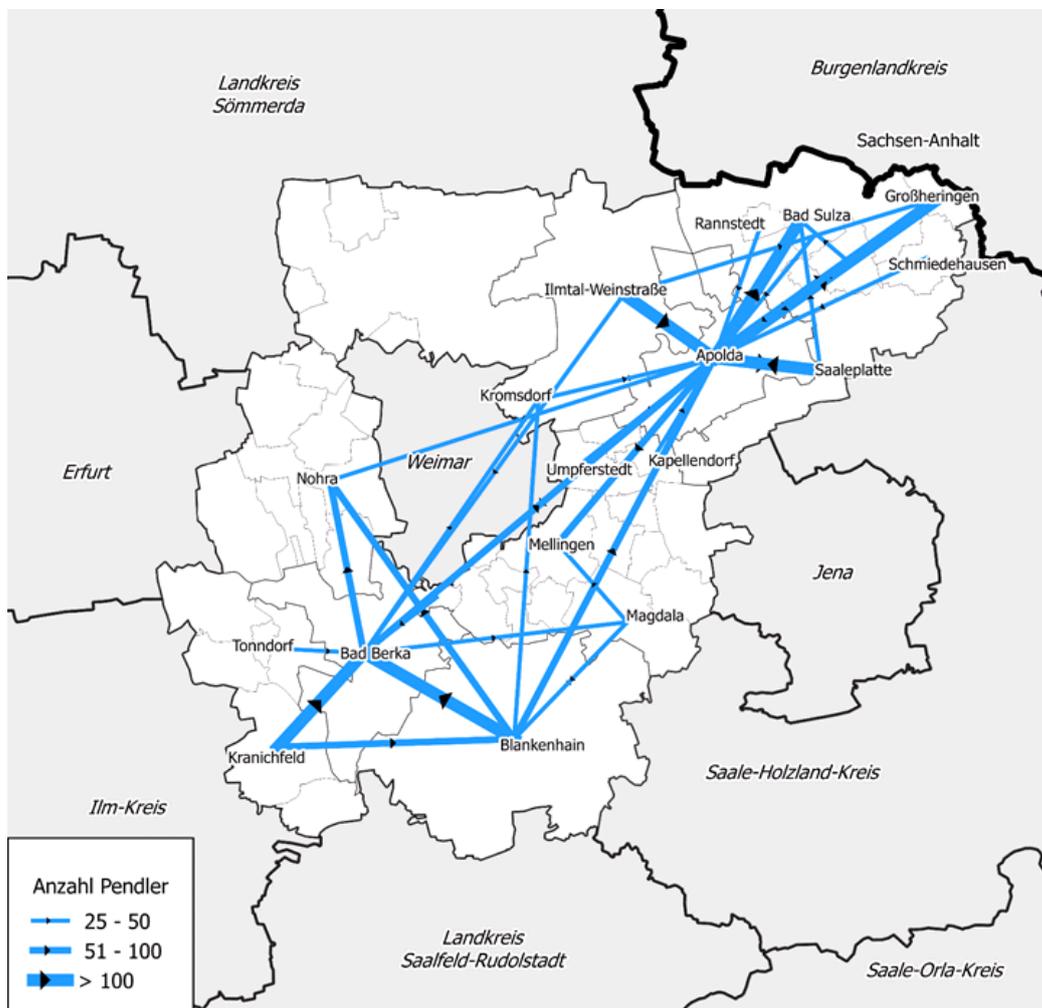


Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019b. Datenstand: 30.06.2018.
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 75 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt.
 Die Gemeinde Am Ettersberg wurde zum 01.01.2019 gegründet, so dass die dargestellten Pendlerströme mit Datenstand Juni 2018 auf Basis der Pendlerdaten der vorherigen Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Nordkreis Weimarer Land beruhen.

Pendler innerhalb des Kreises Weimarer Land (Binnenpendler)

Angesichts des hohen Gewichts der Städte Erfurt, Jena und Weimar als Pendlerquell- und vor allem -zielorte für die Gemeinden des Kreises Weimarer Land sind die kreisinternen Pendlerverflechtungen vergleichsweise schwächer ausgeprägt. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. rund 15.300 Personen (inklusive Binnenpendler innerhalb einer Gemeinde). Die Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Weimarer Land sind stark auf die Städte Apolda und Bad Berka sowie die weiteren zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Pendler innerhalb des Kreises Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019b. Datenstand: 30.06.2018.
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 25 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt.
 Die Gemeinde Am Ettersberg wurde zum 01.01.2019 gegründet, so dass die dargestellten Pendlerströme mit Datenstand Juni 2018 auf Basis der Pendlerdaten der vorherigen Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Nordkreis Weimarer Land beruhen.

Aufkommenstarke Pendlerbeziehungen des Kreises Weimarer Land

In Tabelle 5 sind die 20 aufkommenstärksten Pendlerbeziehungen des Kreises Weimarer Land dargestellt.

Tabelle 5: Top 20 der aufkommensstärksten Pendlerbeziehungen im Kreis Weimarer Land

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendler
Apolda	Jena	1.116
Apolda	Weimar	696
Weimar	Nohra	646
Bad Berka	Weimar	520
Ilmtal-Weinstraße	Apolda	512
Apolda	Erfurt	496
Weimar	Bad Berka	477
Weimar	Apolda	471
Bad Berka	Erfurt	430
Mönchenholzhausen	Erfurt	393
Kranichfeld	Erfurt	354
Erfurt	Nohra	353
Blankenhain	Weimar	347
Saaleplatte	Apolda	329
Klettbach	Erfurt	318
Jena	Apolda	310
Ilmtal-Weinstraße	Weimar	309
Weimar	Kromsdorf ¹	299
Kromsdorf ¹	Weimar	290
Magdala	Jena	279

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019b. Datenstand: 30.06.2018.

Anmerkung: Kromsdorf ist seit dem 01.01.2019 Ortsteil der Gemeinde Ilmtal-Weinstraße, wird hier aufgrund des Datenstandes jedoch noch separat dargestellt.

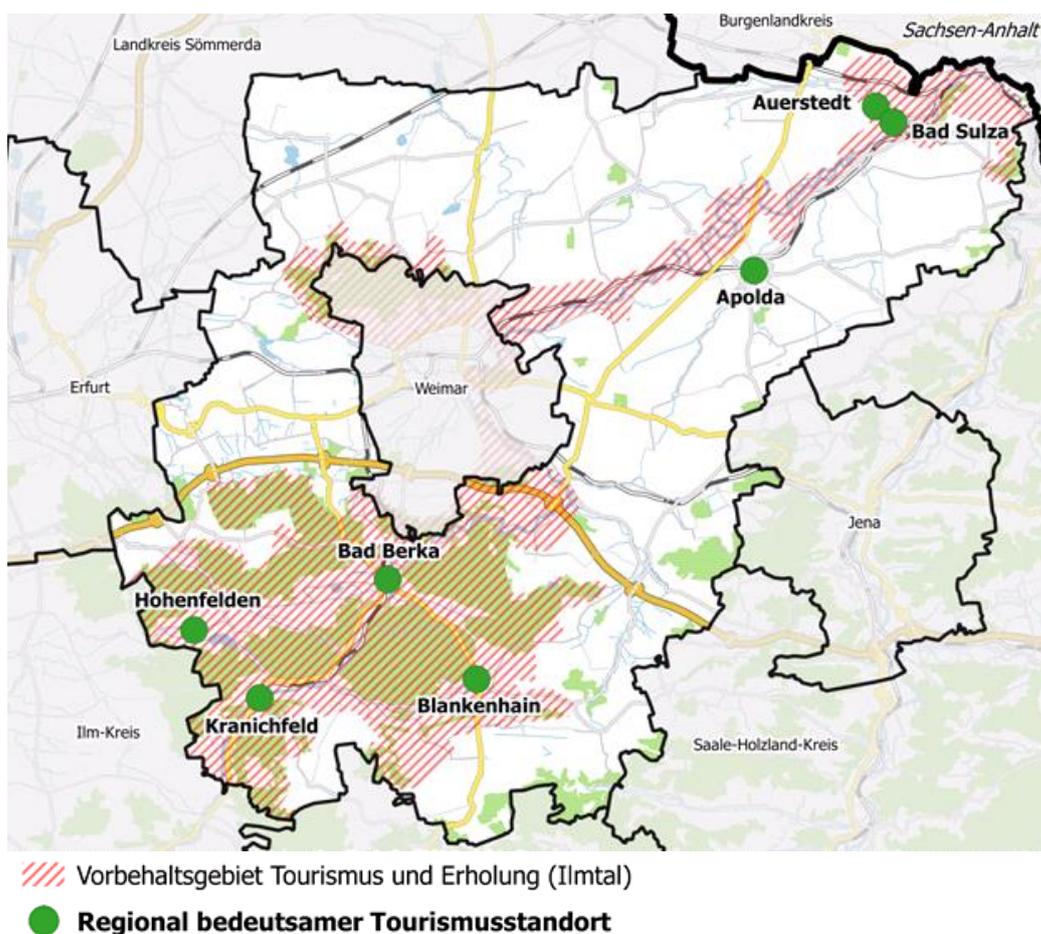
2.1.8 Tourismus & Freizeit

Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur- und Aktivtourismus. Es verlaufen touristisch vermarktete Ferien- und Themenstraßen bzw. -radwege wie z.B. der Feininger-Radweg sowie Teilabschnitte der deutschen Bier- und Burgenstraße und der Thüringer Porzellanstraße durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes und verzweigtes Netz an touristischen Rad- und Wanderwegen, welches eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination bildet. Beispielfhaft seien hier genannt:

- ◆ Der Goethe-Wanderweg,
- ◆ Der Thüringer Drei-Türme-Weg,
- ◆ Der Ilmtal-Radweg,
- ◆ Der Laura-Radweg,
- ◆ Der Napoleon-Radweg und die Napoleon-Wanderwege sowie
- ◆ Der Fernradweg „Thüringer Städtekette“.

Darüber hinaus sind verschiedene weitere freizeit- und touristische Schwerpunkte im Kreis Weimarer Land zu finden, unter anderem das Schloss Kromsdorf, Schloss und Park Ettersburg, der Kneipp-Rundwanderweg Bad Berka, der Bismarckturm in Apolda, der Paulinenturm in Bad Berka sowie verschiedene Bäder und Thermen (z.B. die Toskana Therme in Bad Sulza oder die Avenida-Therme in Hohenfelden).²⁹

Abbildung 10: Vorbehaltsgebiete sowie Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion im Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen 2011.

²⁹ Vgl. Weimarer Land Tourismus e.V. 2019.

Abbildung 10 zeigt die touristisch bedeutsamsten Regionen des Kreises Weimarer Land, welche im Regionalplan Mittelthüringen als Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung mit der Bezeichnung „Ilmtal“ zusammengefasst werden. Zusätzlich werden die Städte und Gemeinden Apolda, Bad Berka, Bad Sulza mit dem Ortsteil Auerstedt, Blankenhain, Hohenfelden und Kranichfeld als regional bedeutsame Tourismusorte ausgewiesen.

Tourismusedwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Kreis Weimarer Land weist im Vergleich von 2018 mit 2012 eine leicht positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2012 lagen die Gästezahlen im Jahr 2018 um 3,9 % höher. Allerdings sind die Gästeankünfte jährlichen Schwankungen unterlegen: So lagen die Gästezahlen 2018 zwar höher als 2012, sie sind aber seit 2016 um 3,3 % zurückgegangen (vgl. Tabelle 6).

Entsprechend der Entwicklung der Gästeankünfte ist auch die Zahl der Übernachtungen Schwankungen unterlegen. Dabei ist bei der Zahl der Übernachtungen im Vergleich von 2012 und 2018 ein Rückgang um 2,7 % zu verzeichnen (vgl. Tabelle 6). Lag die Aufenthaltsdauer im Jahr 2012 noch bei durchschnittlich 3,5 Tage, waren es im Jahr 2018 nur noch 3,3 Tage.³⁰

Tabelle 6: Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2018 im Kreis Weimarer Land

Jahr	Gästeankünfte	Veränderung zum Vorjahr [%]	Übernachtungen	Veränderung zum Vorjahr [%]
2012	161.894	-	567.503	-
2013	167.139	+3,2	567.818	+0,1
2014	172.030	+2,9	580.309	+2,2
2015	162.322	-5,6	569.153	-1,9
2016	173.130	+6,7	575.826	+1,2
2017	172.974	-0,1	561.792	-2,4
2018	167.374	-3,2	551.760	-1,8

Daten: TLS 2019b. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

³⁰ TLS 2019b.

2.2 Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr

2.2.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Freistaats Thüringen als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG und umfasst die in Tabelle 7 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Kreis Weimarer Land wird im Anhang A2 dargestellt.

Die SPNV-Leistungen werden durch die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (Abellio) und die Erfurter Bahn GmbH (EB) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Thüringen und Sachsen-Anhalt erbracht.

Neben den in Tabelle 7 genannten Linien verkehren auch die Linien RE1 und RE3 durch den Kreis Weimarer Land, diese beiden haben jedoch keinen Halt innerhalb des Landkreises und werden daher in der Tabelle nicht weiter berücksichtigt.

Tabelle 7: SPNV-Angebote im Kreis Weimarer Land

Bezeichnung	Linienweg	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE16	Erfurt - Naumburg (Saale) - Halle (Saale)	Abellio	120 Min	12/2015 – 12/2030
RE17	Erfurt - Naumburg (Saale)	Abellio	120 Min	12/2015 – 12/2030
RB20	Leipzig - Naumburg (Saale) - Apolda - Weimar - Erfurt - Eisenach	Abellio	60 Min	12/2015 – 12/2030
EB21	Erfurt - Weimar - Jena - Gera	EB	60 Min (Sa, So/F 120)	06/2012 – 12/2024
EB26	Weimar - Bad Berka - Kranichfeld	EB	60 Min	06/2012 – 12/2024

Daten: VMT 2019a und TMIL (Hrsg.) 2018a.

Ende 2018 wurde die Linie RB24 Saalfeld (Saale) – Jena – Großheringen eingestellt und durch die Linie RB25 ersetzt. Diese verkehrt nun auf der Strecke Saalfeld (Saale) – Jena – Naumburg (Saale) – Halle (Saale) im 60-Min-Takt. Der Bahnhof Großheringen wird von der neuen Linie nicht mehr bedient, um bestehende Anschlüsse in Naumburg (Saale) und Halle (Saale) sicherzustellen.

Des Weiteren erfolgte Ende 2017 die Einstellung der Bedienung des Linienabschnitts Buttstädt – Großheringen der ehemaligen Linie RB27. Die derzeitige Linie EB27 verkehrt nur auf dem Abschnitt Sömmerda – Buttstädt. Seitdem werden die Bahnhöfe Eckartsberga (Thür), Auerstedt und Bad Sulza Nord im Kreis Weimarer Land nicht mehr durch den SPNV bedient.

2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Kreis Weimarer Land ist Apolda, Bahnhof die einzige Zugangsstelle mit Anschluss an den SPFV. Es halten allerdings nur einzelne IC-Züge.

Der weitere Anschluss an den SPFV wird daher durch Umsteigeverbindungen über die nächstgelegenen SPFV-Bahnhöfe Weimar Hbf, Jena-Paradies, Naumburg (Saale) Hbf und insbesondere Erfurt Hbf möglich. Von Erfurt Hbf aus verkehren zahlreiche Zugverbindungen nach ganz Deutschland sowie zu verschiedenen Zielen in europäische Nachbarstaaten.

2.2.3 Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Im Kreis Weimarer Land gibt es aufgrund der Nähe zu den Städten Erfurt, Jena und Weimar keine eigenen Zugangsstellen des Fernbuslinienverkehrs. Die nächstgelegenen Fernbushalte außerhalb des Kreisgebiets befinden sich in Weimar, Erfurt sowie Jena.

2.2.4 Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV

Im Landkreis halten die Verkehrsunternehmen Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land (PVG WL) sowie die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) derzeit alle Liniengenehmigungen im straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise und kreisfreier Städte liegen (vgl. Tabelle 8).

Im Jahr 2018 betrug die Betriebsleistung des kreiseigenen Unternehmens PVG WL mit Liniengenehmigungen für 38 Linien im Kreis Weimarer Land insgesamt ca. 2,86 Mio. Kilometer.

Die Linien der PVG WL mit der größten Betriebsleistung sind dabei die Linien 221 Weimar – Bad Berka – Blankenhain, die Linie 226 Weimar – Buttstädt, die Linie 229 Weimar – Magdala – Blankenhain sowie die Linie 280 Apolda – Jena.

Die EVAG Erfurt hatte im gleichen Zeitraum eine Betriebsleistung im Kreis Weimarer Land mit Liniengenehmigungen für 3 Linien mit ca. 210.000 Kilometern.

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen im Kreis Weimarer Land

Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Kreis Weimarer Land		
Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land (PVG WL)	38	06.09.2028
Weimar		
Stadtwirtschaft Weimar GmbH (SWG)	2	31.12.2027
Erfurt		
Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG)	3	30.10.2028
Saale-Holzland-Kreis		
JES Verkehrsgesellschaft mbH (JES)	2	k.A.
Landkreis Sömmerda		
Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG)	2	31.05.2029
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt		
KomBus GmbH (KOM)	2	31.12.2026

Daten: VMT 2019a und Kreis Weimarer Land 2019.

Anmerkung: Die Linien 114 (KOM) und 221 (PVG WL) stellen ein kombiniertes Angebot dar.

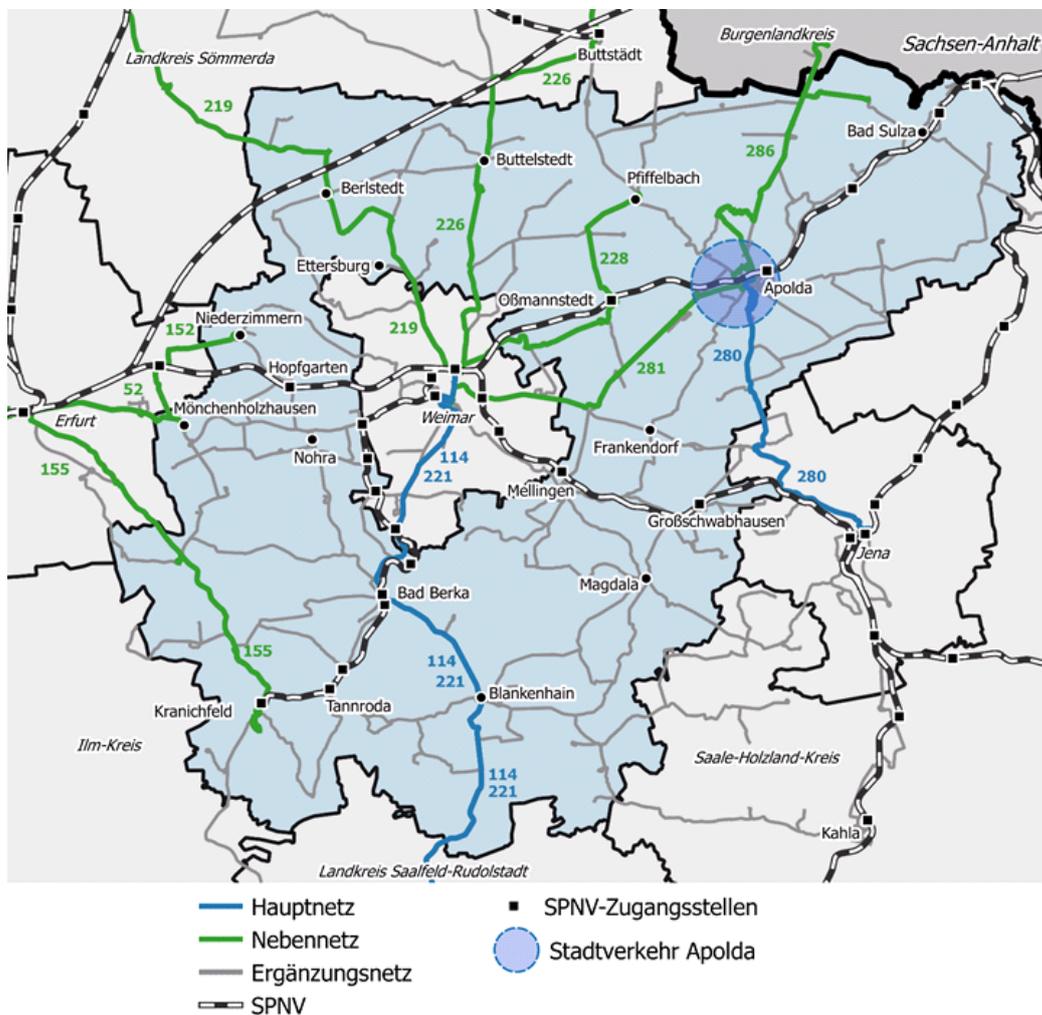
Übersicht über Liniennetz und Angebotsformen

In Abbildung 11 wird das derzeitige Liniennetz (straßengebundener ÖPNV sowie SPNV) des Kreises Weimarer Land dargestellt.

In Anhang A3 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonn- und Feiertag. Soweit vorhanden, werden derzeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

Die Angebote des straßengebundenen ÖPNV lassen sich auf Basis der bisher entsprechend NVP formulierten Kategorien Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz sowie Stadtverkehr kategorisieren (vgl. Abbildung 11). Dabei werden die Produkte Regional- und Stadtverkehrslinien unterschieden.

Abbildung 11: Status quo Liniennetz im Kreis Weimarer Land (Übersicht)



Karte: IGES 2019. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: VMT 2019a, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand August 2019.

Rufbus / Bedarfsfahrten

Im Landkreis gibt es derzeit ein sehr geringes Angebot an flexiblen Betriebsformen. Die einzige Bedarfsbedienung ist auf der Linie 285 Apolda – Bad Sulza – Weichau/ Lachstedt vorhanden, hier wird die Haltestelle „Sonnendorf“ nur bei Bedarf bedient.

Die Bedienung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung. Internetbasierte Bestellwege oder aber die Anmeldung beim Fahrpersonal werden derzeit nicht angeboten.

2.2.5 Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, Mitfahrplattformen)

Carsharing

Carsharing spielt in der Mobilität des Kreises Weimarer Land bis dato keine Rolle, da es keine Angebote im Kreis gibt.

Bikesharing

Im Kreis Weimarer besteht derzeit kein einheitliches Verleihsystem für Fahrräder. Allerdings werden auf lokaler Ebene z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, Fahrradverleihmöglichkeiten angeboten.

Mitfahrplattformen

Mitfahrgelegenheiten, z.B. über internetbasierte Pendlerportale, werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken von oder nach Erfurt, Weimar oder Jena. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV- oder ÖPNV-Knotenpunkten.

2.3 Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr

2.3.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

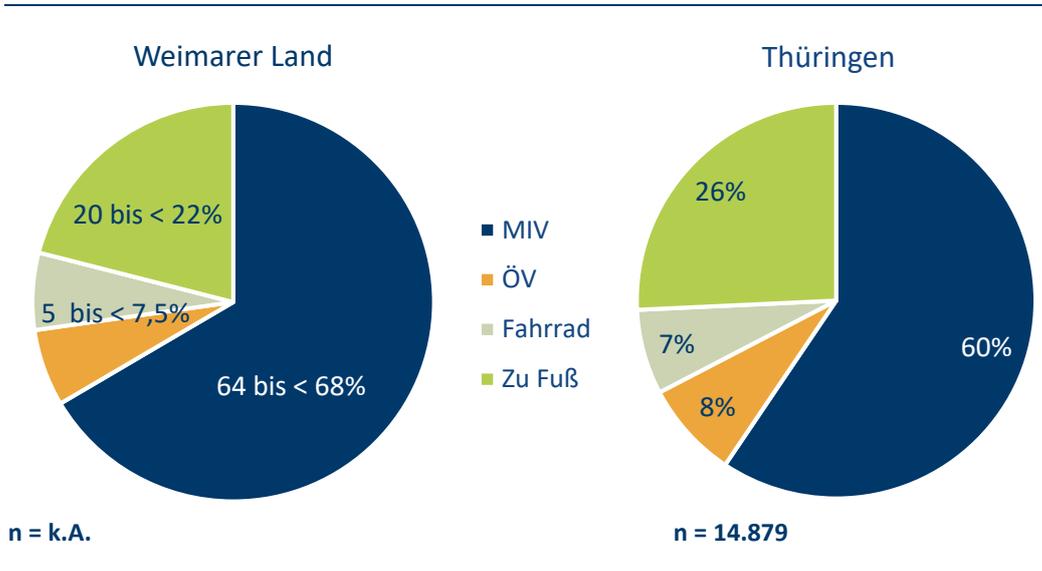
Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 14.879 Wege im Freistaat Thüringen erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split Thüringens, dass 60 % der Wege mit dem MIV, 8 % mit dem öffentlichen Verkehr, 7 % mit dem Fahrrad und 26 % zu Fuß zurückgelegt werden.³¹

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Kreis Weimarer Land von einer etwas anderen Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 68 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrer und Mitfahrer), bis 22 % zu Fuß und jeweils etwa 5 bis 7,5 % der Wege mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt.³²

³¹ Vgl. MiD 2018a.

³² Vgl. MiD 2018b.

Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2019. Datengrundlagen: MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

2.3.2 Fahrgastnachfrage und Fahrgastaufkommen im straßengebundenen ÖPNV

Die Fahrgastzahlen haben sich seit dem Jahr 2015 konstant positiv entwickelt (vgl. Tabelle 9). Im Jahr 2018 wurden im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land nach Angaben der PVG WL sowie der EVAG auf den Linien der beiden Unternehmen ca. 2,03 Mio. Fahrgäste befördert

Tabelle 9: Entwicklung der Fahrgastzahlen im straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land

Jahr	Anzahl Fahrgäste
2015	1.818.988
2016	1.897.493
2017	1.995.842
2018	2.033.098

Daten: PVG WL 2019 und EVAG 2019.

Anmerkung: Angaben ohne Linien der Verkehrsunternehmen JES, KOM, SWG und VWG.

Stark nachgefragte Relationen der PVG WL sind dabei vor allem Weimar – Blankenhain (Linie 221), Apolda – Jena (Linie 280), Weimar – Buttstädt (Linie 226) sowie der Stadtverkehrs Apolda (Linie 1, 2 und 3).

2.3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im straßengebundenen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen, bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können. Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status quo-Prognose, die sich auf den straßengebundenen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren, wie die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Prognosezeitraum: Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2018 bis 2025 festgelegt. Ergänzend wird auch der Zeitraum 2025 bis 2030 betrachtet.

Prognosegegenstand: Gegenstand der Prognose ist die Anzahl der Fahrgäste im straßengebundenen ÖPNV³³. Die Prognose erfolgt dabei so weit wie möglich auf der Ebene der laut Fahrplan 2018/2019 angebotenen Linien.

Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage: Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des straßengebundenen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden zunächst ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. Kapitel 2.1.2), d.h. Änderungen der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendlerzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibenden Level des Tourismus mit leicht positiver Tendenz aus.

³³ Der Prognose wurden nur die Fahrgastzahlen der PVG WL zugrunde gelegt, Fahrgastzahlen anderer Verkehrsunternehmen lagen nicht vor.

- ♦ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der zweiten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung von einem leichten Bevölkerungsrückgang zwischen 2018 und 2025 um ca. -1,9 % ausgegangen. Bis 2030 wird ein Bevölkerungsrückgang von -4,2 % erwartet.³⁴

Zur Entwicklung der einzelnen Altersgruppen trifft die zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung nur Aussagen zur Altersstruktur für das Jahr 2030. Danach bleibt der Anteil der Altersgruppe der bis unter 20-jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 relativ konstant mit zunächst leicht positiver Tendenz (+1,0 %). Deutlich zunehmen wird v.a. der Anteil der Altersgruppe der Senioren über 65 Jahre (+7,0 % bis 2030), zu Lasten der Einwohner im Erwerbstätigenalter (-8,0 %) (vgl. auch Kapitel 2.1.2).

Im ländlichen Raum spielt typischerweise der Schülerverkehr eine überproportional bedeutende Rolle. Daher wurde die Entwicklung der Altersgruppe der bis unter 20-jährigen in der Prognose stärker gewichtet, als die Entwicklung der Gesamtbevölkerung.

Ergebnisse: Die Prognoseergebnisse lassen eine leichte Abnahme der Fahrgastzahlen erwarten: Die Fahrgastzahlen reduzieren sich danach von rund 2,03 Mio. in 2018 auf rund 2,02 Mio. im Prognosejahr 2025. Bis zum Prognosejahre 2030 wird von einem weiteren Rückgang auf 2,01 Mio. ausgegangen. Die relative Änderung beträgt damit im Zeitraum von 2018 bis 2025 -0,6 %. Dies entspricht einem sehr schwachen Rückgang von rund -0,08 % pro Jahr.

2.4 Verkehrsinfrastruktur

2.4.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Straßeninfrastruktur

Der Kreis Weimarer Land wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des übergeordneten Straßennetzes erschlossen (vgl. Abbildung 13). Die BAB 4 Aachen - Köln - Bad Hersfeld - Erfurt - Gera - Dresden - Görlitz erschließt den Landkreis von Westen nach Südosten verlaufend. Weiterhin wird das Gebiet des Landkreises in folgenden Abschnitten durch Bundesstraßen erschlossen:

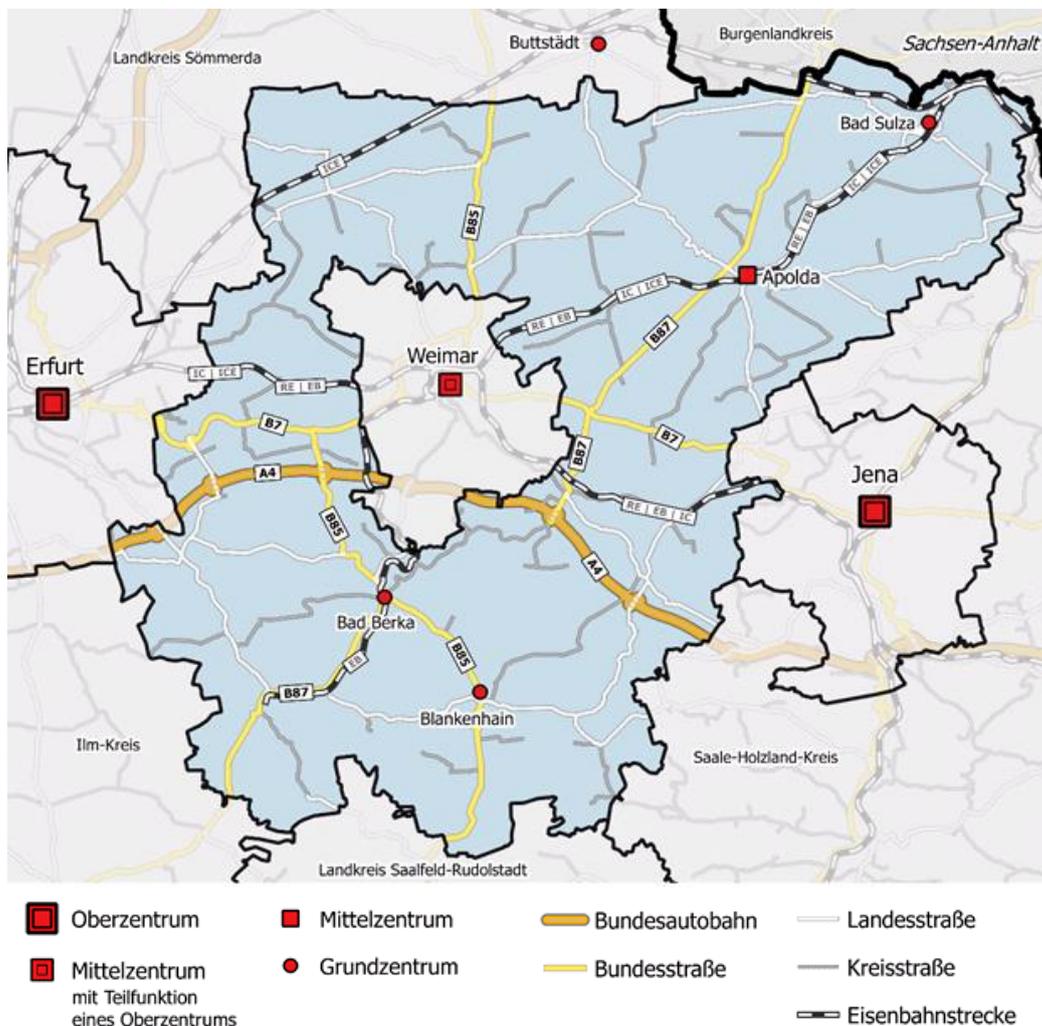
- ♦ B 7 (Erfurt -) Mönchholzhausen - Nohra - (Weimar -) Umpferstedt - Frankendorf (- Jena - Gera),

³⁴ Vgl. TLS 2019a.

- ◆ B 85 (Anschluss BAB 38 - Kölleda -) Am Ettersberg - (Weimar -) Anschluss BAB 4 - Bad Berka - Blankenhain (- Rudolstadt - Berlin) sowie
- ◆ B 87 (Naumburg (Saale) - Bad Kösen - Eckartsberga -) Rannstedt - Apolda - Umpferstedt - Mellingen - Anschluss BAB 4 sowie Bad Berka - Kranichfeld (- Ilmenau).

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, beispielsweise zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Abbildung 13: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. © OpenStreetMap Mitwirkende 2016.

Schieneinfrastruktur

Der Kreis Weimarer Land ist über die folgenden Streckenabschnitte an den Schienenverkehr mit Personenverkehr angebunden:

- ◆ (Naumburg (Saale) -) Großheringen - Bad Sulza - Apolda (- Weimar),
- ◆ (Erfurt -) Hopfgarten (- Weimar),
- ◆ (Jena -) Großschwabhausen - Mellingen - (Weimar) sowie
- ◆ Weimar - Nohra - Bad Berka - Kranichfeld.

Darüber hinaus verläuft die Schnellfahrstrecke Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin durch einen Teil des nordwestlichen Landkreises, jedoch ohne Halt im Landkreis.

Zusätzlich liegen die zurzeit nicht bedienten SPNV-Strecken Buttstädt - Großheringen und Großheringen - Camburg (Saale) (- Jena) teilweise auf dem Gebiet des Kreises Weimarer Land (vgl. auch Kapitel 2.2.1).

2.4.2 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Der Kreis Weimarer Land wird durch 16 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte) erschlossen (vgl. Anhang A2). Des Weiteren verfügt der Landkreis derzeit über **ca. 330 Haltestellen** im straßengebundenen ÖPNV.

Verknüpfungspunkte im Kreis Weimarer Land sind insbesondere Zugangsstellen zum SPNV sowie einige wenige Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe v.a. bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch der Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstellanlagen) erkennbar.

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des straßengebundenen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land

Zugangsstelle	SPNV	StPNV	P+R	B+R
Apolda, Bahnhof	x		x	x
Apolda, Busbahnhof		x	x	
Bad Berka, Bahnhof / Busbahnhof	x	x	x	x
Bad Berka, Zeughausplatz	x		x	x
Bad Sulza, Bahnhof	x		x	x
Blankenhain, A.-Bebel-Straße		x		
Buttelstedt, B 85		x		
Großheringen, Bahnhof	x		x	

Zugangsstelle	SPNV	StPNV	P+R	B+R
Großschwabhausen, Bahnhof	x			
Hopfgarten, Bahnhof	x			x
Kranichfeld, Bahnhof	x	x	x	
Nohra, Bahnhof / Ulla, B 7	x	x	x	x
Wichtige Zugangsstellen außerhalb des Kreisgebietes				
Buttstädt, Bahnhof	x	x		
Erfurt, Hauptbahnhof / Busbahnhof	x	x		x
Erfurt-Vieselbach, Bahnhof	x	x	x	x
Jena-Paradies / Busbahnhof	x	x	x	x
Weimar, Berkaer Bahnhof	x	x		x
Weimar, Busbahnhof		x		
Weimar, Hauptbahnhof	x	x	x	x

Daten: IGES 2019, VMT (Hrsg.) 2019.

Verknüpfung mit dem Radverkehr (B+R-Anlagen)

Laut VMT-Rahmenplan mit Stand Mai 2019 sind an sechs der neun Standorte der Haltestellenkategorie B Fahrradabstellanlagen (B+R) vorhanden. Der Umfang der Stellplatzanzahl ist dabei sehr unterschiedlich und reicht von fünf Stellplätzen an z.B. der Haltestelle „Hopfgarten“ bis zu 32 Stellplätzen im Bereich der Haltestelle „Apolda, Bahnhof“. Defizite wurden bei den Haltestellen „Großheringen, Bahnhof“ sowie „Großschwabhausen, Bahnhof“ und „Kranichfeld, Bahnhof“ festgestellt.³⁵

Um die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr zu fördern, besteht zum einen Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von B+R-Anlagen an weiteren Haltestellen sowie zum anderen bei der Verbesserung der Qualität der vorgehaltenen Verknüpfungsanlagen (z.B. durch Überdachung von Stellplätzen und/oder abschließbare Fahrradboxen).

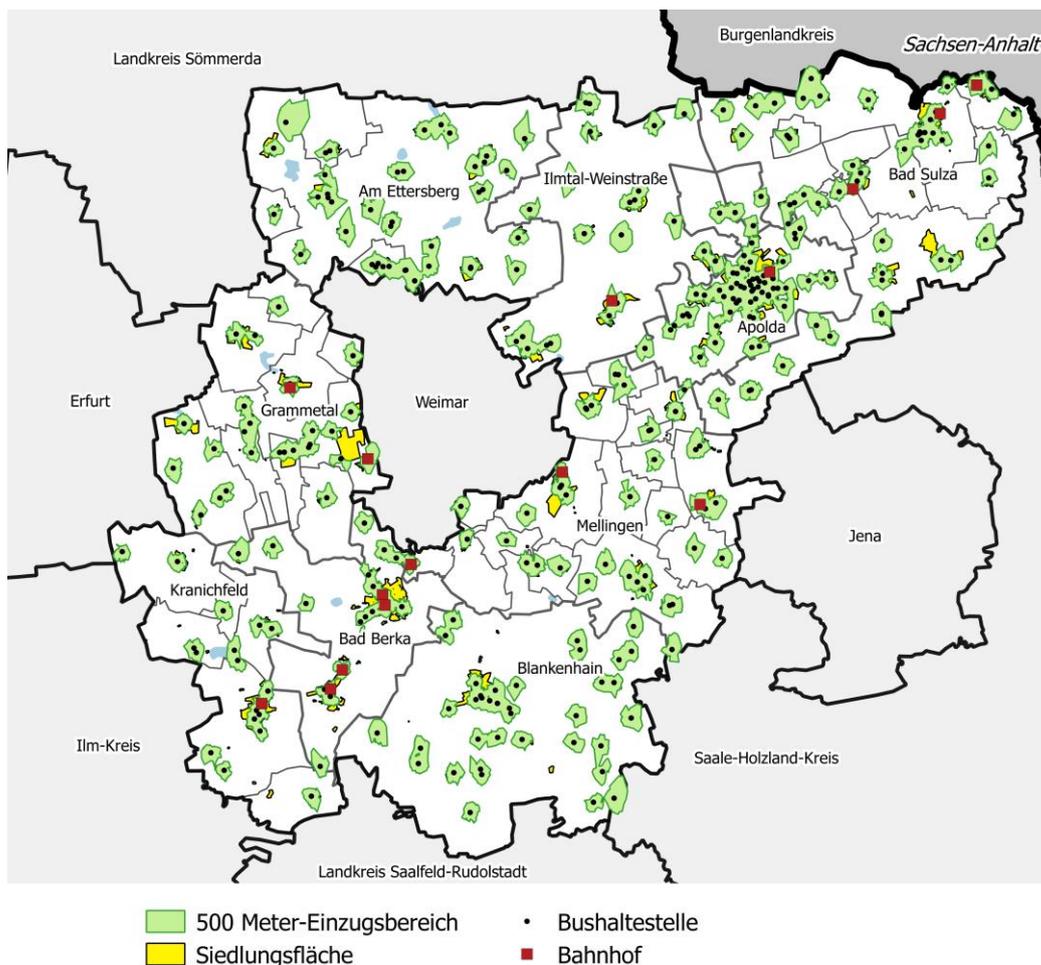
Erschließungsqualität durch Haltestellen im Kreis Weimarer Land

Die derzeitige Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend anhand der in Kapitel 3.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität überprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete ausreichend erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht (z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung).

³⁵ Vgl. VMT (Hrsg.) 2019.

Defizite werden z.B. in der Gemeinde Mellingen und der Stadt Bad Berka oder aber im Bereich des Gewerbegebietes U.N.O. sichtbar (vgl. Abbildung 14). Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 5 eingegangen.

Abbildung 14: Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Anmerkung: Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Dynamische Fahrgastinformation

Der VMT-Rahmenplan definiert für die Verknüpfungshaltestellen der Kategorie A und B die Ausstattung der Haltestellen mit DFI-Anlagen als Standard. Haltestellen der Kategorie C können optional ebenfalls mit DFI-Anlagen ausgestattet werden. Im Kreis Weimarer Land wird diese Vorgabe derzeit umgesetzt.

2.4.3 Fahrzeugeinsatz im straßengebundenen ÖPNV

Derzeit werden im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises ca. 90 Fahrzeuge eingesetzt. Davon sind die meisten Fahrzeuge Standardlinienbusse (Gesamtlänge zwischen 11 und 15 m) sowie fünf Kleinbusse.

Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge liegt bei 8,7 Jahren. Alternative Antriebstechnologien werden im Landkreis derzeit noch nicht eingesetzt.

Der Anteil barrierefreier Niederflurfahrzeuge liegt zurzeit bei etwa 44 %. Der Landkreis strebt an, diesen Anteil entsprechend der Zielstellung der vollständigen Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zu erhöhen.

Der überwiegende Teil der Fahrzeuge verfügt über eine Klimatisierung: Ca. 91 % der Fahrzeuge haben eine Fahrerplatzklimatisierung, 79 % der Fahrzeuge sind vollklimatisiert. Darüber hinaus sind 36 % der eingesetzten Fahrzeuge mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet.

2.5 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.5.1 Tarife

VMT-Tarif

Die Verkehrsunternehmen im Kreis Weimarer Land wenden mit Ausnahme einzelner ein- und ausbrechender Tarife einheitlich den Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen GmbH (VMT-Tarif) an.

Der VMT-Tarif ist als Flächenzonentarif mit verschiedenen Tarifzonen ausgebildet, bei dem die Fahrausweise Gültigkeit für eine oder mehrere Tarifzonen besitzen. Alle Haltestellen des Landkreises sind entsprechenden Tarifzonen zugeordnet, wobei jede Tarifzone meist mehrere Haltestellen beinhaltet.

Im Verbund existieren derzeit vier City- und 118 Regio-Tarifzonen. Es werden drei Tarifarten unterschieden: CityTarif, RegioTarif und CityRegioTarif. CityTarife gibt es in Erfurt, Weimar, Jena und Gera. Der CityRegioTarif verbindet CityTarif und RegioTarif und gilt, wenn sowohl City- als auch RegioZonen durchfahren werden.

Der VMT-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Gruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst.

Der Fahrpreis errechnet sich gestuft nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen. Innerhalb des Verbundes werden externe Tarife, wie z.B. das Thüringen-Ticket der Deutschen Bahn, anerkannt.

Auch das Produkt BahnCard der DB Vertrieb GmbH wird in den VMT-Tarif eingebunden.

Ein- und ausbrechende Tarife

Ausnahmen von der oben genannten Anwendung des VMT-Tarifs betreffen Verkehre des Unternehmens KomBus GmbH aus bzw. in den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, des Unternehmens VWG mbH aus bzw. in den Landkreis Sömmerda sowie ein- und ausbrechende SPNV-Angebote aus bzw. in das Land Sachsen-Anhalt mit Anwendung der Beförderungsbedingungen sowie der Preisliste und Entgeltbedingungen (Tarifverzeichnis Personenverkehr) der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH.

2.5.2 Vertrieb

Durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen PVG WL werden je ein Kundencenter in Apolda sowie in Weimar angeboten. Des Weiteren erfolgt der Vertrieb des Fahrausweissortiments über regionale Vorverkaufsstellen.

Abo-Anträge können z.B. über die Unternehmen DB Vertrieb GmbH, Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH oder der Stadtwirtschaft Weimar GmbH gestellt werden.

Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im straßengebundenen ÖPNV des Kreises Weimarer Land in den Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst).

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG bzw. der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH an den Zugangsstellen zum SPNV.

Internetbasierter Vertrieb existiert derzeit über die Website der DB Vertrieb GmbH³⁶.

Daneben können Fahrausweise über die VMT-App, über die App DB Navigator der DB AG sowie die App HandyTicket Deutschland als Handytickets erworben werden.

2.5.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über Linienflyer der PVG WL angeboten. Für einzelne Linien werden auch Hinweise zu ausgewählten Abfahrtszeiten weiterer Linien des straßengebundenen ÖPNV gegeben. Anschlüsse mit anderen Verkehrsunternehmen werden nicht dargestellt. Das Fahrplanbuch beinhaltet allerdings – auch grenzüberschreitende – Fahrpläne der ÖPNV/SPNV-Linien mit Bezug zum Kreis Weimarer Land.

³⁶ Vgl. <https://www.bahn.de/p/view/angebot/verbuende/vmt.shtml>, zuletzt abgerufen am 25.07.2019.

Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie Liniennetzpläne über die Webseite des VMT abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte sowie eine digitale Netzkarte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die derzeitige VMT-App verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim VMT sowie bei der PVG WL telefonisch, per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtszeit und Streckenverlauf veröffentlicht.

Echtzeitinformationen

Das Verkehrsunternehmen PVG WL wird bis zum Ende des Jahres 2019 ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)³⁷ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort betreiben.

Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf sollen dann über die VMT-App für die ÖPNV-Nutzer angeboten werden. Darüber hinaus sollen Echtzeitinformationen über die Homepage des VMT abgerufen sowie über DFI-Anlagen an den Haltestellen (soweit vorhanden) angezeigt werden können.³⁸

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle eingesetzten Fahrzeuge mit akustischen Haltestellenansagen ausgestattet. In 27 % der eingesetzten Fahrzeuge sind darüber hinaus Fahrziel- bzw. Haltestellenanzeigen im Innenraum des Fahrzeuges vorhanden. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt.

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht dargestellt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert³⁹, über die VMT-App sowie über die DFI-Anlagen (soweit vorhanden) übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

2.5.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig zur Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV. Sie sind als permanenter

³⁷ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

³⁸ Vgl. http://vmt.hafas.de/bin/query.exe/dn?L=vs_vmt, zuletzt abgerufen am 25.07.2019.

³⁹ Vgl. z.B. <https://www.pvg-weimarerland.de/meldungen-aktuelles>, zuletzt abgerufen am 25.07.2019.

Prozess wirksam zu etablieren. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung der Fahrgastinformationen wird das Corporate Design des VMT angewendet. Die Außengestaltung der Fahrzeuge erfolgt in Absprache mit dem Aufgabenträger.

Die PVG WL beteiligt sich an den Maßnahmen des VMT und führt daher keine eigenen Marketingmaßnahmen durch.

Serviceleistungen

Zu den Serviceleistungen der PVG WL gehören u.a. die Mobilitätsberatung und Kundenbetreuung sowie Informationen zur Tarifgestaltung und den Haltestellen.

Weiterhin bietet die PVG WL die Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der PVG WL verlorene Gegenstände an. Erreichbar ist dieses über die allgemeine Telefonnummer des Verkehrsunternehmens.

2.5.5 Fahrradmitnahme und straßengebundener ÖPNV

Im VMT-Tarifgebiet können Fahrräder in Zügen, Straßenbahnen und Bussen mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt. Im Zweifelsfall entscheidet das Personal, ob die Mitnahme eines Fahrrads gestattet ist. Ist wenig Platz vorhanden, haben Rollstuhlfahrer und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Fahrrads besteht nicht. Es ist eine Fahrradkarte für die Fahrradmitnahme zu erwerben. Eine Ausnahme bildet der SPNV, in dem die Fahrradmitnahme kostenfrei ist.⁴⁰

2.6 Handlungsbedarfe im straßengebundenen ÖPNV

Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Eine integriert ausgerichtete Verkehrsorganisation mit einer differenzierten Gestaltung der Teilangebote nach deren Funktion sowie wenn möglich eine Ausweitung der Vertaktung ist noch nicht in allen Teilen des Landkreises umgesetzt. Es besteht daher Weiterentwicklungsbedarf.

Weiterhin ist die Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten bisher nur teilweise in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung aber auch die weitere Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Eine flächendeckende Erreichbarkeit ist neben den Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Schü-

⁴⁰ Vgl. VMT 2019b.

lerbeförderung resultierenden Fahrtenangebote zumindest an Schultagen gegeben. Außerhalb der Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot sind die Fahrtenlagen und Angebotshäufigkeiten vor allem in den ländlichen Bereichen des Landkreises noch nicht überall geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen. Es wird daher v.a. Handlungsbedarf bei der Angebotsqualität in ländlich geprägten Bereichen des Landkreises gesehen, insbesondere auch beim Angebotsumfang in Ferienzeiten.

Darüber hinaus besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich

- ◆ der Berücksichtigung von Pendlerrelationen aus der Region Bad Berka/ Kranichfeld in Richtung Erfurt, aus Blankenhain und Magdala in Richtung Jena sowie aus Weimar und Erfurt zum Gewerbegebiet U.N.O. in Form von grenzüberschreitenden Verkehren,
- ◆ die Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete, insbesondere des Gewerbegebietes U.N.O. sowie des Gewerbegebietes B 87 bei Apolda,
- ◆ der Flächenerschließung, insbesondere in ländlichen Bereichen des Landkreises, z.B. mittels On-Demand-Verkehre,
- ◆ des weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus,
- ◆ des weiteren Ausbaus der Hauptverknüpfungspunkte zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV sowie zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV sowie
- ◆ der Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung und Anschlussgestaltung.

Insgesamt ist somit das Verkehrsangebot im Landkreis integriert weiterzuentwickeln, eine verbesserte Hierarchisierung und wenn möglich taktähnliche Organisation der einzelnen Linien umzusetzen sowie die Anschlusssicherung konsequent auszubauen.

Die Behebung der identifizierten Schwächen bzw. die Umsetzung der Handlungsbedarfe wird in Kapitel 5 aufgegriffen. Beispielhaft wird auf folgende resultierende Vorgaben und Maßnahmen verwiesen:

- ◆ Weiterentwicklung der bestehenden Netzebenen zu einem hochwertigen Buskonzept (vgl. dazu Kapitel 3.3.1) inkl. Einführung der Produkte PlusBus und TaktBus,
- ◆ Einführung eines On-Demand-Angebotes in ländlichen Bereichen des Landkreises (vgl. Kapitel 5.2.3)
- ◆ Verbesserung der Mindestbedienungsangaben (vgl. Kapitel 3.3.1) sowie
- ◆ Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsangebote (vgl. Kapitel 5.2).

Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Aktualisierung des NVP haben alle Städte und Gemeinden des Landkreises die Möglichkeit erhalten, aus Ihrer Sicht aktuell bestehende Defizite im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen.

Nachfolgend werden die Rückmeldungen inhaltlich zusammengefasst. Alle Hinweise wurden geprüft und im Rahmen der landkreisbezogenen verkehrsplanerischen Untersuchungen zur Aktualisierung des NVP auf Möglichkeiten zur Überführung in Maßnahmen abgewogen (vgl. ebenfalls Vorgaben und Maßnahmen in den Kapiteln 3 bis 5).

Folgende Handlungsbedarfe und Defizite des ÖPNV bestehen aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen⁴¹:

- ◆ Fehlende ÖPNV-Verbindung Magdala – Großschwabhausen – Apolda,
- ◆ Fehlende Querverbindungen zwischen Linien des Haupt- und Nebennetzes,
- ◆ Einführung von flexiblen Bedienformen,
- ◆ Fehlende Direktverbindung Ottstedt am Berge – Erfurt (insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ)),
- ◆ Bessere Orientierung der ÖPNV-Fahrten an den Unterrichtsbeginns- und -endzeiten,
- ◆ Taktverdichtung Niederzimmern – Ottstedt am Berge – Daasdorf (– Weimar),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie Taktverdichtung zwischen der Kernstadt Bad Berka und den Ortsteilen Bergern und Schoppendorf (insbesondere auch in Ferienzeiten und am Wochenende),
- ◆ Verbesserung der Verknüpfungen im Schülerverkehr zwischen Bad Berka und Niederzimmern sowie
- ◆ Verbesserung des Aufenthaltskomforts an den Haltestellen (Sitzgelegenheit, Wetterschutz).

2.7 Möglichkeiten der Erschließung von Fahrgastpotenzialen aus aufkommensstarken Pendlerrelationen

Aus der in Kapitel 2.1.7 dargestellten Analyse der Pendlerströme ergeben sich einige aufkommensstarke Pendlerbeziehungen (vgl. auch Tabelle 5 in Kapitel 2.1.7), die aktuell nicht oder nur unzureichend durch den straßengebundenen ÖPNV abgebildet werden. Hier liegen daher nicht genutzte Fahrgastpotenziale vor, die Entwicklungsmöglichkeiten für den ÖPNV des Kreises Weimarer Land bieten können. Im Ergebnis wurden die nachfolgend in Tabelle 11 dargestellten Relationen bzw. Korridore mit Fahrgastpotenzial herausgearbeitet.

⁴¹ Ergebnisse aus der Vorabbeteiligung der Städte und Gemeinden zur Aktualisierung des NVP 2020 - 2024 des Kreises Weimarer Land.

Tabelle 11: Aufkommensstarke Pendlerrelationen mit Fahrgastpotenzial

Relation	Anzahl Pendler auf Relation ¹	Entspricht ca. den Linien
Apolda – Gewerbepark B87 – Weimar	1.167	281
Blankenhain – Jena	343	229, 490 ²
Erfurt – Klettbach – Bad Berka	705	235
Erfurt – Klettbach – Kranichfeld	812	113, 155
Erfurt – Mönchenholzhausen – Nohra – Gewerbegebiet U.N.O.	1.084	233, 234, 240 ²
Magdala – Jena	309	490
Pfiffelbach – Niederroßla – Apolda	667	289
Pfiffelbach – Oßmannstedt – Kromsdorf – Weimar	941	228
Münchengosserstädt – Eckolstädt – Wormstedt – Kösnitz – Apolda	452 ³	282
(Großromstedt –) Kleinromstedt – Hermstedt – Stobra – Apolda		292
Weimar – Gewerbegebiet U.N.O. – Nohra	895	233

Anmerkung: ¹Summe aus Anzahl Pendler beider Richtungen auf der Relation. Datenstand 30.06.2018. Eingemeindungen zum 01.01.2020 konnten nicht berücksichtigt werden.

² Umstieg zwischen den genannten Linien erforderlich.

³ Es liegen nur Daten auf Gemeindebasis vor, so dass keine Aussagen für die einzelnen Ortsteile der ehemaligen Gemeinde Saaleplatte getroffen werden können.

Auf den meisten der genannten Relationen bestehen derzeit zwar grundsätzlich Angebote des straßengebundenen ÖPNV, allerdings ist das Fahrtenangebot insbesondere in der HVZ als unzureichend zu bezeichnen, um attraktiv für Pendelnde zu sein.

Bei den Relationen Erfurt – Mönchenholzhausen – Nohra – Gewerbegebiet U.N.O. sowie Blankenhain – Jena fehlen Direktverbindungen gänzlich, woraus sich grundsätzlich Umsteigebedarf und deutlich verlängerte Reisezeiten im Vergleich zum MIV ergeben. Zusätzlich bestehen nur wenige Fahrten ohne Verknüpfung und somit auch keine Anschlusssicherung zwischen den Fahrten den Linien des straßengebundenen ÖPNV.

Auf konkrete Prüfbedarfe zur Aufwertung der gezeigten Relationen wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 5 eingegangen.

3. Angebotskonzept für den straßengebundenen ÖPNV

Der NVP definiert im Sinne eines strategischen ÖPNV-Planungsinstruments sowohl Angebotsumfang als auch Angebotsqualität des straßengebundenen ÖPNV im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dem Kreis Weimarer Land obliegt dabei als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV die Festlegung der jeweiligen Kriterien des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität. Er definiert diese unter Abwägung der regionalen Erfordernisse und der Finanzierbarkeit sowohl angebotsorientiert (vor allem in Bereichen mit zu erwartendem Wachstumspotenzial) als auch bedarfsorientiert (vor allem dort, wo eine ausreichende verkehrliche Erschließung trotz geringer Nachfrage sichergestellt werden muss). Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des SPNV und straßengebundenen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden verkehrlichen Erschließung bzw. als Teil der Daseinsfürsorge existieren.

Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb u.a. an

- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen,
- ◆ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Kreises Weimarer Land eine ausreichende Bedienung im straßengebundenen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 4.

3.1 Elemente des Angebotskonzepts

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Kreises Weimarer Land die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im straßengebundenen ÖPNV unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren (vgl. Abbildung 15).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des straßengebundenen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienungshäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption⁴².

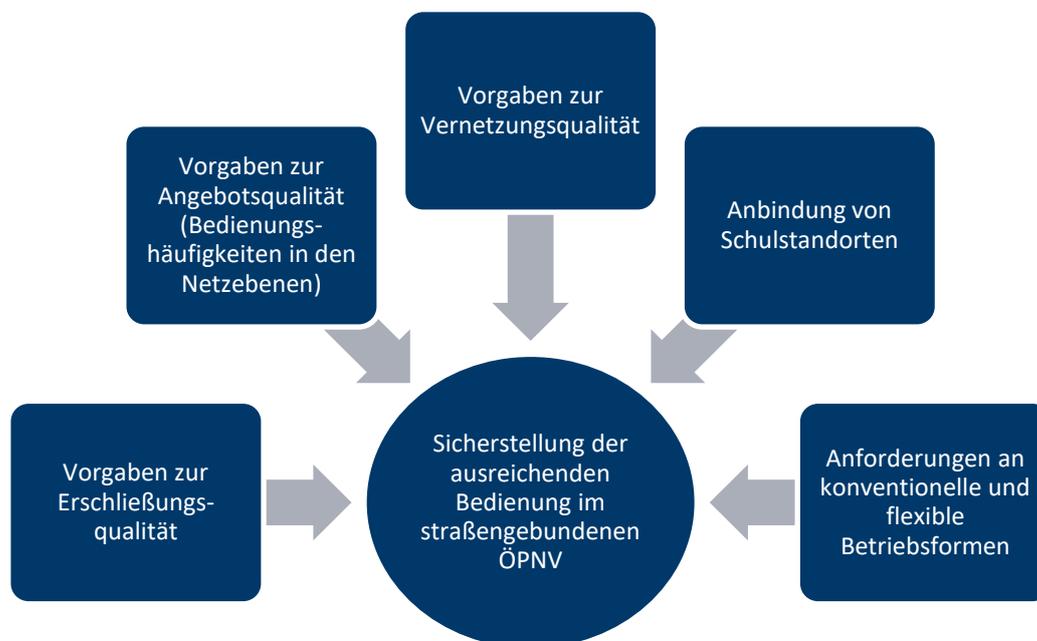
⁴² Basierend auf der Netzhierarchie des Kreises Weimarer Land, die sinnentsprechend aus dem NVP 2014 - 2018 übernommen wurde (vgl. Abbildung 11 in Kapitel 2.2.4) und fortgeschrieben wird.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 3.4).

Anbindung von Schulstandorten: Es werden Aussagen zur Anbindung von Schulstandorten auf Basis der Satzung über die Schülerbeförderung im Kreis Weimarer Land getroffen.

Konventionelle und flexible Betriebsformen: Es werden die Anforderungen an die anzuwendenden Betriebsformen und Einsatzbereiche der Betriebsformen vorgegeben.

Abbildung 15: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im straßengebundenen ÖPNV



Quelle: IGES 2019.

3.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Siedlungseinheiten und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des NVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum straßengebundenen ÖPNV.

3.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Siedlungseinheiten müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 12) gemeldet sind bzw. liegen.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV erfolgen. Im straßengebundenen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den straßengebundenen ÖPNV zu prüfen.

3.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Bisher wurden die Haltestelleneinzugsbereiche durch den „Radius der Luftlinienentfernung“ bestimmt. Auf Basis des aktuellen Standes der Wissenschaft und Technik wird dies zugunsten einer Orientierung an tatsächlichen Wegezeiten modifiziert (vgl. Tabelle 12). Dabei wird für den gesamten Landkreis ein einheitlicher Wert für die Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Tabelle 12: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit ¹
Kreis Weimarer Land	500 m	8 min

Quelle: IGES 2019.

Anmerkung: ¹ Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 12 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität

3.3.1 Netzhierarchie für das Netz des straßengebundenen ÖPNV

In der vorliegenden Aktualisierung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Kreis Weimarer Land hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 16).

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und straßengebundenen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs-, Schüler- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendlern sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ am derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen.

Abbildung 16: Netzkategorien im Kreis Weimarer Land

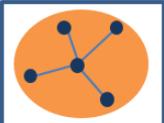
	PlusBus-Netz	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit starken Verkehrsverflechtungen (PlusBus-Verkehre) • Grundtakt Mo-Fr mind. 60-Min-Takt • Wochenendbedienung
	TaktBus-Netz	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen zur Ergänzung der PlusBus-Verkehre mit erkennbaren Verkehrsverflechtungen (TaktBus-Verkehre) • Grundtakt Mo-Fr mind. 120-Min-Takt (Verdichtung auf 60-Min-Takt) • Wochenendbedienung
	Nebennetz	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der beiden Hauptnetze (PlusBus- und TaktBus-Netz) • Grundtakt Mo-Fr mind. 180-Min-Takt • Wochenendbedienung
	Ergänzungsnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenerschließung und Sicherung Schülerbeförderung • Einsatz moderner bedarfsorientierter Angebotsformen möglich • Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit Mo-Fr nach Einwohnerzahl je Siedlungseinheit
	Stadtverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr der Stadt Apolda

Abbildung: IGES 2019.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgen anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben.

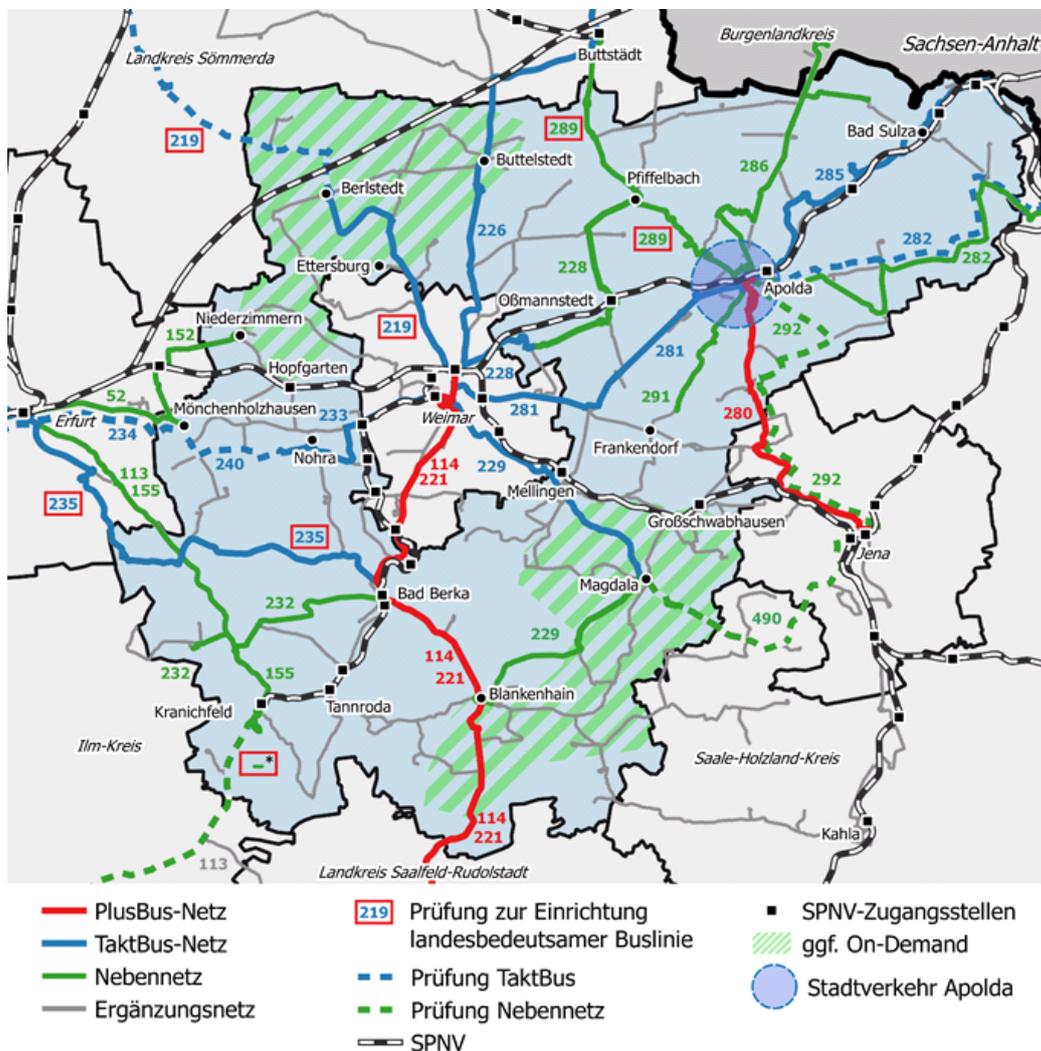
Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 17 dargestellt. Basis für die Netzebenenzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ergänzend zum SPNV, der eine übergeordnete Rückgratfunktion ausübt, ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen PlusBus-Netz und TaktBus-Netz werden als höherwertige Verbindungen durch das Nebennetz erweitert. Das Ergänzungsnetz übernimmt zusätzlich dazu die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerbeförderung.

Die verschiedenen Netzebenen werden im Bereich Apolda durch einen Stadtverkehr ergänzt.

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 3.4.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 17: Übersicht der Netzebenen im Kreis Weimarer Land



Karte: IGES 2019. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Anmerkung: * Zurzeit nur Bedienung auf dem Abschnitt Kranichfeld – Barchfeld im Ergänzungsznetz (Linie 113).

3.3.2 Verbindungsrelationen im PlusBus-Netz

Die Netzebene PlusBus-Netz stellt als ein weiterentwickelter Teil des ehemaligen TaktBus-Netzes hochwertige Verbindungen insbesondere auf Basis der Korridore für landesbedeutsame Buslinien dar.

Tabelle 13: Verbindungsrelationen der Netzebene PlusBus-Netz

Straßengebundener ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Weimar – Legefeld – Bad Berka – Blankenhain – Lengefeld – Teichel – Rudolstadt	114 ¹ , 221
Apolda – Kleinromstedt – Jena	280

Anmerkung: ¹ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Weimarer Land.

3.3.3 Verbindungsrelationen im TaktBus-Netz

Die Netzebene TaktBus-Netz umfasst Verbindungen des straßengebundenen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren sowie Verbindungen mit starker Fahrgastnachfrage. Tabelle 14 zeigt die Verbindungsrelationen, die dem TaktBus-Netz zugeordnet werden.

Tabelle 14: Verbindungsrelationen der Netzebene TaktBus-Netz

Straßengebundener ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Weimar – Ramsla – Berlstedt	219 ¹
Bad Berka, Busbahnhof – Bad Berka, Zentralklinik	223
Weimar – Großobringen – Buttstedt – Buttstädt	226
Weimar – Kromsdorf – Denstedt	228
Weimar – Mellingen – Magdala	229
Weimar – U.N.O. – Nohra – Isseroda	233
Bad Berka – Klettbach – Erfurt	235 ¹
Weimar – Umpferstedt – Gewerbeplatz B87 – Apolda	281
Apolda – Wickerstedt – Obertrebra – Bad Sulza	285
Prüfaufträge der Zuordnung zum TaktBus-Netz	
Berlstedt – Vippachedelhausen – Sömmerda	219 ¹
Erfurt – Mönchenholzhausen – Nohra – Gewerbegebiet U.N.O.	234, 240

Anmerkung: ¹ Verbindungsrelation entspricht landesbedeutsamer StPNV-Achse entsprechend StPNV-Finanzierungsrichtlinie. Prüfung der Weiterentwicklung durch den Landkreis vorgesehen.

3.3.4 Verbindungsrelationen im Nebennetz

Die Netzebene Nebennetz ergänzt die Netzebenen des TaktBus-Netzes um Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten untereinander sowie Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und zentralen Orten. Gegenüber den beiden

TaktBus-Netzen ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird erwartet. Tabelle 15 zeigt die Verbindungsrelationen des Nebennetzes.

Tabelle 15: Verbindungsrelationen der Netzebene Nebennetz

Straßengebundener ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Mönchenholzhausen – Vieselbach – Niederzimmern	152 ¹
Erfurt – Klettbach – Nauendorf – Kranichfeld	155 ¹
Kromsdorf – Oßmannstedt – Pfiffelbach	228
Magdala – Blankehain	229
Bad Berka – Tonndorf – Hohenfelden	232
Apolda – Wormstedt – Eckolstädt – Camburg	282 ²
Apolda – Rannstedt – Eckartsberga	286
Apolda – Pfiffelbach – Buttstädt	289 ³
Apolda – Herressen – Kapellendorf	291
Prüfaufträge der Zuordnung zum Nebennetz	
Apolda – Stobra – Kleinromstedt – Jena	292
Magdala – Jena	490 ¹
Kranichfeld – Barchfeld – Stadtilm – Ilmenau	„3,4

- Anmerkung:
- ¹ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Weimarer Land. Abstimmung mit Saale-Holzland-Kreis und Stadt Jena erforderlich.
 - ² Prüfauftrag mit Prüfung der Zuordnung zum TaktBus-Netz.
 - ³ Verbindungsrelation entspricht landesbedeutsamer StPNV-Achse entsprechend StPNV-Finanzierungsrichtlinie. Prüfung der Entwicklung bzw. Weiterentwicklung durch den Landkreis vorgesehen.
 - ⁴ Zurzeit nur Bedienung auf dem Abschnitt Kranichfeld – Barchfeld im Ergänzungsnetz (Linie 113 der KOM). Prüfung der Zuordnung zum Nebennetz.

3.3.5 Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz oder Stadtverkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- ◆ zur Anbindung an die Verbindungen der beiden TaktBus-Netze und des Nebennetzes sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Schülerbeförderung.

3.3.6 Verbindungsrelationen im Stadtverkehr

Der Stadtverkehr beinhaltet Verbindungen innerhalb und im Umfeld der Stadt Apolda. Diese werden in Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Verbindungen im Stadtverkehr Apolda

Straßengebundener ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Paul-Schneider-Str. – Kantplatz – Busbahnhof	1
Busbahnhof – Robert-Koch-Krankenhaus	1, 280
Utenbacher Str. – Bahnhof/Freitreppe – Busbahnhof	2, 282
Verbindungsrelationen mit Mindestbedienung entsprechend anderer Netzkategorien	
Robert-Koch-Krankenhaus – Albstädter Str. Mindestbedienung entsprechend PlusBus-Netz	1
Busbahnhof – Kantplatz – Oberroßla Sa, So & Feiertag Mindestbedienung entsprechend Nebennetz	2, 281
Busbahnhof – Gewerbepark B87 Mo-Fr Mindestbedienung entsprechend TaktBus-Netz, Sa, So & Feiertag Mindestbedienung entsprechend Nebennetz	3, 281

3.3.7 Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im straßengebundenen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Schülerbeförderung. Da die Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Städte und Gemeinden können auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen über den Mindestbedienstandards hinaus mit dem Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des straßengebundenen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist (vgl. Kapitel 6.4.2).

PlusBus-Netz und TaktBus-Netz

Für die Netzebenen PlusBus-Netz und TaktBus-Netz werden jeweils ein Mindestbedienungszeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte definiert. Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Tabelle 17 zeigt die Mindestbedienvorgaben für die Verbindungen der Netzebenen PlusBus-Netz und TaktBus-Netz. Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten erfordern eine Begründung (z.B. Anschlüsse zum/vom SPNV oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Tabelle 17: Mindestbedienvorgaben PlusBus-Netz und TaktBus-Netz

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt	
		PlusBus-Netz	TaktBus-Netz
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt ¹	60-120-Min-Takt ¹
Sa	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	Mind. 6 Fahrtenpaare, 120-Min-Takt	Mind. 6 Fahrtenpaare
So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	Mind. 5 Fahrtenpaare	Mind. 5 Fahrtenpaare

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Nebennetz

Für die Netzebene Nebennetz werden die Mindestbedienvorgaben in Tabelle 18 definiert. Etwaige Abweichungen von der vorgegebenen Mindesttaktung müssen begründet werden.

Tabelle 18: Mindestbedienvorgaben Nebennetz

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	120-180-Min-Takt ¹
Sa	-	Mind. 3 Fahrtenpaare
So & Feiertag	-	Mind. 2 Fahrtenpaare

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadtverkehr Apolda

Die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr Apolda werden in Tabelle 19 dargestellt.

Tabelle 19: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Apolda

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Mo-Fr	ca. 06:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt ¹ (HVZ: 30-Min-Takt ¹)
Sa	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 10:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.
HVZ = 06-08 Uhr und 14-17 Uhr.

Ergänzungsnetz

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Einwohnerzahl der jeweiligen Siedlungseinheit zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes definiert (vgl. Tabelle 20). Sofern sich die Einwohnerzahl eines Ortsteils verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Mindestbedienvorgaben.

Tabelle 20: Mindestbedienvorgaben Ergänzungsnetz

Kategorie EW	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa, So & Feiertag
≥ 1.000	Mind. 8 Fahrtenpaare	Mind. 4 Fahrtenpaare	Bei Bedarf
500 < 1.000	Mind. 6 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	Bei Bedarf
200 < 500	Mind. 3 Fahrtenpaare	Bei Bedarf	Bei Bedarf
< 200	Mind. 2 Fahrtenpaare	Bei Bedarf	Bei Bedarf

Anmerkung: EW = Einwohnerzahl.

3.4 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

3.4.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Kreis Weimarer Land sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des straßengebundenen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus oder Stadtbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des straßengebundenen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Kreises Weimarer Land.

Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

3.4.2 Anschlussicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlussicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ◆ Die Anschlussicherung zwischen den Linien des straßengebundenen ÖPNV sowie mit den Angeboten des SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 4.1), überwacht werden.
- ◆ Die Echtzeitdaten des ITCS sollen mit der zentralen Datendrehscheibe Thüringen kompatibel sein. Damit wird die Anschlussicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Kreis Weimarer Land ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **PlusBus und Takt-Bus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlussicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im **Schülerverkehr** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerverfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadtverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sowie die Festlegungen des VMT-Rahmenplans sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten **Umsteigevorgänge** nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

- ◆ **Übergangswege** sollen entsprechend den Festlegungen des VMT-Rahmenplan 250 Meter nicht überschreiten.

Anschlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten entsprechend Kapitel 3.4.3 vorgesehen werden (vgl. Tabelle 21).

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

3.4.3 Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP 2014 - 2018 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus sowie Bus-Bahn (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 21: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem straßengebundenen ÖPNV des Kreises Weimarer Land

Verknüpfung zwischen	Schienerverkehr, straßengebundener ÖPNV	Straßengebundener ÖPNV
Zugangsstelle im Kreis Weimarer Land	◆ Apolda, Bahnhof	◆ Apolda, Busbahnhof
	◆ Bad Berka, Bahnhof	◆ Bad Berka, Busbahnhof
	◆ Bad Berka, Zeughausplatz	◆ Berlstedt, Hauptstraße
	◆ Bad Sulza, Bahnhof	◆ Blankenhain, A.-Bebel-Straße
	◆ Großheringen, Bahnhof	◆ Buttstedt, B 85
	◆ Großschwabhausen, Bahnhof	◆ Klettbach
	◆ Hopfgarten, Bahnhof	◆ Magdala, Am Stadtpark
	◆ Kranichfeld, Bahnhof	◆ Mönchenholzhausen
	◆ Mellingen, Bahnhof	◆ Nohra, Gewerbepark U.N.O.
	◆ München (Bad Berka), Bahnhof	◆ Pfiffelbach
	◆ Niedertrebra, Bahnhof	◆ Ulla, B 7
	◆ Nohra, Bahnhof	
	◆ Obergrunstedt, Bahnhof	
	◆ Oßmannstedt, Bahnhof	
	◆ Tannroda, Bahnhof	
Zugangsstelle außerhalb des Kreises Weimarer Land	◆ Buttstädt, Bahnhof	◆ Buttstädt, Roßplatz
	◆ Erfurt, Hauptbahnhof	◆ Erfurt, Busbahnhof
	◆ Erfurt-Vieselbach, Bahnhof	◆ Isserstedt, Globus
	◆ Jena-Paradies, Bahnhof	◆ Jena, Busbahnhof
	◆ Weimar, Berkaer Bahnhof	◆ Jena, Cospeda
	◆ Weimar, Hauptbahnhof	◆ Weimar, Busbahnhof

Quelle: IGES 2019.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VMT zu Mindestausstattungsmerkmalen von Verknüpfungshaltestellen (vgl. Ka-

pitel 3.4.4) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 3.4.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 4.6.2 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV (ggf. durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen, vgl. Kapitel 4.7) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

3.4.4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten

Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend den Festlegungen des VMT-Rahmenplans nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) klassifiziert (vgl. Tabelle 22). Dabei wird die Kategorie C um Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung ergänzt, bei denen eine Verknüpfung von Linien eines StPNV-Aufgabenträgers erfolgen kann.

Tabelle 22: Kategorien der Verknüpfungspunkte

Haltestellenkategorie		Beschreibung
Zentraler Hauptverknüpfungspunkt	A	<ul style="list-style-type: none"> Wichtigster Verknüpfungspunkt eines Mittel- oder Oberzentrums Verknüpfung zwischen SPFV, SPNV, StPNV und IV
Wichtiger Verknüpfungspunkt	B	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung zwischen SPNV, StPNV und IV
Aufgabenträgerübergreifender Verknüpfungspunkt	C	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung zwischen StPNV-Linien unterschiedlicher Aufgabenträger
Verknüpfungspunkt mit regionaler Bedeutung		<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung zwischen StPNV-Linien sowie StPNV und IV

Quelle: IGES 2019, in Anlehnung an VMT (Hrsg.) 2019.

Für die differenzierte Ausstattung der Verknüpfungspunkte gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 23).

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der kreisangehörigen Kommunen liegen. Die

Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 4.6 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Tabelle 23: Mindestausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte je Kategorie

Ausstattung	A	B	C
Grundausrüstung			
Haltestellenmast / Befestigungseinrichtung für Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X
VMT-Logo	X	X	X
Fahrgastinformation			
Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X
Aushangfahrplan	X	X	X
Tarfinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	X	X	X
Linienetzplan	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation inkl. Uhr	X	X	(X)
Lautsprecher	X	X	(X)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	X
Wegeleitsystem	X	X	(X)
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen/ Internet; Hinweise auf VMT-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X
Vertriebseinrichtungen			
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	X	X	-
Kundencenter	X	(X)	-
Intermodale Verknüpfung			
Fahrradabstellanlagen (B+R)	X	X	(X)

Ausstattung	A	B	C
Fahrradverleihstation	X	(X)	(X)
Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze	X	X	(X)
Carsharing-Angebot	X	(X)	(X)
P+R-Parkplätze	X	X	(X)
Ladestation E-Pkw und E-Bikes	X	X	(X)
Taxistellplätze	X	(X)	-
Sonstige Infrastruktur			
Barrierefreie Zugänge/Wege inkl. Blindenleitsystem	X	X	X
Fahrzeugangepasste Bahn- und Bussteige (Höhengleichheit)	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	X
Sitzgelegenheit	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	X
Funktionales Empfangsgebäude	X	(X)	(X)
Gastronomie und Geschäfte für Reisebedarf	X	(X)	(X)
Beheizter Warteraum	X	(X)	(X)
Gepäckschließfächer	X	(X)	(X)
Besondere Flächengestaltung und Begrünung der Eingangsbereiche	X	(X)	(X)

Quelle: In Anlehnung an VMT (Hrsg.) 2019. Modifikationen durch IGES.

Anmerkung: (X) = anzustreben bzw. bei Bedarf.

3.4.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV spielt im Kreis Weimarer Land eine ausbaufähige Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegeketten zur Mobilitätssicherung fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.

Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV.**

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Kreises Weimarer Land wird die **Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeit-

gemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind nach Möglichkeit um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV

Der Kreis Weimarer Land misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegekettens unterstützt werden.

Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung straßengebundener ÖPNV und Fahrrad zu verbessern.

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und straßengebundenem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

Fahrradmitnahme im straßengebundenen ÖPNV

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf die Beförderungsbedingungen des VMT⁴³ unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren genießt aus Sicht des Landkreises Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Der Kreis Weimarer Land unterstützt die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, in dem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV verstärken.

⁴³ Vgl. VMT 2019b.

3.4.6 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV

Aus Sicht des Kreises Weimarer Land wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.

Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

3.5 Anbindung von Schulstandorten

Wirkungsbereich Schülerbeförderung im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der straßengebundene ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulnetzplan des Kreises Weimarer Land⁴⁴ definiert die Schulbezirke für die Schulen im Kreis Weimarer Land und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schüler. Die Schulbezirke bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Schülerbeförderung als Bestandteil des straßengebundenen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schulbezirke resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Schülerbeförderung.

Beförderungspflicht in der Schülerbeförderung

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerbeförderungen werden in der Satzung über die Schülerbeförderung in der jeweils geltenden Fassung bestimmt.

Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 2 Abs. 1 Satzung über die Schülerbeförderung im Kreis Weimarer Land ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km für Schüler der Grundschule und Förderschule bis Klassenstufe 4 sowie von 3 km für Schüler der Regelschule, des Gymnasiums, der Förderschule ab Klassenstufe 5 und berufsbildenden Schulen nach der in § 1 Abs. 1 der Satzung.

Die Beförderung erfolgt zum allgemeinen Beginn bzw. allgemeinen Ende des Unterrichts an der jeweiligen Schule.

⁴⁴ Vgl. Kreis Weimarer Land 2016.

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches bzw. den in der Satzung über die Schülerbeförderung festgelegten Grundsätzen ausgerichtet sind und nicht der Beförderungspflicht unterliegen, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand.

Der Kreis Weimarer Land bemüht sich durch die in Kapitel 5.2 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des straßengebundenen ÖPNV existieren.

3.6 Anforderungen an konventionelle und flexible Bedienformen

Der straßengebundene ÖPNV im Kreis Weimarer Land wird derzeit überwiegend in Form von Linienverkehren angeboten. Zukünftig sollen die Angebote des straßengebundenen ÖPNV **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht werden.

Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Bedienformen abzugrenzen, da der Kreis Weimarer Land als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des straßengebundenen ÖPNV hat. Die Abgrenzung erfolgt in Tabelle 24.

Tabelle 24: Abgrenzung Bedienformen im straßengebundenen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im straßengebundenen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Plus-Bus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz und Stadtverkehr)
Flexible Bedienung im straßengebundenen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb oder fahrplanbasierter Sektorbetrieb (insbesondere auf Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (<u>kein ÖPNV</u>)	Ergänzendes Angebot zum straßengebundenen ÖPNV (z.B. gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Daten: Vgl. BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

3.6.1 Konventioneller Linienverkehr

Die Gestaltung des konventionellen Linienverkehrs soll sich grundsätzlich weiterhin an den derzeit angewendeten Produkten und Betriebsformen orientieren

(vgl. Kapitel 2.2.4, Regionalverkehrslinien sowie Stadtlinien). Darüber hinaus sollen neue Produkte eingeführt werden. Diese umfassen:

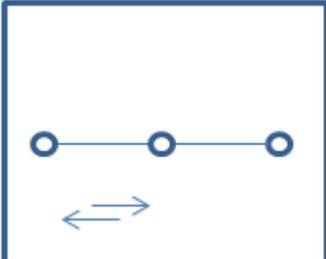
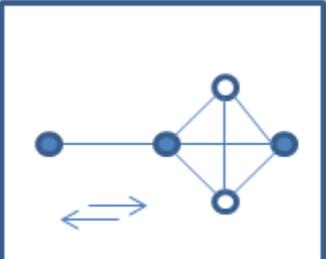
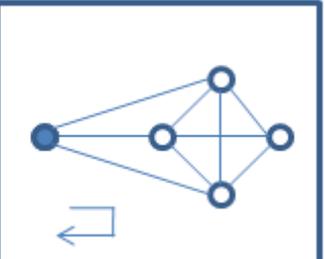
- Landesbedeutsame Buslinien als PlusBus-Linien,
- TaktBus-Linien sowie
- Rufbus als flexible Bedienform (On Demand-Verkehre).

3.6.2 Flexible Bedienformen

Angebote im Bereich des flexiblen Verkehrs werden überwiegend im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. im Bereich zeitlich und örtlich geringer Fahrgastpotentiale angewendet.

Es können dabei nach Bedarf alle geeigneten und genehmigungsfähigen Betriebsformen wie in Tabelle 25 dargestellt (Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb) angewendet werden.

Tabelle 25: Flexible Bedienformen (Rufbus) im Kreis Weimarer Land

Bedarfslinien	Richtungsbandbetrieb	Sektorbetrieb
<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg vorab festgelegt • Bediengebiet linienförmig • Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle vorab festgelegt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg <u>nicht</u> vorab festgelegt • Bediengebiet = Korridor • Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle vorab festgelegt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg <u>nicht</u> vorab festgelegt • Bediengebiet = flächenhafter Sektor • Einstiegshaltestelle vorab festgelegt • Ausstiegshaltestelle kann auch "Haustür" oder beliebige Adresse sein
		

○ Bedarfshaltestellen, ● fest bediente Haltestellen

Darstellung: IGES 2019 nach BMVI 2016.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen im Kreis Weimarer Land soll **einheitlichen Standards** entsprechen:

- ◆ Aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- ◆ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie **perspektivisch auch internet-basiert** möglich sein.
- ◆ Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ◆ Die **Produktbezeichnung** soll einheitlich als **Rufbus** erfolgen.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienungsformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahraufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahraufträgen,
- ◆ etc.

3.6.3 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem straßengebundenen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Betriebsformen des straßengebundenen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für sogenannte Mitfahrbänke, Pendlernetzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing oder Bike-sharing), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum straßengebundenen ÖPNV (z.B. Bürgerbus).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels von wachsender Bedeutung.

3.6.4 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Kreises Weimarer Land ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Kreis Weimarer Land unterstützt daher ausdrücklich die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des straßengebundenen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten (vgl. auch Kapitel 3.4).

3.6.5 Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Betriebsform im Schnittbereich zwischen dem straßengebundenem ÖPNV und den alternativen Betriebsformen.

Aus Sicht des NVP werden Bürgerbusse daher wie folgt definiert:

- ◆ Bürgerbusse stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum Linienverkehr insbesondere in Räumen dar, in denen aufgrund geringer Nachfrage kein wirtschaftliches Angebot möglich ist.
- ◆ Die Betriebsdurchführung erfolgt dabei zumeist als Linienverkehr (klassischer Bürgerbus), aber auch flexible Betriebsformen wie Bürgerrufbus oder eine Ausprägung in Form von Gelegenheitsverkehren sind möglich⁴⁵.
- ◆ Der Landkreis unterstützt perspektivisch Bürgerbusvereine durch eine Kooperation mit dem vorhandenen Verkehrsunternehmen, das als Konzessionsinhaber und Betriebsführer die fachliche Aufsicht gewährleistet, aber auch die Angebotsplanung übernehmen kann.
- ◆ Die Fahrpläne sollen in das allgemeine Angebot des straßengebundenen ÖPNV integriert werden.

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da der **Landkreis kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises sollen Bürgerbusse als Teil des straßengebundenen ÖPNV angelegt werden, so dass eine Liniengenehmigung auf Basis von § 42 PBefG erforderlich ist. Bürgerbusse sollen keine **bestehenden Angebote des straßengebundenen ÖPNV in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen**, daher unterstützt der Kreis Weimarer Land Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen entwickeln.

Es wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber abzudecken.

⁴⁵ Vgl. BMVI (Hrsg.) 2016.

4. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 3.3.1) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des straßengebundenen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 18 zusammengefasst.

Abbildung 18: Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts



Quelle: IGES 2019.

Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit der Umsetzungsstrategie Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.5).

4.1 Qualität des Betriebsablaufs

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den straßengebundenen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt.

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen.

Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ◆ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ◆ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ◆ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ◆ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe Thüringen,
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein- und Aussteigern sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten.

Der Betrieb der Leitstellen ist zeitlich auf die verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen Beschäftigte als Verkehrsmeister bzw. mit vergleichbarer Qualifikation einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

4.2 Dienstleistungsqualität

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden innerhalb von 14 Werktagen nach Beschwerdeeingang.

Fahrgastgarantien

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollten sich mindestens auf die Bereiche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort) beziehen. Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im Kreis Weimarer Land sicher.

4.3 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den straßengebundenen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen Nutzern des straßengebundenen ÖPNV. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektrischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere einheitliche Dienstkleidung,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

4.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

Anwendung VMT-Tarif

Im straßengebundenen ÖPNV sind grundsätzlich der Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VMT-Tarifs werden per Kooperations- und Einnahmeverteilungsvertrag geregelt.

Weiterentwicklung des VMT-Tarifs

Folgende grundsätzliche Handlungsfelder bestehen aus Sicht des Kreises Weimarer Land im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung und sollen im Zusammenwirken mit dem Tarifführer VMT und den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden:

- ◆ Anstreben einer einheitlichen Regelung der Sozialticketbedingungen,
- ◆ Reduzierung oder Harmonisierung bestehender Haustarifangebote,
- ◆ Einwirkung auf eine engere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr (insbesondere bezüglich der organisatorischen, tariflichen, baulichen und fahrzeugseitigen Ausrichtung).

Des Weiteren begrüßt der Kreis Weimarer Land die durch den Freistaat Thüringen angestrebte Erweiterung des bestehenden VMT-Tarifs und Verbund zum landesweiten Tarif und Verbund.

Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der Vertrieb der Fahrausweise des VMT-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV.

Aus Sicht des Kreises Weimarer Land sollen weiterhin folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- ◆ Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle,
- ◆ Vorhaltung von mindestens je einem Kundenbüro in Weimar und Apolda,
- ◆ Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes sowie
- ◆ Anbieten eines elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. HandyTicket über die VMT-App oder die App DB Navigator) für das Fahrausweissortiment.

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

Der Landkreis regt an, die durch das Land im NVP SPNV vorgesehene Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von Kombinationen aus Check in, Check out, Be in und Be out zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden konsequent und rasch voranzutreiben.

Marketing unter der Dachmarke des VMT

Die Marketingaktivitäten des Kreises Weimarer Land sind in das Kommunikationskonzept des VMT eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien sollte einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben des VMT-Rahmenplans erfolgen.⁴⁶

Die hervorgehobene Vermarktung einzelner Produkte wie PlusBus, TaktBus oder von touristisch bedeutsamen Linien sollte eingeführt werden.

Zur Intensivierung des Marketings gegenüber von Bestands- aber vor allem auch potenziellen ÖPNV-Nutzern (= bisherige Nicht- oder Gelegenheitsnutzer) regt der Landkreis die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmenansätze durch alle Verkehrsunternehmen an:

- ◆ Verteilung von Fahrplanflyer an Endkundenhaushalte,
- ◆ Vermarktung attraktiver Angebotsqualitäten wie PlusBus, neuer Wochenendangebote etc. z.B. über Werbeflächen an Haltestellen und im öffentlichen Raum,
- ◆ Verzicht auf Werbebeklebungen an den PlusBus-Fahrzeugen zugunsten der Selbst-Vermarktung als modernes Mobilitätsangebot,
- ◆ Intensivierung gemeinsamer Online- und Offline- Marketingaktivitäten mit touristischen Leistungsanbietern, Handels- und Dienstleistungsunternehmen,
- ◆ Etc.

4.5 Qualität der Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet.

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VMT haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen dem VMT Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

⁴⁶ Vgl. VMT (Hrsg.) 2019.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VMT) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VMT-Infocenter) anzubieten.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VMT für die Datendrehscheibe Thüringen zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung an den DFI-Anlagen.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten, z.B. über eine durch den VMT zu entwickelnde App auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Der Kreis Weimarer Land begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen in den Fahrzeugen sollen mindestens die Information zur nächsten Haltestelle und zur Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden.

Der Kreis Weimarer Land sieht es als strategisches Ziel an, in den Fahrzeugen des straßengebundenen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen darstellen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 4.6 und 4.7 definiert.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 28 in Kapitel 4.6) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung (vgl. Kapitel 4.8) und für Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 3.4.4) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität soll die Einführung von DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- ♦ internetbasiert (z.B. <https://www.pvg-weimarerland.de/meldungen-aktuelles>),
- ♦ über die VMT-App,
- ♦ über die DFI-Anlagen sowie
- ♦ in den Fahrzeugen

zu informieren.

Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

4.6 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

4.6.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“.

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen⁴⁷, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁴⁸ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁴⁹

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

⁴⁷ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im ThürGIG, sowie im ThürÖPNVG festgeschrieben.

⁴⁸ Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Der Freistaat Thüringen hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

⁴⁹ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Im Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 5 ThürGIG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn [bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 5 ThürGIG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

4.6.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Barrierefreiheit für Alle

Der Kreis Weimarer Land bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzer.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung⁵⁰ zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

⁵⁰ Als Grundlage hierfür wurden u.a. die Checklisten und Leitfäden für barrierefreie Mindeststandards des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen des Freistaats Thüringen herangezogen (vgl. <https://www.thueringen.de/th10/bb/materialien/checklisten/index.aspx>, zuletzt abgerufen am 08.10.2019).

Tabelle 26: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und StPNV-Haltestellen)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) b. Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
2. Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld) c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)
3. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
4. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> a. Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
	<ul style="list-style-type: none"> g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten i. Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten). Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs. l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
5. Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2019.

Tabelle 27: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeigtür mit einer Breite von mind. 850 mm c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften)

Darstellung: IGES 2019.

Tabelle 28: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	<p>a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung</p> <p>b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen</p> <p>c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m)</p> <p>d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand</p> <p>e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)</p>
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	<p>a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle)</p> <p>b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein</p> <p>c. Für akustische Informationen muss im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.</p>
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<p>a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.</p> <p>b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch)</p> <p>c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.</p>
5. Haltestellenmast	<p>a. Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken</p> <p>b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten</p>
6. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<p>a. Persönliche und telefonische Beratung</p> <p>b. Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)</p>

Darstellung: IGES 2019.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates

- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

4.6.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden⁵¹:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im On-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

4.6.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

⁵¹ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.⁵²

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Kreis Weimarer Land **ausdrücklich unterstützt**.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 19 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Abbildung 19: Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Kurzfristig realisierbar (bis 2022)

- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen PlusBus sowie Stadtverkehr
- Barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungshaltestellen der Haltestellenkategorie A, B und C

Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2022)

- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auch auf Linien der Netzebene TaktBus und soweit möglich auf der Netzebene Nebennetz
- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungshaltestellen der Haltestellenkategorie B und C
- Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen in Stadt- und Gemeindezentren sowie weiterer Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Darstellung: IGES 2019.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten, etc.)

⁵² Vgl. BAG ÖPNV 2014.

- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzerfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ◆ Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. PlusBus-Netz und Stadtverkehr, 2. TaktBus-Netz 3. Nebennetz, 4. Ergänzungsnetz)
- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).⁵³

4.7 Fahrzeugqualität

Der Kreis Weimarer Land wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im straßengebundenen ÖPNV hin. Es werden folgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁵⁴ gestellt.

- ◆ **Technische Merkmale:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge wird angestrebt (ggf. auch als Hochflurfahrzeuge mit Hublift- oder Rampensystemen, falls der Einsatz von Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen nicht möglich ist).
- ◆ **Fahrzeugeinsatz:** Mindestens jede zweite Fahrt im regionalen straßengebundenen ÖPNV ist mit barrierefreien Fahrzeugen zu bedienen.⁵⁵
- ◆ **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem saubereren Zustand befinden. Je nach Witterung und Verschmutzungsgrad ist das Fahrzeug regelmäßig innen und außen zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge haben sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.

⁵³ Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

⁵⁴ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

⁵⁵ Entsprechend Standards zur Gewährleistung von Barrierefreiheit im ÖPNV des VMT-Rahmenplan, vgl. VMT (Hrsg.) 2019.

- ◆ **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.

Ausstattung

- ◆ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens).
- ◆ Die Busse sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne, hinten und seitlich am Bus.
- ◆ Im Fahrzeug ist eine automatische visuelle und/oder akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist.
- ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- ◆ Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Kreis Weimarer Land sowie in den angrenzenden kreisfreien Städten eingesetzten Technik, etc.
- ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- ◆ Es soll mindestens eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorgesehen werden.
- ◆ Neufahrzeuge sollen mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS), WLAN-Vorrüstung sowie der Möglichkeit zur Anbringung von Fahrradträgern ausgestattet werden.

Umweltstandards und Fahrzeualter

- ◆ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, müssen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebrauchts- oder Neufahrzeuge handelt.
-

- ♦ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- ♦ Der Einsatz von „Sauberem Fahrzeugen“ (entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161)⁵⁶ ist erwünscht.
- ♦ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf zehn Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 20 Jahre sein. In Ausnahmefällen ist für Verstärkerfahrten an Schultagen ein Maximalalter von bis zu 25 Jahren zulässig.
- ♦ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“⁵⁶: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeugalter definiert.

Werbeflächen

- ♦ Die Fenster im Fahrgastbereich sollten nicht ganzflächig beklebt werden.
- ♦ Der Sichtbereich des Fahrers muss generell gewährleistet bleiben.

4.8 Infrastrukturqualität Haltestellen

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Für die Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen:

Grundausrüstung

- ♦ Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild
- ♦ Haltestellenschild
- ♦ Haltestellenname
- ♦ Verkehrsunternehmen
- ♦ Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)
- ♦ VMT-Logo

Fahrgastinformation

- ♦ Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet
- ♦ Aushangfahrplan

⁵⁶ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

- ◆ Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)
- ◆ Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allgemeine Auskunft bei Störungen/Internet; Hinweise auf VMT-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise
- ◆ Kennzeichnung nicht barrierefreier Fahrten im Fahrplan sowie in anderen Medien⁵⁷

Sonstige Infrastruktur

- ◆ Befestigte Wartefläche
- ◆ Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)
- ◆ Ggf. Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)
- ◆ Ggf. Sitzgelegenheit
- ◆ Ggf. Abfallbehälter

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der kreisangehörigen Kommunen liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich dabei insbesondere auch an den im Kapitel 4.6 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Wartung und Instandhaltung

Die Städte und Gemeinden sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausrüstung und Fahrgastinformation (Haltestellenbeschilderung, Fahrpläne, Tarifinformationen) verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation zuständig.

4.9 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Kreis Weimarer Land setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten.

Für die Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle neuen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden müssen.

Darüber hinaus sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden:

⁵⁷ Entsprechend Standards zur Gewährleistung von Barrierefreiheit im ÖPNV des VMT-Rahmenplan, vgl. VMT (Hrsg.) 2019.

- ◆ Einsatz von Rekuperationstechnologien und Hybridtechnologien,
- ◆ Verringerung des Fahrzeuggewichts, z.B. durch den Einsatz von Leichtmetallfelgen,
- ◆ Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst sowie
- ◆ Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
 - ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
 - ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im straßengebundenen ÖPNV zu erreichen.
-

5. Zielkonzept zur Angebotsentwicklung

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 3 und 4 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und Klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Kreises Weimarer Land innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

5.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt sind die Angebotshäufigkeiten des straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 3.3.7 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz, Ergänzungsnetz und Stadtverkehr erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 3.3.2 bis 3.3.6).

Eine schrittweise Umsetzung wird angestrebt.

5.2 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV

5.2.1 Einführung der Produkte PlusBus und TaktBus als höherwertiges Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Entsprechend der in Kapitel 5.1 dargestellten Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben der Mindestbedienhäufigkeit, sollen im Landkreis die Produkte PlusBus und TaktBus eingeführt werden. Hierfür sollen die nachfolgend dargestellten Relationen aufgewertet werden (vgl. auch Kapitel 3.3.2 und 3.3.3):

PlusBus-Relationen

- ◆ Weimar – Bad Berka – Blankenhain – Lengsfeld – Teichel – Rudolstadt
- ◆ Apolda – Kleinromstedt – Jena (bereits erfüllt)

TaktBus-Relationen

- ◆ Apolda – Wickerstedt – Obertrebra – Bad Sulza
 - ◆ Bad Berka, Busbahnhof – Bad Berka, Zentralklinik
 - ◆ Bad Berka – Klettbach – Erfurt
 - ◆ Weimar – Ettersburg – Berlstedt (Prüfung der Weiterführung nach Sömmerda sowie Prüfung der Zuordnung zur Netzebene PlusBus-Netz (vgl. Kapitel 5.2.2))
-

- ◆ Weimar – Großobringen – Buttstedt – Buttstädt
- ◆ Weimar – Kromsdorf – Denstedt
- ◆ Weimar – Mellingen – Magdala
- ◆ Weimar – U.N.O. – Nohra – Isseroda
- ◆ Weimar – Umpferstedt – Gewerbepark B87 – Apolda

Eine schrittweise Umsetzung der einzelnen Relationen ist möglich.

5.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Neben der Einführung der Produkte PlusBus und TaktBus (vgl. Kapitel 5.2.1) soll weiterhin die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene **PlusBus-Netz** die folgenden Relationen:

- ◆ Apolda – Pfiffelbach – Buttstädt
- ◆ Bad Berka – Klettbach – Erfurt
- ◆ Weimar – Berlstedt – Sömmerda
- ◆ Kranichfeld – Stadtilm – Ilmenau

Diese Verbindungsrelationen entsprechen **landesbedeutsamen StPNV-Achsen** entsprechend der StPNV-Finanzierungsrichtlinie und sind somit förderfähig (vgl. Kapitel 1.3.3 und 6.4.1). Es ist eine Prüfung der Weiterentwicklung durch den Landkreis vorgesehen.

Für eine mögliche Zuordnung zur Netzebene **TaktBus-Netz** sollen die folgenden Verbindungsrelationen geprüft werden:

- ◆ Apolda – Wormstedt – Eckolstädt – Camburg
- ◆ Berlstedt – Vippachedelhausen – Sömmerda
- ◆ Erfurt – Mönchenholzhausen – Nohra – U.N.O. (vgl. auch Kapitel 5.2.5)

Für eine mögliche Zuordnung zur Netzebene **Nebennetz** sollen die folgenden Verbindungsrelationen geprüft werden:

- ◆ Kranichfeld – Barchfeld – Stadtilm – Ilmenau
- ◆ (Blankenhain –) Magdala – Jena (vgl. auch Kapitel 5.2.5)

5.2.3 Prüfung der Einführung eines On-Demand-Rufbussystems (flexible Bedienformen)

Entsprechend Abbildung 17 in Kapitel 3.3.1 soll die Einführung flexibler Bedienformen als On-Demand-Rufbussystem in zwei Pilotregionen im nördlichen und südlichen Teil des Landkreises geprüft werden. Dabei werden die beiden Gebiete zwischen

- ◆ Nermsdorf – Buttstedt – Berlstedt – Niederrimmern – Hopfgarten sowie
 - ◆ Großschwabhausen – Magdala – Blankenhain – Neckeroda
-

als Untersuchungsregionen festgelegt. In diesen ländlich geprägten Bereichen des Landkreises besteht größtenteils nur eine Erschließung mit Linien des Ergänzungsnetzes. Um das ÖPNV-Angebot zu verbessern, sollen für die dargestellten zwei Gebiete daher die Möglichkeiten flexibler Bedienformen geprüft werden. Dabei sollen in der Betrachtung sowohl die Betriebsformen Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb sowie Sektorbetrieb berücksichtigt werden (vgl. Tabelle 25 in Kapitel 3.6.2).

In jedem der beiden Gebiete soll dabei auch die Anbindung einer SPNV-Zugangsstelle (Hopfgarten und Großschwabhausen) erfolgen, um eine Verknüpfung mit dem SPNV und somit übergeordneten Zielorten (z.B. Erfurt, Weimar, Apolda etc.) zu gewährleisten.

5.2.4 Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten in der Anbindung von Gewerbegebieten

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP soll die ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete bzw. großer Unternehmensstandorte auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft werden. Hierbei sollen bei der Betrachtung insbesondere auch

- ◆ Die Schaffung einer zweiten Zufahrt im nordwestlichen Bereich des Gewerbeparks B87 zur besseren Erschließung in Zusammenhang mit
- ◆ Einer Verbesserung der Anbindung des Gewerbeparks B87 an Apolda und Weimar (vgl. auch Kapitel 5.2.1),
- ◆ Die Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes U.N.O. (vgl. Kapitel 5.2.1, 5.2.2 und 5.2.5),
- ◆ Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Möbelhauses Rieger in Mönchenholzhausen zur Verbesserung der Erschließung,
- ◆ Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Gewerbepark Nord Umpferstedt an der B 87 zur Verbesserung der Erschließung sowie
- ◆ Die Anbindung des Unternehmens Zalando im GVZ Erfurt-Vieselbach aus dem Landkreis heraus (vgl. Kapitel 5.2.5)

berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Landkreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- ◆ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
 - ◆ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des straßengebundenen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der zu prüfenden Möglichkeiten zur Aufwertung von Verbindungsrelationen (vgl. Kapitel 5.2.2) etc.),
 - ◆ Überplanung der Verbindungsrelationen,
 - ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
 - ◆ Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 5.6.1).
-

5.2.5 Prüfung der Einführung neuer Verbindungen auf aufkommensstarken Pendlerrelationen

In Kapitel 2.7 wurden verschiedene aufkommensstarke Pendlerbeziehungen herausgestellt, welche aktuell nicht oder nur unzureichend durch den straßengebundenen ÖPNV abgebildet werden. Es soll daher innerhalb des Geltungszeitraums des NVP geprüft werden, ob auf den folgenden Relationen Angebote des straßengebundenen ÖPNV eingeführt werden können:

- ◆ Blankenhain – Magdala – Jena
- ◆ Erfurt – Linderbach – GVZ Erfurt-Vieselbach – Mönchenholzhausen – Nohra – Gewerbegebiet U.N.O.

Die Schaffung von Direktverbindungen bzw. attraktiven Angeboten des straßengebundenen ÖPNV mit Anschlusssicherung kann zu einer Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Nutzung, insbesondere aufgrund von verkürzten Reisezeiten, gegenüber dem MIV beitragen und somit bestehende Fahrgastpotenziale erschließen. Dabei sollte bei der Prüfung insbesondere die Bereitstellung eines für Pendelnde attraktiven Angebotes in der HVZ berücksichtigt werden.

Für die weiteren in Kapitel 2.7 aufgezeigten, aufkommensstarken Pendlerbeziehungen werden insbesondere durch die vorgesehene Verbesserung der Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit (vgl. Kapitel 5.1) sowie die Einführung der Produkte PlusBus und TaktBus (vgl. Kapitel 5.2.1) Angebotsverbesserung erreicht.

5.2.6 Prüfung der Einführung weiterer touristischer Angebote

Die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots sollte ausgebaut und touristische Tarifangebote stärker etabliert werden. Dies bietet gleichzeitig Chancen, Mehreinnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes generieren zu können.

Es soll daher geprüft werden, ob weitere Angebote in Kooperation mit der Tourismuswirtschaft geschaffen werden können. Aus Sicht des Landkreises sind dazu folgende Prämissen zu beachten:

- ◆ Potenzialanalyse touristischer Ziele mit hohen Besucherzahlen,
- ◆ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der in Frage kommenden touristischen Ziele,
- ◆ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des straßengebundenen ÖPNV,
- ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den jeweilig zuständigen Baulastträger sowie
- ◆ Unterstützung durch touristische Leistungserbringer.

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob Angebote wie der Radwander-Bus (Linie 155) zwischen Erfurt und Kranichfeld auf weitere Bereiche des Landkreises übertragen werden können. Hierzu sind geeignete Linien, z.B. als Zubringer zu den vorhandenen Rad- und Wanderwegen im Landkreis, zu prüfen (vgl. auch Kapitel 2.1.8).

Ebenso sollten die Möglichkeiten umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle geprüft werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Zur Nutzung von Tourismusbeiträgen für straßengebundene ÖPNV-Angebote ist hierzu die in Kapitel 6.4.4 beschriebene Prüfung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes (ThürKAG) anzustreben.

5.2.7 Weitere Prüfaufträge

Neben den genannten Maßnahmen, sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- ◆ Herstellung von Anschlussverbindungen zwischen den Linien der EVAG (derzeit Linie 152) und der PVG WL (derzeit Linie 234) in Mönchenholzhausen zur Schaffung von Umsteigebeziehungen,
- ◆ Möglichkeiten der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie Taktverdichtung zwischen der Kernstadt Bad Berka und den Ortsteilen Bergern und Schoppendorf (insbesondere auch in Ferienzeiten und am Wochenende),
- ◆ Bei Eingemeindung von Orten in andere Kommunen, wird geprüft ob die Einrichtung einer Verbindung mindestens einmal wöchentlich zur neuen Kommunalverwaltung erforderlich ist,
- ◆ Die Aufwertung von Zubringerverkehren zwischen dem Gewerbegebiet U.N.O. und den SPNV-Zugangsstellen Bad Berka und Hopfgarten mit Anschlusssicherung an den SPNV,
- ◆ Errichtung bzw. ggf. Verlegung von Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in räumliche Nähe zu den SPNV-Zugangsstellen
 - Bad Sulza, Bahnhof,
 - Hopfgarten, Bahnhof,
 - Mellingen, Bahnhof,
 - Niedertrebra, Bahnhof sowie
 - Oßmannstedt, Bahnhof

zur Schaffung umsteigefreundlicher Verbindungen. Die Prüfung soll in Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die Stadt Erfurt und der Kreis Weimarer Land prüfen die Übernahme der Verkehrsleistungen der Linie 152 in die Betriebsleistung der PVG Weimarer Land. Sollte nach dem Ende des GVZ-Vieselbach Testbetriebes der Linie 52 zum August 2020 die Linien 52 Mönchenholzhausen wieder direkt anfahren, wird dies in das Bedienkonzept aufgenommen. Sofern dies durch Beschluss der Stadt Erfurt (z.B. im Rahmen des dortigen Nahverkehrsplans) bekräftigt wird, stimmt der Kreis Weimarer Land dieser Anpassung zu. Damit verbunden wird der Übergang der entsprechenden verkehrlichen und finanziellen Verpflichtungen zwischen beiden Partner einvernehmlich geregelt.

5.3 Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Wille der Landesregierung des Freistaats Thüringen ist entsprechend § 4 ThürÖPNVG eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem straßengebundenen ÖPNV.

5.3.1 Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Bad Sulza (derzeit RE17, RB20)

Um die Nutzung des SPNV zu stärken, setzt sich der Kreis Weimarer Land für eine Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Bad Sulza ein. Den Fahrgästen würde durch zusätzliche Halte des RE16 und einem damit verbundenen annähernden 30-Min-Takt ein attraktiveres SPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

5.3.2 Wiederaufnahme der Bedienung der Pfefferminzbahn zwischen Großheringen und Buttstädt

Gemäß dem SPNV-Zielkonzept 2022+ des NVP SPNV unterstützt der Landkreis entsprechende Potenzialuntersuchungen zur Wiederaufnahme des Verkehrsangebotes auf der Pfefferminzbahn (ehemals RB27) zwischen Großheringen und Buttstädt.

Durch die Einstellung der Bedienung fehlt eine wichtige Querverbindung im Nordosten des Landkreises, so dass insbesondere Pendlerverkehre aber auch touristische und Freizeitverkehre in diesem Bereich seitdem vor allem auf den MIV ausweichen müssen. Des Weiteren werden die im Kreis Weimarer Land gelegenen SPNV-Zugangsstellen Auerstedt, Bad Sulza Nord und Eckartsberga (Thür) aktuell nicht mehr durch den SPNV bedient.

Um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu erhöhen, z.B. etwa durch die Anbindung des Bereiches zwischen Eckartsberga/Reisdorf und Bad Sulza an die Verknüpfungspunkte Buttstädt und Großheringen, unterstützt der Kreis Weimarer Land daher ausdrücklich eine Wiederaufnahme der SPNV-Bedienung auf dem Streckenabschnitt Buttstädt – Großheringen.

Dabei begrüßt und befürwortet der Landkreis die angestrebte Prüfung von Möglichkeiten der Verlängerung der SPNV-Verbindung über Großheringen hinaus, z.B. Richtung Naumburg (Saale) oder Camburg (Saale) zur Attraktivitätssteigerung des Angebotes.

Bei einer Wiederaufnahme der Bedienung der Pfefferminzbahn wird der Landkreis insbesondere auch auf die Sicherstellung der Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem straßengebundenen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen hinwirken.

5.3.3 Barrierefreier SPNV

Der Kreis Weimarer Land fordert die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen im Landkreis.

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen

Die Angaben des NVP SPNV zur Umsetzung eines barrierefreien Ausbaus lassen keine zeitlichen Festlegungen für die SPNV-Zugangsstellen im Kreis Weimarer Land erkennen, so dass diesbezüglich Handlungsbedarf zur Konkretisierung des Zeithorizonts für den barrierefreien Ausbau gesehen wird.

Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen.

Zu nennen ist hier die fehlende Barrierefreiheit an den Zugangsstellen Großheringen und Oßmannstedt sowie die derzeit noch unzureichende Barrierefreiheit der SPNV-Zugangsstellen Hopfgarten, Mellingen und Niedertrebra genannt.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Dabei sollen aus Sicht des Landkreises zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im NVP SPNV selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift, etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können⁵⁸.

5.4 Maßnahmen zur Entwicklung des Schülerverkehrs

Auch zukünftig soll die Abstimmung der Verkehrsunternehmen mit dem Schulverwaltungsamt bezüglich des Schülerverkehrs und insbesondere der Schulanfangs- und Schulendzeiten erfolgen. Es ist im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu prüfen, inwieweit möglichst direkte und durchgehende Verbindungen zwischen Wohnort und Schulstandort geschaffen werden können.

Bei der Schulnetzplanung sollen die Belange des ÖPNV in geeigneter Form berücksichtigt werden: Die Veränderung von Schulstandorten hat einen direkten

⁵⁸ Grundsätzlich sind bei der Neuausschreibung von Verkehrsleistungen die Belange der TSI PRM hinsichtlich der Spezifizierung der Fahrzeuge (z. B. Sitze, Rollstuhlplätze, Handläufe, Einstiegshilfen) zu beachten.

Einfluss auf die Gestaltung des Liniennetzes, die Anbindung des jeweiligen Schulstandortes und die Wirtschaftlichkeit des Schülerverkehrs.

Der freigestellte Schülerverkehr ist in regelmäßigen Abständen dahingehend zu prüfen, ob eine Überführung in den Linienverkehr nach § 42 PBefG oder den Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG möglich ist.

5.5 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des straßengebundenen ÖPNV

5.5.1 ÖPNV-Beschleunigung

Der Kreis Weimarer Land unterstützt die Zielstellung, den straßengebundenen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern.

Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich Landkreis zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht des Landkreises im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land

Folgende Maßnahmen sollen aus Sicht des Kreises Weimarer Land zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ♦ **Erhalt aller** derzeit im Bestand befindlichen **ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen**,
- ♦ **ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten** z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen oder Pförtner-Lichtsignalanlagen an allen LSA-Knoten **an Verbindungsrelationen in den PlusBus- und TaktBus-Netzen** sowie an sonstigen LSA-Knoten mit vielen Fahrgastfahrten (ab 6 Fahrten je Spitzenstunde) sowie

- ◆ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen⁵⁹.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV in den angrenzenden Oberzentren

Durch die starken verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis und den angrenzenden Oberzentren Erfurt, Jena und Weimar wird der Landkreis im Benehmen mit den benachbarten Gebietskörperschaften folgende Ziele auch über das Kreisgebiet hinaus unterstützen:

- ◆ Erhalt und Ausbau aller ÖPNV-Sonderfahrstreifen sowie
- ◆ ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten.

5.5.2 Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sind ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) sowie Midi- und Kleinbussen zu berücksichtigen.

5.6 Innovative Mobilitätsentwicklung und alternative Antriebstechnologien

5.6.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Kreis Weimarer Land verfolgt das Ziel der Unterstützung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und klimaschutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzerzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten deutlich zu erhöhen.

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- ◆ Verbesserung/Erleichterung der Mitarbeitermobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,
- ◆ Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie

⁵⁹ Eine Kaphaltestelle (auch Haltestellenkap genannt) ist eine Sonderform der Haltestelle am Fahrbahnrand, bei der der Bord des Wartebereichs an den Fahrbahnrand herangeführt wird, wodurch ein geradliniges Anfahren des Busses erreicht wird (Minimierung des Spaltmaßes beim Ein- und Ausstieg sowie geringe Beeinflussung durch parkende Fahrzeuge). Die Bauweise führt zu einer räumlichen Trennung von Fahrgastwartefläche und Bürgersteig, was gegenseitige Behinderungen verringert.

- ◆ Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- ◆ Fuhrparkmanagement,
- ◆ Dienstreisemanagement,
- ◆ ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- ◆ Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- ◆ Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- ◆ Förderung von Fahrgemeinschaften,
- ◆ Etc.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- ◆ VMT Job-Tickets,
- ◆ Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahrräder, Firmen-E-Fahrräder),
- ◆ Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
- ◆ Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
- ◆ Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
- ◆ Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
- ◆ Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
- ◆ Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
- ◆ Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- ◆ Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- ◆ Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Kreis Weimarer Land strebt an, die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV durch eine zeitnahe strategische Planung bzw. ein Monitoring im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung zu unterstützen.

5.6.2 Sharing-Konzepte und Mobilitätsstationen

Sharing-Konzepte

Der Landkreis unterstützt die Umsetzung von Sharing-Konzepten in den Bereichen **Car- und Bikesharing**, da hierdurch positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet werden.

Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Kreis Weimarer Land die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 20 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst dargestellt.

Abbildung 20: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen



Abbildung: IGES 2019.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- ◆ Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ◆ Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- ◆ Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ◆ Hochwertige Haltestellenausstattung,
- ◆ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstationen durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie
- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelec,
- ◆ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- ◆ Taxi-Stellplätze,
- ◆ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ◆ weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Tabelle 21 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharing-Anbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen. Die in Kapitel 6.4.3 genannten Fördermöglichkeiten sollten ausgeschöpft werden.

5.6.3 Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Kreis Weimarer Land

Der Kreis Weimarer Land strebt beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien einen möglichst technologieoffenen Ansatz an um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Grundsätzlich ist daher die Anwendung der in Tabelle 29 dargestellten alternativen Antriebstechnologien für den Kreis Weimarer Land denkbar, wobei beachtet werden muss, dass z.B. je nach Umlauflänge der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antriebstechnologien nur eingeschränkt möglich ist.

Tabelle 29: Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien für den Kreis Weimarer Land

Antriebs-technologie	Ladeort	Anschaffungs-kosten ¹	Reichweite ²	Infrastrukturel-ler Aufwand
Batterieelektrische Antriebstechnologien³				
Gelegenheits-lader³	Streckenpunkte (unterwegs)	Ca. 550 T €	Keine Begrenzung (bei vorhandener Ladeinfrastruktur)	Mittel - Hoch
Nachtlader³	Betriebshof	Ca. 550 T €	Ca. 150 - 250 km	Gering - Hoch ⁴
Hybrid-elektrische Antriebstechnologien				
Wasserstoff-Hybrid (Brennstoffzelle)	Wasserstoff-tankstelle (Betriebshof)	Ca. 600 T €	Ca. 300 - 400 km	Gering - Hoch ⁴
Diesel-Hybrid	Tankstelle (Betriebshof)	ca. 240 - 300 T €	Ca. 400 km	Gering
Erdgas-Hybrid	Erdgastank-stelle (Betriebshof)	Ca. 350 T €	Ca. 400 km	Gering
Weitere alternative Antriebstechnologien				
Erdgas (CNG, LNG)	Erdgastank-stelle (Betriebshof)	Ca. 250 T €	Ca. 400 km	Gering

Quelle: IGES 2019 sowie Land Berlin (Hrsg.) 2019.

Anmerkung: ¹ Angegeben sind die Anschaffungskosten für einen Standardlinienbus.

² Die Reichweite kann je nach vorliegender Kapazität des Energiespeichers, der Ladeinfrastruktur (Normal- oder Schnellladeinfrastruktur) sowie der Witterung (z.B. Betrieb der Klimaanlage im Sommer oder der Heizung im Winter) variieren.

³ Es ist auch eine Kombination aus Gelegenheits- und Nachtlader möglich (Schnellladung an Streckenpunkten, Langsamladung auf dem Betriebshof).

⁴ Je nach Anzahl der umgestellten Fahrzeuge.

Im Rahmen der Betrachtung soll dabei Wasserstoff als alternative Antriebstechnologie verstärkt berücksichtigt werden. Der Kreis Weimarer Land ist daher gemeinsam mit der Stadt Weimar Teil des Bundesförderprogrammes HyStarter. Im Rahmen dieses Förderprogrammes soll ein Wasserstoff-Konzept für die Kooperationsregion Weimar/Weimarer Land erarbeitet werden. Hierbei sollen insbesondere auch Möglichkeiten für den ÖPNV durch die Umstellung im Fahrzeugbereich auf Wasserstofftechnologie untersucht und umgesetzt werden.

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene existieren darüber hinaus weitere Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien.⁶⁰

⁶⁰ Vgl. z.B. die „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder die „Richtlinie zur Förderung von CO₂-armer Mobilität in Thüringen – Modellprojekt Elektrobussysteme“ sowie die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaats Thüringen (vgl. auch Kapitel 6.4.1 und 6.4.3).

6. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

6.1 ÖPNV-Management

6.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Kreis Weimarer Land ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Amt für Wirtschaftsförderung und Kulturpflege der Kreisverwaltung wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management führt das betriebsführende Verkehrsunternehmen PVG WL durch.

Die Erteilung von Liniengenehmigungen erfolgt durch das Thüringer Landesverwaltungsamt als Genehmigungsbehörde.

Gemäß § 5 Abs. 4 ThürÖPNVG sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen.

Im Rahmen der PBefG-Novelle zum 1. Januar 2013 wurden die Aufgabenträger gegenüber den Genehmigungsbehörden gestärkt. Es kam in diesem Rahmen zu einer Kompetenzabgrenzung zwischen den Genehmigungsbehörden und den für die Auftragserteilung zuständigen Aufgabenträgern, so dass der Kreis Weimarer Land Anforderungen an das Verkehrsangebot gegenüber den Genehmigungsbehörden selbst definieren kann.

6.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Kreis Weimarer Land als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

Aufgabenträger (Kreis Weimarer Land)

- ◆ Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
 - ◆ Gesellschafterfunktionen bei der Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land GmbH
 - ◆ Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
 - ◆ Erstellung und Beschlussfassung NVP
-

Aufgabenträgermanagement (Kreis Weimarer Land)

- ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
- ◆ Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
- ◆ Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren
- ◆ Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- ◆ Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis
- ◆ Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
- ◆ Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- ◆ Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- ◆ Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen
- ◆ Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- ◆ Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- ◆ Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- ◆ Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ◆ ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VMT
- ◆ Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgegotenen Investitionsförderung für Fahrzeuge
- ◆ Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- ◆ Vertrieb von Fahrausweisen
- ◆ Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- ◆ Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ◆ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen
- ◆ Sicherstellung einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung unter permanenter Überprüfung und Verbesserung der Effizienz in allen verkehrlichen und organisatorischen Aufgabenbereichen

Aufgaben Straßenbaulastträger (z.B. kreisangehörige Städte und Gemeinden, Land, etc.)

- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)
-

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- ◆ ÖPNV-Finanzierung für Verkehre, die als freiwillige Aufgabe über die durch den Landkreis abgesicherten Verkehrsleistungen hinaus gewünscht sind
- ◆ Betreuung von ÖPNV-Gutachten aus kommunaler Sicht
- ◆ Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

6.1.3 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Mittelthüringen

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) umfasst derzeit das Gebiet der kreisfreien Städte Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie der Landkreise Gotha, Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis. Gesellschafter sind die genannten kommunalen Gebietskörperschaften, der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den SPNV sowie 13 Verkehrsunternehmen, darunter auch die PVG WL. Die beteiligten Verkehrsunternehmen sind nach Maßgabe des VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrags sowie des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages tätig.

Weiterentwicklung der Aufgabenverteilung

Aus Sicht des Kreises Weimarer Land ist insbesondere im Bereich der Fahrgastinformation ein verstärktes Engagement des VMT erforderlich, um eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sollten durch den VMT geeignete Formen der Fahrgastinformation, z.B. für sehingeschränkte bzw. blinde Menschen, untersucht und entwickelt bzw. nach Möglichkeit in bestehende Angebote integriert werden. Der Kreis Weimarer Land wird den VMT dabei nach Möglichkeit unterstützen.

6.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Basis dafür sind die vertraglich vereinbarten Anforderungen an die Leistungsqualität, die idealerweise den Vorgaben des NVP entsprechen sollen.

Nachweis der Betriebsqualität

Es werden folgende Anforderungen zum Nachweis der Betriebsqualität an die Verkehrsunternehmen gestellt. Diese umfassen mindestens folgende Berichtspflichten:

- ◆ Sofortberichte mindestens in Textform (elektronische Übermittlung) bei
 - Fahrtausfällen und Verspätungen in größerem Umfang aufgrund der Witterungslage oder einer Großstörung im Straßennetz,
 - Vorfällen im Sinne der Meldepflicht von § 6 BOKraft,
 - Dem Zurückbleiben von Fahrgastgruppen > 30 Personen ohne zeitnahe Ersatzbeförderung innerhalb von 30 Minuten,

- ◆ Abweichungen vom fahrplanmäßigen Angebot und geplanter Zusatzverkehre, die +/- 2 % des linienbezogenen Angebotes (Fplkm) über- oder unterschreiten, sind bezogen auf den Kalendermonat mitzuteilen und zu erläutern.
- ◆ Nachweis der Erfüllung des Fahrplanangebotes und der Zusatzverkehre durch schriftliche oder elektronische Meldung für jedes Quartal bis zum 20. des Folgemonats,
- ◆ Quartalsweise Auswertung und Berichterstattung zum Beschwerdemanagement (Dokumentation zusammenfassend nach Themen inkl. systematischer Auswertung des Beschwerdeaufkommens),
- ◆ Jahresbericht (jährlich bis zum 31. März des Folgejahres) in Schriftform. Die Vorgaben für den Aufbau sowie die genauen Inhalte des Jahresberichtes legt der Aufgabenträger fest. Folgende Nachweise und Informationen sollen u.a. enthalten sein:
 - Abweichungen vom planmäßigen Betriebsprogramm aufgrund von Baustellenfahrplänen,
 - Nachweis über eingesetzte Fahrzeuge durch eine Fahrzeugübersicht der zum 31.12. des Berichtsjahres eingesetzten Fahrzeuge unter Angabe Fahrzeugtyp, Ausstattungsmerkmale (vgl. Kapitel 4.7), Erstzulassungsdatum, Emissionsklasse etc.,
 - Nachweis über die Qualifikation der Beschäftigten im Fahrdienst unter Angabe der durchgeführten Schulungen (Berufskraftfahrerqualifizierung und weitere Schulungen) und Einstellungsvoraussetzungen,
 - Nachweis der Einhaltung der Fahrzeugkapazitäten,
 - Gesammelte Auswertung und Berichterstattung zum Beschwerdemanagement sowie
 - Summarischer Nachweis erhobener erhöhter Beförderungsentgelte samt Grund.

Bestandteil der Berichtspflichten sind Begründungen für etwaige Schlechtleistungen, um zu bewerten, ob die Schlechtleistungen dem Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens zuzurechnen sind (z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse etc.).

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen und Berichtspflichten entstehen.

Der Kreis Weimarer Land wird unabhängig von den vorgenannten Vorgaben prüfen, ob und welche Anpassungen der Nachweispflichten zukünftig erforderlich sein werden.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch

im Rahmen der Datendrehscheibe Thüringen sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VMT-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch den Kreis Weimarer Land eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Ein- und Aussteigerzahlen (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, nach Gebietskörperschaft (je Kreisgebiet/Stadtgebiet, Jahreswerte etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Diese sollen mit dem VMT koordiniert und ggf. gemeinsam durchgeführt werden.

6.3 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Weimarer Land sind zu einem Linienbündel zusammengefasst, welches fortgeschrieben wird (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 30: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Linien-
genehmigung

Linienbündel	Liniennummern	Laufzeit bis
Weimarer Land	1, 2, 3, 217, 218, 219, 221, 223, 224, 225, 226, 228, 229, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 247, 248, 249, 253, 255, 280, 281, 282, 285, 286, 287, 288, 289, 291, 292, 293	06.09.2028

Daten: Kreis Weimarer Land 2019.

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Weimarer Land.

Der Kreis Weimarer Land hat das Verkehrsunternehmen Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Kreis Weimarer Land als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung als integriertes Verkehrsnetz Weimarer Land direkt betraut.

Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe

Der Kreis Weimarer Land beabsichtigt für den Zeitraum ab 07.09.2028 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an den internen Betreiber.

- ♦ Die Verkehrsleistungen werden bis 06.09.2028 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das kreiseigene Unternehmen PVG erbracht.
- ♦ Der Kreis Weimarer Land beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 06.09.2028 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe an einen internen Betreiber**.

6.4 Investitionsbedarf und Finanzierung

6.4.1 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen wird im Wesentlichen durch das ThürÖPNVG geregelt. Gemäß § 8 Abs. 6 ThürÖPNVG stellt der Freistaat Thüringen den Landkreisen und kreisfreien Städten jährliche, zweckgebundene Zuweisungen zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung**

beinhaltet Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz in Verbindung mit dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetzes sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Langfristig besteht das Risiko, dass die Höhe der Landesfinanzierung aufgrund Veränderungen in der Bundesfinanzierung, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen sowie sich verändernden Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend ist.

Nach § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG können die Aufgabenträger vom Land zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung erhalten. Die Förderung erfolgt nach Maßgabe der Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen (**StPNV-Finanzierungsrichtlinie**), die das für Verkehr zuständige Ministerium erlässt.

Zuwendungen werden hierbei sowohl für die Bereitstellung bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote (Grundförderung), als auch für besondere, auf vom für Verkehr zuständigen Ministerium festgelegten, landesbedeutsamen StPNV-Achsen verkehrende Buslinien (PlusBus- und TaktBus-Linien) gewährt⁶¹.

Eine konkrete Ausgestaltung für Verkehre auf den landesbedeutsamen StPNV-Achsen findet sich in Ziffer 5.2.2 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie. Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,50 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer** im PlusBus bzw. TaktBus-Betrieb auf den vom zuständigen Ministerium festgelegten landesbedeutsamen StPNV-Achsen.

Des Weiteren erhalten Aufgabenträger und Unternehmen nach § 8 Abs. 4 ThürÖPNVG Zuwendungen zur Förderung von Verkehrskooperationen. Ziel ist, in einer Region für mindestens zwei Aufgabenträger oder zwei Unternehmen einen einheitlichen Fahrplan, Tarif und Fahrschein anzubieten. Maßgebend für die Förderung ist die Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (**ÖPNV-Kooperationsrichtlinie**).

6.4.2 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Weimarer Land

Die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV haben nach § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Arti-

⁶¹ Vgl. Ziffer 2 StPNV-Finanzierungsrichtlinie.

kel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU VO begründen, und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der Förderung von Fahrzeugen (siehe Kapitel 6.4.3).

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung stellen zusammengefasst dabei

- ◆ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ◆ Mittel des Landes nach § 8 ThürÖPNVG,
- ◆ Mittel des Landes nach § 45a PBefG, Mittel nach der achten Thüringer Sollkostenverordnung (Thüringer Verordnung über die Festlegung von Kostensätzen für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr),
- ◆ Mittel aus dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§§ 148, 149 SGB IX),
- ◆ Betriebskostenzuschüsse des Aufgabenträgers Weimarer Land,
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen, Durchführung von Gelegenheitsverkehren)

dar.

Der Kreis Weimarer Land nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

6.4.3 Investiver Mitteleinsatz für den straßengebundenen ÖPNV

Die Aufgabenträger und Unternehmen erhalten nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 des ThürÖPNVG vom Freistaat Thüringen Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen. Die Zuwendungen gewährt das Land u.a. zur Finanzierung von ÖPNV-Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge außerhalb der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, soweit diese nachweislich einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV leisten.

In der **Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI)** sowie der **Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL – ÖPNV-Unternehmensförderung)** werden jeweils die Fördergegenstände und die Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Zuwendungen. Die Förderentscheidung wird in Abhängigkeit der Haushaltslage durch den Zuwendungsgeber getroffen.

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der RL-KVI Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von max. 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Mit dieser Möglichkeit der Infrastrukturförderung sollen die Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen unterstützt werden.

Die RL – ÖPNV-Unternehmensförderung bietet darüber hinaus Fördermöglichkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung. Insbesondere wird die Beschaffung von neuen barrierefreien Linienbussen gefördert sowie, unter Vorlage entsprechender Konzepte, die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV mit alternativen Antriebstechnologien (besonders Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- oder Gasantrieb) und diesbezügliche Investitionen in die Infrastruktur. Die Höhe der Zuwendung bei der Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge beträgt dabei je nach Fahrzeugart zwischen 10.000 Euro (Kleinbus) und 100.000 Euro (Gelenkbus), höchstens jedoch 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beträgt die Höhe der Zuwendung zusätzlich zu der genannten Zuwendung bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Mehrausgaben für den alternativen Antrieb gegenüber dem vergleichbaren Fahrzeug mit konventionellem Antrieb.

Daneben besteht mit der **Richtlinie zur Förderung von CO₂-armer Mobilität in Thüringen - Modellprojekt Elektrobussysteme** für die Beschaffung sowie den Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben eine weitere Fördermöglichkeit durch den Freistaat Thüringen.

Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Zur Abschätzung der benötigten Mittel für die Investitionsrichtlinie des Freistaats Thüringen können folgende durch die Städte und Gemeinden die in Tabelle 31 abgeschätzte Investitionsbedarfe zusammengefasst werden.

Tabelle 31: Investitionsbedarfe der Städte und Gemeinden im Kreis Weimarer Land

Maßnahmen und Finanzbedarf							
	2020	2021	2022	2023	2024	Nach 2024	Gesamt
Anzahl geplante Maßnahmen	4	5	3	6	6	-	24
Bedarf an zuwendungsfähigen Kosten [in T EUR]	345	390	300	450	450	-	1.935

Quelle: Kreisangehörige Kommunen.

6.4.4 Anforderungen an den Freistaat Thüringen zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung

Dynamisierung der Landeszuschüsse

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Seit 2016 liegen die Mittel bei jährlich 8,2 Milliarden Euro, wobei sie in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert werden.

Die in 2016 festgeschriebene Revision der Regionalisierungsmittel und die darin festgelegte jährliche Dynamisierung der Mittelzuweisung führt bis dato jedoch nicht zu einer Erhöhung der nach § 8 Abs. 6 ThürÖPNVG an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesenen Beträge. Hier besteht aus Sicht des Landkreises Handlungsbedarf seitens des Landes.

Nutzung von Tourismusbeiträgen für touristische ÖPNV-Angebote – Erforderliche Anpassung des Kommunalabgabengesetzes (ThürKAG)

§ 8 Abs. 1 ThürKAG regelt die Zweckbindung von Tourismusbeiträgen. Aktuell können Tourismusbeiträge zur „Herstellung, Erweiterung, Unterhaltung und Vermarktung der touristischen Zwecken dienenden Einrichtungen sowie die für diesen Zweck durchgeführten Veranstaltungen“ eingesetzt werden.

Zielstellung ist aus Sicht des Kreises Weimarer Land, die Verwendung dieser Abgaben für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten des straßengebundenen ÖPNV zu eröffnen und damit zum Beispiel Initiativen zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Gästekarteninhaber zu ermöglichen (Finanzierungsanteile aus Tourismusbeiträgen).

Es ist daher erforderlich, die Zulässigkeit der entsprechenden Verwendung von Tourismusbeiträgen feststellen zu lassen, soweit dies auf Basis der derzeitigen Formulierung möglich ist. Anderenfalls ist eine Modifizierung von § 8 Abs. 1 erforderlich, um eine (Mit-) Finanzierung der Umsetzung von Mobilitätskonzepten des straßengebundenen ÖPNV zu ermöglichen.

Geeignete Formulierungen können eine Zweckbindung zum Einsatz im straßengebundenen ÖPNV beinhalten oder aber offen auf eine „Förderung tourismus-spezifischer Aufgaben“ ausgerichtet sein.

Erfolgreiche Beispiele für die erfolgte Modifikation der Kommunalabgabengesetze bestehen z.B. mit den Ländern Brandenburg, Baden-Württemberg sowie Schleswig-Holstein.

Möglichkeiten des Gästekartenansatzes

Gästekarten zur kostenfreien ÖPNV-Nutzung werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragsatzung dabei einen

leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten. Ein vergleichbarer Ansatz wird bereits in der Stadt Bad Berka praktiziert⁶².

Gästekartenansätze gibt es im Freistaat Thüringen darüber hinaus z.B. mit dem Tarifangebot „Rennsteig-Ticket“, bei dem Gäste der Region während ihres Aufenthaltes eine kostengünstige Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV im Gültigkeitsbereich erhalten. Die Finanzierung erfolgt dabei über den Kurbeitrag der Gemeinden oder über Verträge der Vermieter mit den Verkehrsunternehmen.

Der Landkreis regt daher an, dass kreisangehörige Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen) etc. zu fördern.

6.4.5 Kostenschätzung für die Weiterentwicklung der Leistungserbringung im straßengebundenen ÖPNV

Umsetzung der Mindestbedienvorgaben des Kreises Weimarer Land

Bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben entsteht ein zusätzlicher Kostenaufwand, dessen Auswirkungen derzeit für die Netzebenen PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz und Stadtverkehr Apolda abgeschätzt werden kann.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme erfordert jedoch betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar.

In Tabelle 32 wird unter Ansatz eines durchschnittlichen Vollkostenansatzes je Fahrplankilometer eine Abschätzung des ungefähr jährlich entstehenden Mehrkostenbetrags bei gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben für die Netzebenen PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz sowie den Stadtverkehr Apolda durchgeführt⁶³.

⁶² Mit der Kurkarte der Stadt Bad Berka kann das ÖPNV-Angebot zwischen Bad Berka und Weimar kostenlos genutzt werden.

⁶³ Mehrkosten, die durch die Umsetzung von Prüfaufträgen entstehend, sind nicht in der Kalkulation berücksichtigt.

Es werden danach jährlich ca. 262.934 zusätzliche Fahrplankilometer erforderlich. Die jährliche zusätzliche Kostenauswirkung beträgt damit ca. 597.085 Euro.

Tabelle 32: Kostenauswirkung PlusBus-Netz, TaktBus-Netz, Nebennetz sowie Stadtverkehr Apolda bei Umsetzung Mindestbedienvorgaben

Verbindungsrelation	zusätzl. Fpl. Km pro Jahr	zusätzl. Kosten pro Jahr
PlusBus-Netz	121.759 km	280.047 €
TaktBus-Netz	70.530 km	162.218 €
Nebennetz	55.318 km	127.232 €
Stadtverkehr Apolda	15.327 km	27.588 €
Gesamt	262.934 km	597.085 €

Es ist darüber hinaus bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für den Betrieb von flexiblen Bedienformen im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

Den entstehenden geschätzten Kosten werden erfahrungsgemäß auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet.

Es ist daher bei den ausgewiesenen Kosten zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln eine stufenweise Umsetzung empfohlen wird. Eine Umsetzung der Anpassung des Verkehrsangebotes an die vorgegebenen Mindestbedienvorgaben erfordert die Einbindung aller betroffenen Verkehrsunternehmen bei der Planung und Umsetzung.

Literaturverzeichnis

- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 09.07.2019.
- BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.) (2019): Finanzierung. URL: <http://bag-spnv.de/finanzierung>, zuletzt abgerufen am 09.07.2019.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 09.07.2019.
- Bundesagentur für Arbeit (2019a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. 2018. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/284/2018/svb/?r=>, zuletzt abgerufen am 02.07.2019.
- Bundesagentur für Arbeit (2019b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2019c): Arbeitsmarkt kommunal - Gemeindeverbände und Gemeinden (Jahreszahlen) - Dezember 2018 - Weimarer Land. URL: https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?nn=31966&year_month=201812&pageLocale=de&view=processForm&topicId=910542®ionInd=16071, zuletzt abgerufen am 30.09.2019.
- Bundesagentur für Arbeit (2019d): Regionalreport über Beschäftigte. Weimarer Land. Nürnberg.
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt) (Hrsg.) (2019): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. URL: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;sid=2AB1AB5AF330FB9C61B2D40F4E2ADCA1.GO_1_2?operation=statistikAbruftabellen&levelindex=0&levelid=1562246485605&index=2, zuletzt abgerufen am 02.07.2019.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- Energie Effizienz Institut / AHP GmbH & Co. KG (2016): Klimaschutzkonzept für die Gemeinde Nohra. Weimar/Berlin.
-

- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2006). Wirtschaftsentwicklungskonzept für den Kooperationsraum Weimar/Weimarer Land. Ludwigsburg.
- Haase, Hauke (2018): Entwickeln eines zukunftsfähigen Regionalverkehrskonzepts zur Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung im ländlichen Raum unter Zuhilfenahme bedarfsgesteuerter Bedienformen. Diplomarbeit, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“. Dresden.
- HELK ILMPLAN GmbH (2011): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Verwaltungsgemeinschaft Grammetal. Mellingen.
- IW Consult GmbH / imreg (Institut für Mittelstands- und Regionalentwicklung) GmbH (2017): Integriertes Regionalentwicklungskonzept (IREK) der Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar-Weimarer Land. Köln/Dresden.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2019): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2014 – 2019. Flensburg. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt abgerufen am 02.07.2019.
- Kreis Weimarer Land (2019). Datenlieferungen des Landkreises zu Strukturdaten sowie Grunddaten des straßenbunden ÖPNV. Apolda.
- Kreis Weimarer Land (2016): Schulnetzplan für den Kreis Weimarer Land von 2017/18 bis 2027/28. Apolda.
- Kreis Weimarer Land (2014): Nahverkehrsplan Kreis Weimarer Land. Fortschreibung 2014 – 2018. Apolda/Dresden.
- Land Berlin (Hrsg.) (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Anlage 7 – Migration des Busverkehrs auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Antriebsenergien. Berlin.
- LEG Thüringen (Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH) (2019a): Gewerbeflächen. Erfurt. URL: <https://www.invest-in-thuringia.de/de/standort-thuringen/lage-und-infrastruktur/>, zuletzt abgerufen am 04.07.2019.
- LEG Thüringen (Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH) (2019b): Recherche-Datenbank. Unternehmen und Branchen. Erfurt. URL: <https://www.invest-in-thuringia.de/de/startseite/>, zuletzt abgerufen am 04.07.2019.
- Meyer, Felix (2018): Entwickeln eines zukunftsfähigen Teilverkehrskonzeptes im ländlich geprägten Regionalverkehr unter Zuhilfenahme bedarfsgesteuerter Bedienformen. Studienarbeit, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“. Dresden.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
-

- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- PVG WL (Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land) (2019): Fahrgastzahlen und Betriebsleistungen 2015 bis 2018. Apolda.
- Regionale LEADER-Aktionsgruppe Weimarer Land-Mittelthüringen e.V. (2015): Regionale Entwicklungsstrategie 2014 – 2020 Weimarer Land - Mittelthüringen. Mellingen.
- Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (2011): Regionalplan Mittelthüringen. Weimar.
- Stadtverwaltung Apolda (Hrsg.) (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Apolda 2030. Apolda.
- Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr (2007): Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen. Erfurt.
- Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (2019): Statistisches Informationssystem Bildung. URL: <http://www.schulstatistik-thueringen.de/>, zuletzt abgerufen am 30.09.2019.
- TLS (Thüringer Landesamt für Statistik) (2019a): Landkreis: Weimarer Land. Erfurt.
- TLS (Thüringer Landesamt für Statistik) (2019b): Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach Kreisen (ohne Camping) in Thüringen, 2012 bis 2018. Erfurt. URL: <https://www.statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kr000802%7C%7C>, zuletzt abgerufen am 09.07.2019.
- TLS (Thüringer Landesamt für Statistik) (2018): Unternehmen nach Beschäftigtenrößenklassen und Kreisen in Thüringen (Stand: Unternehmensregister 30.09.2018). Erfurt.
- TMIL (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) (Hrsg.) (2018a): Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022. Erfurt.
- TMIL (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) (Hrsg.) (2018b): Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen. Erfurt.
- TMIL (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) (Hrsg.) (2014): Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025. Erfurt.
- VMT (Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH) (2019a): Digitale Netzkarte und Fahrplanhefte. Erfurt.
- VMT (Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH) (2019b): VMT-Fahrgastinformation. Erfurt. URL: https://www.vmt-thueringen.de/fileadmin/user_upload/Fahrgastinformation/Fahrgastinformation_komplett_screen.pdf, zuletzt abgerufen am 26.07.2019.
-

VMT (Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH) (Hrsg.) (2019): Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019-2023. Erfurt.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.

Weimarer Land Tourismus e.V. (2019): Das Weimarer Land. Apolda. URL: <https://www.weimarer-land-tourismus.de/de/>, zuletzt abgerufen am 09.07.2019.

Weimarer Land Tourismus e.V. / Landratsamt Weimarer Land (Hrsg.) (2017): Konzept Weimarer Land Tourismus 2017-2025. Apolda.

Anhang

A1 Einwohner der Städte und Gemeinden nach Orts- und Stadtteilen im Kreis Weimarer Land

Tabelle 33: Einwohner der Städte und Gemeinden nach Orts- und Stadtteilen im Kreis Weimarer Land

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Am Ettersberg			
Berlstedt	1.179	1.000 – 2.999	
Buttelstedt, Stadt	896	500 – 999	
Daasdorf b. Buttelstedt	214	100 – 499	
Großobringen	917	500 – 999	
Haindorf	118	100 – 499	
Heichelheim	308	100 – 499	
Hottelstedt	201	100 – 499	
Kleinobringen	305	100 – 499	
Krautheim	411	100 – 499	
Nermsdorf	137	100 – 499	Weimar, Stadt
Ottmannshausen	256	100 – 499	
Ramsla	307	100 – 499	
Sachsenhausen	377	100 – 499	
Schwerstedt	334	100 – 499	
Stedten a.E.	160	100 – 499	
Thalborn	89	< 100	
Vippachedelhausen	494	100 – 499	
Weiden	81	< 100	
Wohlsborn	468	100 – 499	
Apolda, Stadt			
Apolda, Stadt	19.416	≥ 6.000	
Herressen-Sulzbach	567	500 – 999	Apolda, Stadt
Nauendorf	153	100 – 499	
Oberndorf	318	100 – 499	

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Oberroßla/Rödigsdorf	1.012	1.000 – 2.999	
Schöten	247	100 – 499	
Utenbach	579	500 – 999	
Zottelstedt	348	100 – 499	
Bad Berka, Stadt			
Bad Berka, Stadt	5.659	3.000 – 5.999	
Bergern	359	100 – 499	
Böttelborn	10	< 100	
Gutendorf	198	100 – 499	
Kottendorf	47	< 100	
Meckfeld b. Bad Berka	149	100 – 499	Bad Berka, Stadt
München	86	< 100	
Schoppendorf	105	100 – 499	
Tannroda	974	500 – 999	
Tiefengruben	256	100 – 499	
Bad Sulza, Stadt			
Auerstedt	435	100 – 499	
Bad Sulza, Stadt	2.888	1.000 – 2.999	
Flurstedt	242	100 – 499	
Gebstedt	209	100 – 499	
Ködderitzsch	121	100 - 499	Bad Sulza, Stadt
Neustedt	62	< 100	
Reisdorf	312	100 – 499	
Sonnendorf	56	< 100	
Wickerstedt	750	500 – 999	
Eckolstädt	571	500 – 999	
Großromstedt	248	100 – 499	
Hermstedt	198	100 – 499	

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Kleinromstedt	428	100 – 499	Apolda, Stadt
Kösnitz	111	100 – 499	
Mönchengosserstadt	242	100 – 499	
Pfuhlsborn	152	100 – 499	
Stobra	279	100 – 499	
Wormstedt	556	500 – 999	
Ballstedt			
Ballstedt	308	100 – 499	Weimar, Stadt
Bechstedtstraß			
Bechstedtstraß	267	100 – 499	Weimar, Stadt
Blankenhain, Stadt			
Altdörnfeld	50	< 100	Blankenhain, Stadt
Blankenhain, Stadt	3.526	3.000 – 5.999	
Drößnitz	189	100 – 499	
Großlohma	66	< 100	
Hochdorf	254	100 – 499	
Keßlar	123	100 – 499	
Kleinlohma	97	< 100	
Krakendorf	110	100 – 499	
Lengefeld	183	100 – 499	
Loßnitz	28	< 100	
Lotschen	110	100 – 499	
Meckfeld	31	< 100	
Neckeroda	174	100 – 499	
Neudörnfeld	53	< 100	
Niedersynderstedt	167	100 – 499	
Obersynderstedt	62	< 100	
Rettwitz	44	< 100	
Rottdorf	209	100 – 499	

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Saalborn	236	100 – 499	
Schwarza	200	100 – 499	
Söllnitz	133	100 – 499	
Thangelstedt	325	100 – 499	
Tromlitz	147	100 – 499	
Wittersroda	48	< 100	
Buchfart			
Buchfart	196	100 – 499	Weimar, Stadt
Daasdorf			
Daasdorf am Berge	271	100 – 499	Weimar, Stadt
Döbritschen			
Döbritschen	176	100 – 499	Weimar, Stadt
Vollradisroda	32	< 100	
Eberstedt			
Eberstedt	206	100 – 499	Bad Sulza, Stadt
Ettersburg			
Ettersburg	617	500 – 999	Weimar, Stadt
Frankendorf			
Frankendorf	170	100 – 499	Weimar, Stadt
Großheringen			
Großheringen	587	500 – 999	Bad Sulza, Stadt
Kaatschen-Weichau	77	< 100	
Großschwabhausen			
Großschwabhausen	859	500 – 999	Weimar, Stadt
Hohlstedt	133	100 – 499	
Kötschau	77	< 100	
Hammerstedt			
Hammerstedt	165	100 – 499	Weimar, Stadt
Hetschburg			
Hetschburg	251	100 – 499	Bad Berka, Stadt

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Hohenfelden			
Hohenfelden	377	100 – 499	Bad Berka, Stadt
Hopfgarten			
Hopfgarten	713	500 – 999	Weimar, Stadt
Ilmtal-Weinstraße			
Denstedt	233	100 – 499	Weimar, Stadt
Goldbach	64	< 100	
Kromsdorf	1.260	1.000 – 2.999	
Leutenthal	273	100 – 499	
Liebstedt	355	100 – 499	
Mattstedt	506	500 – 999	
Niederreißen	229	100 – 499	
Niederroßla	1.132	1.000 – 2.999	
Nirmsdorf	82	< 100	
Oberreißen	181	100 – 499	
Oßmannstedt	861	500 – 999	
Pfiffelbach	515	500 – 999	
Rohrbach	218	100 – 499	
Ulrichshalben	179	100 – 499	
Wersdorf	77	< 100	
Willerstedt	283	100 – 499	
Isseroda			
Isseroda	561	500 – 999	Weimar, Stadt
Kapellendorf			
Kapellendorf	407	100 – 499	Apolda, Stadt
Killiansroda			
Killiansroda	214	100 – 499	Weimar, Stadt
Kleinschwabhausen			
Kleinschwabhausen	217	100 – 499	Weimar, Stadt
Klettbach			

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Klettbach	1.150	1.000 – 2.999	Erfurt, Stadt
Schellroda	151	100 – 499	
Kranichfeld			
Barchfeld/ Ilm	80	< 100	Bad Berka, Stadt
Kranichfeld	2.952	1.000 – 2.999	
Stedten/ Ilm	434	100 – 499	
Lehnstedt			
Lehnstedt	348	100 – 499	Weimar, Stadt
Magdala, Stadt			
Göttern	364	100 – 499	Weimar, Stadt
Magdala, Stadt	1.458	1.000 – 2.999	
Maina	75	< 100	
Ollstedt b. Magdala	139	100 – 499	
Mechelroda			
Linda	71	< 100	Weimar, Stadt
Mechelroda	209	100 – 499	
Mellingen			
Köttendorf	69	< 100	Weimar, Stadt
Mellingen	1.317	1.000 – 2.999	
Mönchholzhausen			
Eichelborn	163	100 – 499	Erfurt, Stadt
Hayn	150	100 – 499	
Mönchholzhausen	760	500 – 999	
Oberrissa	352	100 – 499	
Sohnstedt	190	100 – 499	
Nauendorf			
Nauendorf	303	100 – 499	Bad Berka, Stadt
Neumark, Stadt			
Neumarkt, Stadt	462	100 – 499	Weimar, Stadt
Niedertrebra			

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Darnstedt	130	100 – 499	Bad Sulza, Stadt
Niedertrebra	671	500 – 999	
Niederzimmern			
Niederzimmern	1.032	1.000 – 2.999	Weimar, Stadt
Nohra			
Nohra	400	100 – 499	Weimar, Stadt
Obergrunstedt	219	100 – 499	
Ulla	806	500 – 999	
Utzberg	282	100 – 499	
Obertrebra			
Obertrebra	278	100 – 499	Bad Sulza, Stadt
Oettern			
Oettern	139	100 - 499	Weimar, Stadt
Ottstedt am Berge			
Ottstedt am Berge	274	100 - 499	Weimar, Stadt
Rannstedt			
Rannstedt	175	100 - 499	Bad Sulza, Stadt
Rittersdorf			
Mohrental	30	< 100	Bad Berka, Stadt
Rittersdorf	260	100 - 499	
Schmiedehausen			
Lachstedt	61	< 100	Bad Sulza, Stadt
Schmiedehausen	345	100 – 499	
Tonndorf			
Tonndorf	687	500 – 999	Bad Berka, Stadt
Troistedt			
Troistedt	184	100 – 499	Weimar, Stadt
Umpferstedt			
Umpferstedt	603	500 – 999	Apolda, Stadt
Vollersroda			

Ortsteil / Stadtteil	Einwohnerzahl	Einwohnerzahl klassifiziert	Zugehöriges Grundzentrum
Vollersroda	206	100 – 499	Weimar, Stadt
Wiegendorf			
Schwabsdorf	96	< 100	Apolda, Stadt
Wiegendorf	239	100 – 499	

Quelle: Kreis Weimarer Land 2019. Datenstand 2017.

Anmerkung: Sofern sich die Einwohnerzahl eines Orts- bzw. Stadtteils verändert und dieser somit in die nächst höhere oder niedrigere Kategorie fällt, gilt entsprechend die aktuelle Einwohnerzahl des Ortsteiles und somit die der Einwohnerzahl entsprechende Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare entsprechend Kapitel 3.3.7.

A2 Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 34: Angebotsumfang SPNV im Kreis Weimarer Land

Linien-Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Weimarer Land	Richtung	Zugpaare			Takt (in Mind.)	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
RE16	Erfurt – Naumburg – Halle (Saale)	Apolda Großheringen	Erfurt – Halle (Saale)	9	9	9	120	
			Halle (Saale) – Erfurt	8	8	8		
RE17	Erfurt – Naumburg (Saale)	Apolda Bad Sulza	Erfurt – Naumburg (Saale)	6	6	6	120	
			Naumburg (Saale) – Erfurt	7	7	7		
RB20	Leipzig – Naumburg (Saale) – Erfurt – Eisenach	Hopfgarten (Weimar) Oßmannstedt Apolda Niedertrebra Bad Sulza Großheringen	Leipzig – Eisenach	28	27	27	60	
			Eisenach – Leipzig	26	24	24		
EB21	Erfurt – Weimar – Jena-Göschwitz – Gera	Mellingen Großschwabhausen	Erfurt – Gera	21	13	14	60 (Sa, So/F 120)	1 Fahrt nur Weimar - Jena-Göschwitz
			Gera – Erfurt	23	13	13		
EB26	Kranichfeld – Bad Berka – Weimar	Kranichfeld Tannroda München (Bad Berka) Bad Berka Bad Berka Zeughausplatz Hetschburg Obergrunstedt Nohra (Weimar)	Kranichfeld – Weimar	22	18	18	60	1 Fahrt nur Fr und Sa bis Bad Berka
			Weimar – Kranichfeld	22	20	19		

Daten: VMT 2019a.

A3 Angebotsumfang im straßengebundenen ÖPNV

Tabelle 35: Angebotsumfang straßengebundener ÖPNV im Kreis Weimarer Land

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																																
1 (Stadtverkehr Apolda)	P.-Schneider-Str. – Busbahnhof – Robert-Koch – Krankenhaus – Albstädter Str.	PVG	P.-Schneider-Str. – Albstädter Str.	21 (21)	9	9	60 (Sa, So/F 120)	2 Fahrten ab Glockenhofcenter; 7 Fahrten nur bis Busbahnhof; 5 Fahrten erst ab Busbahnhof; Je 1 Fahrt ab/bis Busbahnhof																																																
			Albstädter Str. – P.-Schneider-Str.	15 (15)	9	9			2 (Stadtverkehr Apolda)	Friedhof – Busbahnhof – Oberroßla	PVG	Friedhof – Oberroßla	20 (20)	5	5	60 (Sa, So/F 120)	8 Fahrten bis Busbahnhof; 5 Fahrten ab Busbahnhof; 1 Fahrt bis Busbahnhof; 2 Fahrten ab Busbahnhof	Oberroßla – Friedhof	16 (16)	5	5	3 (Stadtverkehr Apolda)	Busbahnhof – Gewerbepark	PVG	Busbahnhof – Gewerbepark	8 (8)	/	/		2 Fahrten nur Gewerbepark – Oberroßla	Gewerbepark – Busbahnhof	8 (8)	/	/	217	Weimar – Heichelheim – Hottelstedt – Berlstedt	PVG	Weimar – Berlstedt	5 (2)	1	/			Berlstedt – Weimar	5 (3)	1	/	218	Weimar – Schwerstedt – Krautheim – Buttstedt – Nermsdorf	PVG	Weimar – Nermsdorf	5 (1)	1	/		1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Buttstedt – Nermsdorf; Sa nur bis Buttstedt
2 (Stadtverkehr Apolda)	Friedhof – Busbahnhof – Oberroßla	PVG	Friedhof – Oberroßla	20 (20)	5	5	60 (Sa, So/F 120)	8 Fahrten bis Busbahnhof; 5 Fahrten ab Busbahnhof; 1 Fahrt bis Busbahnhof; 2 Fahrten ab Busbahnhof																																																
			Oberroßla – Friedhof	16 (16)	5	5			3 (Stadtverkehr Apolda)	Busbahnhof – Gewerbepark	PVG	Busbahnhof – Gewerbepark	8 (8)	/	/		2 Fahrten nur Gewerbepark – Oberroßla	Gewerbepark – Busbahnhof	8 (8)	/	/	217	Weimar – Heichelheim – Hottelstedt – Berlstedt	PVG	Weimar – Berlstedt	5 (2)	1	/			Berlstedt – Weimar	5 (3)	1	/	218	Weimar – Schwerstedt – Krautheim – Buttstedt – Nermsdorf	PVG	Weimar – Nermsdorf	5 (1)	1	/		1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Buttstedt – Nermsdorf; Sa nur bis Buttstedt	Nermsdorf – Weimar	8 (1)	1	/	1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Nermsdorf – Buttstedt; 4 Fahrten ab Buttstedt; Sa nur ab Buttstedt								
3 (Stadtverkehr Apolda)	Busbahnhof – Gewerbepark	PVG	Busbahnhof – Gewerbepark	8 (8)	/	/		2 Fahrten nur Gewerbepark – Oberroßla																																																
			Gewerbepark – Busbahnhof	8 (8)	/	/			217	Weimar – Heichelheim – Hottelstedt – Berlstedt	PVG	Weimar – Berlstedt	5 (2)	1	/			Berlstedt – Weimar	5 (3)	1	/	218	Weimar – Schwerstedt – Krautheim – Buttstedt – Nermsdorf	PVG	Weimar – Nermsdorf	5 (1)	1	/		1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Buttstedt – Nermsdorf; Sa nur bis Buttstedt	Nermsdorf – Weimar	8 (1)	1	/	1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Nermsdorf – Buttstedt; 4 Fahrten ab Buttstedt; Sa nur ab Buttstedt																					
217	Weimar – Heichelheim – Hottelstedt – Berlstedt	PVG	Weimar – Berlstedt	5 (2)	1	/																																																		
			Berlstedt – Weimar	5 (3)	1	/			218	Weimar – Schwerstedt – Krautheim – Buttstedt – Nermsdorf	PVG	Weimar – Nermsdorf	5 (1)	1	/		1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Buttstedt – Nermsdorf; Sa nur bis Buttstedt	Nermsdorf – Weimar	8 (1)	1	/	1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Nermsdorf – Buttstedt; 4 Fahrten ab Buttstedt; Sa nur ab Buttstedt																																		
218	Weimar – Schwerstedt – Krautheim – Buttstedt – Nermsdorf	PVG	Weimar – Nermsdorf	5 (1)	1	/		1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Buttstedt – Nermsdorf; Sa nur bis Buttstedt																																																
			Nermsdorf – Weimar	8 (1)	1	/			1 Fahrt nur Mo Schule; 2 Fahrten nur Nermsdorf – Buttstedt; 4 Fahrten ab Buttstedt; Sa nur ab Buttstedt																																															

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
219	Weimar – Berlstedt – Vippachedelhausen – Sömmerda	PVG	Weimar – Sömmerda	15 (15)	7	/	Mo-Fr 60 (Sa 120)	10 Fahrten bis Sömmerda; Sa nur 4 Fahrten bis Vippachedelhausen
			Sömmerda – Weimar	15 (14)	7	/		Nur 8 Fahrten ab Sömmerda; Sa nur ab Vippachedelhausen
221	Weimar – Bad Berka – Blankenhain – Rudolstadt	PVG	Weimar – Rudolstadt	22 (19)	13	13	60	Nur 5 Fahrten bis Rudolstadt
			Rudolstadt – Weimar	22 (19)	14	12		Nur 3 Fahrten ab Rudolstadt Je 1 Fahrt nur Do sowie Mo-Mi+Fr
223	Bad Berka, Busbahnhof – Bad Berka, Zentralklinik	PVG	Bad Berka, Busbahnhof – Bad Berka, Zentralklinik	22 (22)	10	10	60 (Sa, So/F 120)	Mo-Fr in HVZ Verdichtung auf 30-Min-Takt;
			Bad Berka, Busbahnhof – Bad Berka, Zentralklinik	21 (21)	11	11		Sa, So/F teilweise Verdichtung auf 60-Min-Takt
224	Weimar – Wohlsborn – Sachsenhausen – Rohrbach	PVG	Weimar – Rohrbach	9 (4)	2	/		1 Fahrt nur Fr; 5 Fahrten bis Rohrbach
			Rohrbach – Weimar	8 (3)	2	/		1 Fahrt nur Fr; 1 Fahrt nur Mo Schule; 5 Fahrten ab Rohrbach
225	Weimar – Gaberndorf – Niederrimmern	PVG	Weimar – Niederrimmern	9 (6)	/	/		
			Niederrimmern – Weimar	10 (6)	/	/		
226	Weimar – Buttstedt – Buttstädt – Rastenberg	PVG	Weimar – Rastenberg	18 (16)	7	5	60 (Sa, So/F 120)	2 Fahrten bis Buttstedt; 1 Fahrt ab Buttstedt
			Rastenberg – Weimar	18 (18)	6	6		2 Fahrten ab Buttstedt

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
228	Weimar – Kromsdorf – (Süßenborn) – Oßmannstedt – Pfiffelbach	PVG	Weimar – Pfiffelbach	11 (11)	5	5	120 (Sa, So/F 120)	1 Fahrt nur Fr; 7 Fahrten bis Pfiffelbach; 6 Fahrten bis Denstedt
			Pfiffelbach – Weimar	13 (12)	5	5		1 Fahrt nur Fr; 7 Fahrten ab Pfiffelbach; 6 Fahrten ab Denstedt
229	Weimar – Mellingen – Linda – Magdala (– Blankenhain)	PVG	Weimar – Magdala (– Blankenhain)	14 (7)	2	/		1 Fahrt nur Mo+Fr Schule; 1 Fahrt nur Di-Do Schule; 2 Fahrten ab Mellingen 7 Fahrten bis Blankenhain
			(Blankenhain –) Magdala – Weimar	19 (9)	2	/		1 Fahrt nur Mo-Do Schule; 1 Fahrt nur Fr Schule; 2 Fahrten ab Mellingen Nur 5 Fahrten ab Blankenhain
232	Bad Berka – Tonndorf – Tannroda/Hohenfelden	PVG	Bad Berka – Tannroda/Hohenfelden	13 (9)	5	5		3 Fahrten ab/bis Tannroda; 10 Fahrten ab/bis Hohenfelden
			Tannroda/Hohenfelden – Bad Berka	13 (9)	5	5		
233	Weimar – Nohra – Isseroda – Utzberg – Niederzimmern	PVG	Weimar – Niederzimmern	13 (9)	/	/		4 Fahrten bis Niederzimmern; 60-Min-Takt (13-18 Uhr)
			Niederzimmern – Weimar	13 (9)	/	/		4 Fahrten ab Niederzimmern
234	Weimar – Nohra – Mönchenholzhausen – Linderbach – Erfurt	PVG	Weimar – Erfurt	1 (1)	3	/		Sa 1 Fahrt nur an geraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando)
			Erfurt – Weimar	2 (2)	3	/		1 Fahrt nur in ungeraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando);

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Sa 1 Fahrt nur an geraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando)
235	Bad Berka – Gutendorf – Klettbach – Schellroda – Erfurt	PVG	Bad Berka – Erfurt	12 (10)	8	8		
			Erfurt – Bad Berka	18 (10)	8	8	1 Fahrt nur Mo Schule; 10 Fahrten ab Erfurt; 3 Fahrten ab Schellroda, 1 Fahrt in Bad Berka	
236	Kranichfeld – (Rittersdorf –) Thangelstedt – Blankenhain	PVG	Kranichfeld – Blankenhain	7 (2)	/	/		1 Fahrt nur Mo+Fr Schule; 2 Fahrten Kranichfeld - Rittersdorf
			Blankenhain – Kranichfeld	8 (2)	/	/	1 Fahrt nur Mo+Fr Schule; 1 Fahrt Rittersdorf – Tannroda; 2 Fahrten Rittersdorf - Kranichfeld	
237	Weimar – Schoppendorf – Kranichfeld – Stedten (Ilm)	PVG	Weimar – Stedten (Ilm)	14 (5)	/	/		1 Fahrt nur Mo+Fr Schule; 5 Fahrten ab Weimar; 5 Fahrten ab Bad Berka; 3 Fahrten ab Kranichfeld; 6 Fahrten bis Stedten;
			Stedten (Ilm) – Weimar	11 (6)	/	/	6 Fahrten ab Stedten; 4 Fahrten ab Bad Berka; 4 Fahrten bis Weimar	
238	Kranichfeld – Nauendorf – Klettbach – Sohnstedt	PVG	Kranichfeld - Sohnstedt	6 (0)	/	/		3 Fahrten bis Schellroda; Jeweils 1 Fahrt nur Mo, Di+Do sowie Fr Schule
			Sohnstedt - Kranichfeld	3 (0)	/	/	1 Fahrt ab Sohnstedt	

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
239	Bad Berka – Nohra – Isseroda – Hopfgarten – Niederzimmern	PVG	Bad Berka - Niederzimmern	5 (0)	/	/		3 Fahrten bis Isseroda
			Niederzimmern – Bad Berka	4 (0)	/	/		1 Fahrt nur Fr; 2 Fahrten ab Isseroda
240	Weimar – Nohra – Obernissa – Hayn	PVG	Weimar - Hayn	5 (0)	/	/		2 Fahrten ab Weimar; 3 Fahrten ab Isseroda; Nur 3 Fahrten bis Hayn
			Hayn - Weimar	1 (0)	/	/		
247	Blankenhain – Drößnitz – Wittersroda	PVG	Blankenhain - Wittersroda	5 (2)	/	/		2 Fahrten nur Do; 2 Fahrten nur bis Drößnitz
			Wittersroda - Blankenhain	5 (2)	/	/		2 Fahrten nur Do; 4 Fahrten ab Wittersroda; 2 Fahrten ab Drößnitz
248	Blankenhain – Rottdorf – Hochdorf – Blankenhain	PVG	Blankenhain - Blankenhain	6 (3)	/	/		
			Blankenhain - Blankenhain	2 (0)	/	/		
249	Berlstedt – Buttstedt – Sachsenhausen – (Rohrbach –) Mellingen	PVG	Berlstedt – Mellingen	9 (0)	/	/		1 Fahrt nur Mo+Do Schule; 3 Fahrten ab Berlstedt; 2 Fahrten nur bis Buttstedt; 4 Fahrten ab Buttstedt; Nur 2 Fahrten bis Mellingen
			Mellingen – Berlstedt	14 (0)	/	/		1 Fahrt nur Mi+Fr Schule; 4 Fahrten ab Mellingen; 4 Fahrten bis Berlstedt; 4 Fahrten Rohrbach - Buttstedt

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
253	Weimar – Mellingen – Großschwabhausen – Vollradisroda	PVG	Weimar – Vollradisroda	7 (0)	/	/		1 Fahrt nur Di-Do Schule; 3 Fahrten ab Weimar; 5 Fahrten bis Vollradisroda
			Vollradisroda – Weimar	8 (0)	/	/		4 Fahrten ab Vollradisroda; 3 Fahrten bis Weimar
255	Wiegendorf – Umpferstedt – Isserstedt – Großschwabhausen – Magdala	PVG	Wiegendorf – Magdala	12 (0)	/	/		3 Fahrten nur Di-Do Schule; 4 Fahrten ab Wiegendorf; 6 Fahrten bis Magdala
			Magdala – Wiegendorf	10 (0)	/	/		2 Fahrten nur Di-Do Schule; 4 Fahrten ab Magdala; 4 Fahrten bis Wiegendorf
280	Apolda – Isserstedt – Jena	PVG	Apolda – Jena	26 (25)	8	5		1 Fahrt bis Großromstedt; 2 Fahrten ab Jena
			Jena – Apolda	26 (26)	8	5	60 (Sa, So/F 120) Mo-Fr HVZ 30	1 Fahrt ab Großromstedt; Sa 1 Fahrt Kleinromstedt - Apolda
281	Apolda – Umpferstedt – Weimar	PVG	Apolda – Weimar	15 (12)	3	/		2 Fahrten bis Ulrichshalben; 1 Fahrt bis Gewerbepark; Sa 1 Fahrt nur an geraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando)
			Weimar – Apolda	14 (13)	3	/	Mo-Fr 120	1 Fahrt ab Rödigsdorf bzw. Oberroßla, 1 Fahrt nur in ungeraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando); Sa 1 Fahrt nur an geraden Kalenderwochen (Anbindung Zalando)

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
282	Apolda – Eckolstädt – Camburg	PVG	Apolda – Camburg	14 (7)	/	/	Mo-Fr 120	Je 1 Fahrt ab Kösnitz und Wormstedt; Nur 5 Fahrten bis Camburg
			Camburg – Apolda	14 (8)	/	/		Nur 5 Fahrten ab Camburg
285	Apolda – Bad Sulza – Kaatschen-Weichau/Schmiedehausen	PVG	Apolda – Kaatschen-Weichau/Schmiedehausen	16 (9)	/	/	Mo-Fr 120	2 Fahrten bis Schmiedehausen; 8 Fahrten bis Kaatschen-Weichau; 2 Fahrten mit Bedarfshalt in Sonnendorf
			Kaatschen-Weichau/ Schmiedehausen – Apolda	15 (8)	/	/		6 Fahrten ab Kaatschen-Weichau; 2 Fahrten ab Schmiedehausen, 2 Fahrten mit Bedarfshalt in Sonnendorf
286	Apolda – Zottelstedt – Mattstedt – Auerstedt – Eckartsberga	PVG	Apolda – Eckartsberga	10 (8)	/	/		3 Fahrten bis Mattstedt
			Eckartsberga – Apolda	10 (8)	/	/		9 Fahrten ab Eckartsberga; 3 Fahrten ab Mattstedt; 1 Fahrt ab Auerstedt
287	Apolda – Willerstedt – Rudersdorf	PVG	Apolda – Rudersdorf	6 (6)	/	/		2 Fahrten bis Willerstedt; 2 Fahrten weiter als Linie 289
			Rudersdorf – Apolda	6 (4)	/	/		3 Fahrten ab Rudersdorf; 2 Fahrten ab Willerstedt; 2 Fahrten ab Nirmsdorf
288	Apolda – Gebstedt – Bad Sulza	PVG	Apolda – Bad Sulza	3 (0)	/	/		1 Fahrt nur Do
			Bad Sulza – Apolda	7 (1)	/	/		1 Fahrt nur Do; Je 1 Fahrt ab Gebstedt und Reisdorf

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
289	Apolda – Niederroßla – Buttstädt	PVG	Apolda – Buttstädt	17 (11)	/	/		13 Fahrten ab Apolda
			Buttstädt – Apolda	17 (12)	/	/		9 Fahrten ab Buttstädt; 2 Fahrten Niederreißen – Nirmsdorf Mo-Fr Schule
291	Apolda – Kapellendorf (– Frankendorf)	PVG	Apolda – Kapellendorf	12 (7)	/	/	Mo-Fr 120	3 Fahrten bis Frankendorf; 1 Fahrt bis Sulzbach
			Kapellendorf – Apolda	12 (7)	/	/		2 Fahrten ab Frankendorf; 1 Fahrt ab Sulzbach
292	Apolda – Stobra – Hermstedt – Großromstedt	PVG	Apolda – Großromstedt	10 (7)	/	/	Mo-Fr 120	
			Großromstedt – Apolda	10 (8)	/	/		
293	Apolda – Bad Berka	PVG	Apolda – Bad Berka	2 (2)	/	/		Fahrten nur Do
			Bad Berka – Apolda	2 (2)	/	/		
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
4	Niedergrunstedt – Goetheplatz – Hauptbahnhof – (Ettersberg-siedlung –) Ettersburg	SWG	Niedergrunstedt – Ettersburg	19 (18)	9	9	60 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr Schule 1 Direktfahrt ohne Zwischenhalt; Sa, So/F 5 Fahrten bis Ettersburg
			Ettersburg – Niedergrunstedt	21 (19)	11	11		Mo-Fr Schule 2 Direktfahrten ohne Zwischenhalt; Sa, So/F 5 Fahrten ab Ettersburg
6		SWG	Niedergrunstedt – Buchenwald	15 (15)	6	4	60 (Sa, So/F 120)	Linie verkehrt überwiegend erst ab Possendorf;

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	(Niedergrunstedt – Possendorf –) Legefild – Goetheplatz – Hauptbahnhof – Buchenwald		Buchenwald – Niedergrunstedt	15 (15)	7	4		So als Rufbus
52	Erfurt Busbahnhof – Vieselbach	EVAG	Busbahnhof – Vieselbach	43 (43)	11	2		HVZ 20-Min-Takt, NVZ 2 Fahrten pro Stunde, derzeit ohne Halt im Kreis Weimarer Land
			Vieselbach – Busbahnhof	43 (43)	11	/		
113	Rudolstadt – Remda – Erfurt	KOM	Rudolstadt – Erfurt	17 (9)	4	2		Jeweils nur 2 Fahrten auf Gebiet Kreis Weimarer Land (nur Mo-Fr); Sa nur 1 Fahrt ab/bis Erfurt
			Erfurt – Rudolstadt	18 (10)	3	2		
114	Rudolstadt – Teichel – Weimar	KOM	Rudolstadt – Weimar	11 (7)	7	/		Nur 7 Fahrten bis Weimar; Sa 2 Fahrten mit Fahrradgepäckträger (April bis Oktober)
			Weimar – Rudolstadt	15 (8)	6	/		Nur 3 Fahrten ab Weimar; Sa 3 Fahrten mit Fahrradgepäckträger (April bis Oktober); 1 Fahrt nur Do
152 ¹	Hayn – Vieselbach – Niederzimmern	EVAG	Hayn – Niederzimmern	17 (17)	/	/		Nur 6 Fahrten ab Hayn; 3 Fahrten nur Vieselbach - Niederzimmern
			Niederzimmern – Hayn	17 (17)	/	/		Nur 9 Fahrten bis Hayn; 4 Fahrten nur Niederzimmern – Vieselbach; 5 Fahrten nur Vieselbach - Mönchenholzhausen;
155 ¹	Erfurt – Hohenfelden – Kranichfeld	EVAG	Erfurt – Kranichfeld	9 (9)	7	7	120	Sa, So/F von April bis Oktober als Radwanderbus; Je 1 Fahrt (Mo-Fr) bzw. 2 Fahrten im Testbetrieb
			Kranichfeld – Erfurt	9 (9)	7	7		

Linien	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
216	Weimar – Großbrenbach – Vogelsberg – Sömmerda	VWG	Weimar – Sömmerda	13 (9)	1	/		Nur 6 Fahrten ab Weimar; 1 Fahrt Großbrenbach – Vogelsberg
			Sömmerda – Weimar	13 (7)	1	/		Nur 4 Fahrten bis Weimar; 3 Fahrten ab Vogelsberg; 1 Fahrt Großbrenbach – Vogelsberg
231	Weimar – Buttstedt – Olbersleben – Kölleda	VWG	Weimar – Kölleda	4 (4)	2	/		Nur 1 Fahrt ab Weimar
			Kölleda – Weimar	5 (5)	2	/		Nur 3 Fahrten bis Weimar
482	Jena – Kahla – Drößnitz – Milda	JES	Jena – Milda	11 (5)	/	/		Nur 4 Fahrten ab Jena; Nur 1 Fahrt bis Milda
			Milda – Jena	13 (6)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do; Nur 3 Fahrten ab Milda; Nur 2 Fahrten bis Jena
490	Jena – Schorba – Magdala – Milda (– Dürrengeleina)	JES	Jena – Milda – (Dürrengeleina)	13 (8)	/	/		Nur 1 Fahrt bis Dürrengeleina
			(Dürrengeleina –) Milda – Jena	10 (6)	/	/		Nur 2 Fahrten ab Dürrengeleina; 6 Fahrten ab Milda; 1 Fahrt nur Milda - Schorba

Daten: VMT 2019a, Daten der Verkehrsunternehmen 2019, Fahrplanstand Oktober 2019.

¹ Aufgabenträgerschaft für die Linien liegt beim Kreis Weimarer Land in Abstimmung mit der Stadt Erfurt

A4 Allgemeinbildende Schulen im Kreis Weimarer Land

Tabelle 36: Allgemeinbildende Schulen im Kreis Weimarer Land mit Schüleranzahl

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Grundschulen		
Aktiv-Schule Berlstedt „An der Via Regia“ Grundschule	Landratsamt Weimarer Land	167
Evangelische Grundschule Apolda	Evangelische Schulstiftung in Mitteldeutschland	89
Grundschule „Am Hexenberg“ Bad Berka	Landratsamt Weimarer Land	242
Grundschule „Am kleinen Weinberg“ Bad Sulza	Landratsamt Weimarer Land	136
Grundschule „Am Schötener Grund“ Apolda	Landratsamt Weimarer Land	199
Grundschule „Anna Sophia“ Kranichfeld	Landratsamt Weimarer Land	164
Grundschule „Christian Zimmermann“ Apolda	Landratsamt Weimarer Land	166
Grundschule „Grammetal“ Isseroda	Landratsamt Weimarer Land	137
Grundschulverbund Großschwabhausen/Magdala – Standort: Großschwabhausen – Standort: Magdala	Landratsamt Weimarer Land	193
Grundschule „Gotthold Ephraim Lessing“ Apolda	Landratsamt Weimarer Land	231
Grundschule Herressen-Sulzbach	Landratsamt Weimarer Land	102
Grundschulverbund Kromsdorf/Oßmannstedt – Standort: Kromsdorf – Standort: Oßmannstedt	Landratsamt Weimarer Land	104

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Grundschule Niederzimmern	Landratsamt Weimarer Land	108
Grundschule Pfiffelbach	Landratsamt Weimarer Land	93
Grundschule Tannroda	Landratsamt Weimarer Land	99
Grundschule Wickerstedt	Landratsamt Weimarer Land	132
Grundschule Wormstedt	Landratsamt Weimarer Land	162
Gustav-Steinacker-Grundschule Butteltstedt	Landratsamt Weimarer Land	203
Lindenschule Blankenhain	Landratsamt Weimarer Land	151
Lyonel-Feininger-Grundschule Mellingen	Landratsamt Weimarer Land	178
Montessori-Integrationschule (Grundschule) Nohra "Theodor Hellbrügge"	Aktion Sonnenschein Thüringen e.V.	109
Regelschulen		
Aktiv-Schule Berlstedt „An der Via Regia“	Landratsamt Weimarer Land	128
Klosterbergschule Bad Berka	Landratsamt Weimarer Land	293
Pestalozzischule Apolda	Landratsamt Weimarer Land	321
Regelschule „Am Lindenkreis“ Butteltstedt	Landratsamt Weimarer Land	151
Regelschule „Anna Sophia“ Kranichfeld	Landratsamt Weimarer Land	168
Regelschule Blankenhain	Landratsamt Weimarer Land	157
Regelschule Magdala/Großschwabhausen	Landratsamt Weimarer Land	226

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Regelschule Pfiffelbach	Landratsamt Weimarer Land	148
Regelschule „Werner Seelenbinder“ Apolda	Landratsamt Weimarer Land	282
Regelschule Wormstedt	Landratsamt Weimarer Land	144
Toskana-Schule Bad Sulza	Landratsamt Weimarer Land	267
Wartenbergschule Niederzimmern	Landratsamt Weimarer Land	185
Gymnasien		
Gymnasium Bergschule Apolda	Landratsamt Weimarer Land	490
Lyonel-Feininger-Gymnasium Butteltstedt/Mellingen – Standort Butteltstedt – Standort Mellingen	Landratsamt Weimarer Land	552
Marie-Curie-Gymnasium Bad Berka	Landratsamt Weimarer Land	670
Berufsbildende Schulen		
Berufsbildende Schule Schwerstedt/Apolda – Standort Schwerstedt (Schulteil 1 und Internat) – Standort Apolda (Schulteil 2)	Landratsamt Weimarer Land	1.158
Regionale Förderzentren		
Regionales Förderzentrum Apolda	Landratsamt Weimarer Land	104
Regionales Förderzentrum "Hans Bürger" Blankenhain	Landratsamt Weimarer Land	44

Daten: Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport 2019. Schülerzahlen zum Stand Schuljahr 2018/2019.

A5 Schulbezirke im Kreis Weimarer Land

Tabelle 37: Schulbezirke im Kreis Weimarer Land

Schulbezirke im Kreis Weimarer Land
Grundschulen
<p>Staatliche Grundschule „Am Hexenberg“ Bad Berka</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Bad Berka inkl. Ortsteile Bergern, Gutendorf, Meckfeld, Schoppendorf, Tiefengruben ◆ Gemeinde Hetschburg
<p>Staatliche Grundschule Grundschule Bad Sulza</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Bad Sulza inkl. Ortsteile Sonnendorf und Auerstedt ◆ Gemeinde inkl. Ortsteil Kaatschen-Weichau
<p>Staatliche Grundschule Berlstedt</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Gemeinde Berlstedt inkl. Ortsteile Stedten, Ottmannshausen und Hottelstedt ◆ Gemeinden Ballstedt, Ettersburg, Ramsla, Heichelheim und Kleinobringen ◆ Stadt Neumark ◆ Gemeinde Vippachedelhausen inkl. Ortsteil Thalborn
<p>Staatliche Grundschule Blankenhain</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Blankenhain inkl. Ortsteile Altdörnfeld, Drößnitz, Hochdorf, Keßlar, Krakendorf, Lengefeld, Lotschen, Meckfeld, Neckeroda, Neudörnfeld, Rettwitz, Rottdorf, Saalborn, Schwarza und Wittersroda
<p>Staatliche Grundschule „Gustav Steinacker“ Butteltstedt</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Butteltstedt inkl. Ortsteile Nermsdorf, Daasdorf und Weiden ◆ Gemeinden Großobringen, Leutenthal, Rohrbach, Sachsenhausen, Schwerstedt, Wohlsborn ◆ Gemeinde Krautheim inkl. Ortsteil Haindorf
<p>Staatlicher Grundschulverbund Großschwabhausen/Magdala</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Blankenhain inkl. Ortsteile Großlohma, Kleinlohma, Loßnitz, Niedersynderstedt, Obersynderstedt, Söllnitz und Tromlitz ◆ Stadt Magdala inkl. Ortsteile Maina, Göttern und Ottstedt ◆ Gemeinde Döbritschen inkl. Ortsteil Vollradisroda ◆ Gemeinde Großschwabhausen inkl. Ortsteile Hohlstedt und Kötschau ◆ Gemeinden Hammerstedt, Kleinschwabhausen und Lehnstedt
<p>Staatliche Grundschule „Grammetal“ Isseroda</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Gemeinden Bechstetdstraße, Isseroda und Troistedt ◆ Gemeinde Mönchenholzhausen inkl. Ortsteile Eichelborn, Hayn, Obernissa und Sohnstedt ◆ Gemeinde Nohra inkl. Ortsteile Nohra, Ulla und Obergrunstedt
<p>Staatliche Grundschule „Anna Sophia“ Kranichfeld</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadt Kranichfeld inkl. Ortsteile Barchfeld und Stedten ◆ Gemeinden Hohenfelden und Nauendorf ◆ Gemeinde Klettbach inkl. Ortsteil Schellroda
<p>Staatliche Lyonel-Feininger-Grundschule Mellingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Gemeinden Buchfart, Frankendorf, Kapellendorf, Kiliansroda, Oettern, Umpferstedt und Vollersroda ◆ Gemeinde Mechelroda inkl. Ortsteil Linda ◆ Gemeinde Mellingen inkl. Ortsteil Köttendorf ◆ Gemeinde Wiegendorf inkl. Ortsteil Schwabsdorf

Schulbezirke im Kreis Weimarer Land

Staatliche Grundschule Niederzimmern

- ◆ Gemeinden Daasdorf am Berge, Hopfgarten, Niederzimmern und Ottstedt am Berge
- ◆ Gemeinde Nohra inkl. Ortsteil Utzberg

Staatlicher Grundschulverbund Kromsdorf/Oßmannstedt

- ◆ Gemeinde Kromsdorf inkl. Ortsteil Denstedt
- ◆ Gemeinde Ilmtal-Weinstraße inkl. Ortsteile Oßmannstedt und Ulrichshalben

Staatliche Grundschule Pfiffelbach

- ◆ Gemeinde Ilmtal-Weinstraße inkl. Ortsteile Liebstedt, Goldbach, Mattstedt, Niederreißen, Niederroßla, Nirmsdorf, Oberreißen, Pfiffelbach, Wersdorf und Willerstedt

Staatliche Grundschule Tannroda

- ◆ Stadt Blankenhain inkl. Ortsteil Thangelstedt
- ◆ Stadt Bad Berka inkl. Ortsteile München und Tannroda
- ◆ Gemeinden Rittersdorf und Tonndorf

Staatliche Grundschule Wickerstedt

- ◆ Gemeinden Eberstedt, Ködderitzsch, Obertrebra und Rannstedt
- ◆ Gemeinde Niedertrebra inkl. Ortsteil Darnstedt
- ◆ Stadt Bad Sulza inkl. Ortsteile Flurstedt, Gebstedt, Reisdorf und Wickerstedt

Staatliche Grundschule Wormstedt

- ◆ Stadt Bad Sulza inkl. Ortsteile Eckolstädt, Großromstedt, Hermstedt, Kleinromstedt, Kösnitz, Münchengosserstädt, Pfuhsborn, Stobra und Wormstedt
- ◆ Gemeinde Schmiedehausen inkl. Ortsteil Lachstedt

Regelschule

Staatliche Regelschule „Klosterberg“ Bad Berka

- ◆ Stadt Bad Berka inkl. Ortsteile Bergern, Gutendorf, Meckfeld, Schoppendorf und Tiefen-
gruben
- ◆ Gemeinden Hetschburg und Tonndorf

Staatliche Regelschule „Toskana-Schule“ Bad Sulza

- ◆ Stadt Bad Sulza inkl. Ortsteile Sonnendorf, Auerstedt, Flurstedt, Gebstedt, Reisdorf und
Wickerstedt
- ◆ Gemeinden Eberstedt, Ködderitzsch, Obertrebra und Rannstedt
- ◆ Gemeinde Großheringen inkl. Ortsteile Kaatschen und Weichau
- ◆ Niedertrebra inkl. Ortsteil Darnstedt

Staatliche Regelschule Blankenhain

- ◆ Stadt Blankenhain inkl. Ortsteile Altdörnfeld, Drößnitz, Hochdorf, Keßlar, Krakendorf, Len-
gefelf, Lotschen, Meckfeld, Neckeroda, Neudörnfeld, Rettwitz, Rottdorf, Saalborn,
Schwarza und Wittersroda

Staatliche Regelschule „Am Lindenkreis“

- ◆ Stadt Buttstedt inkl. Ortsteile Nermsdorf, Daasdorf und Weiden
- ◆ Gemeinden Großobringen, Leutenthal, Rohrbach und Sachsenhausen
- ◆ Gemeinde Wohlsborn inkl. Ortsteil Haindorf
- ◆ Gemeinde Schwerstedt

Staatliche Regelschule „Anna Sophia“ Kranichfeld

- ◆ Stadt Kranichfeld inkl. Ortsteile Barchfeld und Stedten
- ◆ Gemeinden Hohenfelden, Nauendorf und Rittersdorf
- ◆ Gemeinde Klettbach inkl. Ortsteil Schellroda
- ◆ Stadt Blankenhain inkl. Ortsteil Thangelstedt
- ◆ Stadt Bad Berka inkl. Ortsteile München und Tannroda

Schulbezirke im Kreis Weimarer Land

Staatlicher Regelschulverbund Magdala/Großschwabhausen

- ◆ Stadt Magdala inkl. Ortsteile Maina, Göttern und Ottstedt
- ◆ Gemeinden Buchfart und Döbritschen inkl. deren Ortsteil Vollradisroda
- ◆ Gemeinde Frankendorf, Oettern, Umpferstedt und Vollersroda
- ◆ Gemeinde Großschwabhausen inkl. Ortsteile Hohlstedt und Kötschau
- ◆ Gemeinden Hammerstedt, Kapellendorf, Kleinschwabhausen, Kiliansroda, Lehnstedt
- ◆ Gemeinde Mechelroda inkl. Ortsteil Linda
- ◆ Gemeinde Mellingen inkl. Ortsteil Köttendorf
- ◆ Gemeinde Wiegendorf inkl. Ortsteil Schwabsdorf
- ◆ Stadt Bad Blankenhain inkl. Ortsteile Großlohma, Kleinlohma, Loßnitz, Niedersynderstedt, Obersynderstedt, Söllnitz und Tromlitz

Staatliche Regelschule „Wartenberg“ Niederzimmern

- ◆ Gemeinden Bechstedtstraß, Daasdorf am Berge, Hopfgarten und Isseroda
- ◆ Gemeinde Mönchenholzhausen inkl. Ortsteile Eichelborn, Hayn, Oberrnissa und Sohnstedt
- ◆ Gemeinde Nohra inkl. Ortsteile Ulla, Utzberg und Obergrunstedt
- ◆ Gemeinden Niederzimmern, Ottstedt am Berge und Troistedt

Staatliche Regelschule Pfiffelbach

- ◆ Gemeinde Kromsdorf inkl. Ortsteil Denstedt
- ◆ Gemeinde Ilmtal-Weinstraße inkl. Ortsteile Liebstedt, Mattstedt, Niederreißen, Niederroßla und Nirmsdorf
- ◆ Gemeinden Oberreißen, Oßmannstedt, Ulrichshalben und Pfiffelbach inkl. Ortsteile Wersdorf und Willerstedt

Staatliche Regelschule Wormstedt

- ◆ Stadt Bad Sulza inkl. Ortsteile Eckolstädt, Großromstedt, Hermstedt, Kleinromstedt, Kösnitz, Münchengosserstädt, Pfuhsborn, Stobra und Wormstedt
- ◆ Gemeinde Schmiedehausen inkl. Ortsteil Lachstedt

Regionale Förderzentren

Staatliches regionales Förderzentrum Apolda

- ◆ Städte Apolda, Bad Sulza und Buttstedt
- ◆ Gemeinden Ilmtal-Weinstraße, Eberstedt, Großheringen, Ködderitzsch, Niedertrebra, Obertrebra, Rannstedt, Großobringen, Kleinobringen, Heichelheim, Rohrbach, Leutenthal, Sachsenhausen und Wohlsborn

Staatliches regionales Förderzentrum „Hans Bürger“ Blankenhain

- ◆ Städte Blankenhain, Bad Berka, Kranichfeld und Neumark
- ◆ Gemeinden Hohenfelden, Klettbach, Nauendorf, Rittersdorf, Tonndorf, Bechstedtstraß, Daasdorf am Berge, Hopfgarten, Isseroda, Mönchenholzhausen, Nohra, Niederzimmern, Ottstedt am Berge, Troistedt, Ballstedt, Berlstedt, Ettersburg, Krautheim, Ramsla, Schwerstedt, Vippachedelhausen, Buchfart, Döbritschen, Frankendorf, Großschwabhausen, Hammerstedt, Hetschburg, Kapellendorf, Kiliansroda, Kleinschwabhausen, Lehnstedt, Magdala, Mechelroda, Mellingen, Gettern, Umpferstedt, Vollersroda und Wiegendorf

Quelle: Kreis Weimarer Land 2016.

Anmerkung: Die Darstellung der Städte und Gemeinden des jeweiligen Schulbezirks entspricht der Zuordnung zum Stand 2016 ohne Berücksichtigung der zum 01.01.2019 in Kraft getretenen Gebietsreform.