Mobil im Thüringer Becken

Nahverkehrsplan

für den Landkreis Sömmerda 2021 bis 2025

Sömmerda, 7. Juli 2021

KT-Beschluss
Vorlagen-Nr. 21-072

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Beschlussauszug

Sitzung:	Sitzung Kreistag am 07.07.2021	
Sitzungsdatum:	07.07.2021	
Tagesordnungspunkt:	4. (öffentlich)	
Vorlagen-Nr.:	21-072	Aktenzeichen: 012.3; 013.53; 013.13

Beschluss zum Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Sömmerda für die Jahre 2021 - 2025

Beschluss:

Der Kreistag des Landkreises Sömmerda beschließt den ÖPNV- Nahverkehrsplanes für den Landkreis Sömmerda für die Jahre 2021 bis 2025 zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen:

Aus dem Planungsdokument allein ergeben sich noch keine finanziellen Auswirkungen.
Finanzielle Auswirkungen können erst dann entstehen, wenn Maßnahmen aus der Nahverkehrsplanung umgesetzt werden.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	32
Nein-Stimmen	0
Enthaltungen	5

Sömmerda, 08. Juli 2021

Schneider
Rechtsamt

Auftraggeber: Landkreis Sömmerda
Bahnhofstr. 9, 99610 Sömmerda
Verantwortlich: Herr Uwe Grenzemann

Auftragnehmer: PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG
Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin
Projektleiter: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20)
Bearbeitung: Christian Gruss
Boris Eitel
Martin Liebing
Leon Allimonos

Sömmerda, 7. Juli 2021

Kreistagsbeschluss
Vorlagen-Nr. 21-072

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	**Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes**	**1**
2	**Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im OPNV**	**4**
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	4
2.2	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	8
2.3	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	15
3	**Angebots- und Nachfrageanalyse**	**16**
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	16
3.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	16
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)	17
3.1.3	Erfüllung bisher geltender Bedienungsstandards im StPNV	20
3.1.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	28
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	30
3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	32
3.3	Zusammengefasste Mängel, Feststellungen und Gesamtbewertung	35

4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen 39

4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots 39

4.2 Verkehrspolitische Zielstellungen – Leitlinien der Angebotsgestaltung 40

4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen 42

4.4 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards 42

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen 43

4.4.2 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz 46

4.4.3 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das lokale Ergänzungsnetz (Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten) 48

4.4.4 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre 50

4.4.5 Festlegungen für die Schülerbeförderung 50

4.4.6 Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang 51

4.5 Angebots- und Maßnahmenplan – Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe 56

4.5.1 Grundsatz des ITF-Systems 56

4.5.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 57

4.5.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr 57

4.5.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen für Teilräume 61

4.6 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan 65

5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement 68

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung 68

5.2 Qualitätsmanagement 75

6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025 77

7 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing 79

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung 79

7.2 Unternehmensorganisation 80

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung 81

7.3.1 Linienbündelung 81

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung 83

7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling 86

7.5 Marketing 86

8 Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungplan 88

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2025 88

8.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV 92

8.2.1 Aufwendungen 92

8.2.2 Erlöse und Erlössurrogate 93

8.3 Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan 95

Tabellenverzeichnis

Seite

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Lk Sömmerda 6

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung 9

Tabelle 2-3 Entwicklung der Schülerzahlen nach Schularten 10

Tabelle 2-4 Erwerbstätige, Beschäftigte, Arbeitslosenzahl und -quote 2011 bis 2019 10

Tabelle 2-5 Pendlerdaten 2011 – 2019 11

Tabelle 2-6 Pendlerbeziehungen mit Erfurt 2013 - 2019 [Pers.] 11

Tabelle 2-7 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2011 - 2019 [Pers.] 12

Tabelle 2-8 Pkw-Bestände und Motorisierungsgrad 14

Tabelle 3-1 SPNV-Angebot im Landkreis Sömmerda (SÖM) (Stand: Dezember 2020) 16

Tabelle 3-2 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 19

Tabelle 3-3 Vorgaben für die Bedienung im regionalen Hauptnetz nach NVP 2015-2019 20

Tabelle 3-4 Angebot im regionalen Hauptnetz (Montag – Freitag) 21

Tabelle 3-5 Angebot im lokalen Ergänzungsnetz (Montag-Freitag) 22

Tabelle 3-6 Angebot an Wochenenden im Regionalverkehr 23

Tabelle 3-7 Bewertung bahnparalleler Relationen 25

Tabelle 3-8 Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte nach NVP 2015-2019 29

Tabelle 3-9 Auswertung der Erreichbarkeit zentraler Orte nach den Grundsätzen der Raumordnung 29

Tabelle 3-10 Bus-Bus-Verknüpfungen 31

Tabelle 3-11 Bus-Bahn-Verknüpfungen 32

Tabelle 3-12 Bahn-Bus-Verknüpfungen 32

Tabelle 3-13 Entwicklung der Ein- und Aussteiger im SPNV nach Zugangsstellen [Pers.] 33

Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen 44

Tabelle 4-2 Bedienungszeiträume der Relationen im regionalen Hauptnetz 47

Tabelle 4-3 Bedienungszeiträume der Relationen im lokalen Ergänzungsnetz 48

Tabelle 4-4 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag) 49

Tabelle 4-5 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP) 52

Tabelle 4-6 Haltestellenkategorien, Ausstattungsmerkmale und Zuständigkeit 54

Tabelle 5-1 Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge 73

Tabelle 6-1 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im StPNV bis 2025 78

Tabelle 7-1 Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung 80

Tabelle 7-2 Linienbündel im Landkreis Sömmerda 82

Tabelle 8-1 Übersicht Investitionsförderung 2015 bis 2020 88

Tabelle 8-2 Prioritätenliste Haltestellenausbau bis 2025 91

Tabelle 8-3 Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes 97

Kartenverzeichnis

Karte 01 Einwohnerdichte nach Gemeinden

Karte 02 Einwohnerentwicklung

Karte 03 Pendlerverflechtungen 2019, kreisintern

Karte 04 Pendlerverflechtungen 2019, kreisextern

Karte 05 Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2013-2019, kreisintern

Karte 06 Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2013-2019, kreisextern

Karte 07 Motorisierungsgrad der Gemeinden

Karte 08 ÖPNV-Netz nach Betreibern und zentrale Orte

Karte 09 ÖPNV-Liniennetz

Karte 10 Angebotshäufigkeit Schultag

Karte 11 Angebotshäufigkeit Ferientag

Karte 12 Angebotshäufigkeit Samstag

Karte 13 Angebotshäufigkeit Sonntag, Feiertag

Karte 14 Angebotshäufigkeit Schultag – Stadtverkehr Sömmerda

Karte 15 Angebotshäufigkeit Ferientag – Stadtverkehr Sömmerda

Karte 16 Angebotshäufigkeit Samstag – Stadtverkehr Sömmerda

Karte 17 Angebotshäufigkeit Sonntag – Stadtverkehr Sömmerda

Karte 18 Schulstandorte

Karte 19 Fahrschülerströme 2019 - Grundschule

Karte 20 Fahrschülerströme 2019 – Förderschule

Karte 21 Fahrschülerströme 2019 – Gemeinschaftsschule

Karte 22 Fahrschülerströme 2019 - Regelschule

Karte 23 Fahrschülerströme 2019 - Gymnasium

Karte 24 Fahrschülerströme 2019 - Berufsschule

Karte 25 Nachfrage im StPNV am Schultag 2019

Karte 26 Nachfrage im StPNV am Ferientag 2019

Karte 27 Nachfrage im StPNV am Samstag 2019

Karte 28 Nachfrage im StPNV am Sonn- und Feiertag 2019

Karte 29 Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

Karte 30 Erreichbarkeit Grundzentrum - Schultag

Karte 31 Erreichbarkeit Grundzentrum - Ferientag

Karte 32 Erreichbarkeit Mittelzentrum - Schultag

Karte 33 Erreichbarkeit Mittelzentrum - Ferientag

Karte 34 Erreichbarkeit Oberzentrum - Schultag

Karte 35 Erreichbarkeit Oberzentrum – Ferientag

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen

Anlage 2 Siedlungseinheiten und Einwohnerzahlen

Anlage 3 Erreichbarkeit zentraler Orte (Nichteinhaltungen)

Anlage 4 Bedarfsanmeldungen für Investitionsmaßnahmen in eigener Verantwortung

Anlage 5 Haltestellenkategorisierung StPNV

Anlage 6 Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft, Arbeitsgemeinschaft
Art.	Artikel
AT	Aufgabenträger
Az	Aktenzeichen
Bf, Bhf	Bahnhof
BGBl	Bundesgesetzblatt
BKrfQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD	Clean Vehicle Directive der EU – Richtlinie saubere Fahrzeuge
E-Ticket	elektronisches Ticket
DFI	dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw
EFG	erfüllende Gemeinde
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS	Eco- Management and Audit Scheme
EN	Europäische Norm
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
Einw., Ew.	Einwohner
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Fr	Freitag
Fzg, Fz	Fahrzeug
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
ISO	Internationale Organisation für Normung
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
LBF	Linienbeförderungsfall
LBL	Landesbedeutsame Linie

Ldkr., Lk	Landkreis
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
NVN	Zweckverband für den Nahverkehr Nordthüringen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
öDK	öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz)
OZ	Oberzentrum
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pers.	Personen
Pkm	Personenkilometer (Personen x Kilometer, Personenbeförderungsleistung)
PVG BLK	PVG Burgenlandkreis mbH
PVG WL	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn, Produkt des Schienenpersonennahverkehrs
RBG	Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des Schienenpersonennahverkehrs
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROP	Regionaler Raumordnungsplan (hier: Mittelthüringen)
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft
Sa	Samstag
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SÖM	Sömmerda
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
tgl	täglich
ThürKO	Thüringer Kommunalordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
ThürSchulG	Thüringer Schulgesetz
ThürVgG	Thüringer Vergabegesetz

TLVwA	Thüringer Landesverwaltungsamt
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VLG	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VO	Verordnung
Vp, VP	Verknüpfungspunkt
VR	Verbindungsrelation
VU	Verkehrsunternehmen
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH

1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes ist das Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) in der seit dem 22. Juni 2005 gültigen Fassung und letztem Änderungsstand vom 18.12.2018.[1] Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV (StPNV) nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der StPNV umfasst im Landkreis Sömmerda den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). Der ÖPNV ist nach § 2 Absatz 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er 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. Aufgabenträger sind nach § 3 Absatz 1 ThürÖPNVG das Land für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV, die Großen kreisangehörigen Städte nach § 6 Abs. 4 ThürKO für Stadtverkehre, soweit der Stadtrat dies beschlossen hat. Diese haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe des Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren. In der Regel integrierter Bestandteil des ÖPNV ist die Schülerbeförderung nach § 4 des Thüringer Gesetzes über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG).[2] Ab 08/2021 macht das Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG) Vorgaben zu den täglichen Schulwegzeiten.[3]

Nach § 5 ThürÖPNVG hat der Landkreis Sömmerda für seinen Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan (im Folgenden als NVP bezeichnet) unter Beachtung von § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)[4] für den Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Er hat dazu die Gemeinden anzuhören und sich mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Bei der Erarbeitung sollen Vertreter der am StPNV Beteiligten gehört werden. Die Vorlage eines NVP beim für Verkehr zuständigen Ministerium des Freistaats ist Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Landes nach § 8 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG.

Der NVP stellt gemäß § 6 Abs. 1 ThürÖPNVG auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. Dazu benennt der Gesetzgeber als inhaltliche Schwerpunkte:

- die 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.

Als Anlage ist ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen und jährlich fortzuschreiben. Der Investitionsplan ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium für das Folgejahr vorzulegen.[5]

---

[1] Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) i. d. f. der Neubekanntmachung vom 22.Juni 2005, GVBl 2005, 276, letzte Änderung durch Art. 46 des Gesetzes vom 18.12.2018, GVBl. S. 731, 764

[2] Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 30.04.2003, § 9 des Gesetzes zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31.01.2013

[3] Thüringer Schulgesetz. Synopse mit Kommentierung. Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, 15.10.2019

[4] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154). Gegenwärtig befindet sich eine weitere Novellierung des PBefG in der Gesetzgebungsphase.

[5] § 6 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG

Zur Unterstützung der Finanzierung investiver Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV hat der Freistaat neue Regelungen mit Inkraftsetzung zum 01.01.2020 in Form der Richtlinien zur Förderung kommunaler Infrastrukturinvestitionen (RL-KVI)[6] und zur Förderung von Fahrzeugen und betrieblicher Infrastruktur der ÖPNV-Unternehmen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung) geschaffen.[7]

Die vorliegende 4. Fortschreibung des NVP schließt unmittelbar an die 3. Fortschreibung des NVP 2015 bis 2019 (Beschluss des Kreistages vom 25.02.2015) und dessen Verlängerung bis zum 31.05.2021 an. Sie berücksichtigt die Novellierung des PBefG und weiterer personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften mit Wirkung ab 01.01.2013, die vor allem durch die Neufassung des § 8 und dessen Ergänzung durch die §§ 8a und 8b der Umsetzung der bereits 2009 in Kraft getretenen Verordnung Nr. 1370/2007 der EU in das nationale Recht diente.[8][9] Kernstück dieser EU-Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen. Sie enthält wesentlich veränderte Regelungen für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen[10] einschließen, sowie an die Gewährung und Kontrolle der dafür eingesetzten öffentlichen Mittel. Nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG sind die Aufgabenträger als die von den Ländern benannten Behörden für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen zuständig. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind ÖPNV-Leistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Soweit damit keine ausreichende Verkehrsbedienung erreicht werden kann, ist nach § 8a die genannte EU-Verordnung maßgebend. Die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

a) Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Abs. 1 der genannten VO erteilen oder
b) allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 und 3 der VO (EG) 1370/2007 erlassen.

Der unter b) genannte Weg ist nur in engen Grenzen möglich, da nur die Nachteile aus der Anwendung sogenannter Höchsttarife (gültig für alle Fahrgäste oder nur für bestimmte Gruppen von Fahrgästen) ausgeglichen werden können, insbesondere der aus Gemeinschaftstarifen entstehenden Durchtarifierungs-, Harmonisierungs- und Tarifabsenkungsverluste. Dagegen ist die Finanzierung von betriebsindividuellen Betriebsleistungen oder Investitionen auf diesem Wege ausgeschlossen.[11] Die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge entsprechend a) ist daher als der (auch für den Landkreis Sömmerda) gangbare Weg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu betrachten.

---

6 Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI). TMIL. Thüringer Staatsanzeiger Nr. 45/2019 S. 1820

7 Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung. TMIL. Thüringer Staatsanzeiger Nr. 45/2019 S. 1785

8 VERORDNUNG(EG) 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, Amtsblatt der EU L 315 vom 03.12.2007

9 Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012, BGBl. I Nr. 59, S. 2598

10 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben sich aus Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen aus eigener wirtschaftlicher Zielsetzung nicht oder nicht zu den geforderten Bedingungen übernehmen könnte, sie ergeben sich aus der Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht im ÖPNV

11 vgl. Das ABC des PBefG, juristisches Grundsatzpapier und Handlungsempfehlung zum novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, herausgegeben vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., 2013, Teil B, S. 10. Von der hier dargestellten Regelung ist die Bestimmung in § 8 Abs.4 PBefG zu unterscheiden, die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt (vgl. Punkt 9.3 des NVP)

Gemäß § 8a Abs. 3 PBefG ist die zuständige Behörde unter den in der VO (EG) 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, ÖPNV-Leistungen selbst zu erbringen oder direkt zu vergeben. Die Direktvergabe darf nach Art. 5 Abs. 2 der VO nur an eine rechtlich getrennte Einheit erfolgen, über die die zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Abgeleitet aus dem Gesellschaftsvertrag und den Kontrollmechanismen im Aufsichtsrat der Gesellschaft ist diese Voraussetzung für den Landkreis Sömmerda gegenüber der Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH als gegeben einzuschätzen.

Das Personenbeförderungsgesetz ist aktuell erneut novelliert worden. Die Inkraftsetzung erfolgt überwiegend zum 01.08.2021, in Teilen erst 2022. Wesentlicher Bestandteil der Novellierung sind erweiterte Möglichkeiten der Genehmigungsfähigkeit flächenhaft angelegter Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehre zum ÖPNV-Tarif ohne Linien- und physische Haltestellenbindung).

Die vorliegende Fortschreibung des NVP muss als raumbedeutsame Planung zur Umsetzung der Ziele und Leitsätze des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 und des Regionalplanes Mittelthüringen beitragen.[12] Sie muss wesentliche Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den StPNV berücksichtigen, aus denen sich vor allem die folgenden Gesichtspunkte und Forderungen ableiten:

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltmittel des Aufgabenträgers für den Defizitausgleich, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Finanzhilfen des Landes für den ÖPNV,
- das leicht zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,
- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 eine möglichst weitgehende, gemäß PBefG sogar vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,[13]
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst, konkretisiert durch eine Flottenentwicklungsstrategie, die eine Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU[14] ermöglicht,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Präzision der Vorgaben und Planungen für künftige Leistungsvergaben, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung berücksichtigen.

---

[12] Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel (Landesentwicklungsprogramm), Anlage zur Thüringer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 15.05.2014, GVBl. Nr. 6, S. 205 (zitiert als LEP 2025); Regionalplan Mittelthüringen

[13] § 8 Abs. 3 Satz 3 des PBefG fordert als Zielstellung der NVP die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit, lässt aber nach Satz 4 begründete Ausnahmen zu.

[14] Clean Vehicle Directive der EU mit Änderungsstand Juni 2019, umzusetzen in nationales Recht bis Juni 2021

2 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im OPNV

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Sömmerda ist der nördlichste Landkreis der Planungsregion Mittelthüringen. Nach dem LEP 2025[15] sind die südlichen, Erfurt nahen Teilräume sowie das Gebiet um die Kreisstadt Sömmerda als „Demografisch und wirtschaftlich stabiler Zentralraum („innerthüringer Zentralraum")" ausgewiesen. Das mittlere Kreisgebiet gehört zum „Demografisch weitgehend stabilen Raum mit wirtschaftlichen Handlungsbedarfen („mittleres Thüringer Becken")". Die nördlichen Randgebiete werden dem „Raum mit besonderen wirtschaftlichen Handlungs- und demografischen Anpassungsbedarfen in oberzentrenferner Lage („Raum um den Kyffhäuserkreis") zugeordnet.

Der Landkreis Sömmerda liegt mit seiner Fläche von 804 km² und einer Wohnbevölkerung von 69.427 Personen[16] jeweils unter dem Durchschnitt der Thüringischen Flächenlandkreise. Seine Bevölkerungsdichte ist mit 86,4 Einwohnern pro km² eine der niedrigsten im Freistaat Thüringen und liegt um gut 20 % unter dem Mittelwert der Flächenkreise. Mit Ausnahme des Kyffhäuserkreises weisen alle benachbarten Landkreise höhere Dichtewerte auf.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Sömmerda (Tabelle 2-1)weist 3 keiner Verwaltungsgemeinschaft angehörige Städte (Sömmerda, Weißensee, Kölleda), eine erfüllende Gemeinde (EFG), 5 Verwaltungsgemeinschaften (VG) und eine Landgemeinde (LG) aus. Damit bestehen insgesamt 38 Städte/Gemeinden im Landkreis. Auf die 7 Städte entfallen etwa 50 % der Wohnbevölkerung des Landkreises, davon ca. die Hälfte (27 %) allein auf die Kreisstadt Sömmerda.

Das LEP bestimmt die Kreisstadt Sömmerda als Mittelzentrum (MZ). Außerhalb des Kreisgebietes sind die Städte Weimar und Apolda relevante Mittelzentren. Die für den Landkreis Sömmerda relevanten Oberzentren sind die Stadt Erfurt sowie die Stadt Weimar mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

Die Bestimmung der Grundzentren (GZ) wird im LEP einer späteren Änderung des LEP vorbehalten, bis zu diesem Zeitpunkt gelten die in den Regionalplänen festgelegten GZ fort.[17] Folglich werden im Landkreis Sömmerda die Städte Weißensee, Kölleda, Gebesee und Buttstädt als GZ definiert und in die Festlegung von Mindestbedienungsvorgaben einbezogen (vgl. Abschnitt 4.4.3). Den Städten Sömmerda, Buttstädt, Gebesee, Kölleda, Weißensee und Erfurt werden die Städte und Gemeinden entsprechend folgender Übersicht als Grundversorgungsbereiche zugeordnet:[18]

[15] LEP 2025, G.1.1.2 bis G 1.1.4 und Karte 2

[16] Stand 12/2019, Quellen: Statistisches Landesamt Thüringen

[17] LEP 2025, G. 2.2.5 bis G 2.2.11

[18] Regionalplan Mittelthüringen der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen, genehmigt durch das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr am 09.06.2011, Bekanntgabe im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 31/2011 (Änderungsstand 2019)

Zentraler Ort	Grundversorgungsbereich
Sömmerda	Stadt Sömmerda, Gemeinden Wundersleben, Schloßvippach, Sprötau, Vogelsberg
Buttstädt	Stadt Buttstädt, Stadt Rastenberg, Gemeinden Kleinbrembrach, Großbrembrach, Ellersleben, Olbersleben, Guthmannshausen, Mannstedt, Hardisleben, Eßleben-Teutleben, Rudersdorf
Gebesee	Stadt Gebesee, Gemeinden Gangloffsömmern, Schwerstedt, Straußfurt, Henschleben, Werningshausen, Ringleben, Haßleben
Kölleda	Stadt Kölleda, Gemeinden Schillingstedt, Beichlingen, Großmonra, Ostramondra, Großneuhausen, Kleinneuhausen
Weißensee	Stadt Weißensee, Stadt Kindelbrück, Gemeinden Bilzingsleben, Frömmstedt, Kannawurf, Herrnschwende, Günstedt, Riethgen, Büchel, Griefstedt
Erfurt	Gemeinden Andisleben, Walschleben, Elxleben, Witterda, Riethnordhausen, Nöda, Alperstedt, Großrudestedt, Eckstedt, Markvippach, Udestedt, Ollendorf, Kleinmölsen, Großmölsen

[Angaben entsprechend LEP 2025]

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb der geschlossenen Stadtgebiete (Kernstädte und kernstadtnahe Bereiche) bzw. der Verwaltungssitze von Gemeinden vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Daher werden zur Erarbeitung von Erschließungsvorgaben als ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern (gleichgestellt werden abgegrenzte Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen) gebildet. Dazu gehören die nicht in Ortsteile untergliederten Gemeinden, die Kernstädte, deren Ortsteile und sonstige Siedlungsgebiete mit mehr als 100 Einwohnern. Insgesamt werden gemäß Tabelle 2-1 und Anlage 2 86 Siedlungseinheiten, 82 davon mit mehr als 100 Einwohnern und 36 mit mehr als 500 Einwohnern, zur Überprüfung der in Abschnitt 4.4.3 dargestellten ÖPNV-Erschließungsvorgaben gebildet.

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Lk Sömmerda

Stadt/EFG/VG	Einwohner (30.06.2019)	Einw./km²	Grundversor-gungsbereich[19]	Zugeordnete Gemeinden	Siedlungs-einheiten	Einwohnerzahl						
						>6.000	≥3.000 <6.000	≥1.000 <3.000	≥500 >1.000	≥200 <500	≥100 <200	<100
Sömmerda	18.947	216,3	Söm	1	10	1			2	6		1
Weißensee	3.699	69,8	Wei	1	5		1			2	2	
Kölleda	6.348	70,9	Köl	1	1	1						
EFG Elxleben	3.319	134,2	Erf	2	2			2				
VG Gramme-Vippach	9.138	142,4	Söm Erf	12	17			1	7	8	1	
LG Buttstädt	6.660	63,7	But	10	10			1	4	5		
VG Gera-Aue	5.034	92,5	Geb Erf	4	5			2	1	1	1	
VG Kindelbrück	5.243	59,8	Wei	5	10			1	3	3	1	2
VG Kölleda	4.024	64,5	Köl But	4	17			1	1	9	4	1
VG Straußfurt	7.015	73,3	Geb Söm	7	10			2	5	2	1	
Lk Sömmerda	**69.427**	**86,0**			**86**	**2**	**1**	**10**	**23**	**36**	**10**	**4**

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Sömmerda werden eisenbahnseitig durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) im Eisenbahn-Regionalverkehr gebildet:

- KBS 594 Sömmerda – Buttstädt (ehem. bis Großheringen)
  (23 km im Kreisgebiet mit 7 Zugangsstellen)
- KBS 335 (Erfurt) - Großrudestedt - Sömmerda – Griefstedt – (Sangerhausen)
  (70 km, davon 16 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 601 (Erfurt) – Walschleben - Straußfurt - Gangloffsömmern – (Nordhausen)
  (79 km, davon 14 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 603 (Erfurt) – Elxleben – (Bad Langensalza)
  (38 km, davon 7 km im Kreisgebiet mit einer Zugangsstelle)

[19] Söm – MZ Sömmerda; Wei – GZ Weißensee; But – GZ Buttstädt; Geb – GZ Gebesee; Köl – GZ Kölleda; Erf – OZ Erfurt

Das klassifizierte Straßennetz (umfasst Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) hat im Landkreis Sömmerda eine Länge von ca. 369 km[20], das entspricht einer Netzdichte von 0,46 km pro km², die leicht unter dem Landesdurchschnitt von 0,55 km pro km² liegt. Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung sind die

- Bundesautobahn 71 (Erfurt) – Sömmerda Ost
- Bundesstraße 4 (Sondershausen) – Straußfurt – Gebesee – Elxleben – (Erfurt)
- Abzweigende Bundesstraße 86 Straußfurt – Weißensee – Kindelbrück – (Sangerhausen)
- Bundesstraße 85 (Bad Frankenhausen) – Schillingstedt – Kölleda – Olbersleben – (Weimar).

Hauptachse in Ost-West-Richtung ist die Bundesstraße 176 (Bad Langensalza) – Andisleben - Straußfurt – Sömmerda – Kölleda – Rothenberga – (Bad Bibra).

Das Schulstandortnetz ist sehr stabil und weist folgende 33 Schulen im Kreisgebiet auf:

- 17 Grundschulen, davon 3 in freier Trägerschaft (1 mehr als 2015)
- 2 Gemeinschaftsschulen, dar. 1 auch Förderschule und in freier Trägerschaft
- 7 Regelschulen (eine weniger als 2015)
- 3 Gymnasien
- 2 Förderschulen
- 2 Berufsschulen (1 weniger als 2015), davon eine in freier Trägerschaft.

In Karte 18 wird das Standortnetz der Schulen im Kreisgebiet dargestellt. Dieses ist stark auf die Grundzentren und das Mittelzentrum Sömmerda sowie weitere größere Orte entlang der Bahn- und Busachsen konzentriert. Den Schwerpunkt stellt die Stadt Sömmerda mit acht ansässigen Schulen dar. Im Grundschulbereich ist der Konzentrationsgrad wesentlich geringer, weil diese auch in kleineren Orten und in den Achsenzwischenräumen vorhanden sind.

Die weiteren relevanten Ziele für den ÖPNV prägen vorwiegend den Berufs- und Freizeitverkehr im Landkreis. Der Landkreis Sömmerda umfasst insgesamt 22 Gewerbegebiete mit einer Gesamtfläche von 4,95 Mio. m², von denen derzeit 69 % belegt sind.[21] Die großen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte sind überwiegend an den ÖPNV-Achsen und in der Stadt Sömmerda gelegen. Große Gewerbegebiete (>100.000 m²) bestehen dabei in Andisleben/Walschleben, Buttstädt, Ellersleben/Guthmannshausen/Olbersleben, Gebesee, Kölleda, Sömmerda, Straußfurt und Weißensee.

Auch im sozialen Bereich stellt die Stadt Sömmerda mit dem KMG-Klinikum einen zentralen Standort dar, aber auch die Stadt Kölleda ist hierfür ein wichtiges Ziel.

Die touristischen Ziele - vorwiegend Schlösser und Burgen - weisen dagegen eine geringere Relevanz für den ÖPNV auf oder sind – wie im Falle der Runneburg in Weißensee – ausreichend angebunden. Diese Ziele sind ansonsten weniger konzentriert und befinden sich auch vermehrt in den Achsenzwischenräumen. Herauszuheben sind wiederum die Kreisstadt Sömmerda sowie der Erholungsort Rastenberg. Außerdem sind die archäologische und paläontologische Fundstelle mit Ausstellungszent-

[20] Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Region Mitte, Stand 01.01.2020

[21] Landratsamt Sömmerda: Wirtschaftsstandort Landkreis Sömmerda, 2020

rum „Steinrinne“ bei Bilzingsleben, der Chinesische Garten in Weßensee sowie die Vorbehaltsgebiete Tourismus „Erfurter Seen“ und „Hohe Schrecke / Schmücke / Finne“ relevante Ziele.

2.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demografischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als **Hauptstrukturdaten** werden betrachtet:

- ❒ Einwohner und Altersstruktur
- ❒ Erwerbstätige (nach dem Wohnort)
- ❒ Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze)
- ❒ Pendler
- ❒ Schüler
- ❒ Motorisierungsgrad.

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrtmöglichkeiten bestimmt.

Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.

Schließlich sind bei einer Nachfrageprognose auch im engsten Sinne verhaltensabhängige Nutzungstrends zu beachten, wie eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads aus Gründen wachsenden Umweltbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

Nach Tabelle 2-2 sinken die **Einwohnerzahlen** des Landkreises kontinuierlich, allerdings rückblickend bei weitem nicht so stark, wie nach dem Stand der Vorausberechnung des Thüringer Landesamtes für Statistik, die Grundlage des NVP 2015 bis 2019/20 war. Darin war von 65.724 Einwohnern 2020 ausgegangen worden, statt tatsächlich 69.400 Einwohnern. Der Rückgang der Einwohnerzahlen ist hauptsächlich durch den Sterbeüberschuss begründet und dieser wird in Zukunft weiter zunehmen. Eine negative Beeinflussung der Einwohnerzahlen für den Landkreis Sömmerda ist ex-poste aber auch in Wanderungsverlusten begründet, wobei dieser Trend rückläufig ist.[22] Hier kann sogar von einem vollständigen Auslaufen ausgegangen werden.

Die mittlere Einwohnerdichte im Landkreis beträgt 86 Einw. je km² Fläche und liegt unter dem Durchschnitt im Freistaat. Wie aus Karte 1 ersichtlich wird, ist die Verteilung relativ gleichmäßig, angehoben nur die Kreisstadt Sömmerda und einige Randorte zum Oberzentrum Erfurt (Elxleben, Nöda, Walschleben). Die geringste Dichte weisen das östliche und das nördliche Kreisgebiet auf.

Doch im Hinblick auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen sind die Entwicklungen der Strukturmerkmale der räumlichen Verteilung und der Altersgruppenverteilung (auch als Kern des demografischen Wandels bezeichnet) von größerer Bedeutung als die Gesamtzahlen der Einwohner.

[22] Vgl. Demografie-Steckbrief Landkreis Sömmerda der Serviceagentur Demografischer Wandel (Stand: 2016)

Bei der **räumlichen Verteilung** ist laut Karte 02 erkennbar, dass sich die Bevölkerungsrückgänge zwar über das gesamte Kreisgebiet erstrecken, aber dennoch eine räumliche Differenzierung erkennbar ist. Die stärksten Rückgänge lassen sich im nordöstlichen Teil des Landkreises verzeichnen. Dagegen weisen die südwestlichen, nahe Erfurt gelegenen Gemeinden des Landkreises eher stabile Einwohnerzahlen auf. Von den stärksten absoluten Bevölkerungsrückgängen sind die Städte des Landkreises betroffen.

Die **Altersstrukturentwicklung** ist im unteren Teil von Tabelle 2-2 nachgewiesen. Daraus ist die bereits in Gang gekommene anteilige Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter erkennbar. Die Zahl der Senioren wird also nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten spürbar zunehmen. Dieser Prozess beschleunigt sich, so dass eine Alterung der Bevölkerung im Landkreis eintreten wird. Dagegen ist ein moderater Rückgang der jungen Bevölkerung erkennbar.

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung[23]

Altersgruppe		2018	2020	20/18	2030	30/20
Gesamtzahl	absolut	69.700	69.400	-0,4 %	64.700	-6,8 %
0 - 20	absolut	12.100	11.800	-2,5 %	11.600	-1,7 %
	prozentual	17,36	17,00		17,93	
20 - 65	absolut	40.500	40.100	-1,0 %	32.700	-18,5 %
	prozentual	58,11	57,78		50,54	
65 u. älter	absolut	17.100	17.500	+2,3 %	20.400	+16,6 %
	prozentual	24,53	25,22		31,53	

Die Entwicklung aus Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. Diese sind in den letzten Jahren insgesamt zwar kontinuierlich gestiegen, im Gegensatz zu einer pessimistischeren Einschätzung nach dem bisher geltenden Nahverkehrsplan, weil eben auch die Einwohnerentwicklung günstiger als vorausberechnet war.
Jedoch sind bei den weiterführenden Schulen bereits starke Rückgänge zwischen dem Schuljahr 13/14 und 19/20 festzustellen. Die Entwicklung der Schülerzahlen im Zeitraum 2010 bis 2020, ist für ausgewählte Jahre der Tabelle 2-3 zu entnehmen.[24] Langfristig ist auf Grund der Entwicklung der Einwohnerzahl ein leicht negativer Trend der Schülerzahlen zu erwarten.

Eine Gefährdung von Schulen – mit Ausnahme der Förderschulen - ist durch diese Entwicklungen nicht zu erwarten. Das **Schulstandortnetz** (vgl. Karte 18) wird im Planungszeitraum daher voraussichtlich stabil bleiben. Allerdings kann es durch differenzierte Angebote von Schulen, Ganztagsbeschulung und Inklusion zu Veränderungen in der Nachfragestruktur kommen.

Der Anteil der Fahrschüler ist mit 56,1 % außergewöhnlich hoch gegenüber anderen vergleichbaren Landkreisen (i.d.R. 45 - 50 %) und ist dem unteren Teil der Tabelle 2-3 zu entnehmen. Die **Fahrschülerströme** werden wiederum in den Karten 19-24 getrennt nach der Schulart dargestellt. Aus

[23] Thüringer Landesamt für Statistik, Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung, Landkreis Sömmerda, Referenzjahr 2018, gerundet auf 100ter (Stand 01.01.2019)

[24] Förderschüler bzw. Berufsschüler sind nicht berücksichtigt.

genommen die Grundschulen zeigen sich sehr ausgeprägte Fahrschülerströme, die auf die Konzentration der weiterführenden Schulen auf dichtere Siedlungsgebiete zurückzuführen sind. Insbesondere ergeben sich bei Gymnasien, Gemeinschaftsschulen sowie Berufsschulen besonders lange Schulwege.

Tabelle 2-3 Entwicklung der Schülerzahlen nach Schularten[25]

Schulart	Schuljahr				
	10/11	13/14	13/14 10/11	19/20	19/20 13/14
Grundschule	2.202	2.173	-1,3 %	2.281	+5,0 %
darunter Fahrschüler	-	-	-	1.104	-
Anteil	-	-	-	48,4 %	-
Regelschule	1.669	1.854	+11,1 %	1.747	-5,8 %
darunter Fahrschüler	-	-	-	1.092	-
Anteil	-	-	-	62,4 %	-
TGS				327	
darunter Fahrschüler				157	
Anteil				48,0	
Gymnasium	1.520	1.804	+18,7 %	1.643	-8,9 %
darunter Fahrschüler	-	-	-	1.013	-
Anteil	-	-	-	61,7 %	-
Gesamt	**5.391**	**5.831**	**+8,2 %**	**5.998**	**+2,9 %**
darunter Fahrschüler	-	-	-	**3.366**	-
Anteil	-	-	-	**56,1 %**	-

Ohne Schulen in freier Trägerschaft und ohne Berufsschule und Förderzentrum

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren trotz rückläufiger Einwohnerzahl zu einer leicht steigenden Zahl der **Beschäftigten** (erfasst nach dem Arbeitsort) geführt, jedoch ist bei der Entwicklung der **Erwerbstätigen** (erfasst nach dem Wohnort) ein Rückgang festzustellen (siehe Tabelle 2-4). Der Rückgang der Erwerbstätigen kann mit einem rückläufigen Erwerbspersonenpotenzial erklärt werden. Zukünftig wird sich dieser Trend weiter verfestigen und ähnliche Werte bei den Beschäftigten hervorrufen. Es war bis 2019 ein kontinuierlicher Rückgang der Arbeitslosenzahl festzustellen. Die Arbeitslosenquote hat sich von 2011 bis 2019 etwa halbiert.

Tabelle 2-4 Erwerbstätige, Beschäftigte, Arbeitslosenzahl und -quote 2011 bis 2019[26]

Kenngröße [Pers.]	2011	2015	2019	15/11	19/15
Erwerbstätige (nach Wohnort)	28.202	28.835	27.230	+2,2 %	-5,6 %
Beschäftigte (nach Arbeitsort)	20.719	22.973	23.933	+10,9 %	+4,2 %
Arbeitslosenzahl	4.235	3.121	2.003	-26,3 %	-35,8 %
Arbeitslosenquote	10,5 %	7,9 %	5,5 %		

[25] Schulnetzplanung des Landkreises Sömmerda, Fortschreibung 2018 bis 2023

[26] Thüringer Landesamt für Statistik, Landkreis Sömmerda (Stand 31.12.2019)

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich die zunehmenden **Pendlerverflechtungen**. Die Pendlerdaten geben Aufschluss über die Verkehrsbeziehungen im Berufsverkehr als dem wesentlichen Fahrtzweck außerhalb des Schülerverkehrs und sind dadurch ein wichtiges Nachfragepotenzial für den ÖPNV.

Im gesamten Kreisgebiet kam es entsprechend Tabelle 2-5 seit 2011 zu einem Anstieg des Pendleraufkommens um 7,0 %. Der Anstieg scheint jetzt aber ausgelaufen zu sein. Die Anzahl der Auspendler ist zwar größer als die Anzahl der Einpendler, dennoch haben sich die beiden Größen stark angenähert. Dabei ist die Anzahl der Einpendler deutlich gestiegen und die Zahl der Auspendler sogar rückläufig. Der Pendlersaldo zeigt sich somit negativ aber deutlich weniger stark ausgeprägt als noch 2015 und noch weniger stark als 2011. In diesem Fall lässt das Verhalten einerseits auf die sinkenden Bevölkerungszahlen, aber anderseits noch steigenden Beschäftigungszahlen zurückführen.

Tabelle 2-5 Pendlerdaten 2011 - 2019[27]

Kenngröße [Pers.]	2011	2015	2019	15/11	19/15
Pendleraufkommen (Gemeinden)	28.527	30.537	30.535	+7,0 %	±0,0 %
davon Einpendler	14.334	16.311	17.194	+13,8 %	+5,4 %
davon Auspendler	21.817	22.173	20.491	+1,6 %	-7,6 %
Pendlersaldo (Kreis)	-7.483	-5.877	-3.634	-21,5 %	-38,2 %

Bestimmend – zumindest im südlichen Kreisgebiet – sind die Verflechtungen mit Erfurt. Diese werden in Tabelle 2-6 dargestellt.

Tabelle 2-6 Pendlerbeziehungen mit Erfurt 2013 - 2019 [Pers.]

Gemeinde	Pendler nach Erfurt			Pendler aus Erfurt			Pendler mit Erfurt
	2013	2019	19/13	2013	2019	19/13	2019
Alperstedt	222	194	-12,6 %	104	139	+33,7 %	333
Andisleben	139	130	-6,5 %	0	14	+100,0 %	144
Buttstädt	265	275	+3,8 %	11	27	+145,0 %	302
Eckstedt	130	127	-2,3 %	0	0	±0,0 %	127
Elxleben	521	471	-9,6 %	374	386	+3,2 %	857
Gangloffsömmern	148	124	-16,2 %	0	0	±0,0 %	124
Gebesee, Stadt	400	368	-8,0 %	206	343	+66,5 %	711
Großrudestedt	418	400	-4,3 %	81	91	+12,3 %	491
Haßleben	223	196	-12,1 %	19	32	+68,4 %	228
Kleinmölsen	119	97	-18,5 %	0	0	±0,0 %	97
Kölleda, Stadt	334	322	-3,6 %	361	534	+47,9 %	856
Markvippach	116	105	-9,5 %	0	0	±0,0 %	105

[27] Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stand 30.06.2020

Gemeinde	Pendler nach Erfurt			Pendler aus Erfurt			Pendler mit Erfurt
	2013	2019	19/13	2013	2019	19/13	2019
Nöda	250	238	-4,8 %	27	31	+14,8 %	269
Ollendorf	106	80	-24,5 %	0	12	+100 %	92
Riethnordhausen	307	250	-18,6 %	13	14	+7,7 %	264
Schloßvippach	259	217	-16,2 %	23	42	+82,6 %	259
Sömmerda, Stadt	1.257	1.353	+7,6 %	554	641	+15,7 %	1.994
Straußfurt	189	158	-16,4 %	57	92	+61,4 %	250
Udestedt	198	182	-8,1 %	17	19	+11,8 %	201
Walschleben	405	372	-8,1 %	60	152	+153,3 %	524
Weißensee, Stadt	188	164	-12,8 %	72	153	+112,5 %	317
Witterda	256	228	-10,9 %	59	45	-23,7 %	273
Weitere Gemeinden	1.370	850	-38,0 %	38	88	131,6 %	938
Gesamt	**7.820**	**6.901**	**-11,8 %**	**2.076**	**2.855**	**+37,5 %**	**9.756**

Im Jahre 2019 pendelten 9.756 Personen nach Erfurt aus oder aus Erfurt in den Landkreis ein. 2013 waren es noch 9.896 Personen (-1,4 %). Dabei sind die Einpendlungen mit +37,5 % deutlich angestiegen gegenüber der negativen Entwicklung von Auspendlungen mit -11,8 %.

Darüber hinaus sind weitere Hauptverflechtungen nach Tabelle 2-7 von besonderer Bedeutung.

Tabelle 2-7 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2011 - 2019 [Pers.][28]

Wohnort	Arbeitsort	2011	2013	2019
Sömmerda	Kölleda	439	561	646
Kölleda	Sömmerda	361	444	580
Sömmerda	Weißensee	309	334	355
Weißensee	Sömmerda	287	283	300
Rastenberg	Sömmerda	144	153	184
Sömmerda	Weimar	147	142	135
Rastenberg	Kölleda	122	140	110
Kindelbrück	Sömmerda	127	116	180
Straußfurt	Sömmerda	121	112	91
Buttstädt	Sömmerda	116	108	453
Sprötau	Sömmerda	96	100	98

[28] Ohne nachträgliche Berücksichtigung erfolgter Eingemeindungen. In den Differenzkarten 15 und 16 sind die Eingemeindungen rückwirkend für das Jahr 2013 berücksichtigt (d.h. als wären sie damals schon erfolgt gewesen).

Unterschieden nach kreisexternen Pendlungen (über die Kreisgrenze), darunter den Erfurt-Pendlungen, und den kreisinternen Pendlungen (Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes) werden die Verflechtungen in den Karten 03 und 04 dargestellt.

Daraus geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlerverflechtungen konzentriert sich ein Großteil des Pendleraufkommens auf jetzt immerhin 4 statt bisher 2 starken Ströme zwischen Sömmerda und Kölleda sowie etwas schwächer ausgeprägt zwischen Sömmerda und Weißensee sowie Buttstädt nach Sömmerda und Buttstädt nach Kölleda. Aus den weiteren Strömen ragen nur einzelne auf Sömmerda und Kölleda ausgerichtete Pendlerbeziehungen heraus.
- Die kreisexternen Verflechtungen werden überwiegend durch die Pendlungen von und nach Erfurt bestimmt, wobei der Pendlerstrom von Sömmerda nach Erfurt hervorsticht. Des Weiteren zu erwähnen ist die Pendlerbeziehung von Erfurt nach Kölleda, diese gestaltet sich nur als geringfügig geringer als die Beziehung von Erfurt nach Sömmerda. Weitere starke und weitgehend paarige Verflechtungen bestehen zwischen Erfurt und Gebesee, Elxleben und Walschleben. Als weiteres Ziel und auch als Quelle hebt sich lediglich Weimar etwas ab, allerdings - wie auch weitere Städte außerhalb des Landkreises – mit deutlich geringerem Aufkommen als Erfurt.

In den Karten 05 und 06 wird veranschaulicht, wie sich die einzelnen Pendlerströme im Zeitraum von 2013 bis 2019 entwickelt haben. Es ergibt sich ein sehr differenziertes Verhältnis aus Zu- und Abnahmen.

Hauptfeststellungen dabei sind:

- Bei den kreisinternen Pendlerströmen lässt sich feststellen, dass die Anzahl der Pendlungen zwischen Sömmerda nach Kölleda in beiden Richtungen weiter zugenommen hat. Außerdem haben sich die Pendlerbeziehungen um Buttstädt deutlich gestärkt (Eingemeindungen rückwirkend berücksichtigt), der Pendlerstrom von Buttstädt nach Sömmerda hebt sich dabei besonders ab.
  Der Pendlerstrom zwischen Kindelbrück und Sömmerda musste hingegen Verluste verzeichnen, ebenso von Straußfurt nach Sömmerda und von Kindelbrück nach Weißensee. Die Pendlerzahlen im weiteren Kreisgebiet haben sich nur geringfügig verändert.
- Für die externen Pendler zeigt sich überwiegend eine Zunahme des Pendleraufkommens, wobei wiederum die Ströme von und nach Erfurt in der Summe die größten Veränderungen aufweisen. Insbesondere von Erfurt in den Landkreis Sömmerda, speziell in die Gemeinden im Einzugsgebiet von Erfurt, sowie mit Sömmerda (in beide Richtungen) und nach Kölleda sind Zuwächse erkennbar. Weiterhin sind die Pendlerströme von Holzwickede nach Sömmerda sowie aus Holzwickede nach Kölleda mit einer deutlichen Pendlerzunahme hervorzuheben (wenn auch unplausibel). Außerdem zeigt sich eine Zunahme der Pendlerbeziehungen von Buttstädt mit den umliegenden kreisexternen Gemeinden und der Stadt Weimar. Von Norden haben die Einpendlungen aus Bad Frankenhausen nach Sömmerda zugenommen.

Die Prognose für den Planungszeitraum geht davon aus, dass das Pendleraufkommen bis 2025 noch etwa auf dem jetzigen Niveau verbleiben wird. Dabei ist der zunehmende Rückgang der Anzahl der

Einwohner im Erwerbsalter (siehe Tabelle 2-2) zu beachten, was nach 2025 dazu führen wird, dass das Pendleraufkommen leicht rückläufig werden könnte. Zunächst wird jedoch der Schwund der Einwohner im Erwerbsalter durch Einpendlungen aus anderen Kreisen kompensiert werden (siehe Tabelle 2-5).

Der **Motorisierungsgrad** ist eine wesentliche, für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen mitbestimmende Rahmenbedingung. In der Betrachtung über einen Zeitraum von 8 Jahren zeigt sich folgende Entwicklung der Pkw-Bestände und Motorisierungsgrade (Pkw je 1000 Einwohner) im Landkreis Sömmerda im Vergleich zu den Durchschnittswerten des Freistaats Thüringen:

Tabelle 2-8 Pkw-Bestände und Motorisierungsgrad[29]

jew. zum 01.01. d. J.	Landkreis Sömmerda		Freistaat Thüringen	
	Pkw-Bestand	MotGrd	Pkw-Bestand	MotGrd
2011	39.091	537	1.157.305	531
2013	39.487	556	1.162.296	538
2015	39.684	563	1.163.737	539
2016	39.736	563	1.167.684	538
2017	39.889	596	1.174.517	544
2018	40.059	572	1.179.434	548
2019	40.194	577	1.184.512	553

Die Werte in Tabelle 2-8 zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad im Landkreis Sömmerda etwa 4,3 % höher ist als im Landesdurchschnitt, was allerdings nur darin begründet ist, dass die Landeswerte auch die kreisfreien Städte mit deutlich niedrigeren Motorisierungsgraden enthalten,
- trotz einem Bevölkerungsrückgang (siehe Tabelle 2-2) die Pkw-Bestände im Landkreis kontinuierlich zunehmen. Im Vergleich zum Basisjahr 2011 zeigt sich eine Zunahme des Motorisierungsgrad um +7,5 %, gegenüber einem Basisjahr 2015 um +2,5 %; damit steigt der Motorisierungsgrad auch zunächst deutlich intensiver als im Landesdurchschnitt (+4,1 %) bzw. ab 2015 etwas gleich intensiv (+2,6 %).

Die deutliche Steigerung des Motorisierungsgrads kann mit der Steigerung des Wohlstandes in der Region erklärt werden. Im Vergleich zu den Basisjahren sinkt die Arbeitslosenzahl kontinuierlich (Vgl. Tabelle 2-4), so dass diese sich mittlerweile mehr als halbiert hat. Der Mobilitätsbedarf steigt in der Regel mit einer Erwerbstätigkeit oder in einer Beschäftigung.

Den niedrigsten Motorisierungsgrad weist die Stadt Sömmerda mit 524 Pkw/1000 Einw. auf, gefolgt von Kindelbrück, Günstedt, Weißensee, Straußfurt, Ringleben, Haßleben, Eckstedt, Sprötau, Klein-

[29] Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik)

neuhausen und Buttstädt, die alle Werte unter dem Durchschnitt des Kreises von 577 Pkw/1000 Einw. aufweisen. Fast alle anderen Gemeinden des Kreises zeigen Werte über 577 Pkw/1000 Einw., die Gemeinden Ollendorf und Witterda sogar über 725 Pkw/1000 Einwohner. Tendenziell zeigen sich die höheren Werte im Einzugsbereich der Stadt Erfurt (vgl. Karte 07).

In der Prognose für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass sich die zurückliegende Entwicklung weiter, wenn auch in abgeschwächter Form, fortsetzen wird. Dabei steigt der Motorisierungsgrad weiter um +1,1 … +1,3 %/a. Die Pkw-Bestände werden sich in den nächsten Jahren noch weiter leicht erhöhen und schließlich stagnieren. Aus diesen Teilaspekten ergibt sich eine negative Gesamtwirkung für die ÖPNV-Nachfrage, wenn nicht eine grundlegende Neuorientierung der öffentlichen Mobilitätsangebote erfolgt.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

Zwei wesentliche Rahmenbedingungen wirken auf die ÖPNV-Angebotsgestaltung:

- Die grundsätzliche Verfügbarkeit einer finanziellen Mindestausstattung, um überhaupt Gestaltungsspielräume für größere Angebotsverbesserungen zu haben, und
- den Willen und konzeptionelle Vorstellungen (wie z. B. ein umsetzungsfähiges Konzept für einen Integrierten Taktfahrplan – ITF), um diese Gestaltungsspielräume nutzen zu können.

Abgesehen von gegenwärtigen Besonderheiten wirken die weiteren Rahmenbedingungen für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV durch gegenläufige Tendenzen relativ neutral:

- Behinderungen des MIV infolge zunehmender Straßenverkehrsdichte treten im ländlichen Raum nicht oder kaum auf, allenfalls in einzelnen Pendlerachsen mit großen Städten, und ebenso als Parkraumverknappung an einzelnen Bahnhöfen.
- Die zunehmende Fahrradnutzung wirkt sowohl gegenüber dem MIV *und* auch gegenüber dem ÖPNV als Konkurrenz, durch E-Bikes und Pedelecs zunehmend auch bei längeren Strecken im ländlichen Raum. Dabei gewinnt auch die Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung eine höhere Bedeutung. Diese Kombination wirkt aber weitaus stärker zugunsten des SPNV, nur sehr wenig zugunsten des StPNV. Hier spielen allerdings saisonale Unterschiede und die Häufigkeit und Betriebszeit des ÖPNV-Angebotes eine wesentliche Rolle.
- Andererseits beeinflussen die Nutzerkosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch die Anerkennung von Fahrausweisen auf Kreisgrenzen überschreitenden Buslinien, noch mehr wenn Verbund- oder Gemeinschaftstarife kombiniert mit integrierten Mobilitätsangeboten wirken, und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.

Ein Trend, der zunächst nur in Metropolen und Großstädten mit Stadtbahn- oder Straßenbahnsystemen beobachtet worden war und durch Befragungen belegt ist, dass zumindest die Altersgruppe der unter 30-Jährigen auf einen eigenen Pkw verzichtet und dafür den ÖPNV oder Pkw-Leih- bzw. Sharing-Angebote nutzt, hat sich durchaus weiter ausgebreitet, betrifft jetzt auch Stadt-Umland-Räume, allerdings nur, wenn dort ein hinreichendes ÖPNV-Angebot besteht. Der Raum Sömmerda gehört nicht zu diesen Räumen.

3 Angebots- und Nachfrageanalyse

3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

3.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das im Landkreis Sömmerda vom SPNV befahrene Streckennetz zeichnet sich durch eine deutliche Nord-Süd-Ausprägung aus. Die einst vorhandene flächenhafte Präsenz ging mit Streckenstilllegungen in der vergangen Zeit verloren. Dennoch werden mit dem SPNV wesentliche Verbindungsfunktionen erfüllt und zum Teil auch Flächenerschließungen realisiert.

Das SPNV-Netz umfasst 4 Strecken und hat eine Länge von ca. 60 km.[30] Es wird von 7 SPNV-Linien befahren. Tabelle 3-1 zeigt das SPNV-Angebot mit Stand November 2020 nach Linien, Betreibern und Fahrplantakten sowie nach der Bedienungshäufigkeit (Zughalten) der Zugangsstellen im Kreisgebiet. Die Karten 08 und 09 stellen das Eisenbahnnetz – gemeinsam mit dem Netz des StPNV – im Landkreis Sömmerda dar.

Das SPNV-Angebot stellt Verbindungen zu dem Oberzentrum Erfurt sowie den Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums Mühlhausen und Nordhausen her. Die SPNV-Verbindung über Großheringen zum im Land Sachsen-Anhalt gelegenen Oberzentrum Halle (Saale) besteht seit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Buttstädt und Großheringen (2017) nicht mehr. Ebenso besteht keine direkte SPNV-Verbindung mit dem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Weimar.
Die SPNV-Linien haben gleichzeitig wichtige Funktionen der inneren Verbindung im Kreisgebiet.

Im Landkreis Sömmerda gibt es keine Zugangsstellen zu Zügen des Fernverkehrs. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zu diesen Zugprodukten sind die Bahnhöfe Erfurt und Weimar.

Die Linie EB 27 erbringt im Landkreis Sömmerda pro Jahr Nutzfahrleistungen von ca. 153.800 Zug-km, die Linien RE 10 und RB 59 zusammen etwa 323.600 Zug-km, RE 55 und RE 56 zusammen ca. 237.500 Zug-km und die RB 52 gut 35.000 Zug-km, so dass die Gesamtleistung im Kreis bei etwa 750.000 Zug-km liegt.[29]

Tabelle 3-1 SPNV-Angebot im Landkreis Sömmerda (SÖM) (Stand: Dezember 2020)

KBS 594	**RB27**	**Sömmerda - Buttstädt (ehem. - Großheringen)** Erfurter Bahn GmbH						
Fahrplangestaltung in SÖM		Halte in SÖM / Richtung	Buttstädt			Sömmerda		
RB im Zweistundentakt, einzelne Verstärkerfahrten in der HVZ			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
		Sömmerda	10	8	7	(10)	(8)	(7)
		Kiebitzhöhe	10	8	7	10	8	7
		Kölleda	10	8	7	10	8	7
		Großneuhausen	10	8	7	10	8	7
		Olbersleben-Ellersleben	10	8	7	10	8	7
		Guthmannshausen	10	8	7	10	8	7
		Buttstädt	(10)	(8)	(7)	10	8	7

[30] Streckenlänge innerhalb der Landkreisgrenzen

KBS 335	**RE10**	**Magdeburg - Sangerhausen - Erfurt** Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH				
	RB 59	**Sangerhausen - Erfurt** Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH				
Fahrplangestaltung in SÖM		Halte in SÖM / Richtung	Sangerhausen		Erfurt	
Angebote überlagern sich annähernd zu einem 60min-Takt Einzelne Fahrten verkehren als Expressvariante und lassen Halte aus			Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So
		Griefstedt	17	16	20	17
		Leubingen	17	16	20	17
		Sömmerda	17	16	23	17
		Großrudestedt	22	16	23	17
KBS 601	**RE55/56**	**Erfurt - Straußfurt - Sondershausen - Nordhausen** DB Regio AG				
Fahrplangestaltung in SÖM		Halte in SÖM / Richtung	Nordhausen		Erfurt	
Beide RE jeweils im Zweistundentakt, Überlagerung auf annähernden 60min-Takt Jeder 2. Zug als „Express“ ohne Halt in Walschleben und Gangloffsömmern			Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So
		Walschleben	9	9	8	6
		Ringleben-Gebesee	17	17	15	17
		Straußfurt	17	17	15	17
		Gangloffsömmern	9	9	8	6
KBS 603/5	**RB52**	**Erfurt - Kühnhausen - Elxleben - Bad Langensalza** DB Regio AG				
Fahrplangestaltung in SÖM		Halte in SÖM / Richtung	Kühnhausen		Erfurt	
RB im Zweistundentakt Weitere Züge ohne Halt im Lkr. (RE 2)			Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So
		Elxleben	9	9	10	8

3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in Anlage 1 aufgelisteten 20 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda, darunter eine Stadtlinie, sowie weitere 14 Linien fremder Aufgabenträger (Landkreis Weimarer Land und Stadt Erfurt für jeweils 4 Linien, Kyffhäuserkreis für 3 Linien, Burgenlandkreis, Unstrut-Hainich-Kreis und Landkreis Gotha für jeweils 1 Linie), die Leistungen im Landkreis Sömmerda erbringen (Stand: Dezember 2020).

Das Liniennetz des ÖPNV ist flächendeckend und erschließt das gesamte Kreisgebiet. Seine Verteilung ist insofern gleichmäßig, weil sichtbare Dichteunterschiede lediglich landschafts- und straßennetzbedingt sind.

Inhaber der Liniengenehmigungen ist für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda:

- für 20 Linien mit den Liniennummern 200 bis 220, 231, 242, 243, 270 sowie 276 bis 278[31] die ***Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH*** mit Sitz in Sömmerda

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

- die Erfurter Verkehrsbetriebe AG, Sitz Erfurt

[31] Liniennummern 202, 204, 207, 213, 214, 217-219, 271-275 nicht besetzt oder an Linien außerhalb Lk Sömmerda vergeben

- die Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land, Sitz Apolda
- die PVG Burgenlandkreis mbH, Sitz Weißenfels
- die Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH, Sitz Mühlhausen
- die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH, Sitz Hettstedt
- die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR, Sitz Gotha.

Gemäß Anlage 1 sind 19 der 20 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda als Regionalbuslinien zu charakterisieren. Von diesen Regionalbuslinien überschreiten 7 Linien die Grenze zu den benachbarten Städten Erfurt und Weimar sowie zum Landkreis Weimarer Land und dem Burgenlandkreis.

Aus Anlage 1 geht weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot im Busliniennetz hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses nach Tagesarten[32] wie folgt:

- pro Schultag 671,6 Fahrten
- pro Ferientag 452 Fahrten
- pro Samstag 112 Fahrten
- pro Sonntag, Feiertag 44 Fahrten

Gemessen an der Anzahl der angebotenen Fahrten an einem Schultag liegt somit das Angebot über alle Linien an einem Ferientag bei ca. 67 % des Angebotes an Schultagen. Am Wochenende ist das Angebot mit ca. 17 % (Samstag) bzw. 7 % (Sonntag) deutlich geringer. Dabei verkehren an Samstagen 19 und an Sonntagen 5 der 34 Linien. Auf der Stadtlinie Sömmerda werden an Ferientagen 77 % des Angebotes eines Schultags - und somit mehr als im Durchschnitt über alle Linien - vorgehalten. Am Wochenende verkehrt die Stadtlinie nicht. Insgesamt hat sich – gemessen an der Anzahl der täglichen Fahrten - das Fahrtenangebot gegenüber 2014 über alle Tagesarten hinweg leicht reduziert, nicht jedoch gemessen an der Anzahl der angebotenen Fahrplankilometer (siehe nachfolgend).

Die Karten 10 bis 13 zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o.g. Tagesarten. Daraus geht hervor, dass auch an Ferientagen (Karte 11) und Samstagen (Karte 12) eine ähnliche flächenerschließende Angebotsstruktur wie an Schultagen (Karte 10) vorhanden ist, allerdings mit deutlich geringerem Umfang, insbesondere in den Achsenzwischenräumen. Am Sonntag dagegen beschränkt sich das Angebot (Karte 13) nur auf wenige Achsenverbindungen. Auch die Landkreisgrenzen überschreitenden Verbindungen sind an Wochenenden, vor allem am Sonntag, deutlich geringer vorhanden. Die Angebotsdichte ist zwar im südlichen Kreisgebiet aufgrund der Nähe zum Oberzentrum Erfurt etwas ausgeprägter, gravierende Unterschiede in der ÖPNV-Versorgung zwischen Teilräumen lassen sich aber dennoch nicht erkennen. Diese Angebotsstruktur entspricht den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen und ist dadurch im Wesentlichen bedarfsgerecht, wenn dies auch keinesfalls zu einer Gewinnung zusätzlicher Fahrgastnachfrage beitragen kann.

[32] vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 1

Tabelle 3-2 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz

Leistungsposition Angaben in: 1.000 Fahrplan-km für Leistungen in festen Fahrplänen 1.000 Nutz-km für Rufbusangebote	**Fahrleistungen im Lkr SÖM**			*Anteile an den Fahrleistungen in Lkr SÖM*	**Fahrleistung außerhalb Lkr SÖM**		**Fahrleistungen gesamt**	
	gesamt	davon in fester Fahrplanlage	davon Rufbusangebot		nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. SÖM	*darunter Rufbusangebot*	nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lkr SÖM	*darunter Rufbusangebot*
Aufteilung nach leistungserbringenden Unternehmen (alle Leistungen)								
Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (Aufgabenträgerschaft des Landkreises SÖM)	1.611,6	1.608,3	3,3	*72,4%*	223,8	0,0	1.832,2	3,3
Linien fremder AT	614,7	613,0	1,7	*27,6%*				
Alle Leistungen in SÖM	**2.226,3**	**2.221,3**	**5,0**	*100,0%*				
Leistungsanteile	*100,0%*	*99,8%*	*0,2%*					
Aufteilung nach Linienarten (Leistungen in Aufgabenträgerschaft Lkr SÖM)								
Stadtlinie	41,0	41,0	0,0	*1,8%*	0,0	0,0	41,0	0,0
Regionalbuslinien	1.572,3	1.567,3	5,0	*97,5%*	223,8	0,0	1.791,1	3,3
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Lkr SÖM	1.613,3	1.608,3	**5,0**	*100,0%*	223,8	0,0	1.837,1	3,3

Das Angebot im StPNV im Kreisgebiet nach Tabelle 3-2 entspricht spezifischen Werten von 32,1 (2014: 30,0) Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.759 (2014: 2.646) Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Im Vergleich zum Jahr 2014 zeichnet sich ein leichter positiver Trend ab, dennoch liegen die Werte auch unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes unter dem Durchschnitt vergleichbarer Landkreise. Des Weiteren ist festzustellen, dass der ohnehin schon erhebliche Anteil der Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft noch weiter angewachsen ist.

Die geplante Angebotsleistung laut Nahverkehrsplan 2015 – 2019 von 2.151,4 TNutz-km/a im Kreisgebiet wird um 3,5 % übertroffen, obwohl die vorgesehene Verstärkung des Stadtverkehrs in Sömmerda nicht realisiert worden ist.

3.1.3 Erfüllung bisher geltender Bedienungsstandards im StPNV

Angebot im regionalen Hauptnetz des StPNV

Das regionale Hauptnetz laut Nahverkehrsplan 2015 - 2019 beinhaltet ein übergeordnetes Netz im Regionalverkehr, das sich durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage auszeichnet. Der NVP 2015 - 2019 sah daher generell eine Bedienung der Hauptverbindungen im Stundentakt (oder besser) vor. Taktabweichungen im Schülerverkehr und Taktzeitwechsel waren zulässig, aber auf ein Minimum zu reduzieren. Darüber hinaus wurden differenzierte Vorgaben für die Bedienungszeiträume auf den einzelnen Relationen bzw. Linien gemacht. Im regionalen Hauptnetz wurden dabei die in Tabelle 3-3 aufgeführten 6 Hauptverbindungsrelationen und 2 Verbindungsrelationen, zugehörigen Linien und Bedienungszeiträume festgelegt.

Tabelle 3-3 Vorgaben für die Bedienung im regionalen Hauptnetz nach NVP 2015-2019

Relation	Bedienungszeitraum Montag - Freitag		Bedienungszeitraum Samstag		Bedienungszeitraum Sonn-/Feiertag	
	von	Bis	von	bis	von	bis
Hauptverbindungsrelationen (HVR)						
Sömmerda – Kölleda – Rastenberg	05:30	19:30	07:30	19:30	11:30	19:30
Sömmerda – Weißensee - Kindelbrück	04:30	19:30	07:30	19:30	11:30	19:30
Sömmerda – Straußfurt	05:30	19:30	09:30	17:30	11:30	17:30
Straußfurt – Haßleben – Erfurt	05:30	19:30	09:30	17:30	11:30	17:30
Rastenberg – Buttstädt – Weimar	05:30	19:30	07:30	19:30	09:30	19:30
Gebesee – Erfurt	05:30	21:30	07:30	19:30	11:30	19:30
Verbindungsrelationen (VR)						
Sömmerda – Sprötau – Buttstädt	05:30	19:30	09:30	17:30	-	-
Schloßvippach – Erfurt	05:30	19:30	09:30	17:30	-	-

Im angegebenen Zeitraum sind Hauptverbindungsrelationen im 60min-Takt, Verbindungsrelationen mit 120min-Taktorientierung durch Taktverkehr bzw. auf Verbindungsrelationen zumindest regelmäßigen Verkehr zu bedienen. Taktzeitwechsel oder –abweichungen sind zugunsten eines wirtschaftlichen Schülerverkehrs zulässig, sollten aber weitestgehend vermieden werden. Zur Überprüfung der Einhaltung der Bedienungsvorgabe sind das im Fahrplan 2020 realisierte Angebot Montag - Freitag und die entsprechende Linie sowie das Verkehrsunternehmen in Tabelle 3-4 aufgeführt.

Tabelle 3-4 Angebot im regionalen Hauptnetz (Montag - Freitag)[33]

Verbindungsrelation	Linie	VU	Takt HVZ [min]	Takt NVZ [min]	Bedienungszeitraum (im Taktverkehr)	
					von	bis
Hauptverbindungsrelationen (HVR)						
Sömmerda - Kölleda - Rastenberg	242	VWG	30-60	60	05:30	19:00
Kindelbrück - Weißensee - Sömmerda	201	VWG	60	60	04:30	21:00
Sömmerda - Straußfurt	220	VWG	60	60	05:00	19:30
Straußfurt - Haßleben - Erfurt	220	VWG	60	60	05:00	19:30
Gebesee - Erfurt	111	EVAG	30-60	EF	05:30	20:30
Rastenberg - Buttstädt - Weimar	226	PVG WL	60	60	05:30	20:30
Verbindungsrelationen (VR)						
Sömmerda - Sprötau - Buttstädt*	216/ 226	VWG/ PVGWL	EF	EF	05:30	18:30
Schloßvippach - Erfurt	141	EVAG	EF	EF	05:30	20:00

* keine durchgängige Linienverbindung, Umstieg in Hauenthal notwendig
EF = Einzelfahrten

Es lässt sich feststellen, dass die Taktvorgabe bei 5 der 6 Hauptverbindungsrelationen eingehalten wird. Bei der durch die EVAG bedienten Verbindung Gebesee – Erfurt wechselt die Taktminute häufig und es besteht zwischen 9 und 13 Uhr nur ein 120min-Takt, so dass es sich um eine Nichteinhaltung handelt.

Der vorgegebene Bedienungszeitraum wird bei der Relation Sömmerda – Kölleda – Rastenberg durch die Linie 242 und der Relation Gebesee – Erfurt durch die Linie 111 nicht bzw. nur teilweise eingehalten. Die anderen Linien weisen teilweise sowohl morgens als auch abends einen längeren Bedienungszeitraum auf als die Mindestbedienstandards definieren.

Auffällig zeigt sich die Verbindungsrelation Sömmerda – Sprötau – Buttstädt, die in der Tabelle 3-4 angegebenen Linien bedienen jeweils nur einen Teil der Relation. Die Linie 216 verkehrt hauptsächlich auf dem Streckenast zwischen Weimar und Sömmerda, mit einzelnen Fahrten von und nach Buttstädt. Die Linie 226 verkehrt wiederum auf dem Ast zwischen Weimar und Buttstädt. Somit lässt sich die Relation von Buttstädt nach Sömmerda nur mit einen Umstieg an der Haltestelle Hauenthal realisieren.

Angebot im lokalen Ergänzungsnetz des StPNV

Die zweite Ebene der Angebotsstruktur stellt das lokale Ergänzungsnetz dar. Es ist im Wesentlichen auf die Erfordernisse des Schülerverkehrs ausgerichtet, soll aber auch die Erschließung der Achsenzwischenräume und deren Anbindung an das übergeordnete Netz gewährleisten. Im Gegensatz zum regionalen Hauptnetz ist keine angebotsorientierte, sondern eine bedarfs- bzw. nachfrageorientier-

[33] Bedeutung der Markierung: grün – Einhaltung der Vorgabe, gelb – geringfügige Nichteinhaltung, rot - Nichteinhaltung

te Bedienung vorgesehen. Dabei wurden für die einzelnen Linien differenzierte Bedienungszeiträume festgelegt, die den Rahmen der Angebotsgestaltung bilden. Die Einhaltung der Bedienung im vorgegebenen Zeitraum ist für Montag - Freitag in Tabelle 3-5 ausgewertet.[34]

Tabelle 3-5 Angebot im lokalen Ergänzungsnetz (Montag-Freitag)[35]

Relation	Linie	VU	Vorgabe Bedienungszeitraum	Realisierter Bedienungszeitraum	
				von	bis
Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda					
Sömmerda - Gebesee - Witterda	200	VWG	06:30 - 17:00	05:30	16:30
Kindelbrück - Griefstedt - Büchel	203	VWG	06:30 - 16:00	07:00	15:30
Sömmerda - Weißensee - Büchel	205	VWG	06:00 - 17:00	06:30	17:00
Sömmerda - Ottenhausen - Greußen	206	VWG	06:30 - 14:30	06:30	14:00
Kölleda/Sömmerda - Erfurt	208	VWG	05:30 - 18:30	04:30	19:00
Sömmerda - Gangloffsömmern	209	VWG	06:00 - 16:30	06:00	17:00
Sömmerda - Kölleda - Burgwenden	210	VWG	06:00 - 15:30	07:00	16:00
Sömmerda - Kölleda - Beichlingen	211	VWG	06:30 - 16:30	06:30	16:30
Sömmerda - Leubingen - Weißensee	212	VWG	06:00 - 17:00	06:30	16:30
Kölleda - Dermsdorf - Stödten	215	VWG	06:30 - 17:30	07:00	16:00
Weimar/Buttstädt - Sömmerda	216	VWG	05:30 - 20:00	05:30	20:00
Weimar - Kölleda (- Sangerhausen)	231	VWG	05:30 - 18:30	05:30	17:30
Sömmerda - Udestedt - Ollendorf	270	VWG	06:30 - 16:00	06:00	16:30
Buttstädt - Willerstedt - Buttstädt	276	VWG	07:00 - 16:00	07:00	15:30
Sömmerda - Kölleda - Buttstädt	277	VWG	06:00 - 17:30	06:00	16:00
Rothenberga - Rastenberg - Eßleben	278	VWG	07:00 - 16:00	07:00	16:30
Fremde Aufgabenträgerschaft					
Erfurt - Vieselbach (üb. Kleinmölsen)	43	EVAG	06:30 - 20:30	05:00	22:30
Apolda - Rudersdorf	287	PVG WL	05:00 - 17:00	05:00	17:00
Apolda - Buttstädt (- Eßleben)	289	PVG WL	05:30 - 19:00	05:30	19:00
Weimar - Buttstädt - Rastenberg	219	PVG WL	05:00 - 19:00	05:30	19:30
Greußen - Straußfurt - Greußen	447	RBG	07:00 - 16:00	07:00	16:00
Naumburg - Eckartsberga - Buttstädt	601	PVG	05:30 - 18:30	06:00	19:00
Bad Frankenhausen - Heldrungen	492	VGS	05:30 - 18:00	05:30	18:00

[34] Für die Linien 112, 142, 202, 268, 273, 448 und 501 sind im NVP 2009-2014 Vorgaben definiert. Nach derzeitigem Fahrplanstand werden auf diesen Relationen jedoch keine Angebote mehr vorgehalten.

[35] Bedeutung der Markierung: grün - Einhaltung der Vorgabe, gelb - geringfügige Nichteinhaltung, rot - Nichteinhaltung

Es lässt sich feststellen, dass die vorgesehenen Bedienungszeiträume überwiegend eingehalten werden. Während 12 Linien die Vorgabe komplett erfüllen, gibt es bei 11 Linien Nichteinhaltungen der Vorgabe zum Bedienungszeitraum. Mitunter wird das Angebot allerdings nur auf einer Teilstrecke der Relation in dem dargestellten Umfang vorgehalten. Auf zwei Linien wird von der Vorgabe über 1,5 h abgewichen, so stellt sich der Bedienungszeitraum als erheblich zu kurz dar, was kritisch zu bewerten ist.

Wochenendangebot im Regionalverkehr

Wochenendangebote dienen vorwiegend dem Freizeit- und Tourismusverkehr, können aber samstags auch eine Bedeutung für den Einkaufsverkehr und – auch vorwiegend samstags – eine Bedeutung für den Berufsverkehr haben. Daher sind auch am Wochenende auf einzelnen Linien Bedienungszeiträume definiert. Während für das regionale Hauptnetz Vorgaben an Samstagen und Sonn-/ Feiertagen bestehen, beschränken sich diese für das lokale Ergänzungsnetz auf Samstage. Die Bedienung erfolgt bedarfsorientiert, also i.d.R. mit einzelnen, nicht vertakteten Fahrten.

Tabelle 3-6 Angebot an Wochenenden im Regionalverkehr[36]

Relation	Linie	VU	Betriebs-tag	Vorgabe Bedienungs-zeitraum	Realisierter Bedienungszeitraum	
					von	bis
Regionales Hauptnetz						
Sömmerda – Kölleda – Rastenberg	242	VWG	Sa	07:00 – 19:00	07:00	17:30
			So	10:30 – 19:00	11:30	19:00
Sömmerda – Weißensee - Kannawurf	201	VWG	Sa	07:30 – 19:30	07:30	20:00
			So	11:30 – 19:30	11:30	20:00
Straußfurt – Haßleben – Erfurt	220	VWG	Sa	09:00 – 17:30	09:30	18:30
			So	09:00 – 17:30	09:30	18:30
Weimar – Buttstädt – Rastenberg	226	PVG WL	Sa	07:30 – 19:30	07:30	19:00
			So	09:30 – 20:00	09:30	20:00
Erfurt – Gebesee – Ringleben	111	EVAG	Sa	11:30 – 18:00	Kein Angebot	
			So	11:30 – 18:00	Kein Angebot	
Erfurt – Udestedt – Schloßvippach	141	EVAG	Sa	08:30 – 18:30	Kein Angebot	
			So	11:00 – 18:00	Kein Angebot	
Lokales Ergänzungsnetz						
Sömmerda -- Gebesee – Witterda	200	VWG	Sa	10:00 – 18:00	10:00	18:00
Sömmerda – Waltersdorf - Büchel	205	VWG	Sa	09:00 – 15:00	09:00	15:00
Kölleda/Sömmerda – Erfurt	208	VWG	Sa	08:00 – 14:30	08:00	14:30

[36] Bedeutung der Markierung: grün – Einhaltung der Vorgabe, gelb – geringfügige Nichteinhaltung, rot - Nichteinhaltung

Relation	Linie	VU	Betriebs-tag	Vorgabe Bedienungs-zeitraum	Realisierter Bedie-nungszeitraum	
					von	bis
Sömmerda – Gangloffsömmern	209	VWG	Sa	12:00 – 16:00	12:00	16:00
Sömmerda – Kölleda – Burgwenden	210	VWG	Sa	11:00 – 17:30	11:00	17:00
Sömmerda – Kölleda – Beichlingen	211	VWG	Sa	11:30 – 18:00	11:30	17:30
Sömmerda – Leubingen – Weißensee	212	VWG	Sa	11:00 – 15:00	11:00	15:00
Weimar/Buttstädt – Sömmerda	216	VWG	Sa	11:30 – 14:30	11:30	14:30
Weimar – Kölleda (- Sangerhausen)	231	VWG	Sa	11:00 – 18:00	09:00	13:30
Sömmerda – Kölleda – Buttstädt	270	VWG	Sa	10:00 – 13:00	09:30	13:00
Buttstädt – Willerstedt - Buttstädt	276	VWG	Sa	08:00 – 14:30	08:00	14:30
Sömmerda – Kölleda – Buttstädt	277	VWG	Sa	07:00 – 15:00	07:00	15:00
Rothenberga – Rastenberg – Eßleben	278	VWG	Sa	07:30 – 14:30	07:30	14:30
Erfurt – Vieselbach (üb. Kleinmölsen)	43	EVAG	Sa	08:00 – 23:00	08:00	23:30
			So	10:30 – 18:30	09:00	23:30

Nach Tabelle 3-6 werden auch am Wochenende die Vorgaben prinzipiell, zwar mit kleineren Abweichungen eingehalten werden. Im regionalen Hauptnetz wird auf den EVAG-Linien 111 und 141 allerdings gar kein Angebot vorgehalten. Außerdem endet die Bedienung der Relation Sömmerda-Kölleda-Rastenberg bereits 1,5 h zu früh. Bei den anderen Relationen gibt es vereinzelte geringfügige Unterschreitungen des Bedienungszeitraums.
Im lokalen Ergänzungsnetz dagegen weisen nur 3 von 14 Relationen Nichteinhaltungen der Vorgaben auf. Teilweise ist auch ein deutlich umfangreicheres Angebot gegenüber den Vorgaben festzustellen.

Bahnparallele Verkehrsangebote

Auf einigen Relationen bestehen bahnparallele Buslinien. Entscheidend für deren Beurteilung ist die Frage, ob es sich um konkurrierende Busangebote handelt. Eine Bewertung annähernd bahnparalleler Relationen ist dahingehend in Tabelle 3-7 enthalten.

Es zeigt sich, dass kein grundsätzlicher Handlungsbedarf besteht, da bahnparallele Relationen entweder eine zeitlich versetzte Ergänzung des Bahnangebotes darstellen und damit die Attraktivität des ÖPNV-Gesamtangebotes in der entsprechenden Relation entscheidend erhöhen und/oder zusätzliche Erschließungsfunktionen erfüllen. Insbesondere bei den Achsen nach Erfurt entstehen direktere Verbindungen mit attraktiverer Erschließung, bspw. bei Verknüpfung mit der Straßenbahn an deren Endpunkt (Achse Gebesee – Erfurt). Darüber hinaus stellt das Tarifsystem ein Hemmnis für Bahnzubringerverkehre dar, da Umstiege zur Bahn mit zusätzlichen Kosten für die Fahrgäste verbunden sind. Ganzheitlich betrachtet stellt dies ein Hemmnis der Intermodalität bezogen auf Bus-Bahn-Verknüpfungen dar.

Tabelle 3-7 Bewertung bahnparalleler Relationen

Relation	Linie	Bewertung	Handlungs-bedarf
Sömmerda – Kölleda	242, 210	Linie 242: Bedienung im 60‘-Takt, aber zusätzliche Erschließung durch Unterwegshalt (Frohndorf) und innerhalb der Stadtgebiete Sömmerda und Kölleda; weitere Linie mit geringem Angebot, insgesamt ergänzendes Angebot	Nein
Kölleda – Olbersleben (-Buttstädt)	231, 277	Linien 231, 277: Linien des Ergänzungsnetzes mit geringem Angebot außerhalb des Schülerverkehrs, verkehren nicht zeitgleich mit Bahn und stellen daher Ergänzung zum 120‘-Takt der EB27 dar, außerdem zusätzliche Erschließung durch Unterwegshalte (Kleinneuhausen, Mannhausen)	Nein
Großrudestedt - Erfurt	208	Im Frühverkehr vereinzelte zeitparallele Fahrten, aber zusätzliche Erschließung durch Unterwegshalte (Kleinrudestedt, Schwansee) und innerhalb Erfurts, somit ergänzende Direktverbindung mit deutlich längerer Fahrzeit	Nein
Gebesee - Elxleben – Erfurt	111, 200	Bedienung im annähernden 60‘-Takt, aber zusätzliche Erschließung durch andere Route mit Unterwegshalten (Andisleben, Walschleben, Witterda) und innerhalb Erfurts, außerdem bietet die SPNV-Verbindung deutliche Reisezeitvorteile	Nein
Straußfurt – Erfurt	220	Bedienung im 60‘-Takt, aber zusätzliche Erschließung durch andere Route mit Unterwegshalten (Werningshausen, Haßleben, Riethnordhausen, Nöda) und innerhalb Erfurts	Nein

Angebot im Stadtverkehr Sömmerda

Im Landkreis Sömmerda wird lediglich die Kreisstadt Sömmerda durch eine Stadtverkehrslinie 243 bedient. Diese soll die Wohngebiete an die wichtigen Ziele (Innenstadt, Bahnhof, Einkaufszentrum) anbinden und dabei auf die potenzialstärksten Wohngebiete (Stadtzentrum, Wohngebiet Frohndorfer Str., Bereich Erfurter Str. und Stadtring) ausgerichtet sein. Die innenstadtorientierten Wege und die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr – im SPNV und StPNV – stehen bei der Angebotsgestaltung im Vordergrund. Als Grundgerüst soll laut Nahverkehrsplan 2015 - 2019 ein ganztägiger 30min-Takt im Innenstadtbereich, ein durchgehender Takt ohne Bedienungslücke über den ganzen Tag in allen Stadtbereichen, ein erweiterter Bedienungszeitraum von 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr in der Kernstadt und die Erschließung weiterer Stadtgebiete umgesetzt werden. Leider ist festzustellen, dass keine der beschlossenen erweiterten Vorgaben umgesetzt wurden, was allerdings auch unter den Vorbehalt weiterer konzeptioneller Untersuchungen gestellt war. Im Wesentlichen hat sich Angebot über die Laufzeit des NVP 2015 - 2019 und auch schon davor nicht verändert.

Unter Berücksichtigung der einstrahlenden Regionalverkehre wird der Innenstadtbereich zwischen Busbahnhof/Bahnhof und dem Einkaufspark/Wohngebiet Frohndorfer Str. im 60min-Grundtakt be-

dient, der in den Zeiträumen 6:30 – 9:00 Uhr und 12:00 – 17:00 Uhr auf mindestens eine 30min-Fahrtenfolge verdichtet wird. Die Außenbereiche dagegen sind seltener angebunden. So werden Schallenburg sowie die Bereiche Erfurter Str. und Stadtring im – morgens und nachmittags verdichteten – 120min-Takt bedient, allerdings mit einer Unterbrechung zwischen 9 und 12 Uhr. Nach Rohrborn verkehren einzelne Fahrten, vorwiegend an Schultagen. Die nördlichen Stadtgebiete werden durch die Stadtlinie nicht erschlossen, sondern durch die Regionallinien 212 und 215 unregelmäßig angebunden. Die Stadtlinie verkehrt montags bis freitags zwischen 6:30 und 17:00 Uhr, durch die Regionallinie 242 ist in der Kernstadt eine Bedienung bis 19:00 Uhr sichergestellt. Am Wochenende besteht kein Fahrtenangebot auf der Stadtlinie, die Kernstadt wird durch die Regionallinie 242 samstags 8:00 - 19:00 und sonntags 12:00 – 19:00 im 120min-Takt bedient. Insgesamt werden die Vorgaben nicht erfüllt und es stellt sich ein akuter Handlungsbedarf dar.

Die weiteren Städte im Landkreis Sömmerda werden ausschließlich von Regionallinien bedient. Teilweise überlagern sich die Angebote der Regionallinien, so dass eine Struktur ähnlich eines Stadtverkehrs vorzufinden ist. Dennoch kann hierbei nicht von einem eigenständigen Stadtverkehr gesprochen werden, da die Bedienzeiten zu kurz sind und/oder das Angebot über den Tag bzw. über die Betriebstage zu stark variiert.

Eine Veranschaulichung der Angebotshäufigkeit und Erschließungsqualität im Stadtgebiet Sömmerda erfolgt in den Karten 14 – 17 durch Eintragung der Linienführungen, der Bedienungshäufigkeiten und der Erschließungsbereiche durch 500-Meter-Radius-Isochronen um die jeweiligen Haltestellen.[37] Die grauen Isochronen zeigen die Stadtbereiche die nur über die Regionallinien erschlossen werden, der daraus resultierende Handlungsbedarf wurde bereits im NVP 2015 - 2019 dargestellt. Besonders davon betroffen sind der nördliche Teil des Stadtgebietes und die dort liegenden Gewerbeansiedelungen.

Bedarfsabhängige Verkehrsangebote

Bedarfsabhängige Verkehre dienen der Ergänzung des konventionellen Busangebotes, um auch geringe und unstrukturierte Verkehrsnachfragen bedienen zu können. Der Anteil der Rufbusleistung lag auch bisher schon mit einem Anteil von etwa 1,4 % in einem sehr niedrigen Bereich und ist aktuell auf 0,2 % reduziert. Dabei werden im Landkreis auf den Linien 210, 211 (samstags, mit Anmeldung am Vortag) und 492 (VGS) vereinzelte Rufbusfahrten, durch die VGS vollflexibel und mit Anmeldung 2 Stunden vor Fahrtbeginn), angeboten. Den wesentlichen Teil der Rufbusleistung bildete zeitweilig das saisonale Angebot des Rufbusses auf der Linie 201 vom Bf. Griefstedt zur „Steinrinne“ in Bilzingsleben. Damit wurde das Ausstellungszentrum der Ausgrabungsstätte „Steinrinne“ von Dienstag bis Samstag mit mehreren Anruflinienfahrten zwischen 10 und 16 Uhr angebunden, als einziges Angebot ausschließlich für touristische Zwecke im Kreisgebiet. Mangels Nachfrage besteht dieses Angebot nicht mehr.

[37] Die Isochronen beschreiben den Radius um eine Haltestelle, der den Einzugsbereich der Haltestelle grafisch darstellt (in diesem Fall 500 Meter mit einer Gehzeit von 7 Minuten).

Freizeitverkehr

Neben dem bei den Bedarfsverkehren genannten Ausstellungszentrum „Steinrinne“ stellen nach dem Regionalplan die Vorbehaltsgebiete Tourismus „Erfurter Seen“ und „Hohe Schrecke / Schmücke / Finne“ sowie die regional bedeutsame Städte Rastenberg und Weißensee relevante Ziele des Freizeitverkehrs dar.[38]

Die Stadt Rastenberg ist durch die Hauptnetz-Linien 242 und 278 gut angebunden. Diese verkehren Mo-Fr jeweils mit knapp 20 Fahrten im Stundentakt im Zeitraum 5-19 Uhr, am Wochenende im 2-Stunden-Takt mit samstags 6 Fahrten pro Tag und Richtung 8-19 Uhr und sonntags 4 bis 6 Fahrten pro Tag und Richtung 10-19 Uhr.

Das Gebiet der „Finne“ ist über Rastenberg erreichbar, speziell bedienen die Linien 242 und 278 Mo-Fr mit insgesamt 6 Fahrten pro Tag und Richtung und allen Fahrten am Wochenende zum Freizeitbad.

Das Gebiet „Hohe Schrecke/Schmucke“ ist ein ausgeprägtes Waldgebiet und somit eher ein Flächenziel. Zugangspunkte sind u.a. Burgwenden und Beichlingen. Diese sind mit jeweils 4 bis 5 Fahrten pro Tag und Richtung Mo-Fr und 2 Fahrten pro Tag und Richtung am Samstag erreichbar, sonntags verkehren keine Busse. Am südlichen Rand (z. B. Ostramondra) wird das Gebiet durch die Hauptachsen-Linie 242 werktags im Stundentakt sowie am Wochenende bedient.

Das Gebiet „Erfurter Seen“ tangiert den Landkreis Sömmerda nur am Rand, lediglich der Alperstedter See/Großer Ringsee befindet sich auf Kreisgebiet. Dieser ist durch die Linien 132 (aus Erfurt) mit 6 Fahrten pro Tag und Richtung Mo-Fr, aber nicht am Wochenende angebunden. Das Potenzial für den Tourismus an diesen Seen ist deutlich angestiegen, obwohl andere Seen in diesem Vorbehaltsgebiet direkt mit der Bahn in Stotternheim erreichbar sind.

Insgesamt zeigt sich, dass die touristischen Ziele im Landkreis - mit Ausnahme des Ausstellungszentrums Steinrinne - ausreichend erschlossen sind oder ein geringes Potenzial für zusätzliche Angebote aufweisen, da es sich um Flächenziele handelt.

Schülerverkehr

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist eine der Kernaufgaben des straßengebundenen ÖPNV. Grundlage für die Gestaltung des Schülerverkehrs ist die Satzung über die Schülerbeförderung 2020[39] des Landkreises i.V.m. mit dem Thüringer Gesetz über die Schulfinanzierung und dem Thüringer Schulgesetz[40]. Diese regelt den Beförderungsanspruch und die Erstattung von Schülerzeitfahrkarten, Vorgaben zu Reise- oder Wartezeiten werden nicht gemacht. Eine Überprüfung der Qualität der Schülerbeförderung beschränkt sich also auf die Auswertung, ob für alle Schüler eine Verbindung vor Schulbeginn vorhanden ist. Des Weiteren werden nur Schüler betrachtet, deren Wohnort im Landkreis Sömmerda liegt.

---

[38] Regionalplan Mittelthüringen 2011 bzw. Entwurfsfassung von 2019, Karte 4-2

[39] Satzung über die Schülerbeförderung des Landkreises Sömmerda vom 27.08.2007 in der Fassung der Zweiten Änderung vom 18.06.2020.

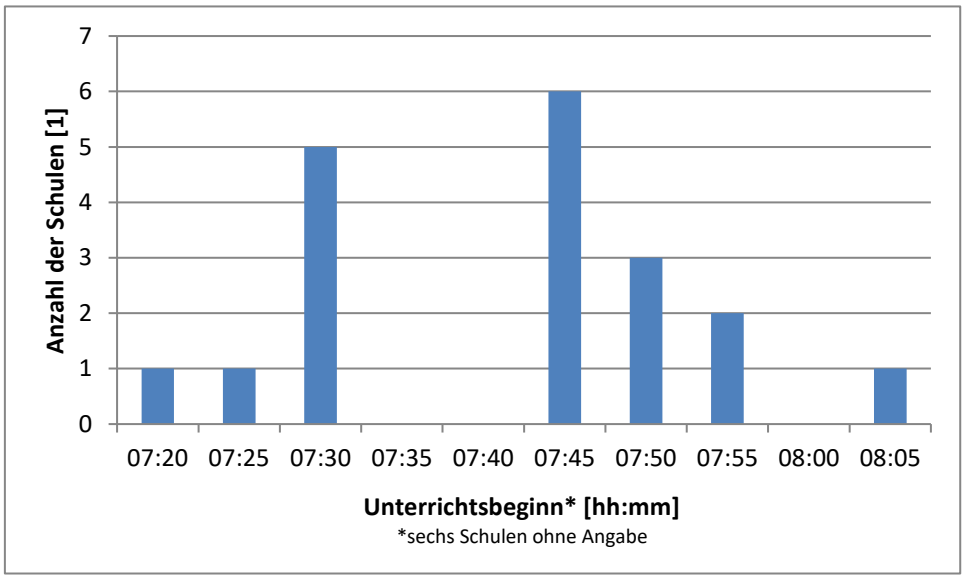
[40] ThürSchulG 2003 i.d.F. der Gültigkeit 01.08.2020 bis 31.07.2021. Eine weitere Änderung tritt zum 01.08.2021 in Kraft.

Es zeigt sich, dass von aktuell 3.453 Fahrschülern (einschl. Berufsschüler) fast ausnahmslos alle eine durchgehende Verbindung vom Wohnort zur Schule aufweisen. Bei Ausnahmen besuchen diese Schüler nicht die nächstgelegene Schule, sind kürzlich umgezogen o.ä. Es lässt sich also feststellen, dass die Anforderungen an die Schülerbeförderung im Frühverkehr ausnahmslos erfüllt werden.

Anhand einer groben Betrachtung der Schülerströme, visualisiert in den Karten 19 - 24 nach Schulformen und anhand so genannter „Fahrschülerspinnen“, lässt sich feststellen, dass die Schüler überwiegend auf die nächstgelegene Schule gehen. Dies lässt sich besonders bei Förderschulen, Gymnasien und Berufsschulen feststellen, für die aufgrund der geringen Anzahl an Standorten bei der Wahl einer anderen Schule besonders lange Wege entstehen würden. Da insbes. Grundschulen auch in kleineren Orten und in den Achsenzwischenräumen vorhanden sind, sind die entscheidenden Voraussetzungen dafür erhalten, dass die Schulwegzeiten geringgehalten werden können.

Die Verteilung der Schulanfangszeiten ist in Abbildung 3-1 ersichtlich. Es lässt sich eine Konzentration auf den Zeitraum zwischen 7:30 Uhr und 7:45/7:50 Uhr feststellen.

Abbildung 3-1 Verteilung der Schulanfangszeiten



Eine klare Struktur mit zwei Beförderungswellen lässt sich daher nicht erkennen, so dass Potentiale für eine Schulzeitstaffelung zu vermuten sind und mit der angestrebten Umsetzung eines ITF-Angebotskonzepts realisiert werden könnten.

3.1.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Die Analyse der Erreichbarkeit zentraler Orte hat eine wesentliche Bedeutung für die Qualität der Flächenerschließung und -bedienung und richtet sich nach den im NVP 2015-2019 festgelegten Zielsetzungen. Dabei werden Festlegungen für die Anzahl von Fahrtenpaaren montags bis freitags zwischen Siedlungseinheiten und zentralen Orten je nach Größe der Siedlungseinheit sowie zwischen den ehemaligen Klein-/ Unterzentren und der Kreisstadt Sömmerda getroffen. Es sind alle öffentlichen Verkehre - also auch die SPNV-Angebote und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen – zu berücksichtigen. Für die Überprüfung sind demnach die Vorgaben nach Tabelle 3-8 maßgebend.

Tabelle 3-8 Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte nach NVP 2015-2019

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größen-klasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)	
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	VI	selbst GZ	8
3.000 bis unter 6.000	V	selbst GZ	6
1.000 bis unter 3.000	IV	7	4
500 bis unter 1.000	III	4	3
200 bis unter 500	II	2 (an 2 Tagen je Woche)	1 (an 2 Tagen je Woche)
100 bis unter 200	I	1 (an 2 Tagen je Woche)	1 (an 2 Tagen je Woche)

Unabhängig von der Mindestbedienung werden Vorgaben zu Reisezeiten gemacht. Die Reisezeiten sollen dabei

- zum Grundzentrum: 30 min,
- zum Mittelzentrum: 45 min,
- zum Oberzentrum: 90 min

nicht überschreiten. Für die Auswertung der Fahrtenpaare wird die Anbindung aller Siedlungseinheiten an die jeweiligen Zentren untersucht und dabei wird eine Aufenthaltszeit am Zentralen Ort von mindestens 2 Stunden angesetzt.

Die Anzahl der Siedlungseinheiten, die diese Kriterien nicht einhalten ist in Tabelle 3-9 aufgeführt, die Karten 30 - 35 zeigen dabei die räumliche Verteilung.

Tabelle 3-9 Auswertung der Erreichbarkeit zentraler Orte nach den Grundsätzen der Raumordnung

Ebene	Nichteinhaltung Schultag [Anzahl Siedlungseinheiten]		Nichteinhaltung Ferientag [Anzahl Siedlungseinheiten]	
	Reisezeit	Fahrtenpaare	Reisezeit	Fahrtenpaare
Grundzentrum	3	2	4	17
Mittelzentrum	4	0	2	12
Oberzentrum	0	0	0	15

Es zeigt sich, dass eine Unterschreitung der 2 täglichen Fahrtenpaare vorwiegend auf die Ferientage konzentriert. Insgesamt betrachtet liegt ein deutliches Ungleichgewicht zwischen Ferientagen und Schultagen vor. Räumlich liegen die zahlreichen Nichteinhaltungen überwiegend im nördlichen Bereich von Landkreis, aber auch an den östlichen und westlichen Landkreisgrenzen. Die Gründe für

die Nichteinhaltung der Reisezeit liegen hauptsächlich in der geographischen Verteilung der Siedlungseinheiten. Die zahlreichen Nichteinhaltungen mindestens anzubietender Fahrtenpaare sind auf das geringfügige Angebot an Ferientagen zurückzuführen.

3.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme (im Landkreis Sömmerda: Eisenbahn-Regionalverkehr und kategorisiertes Busliniennetz) ist ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal aus der Sicht des Nutzers. Der Nahverkehrsplan 2015-2019 legt dazu folgende Verknüpfungspunkte (VP) fest (ergänzt um den sich abzeichnenden künftigen Verknüpfungspunkt Hauenthal):

VP 1. Ordnung

- Sömmerda
- Kölleda
- Buttstädt
- Hauenthal

VP 2. Ordnung

- Kindelbrück
- Weißensee
- Rastenberg
- Schloßvippach
- Straußfurt

An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung werden Verknüpfungen zwischen dem SPNV und den Buslinien des regionalen Hauptnetzes oder zwischen den Buslinien des regionalen Hauptnetzes untereinander vorgesehen. Sie fungieren also als Bus-Bahn- oder Bus-Bus-Verknüpfungspunkte.

An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung werden Verknüpfungen zwischen den Buslinien des regionalen Hauptnetzes und des lokalen Ergänzungsnetzes hergestellt. Es handelt sich also um reine Bus-Bus-Verknüpfungspunkte.

Der Regionalplan Mittelthüringen definiert darüber hinaus die Stationen Straußfurt und Ringleben-Gebesee als Bus-Bahn-Verknüpfungspunkte.[41] Diese werden daher in der Analyse der Verknüpfungsqualität zusätzlich berücksichtigt.

Die Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtenzahl an den im Nahverkehrsplan 2015-2019 plus Ergänzungen definierten Verknüpfungspunkten ermitteln. Diese Statistik wird in den nachfolgenden Tabellen für Bus-Bus- und Bus-Bahn-Verknüpfungen dargestellt. Als Kriterien für eine realisierte Verknüpfung werden folgende Anschlusszeiten angesetzt:

- Von Bus zu Bus: 0-10 min
- Von Bus zu Bahn: 5-15 min
- Von Bahn zu Bus: 0-10 min

Bei den Bus<>Bus-Verknüpfungspunkten werden nach Tabelle 3-10 recht unterschiedliche Werte erreicht. Es fällt auf, dass Anschlüsse insbesondere außerhalb der Schülerbeförderung (Ferientag) an einigen Verknüpfungspunkten wenig vorhanden sind, so in Weißensee, Buttstädt, Straußfurt oder Schloßvippach.

[41] Regionalplan Mittelthüringen 2011, G 3-22 und Karte 3-1

Tabelle 3-10 Bus-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Busfahrten					
Verknüpfungspunkt	**Schultag**	**Ferientag**	**Samstag**	**Sonntag**	**Jahr**
Sömmerda, Bahnhof	80 von 112 (71,4%)	60 von 94 (63,8%)	5 von 18 (27,8%)	3 von 11 (27,3%)	67,5%
Sömmerda, Busbahnhof	102 von 144 (70,8%)	76 von 117 (65,0%)	7 von 26 (26,9%)	2 von 13 (15,4%)	66,9%
Kölleda, Roßplatz	48 von 77 (62,3%)	22 von 48 (45,8%)	7 von 21 (33,3%)	0 von 8 (0,0%)	56,7%
Buttstädt, Roßplatz	50 von 80 (62,5%)	24 von 60 (40,0%)	6 von 19 (31,6%)	0 von 11 (0,0%)	55,1%
Buttstädt, Bahnhof	25 von 62 (40,3%)	20 von 56 (35,7%)	0 von 13 (0,0%)	0 von 11 (0,0%)	36,1%
Weißensee, Langer Damm	18 von 57 (31,6%)	4 von 43 (9,3%)	3 von 13 (23,1%)	0 von 6 (0,0%)	26,5%
Rastenberg Schule	34 von 49 (69,4%)	23 von 39 (59,0%)	5 von 24 (20,8%)	3 von 18 (16,7%)	59,2%
Hauenthal, Großbrembach	17 von 54 (31,5%)	13 von 50 (26,0%)	1 von 19 (5,3%)	0 von 11 (0,0%)	27,2%
Straußfurt, Regelschule	7 von 16 (43,8%)	0 von 2 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)	42,1%
Schloßvippach	23 von 52 (44,2%)	9 von 32 (28,1%)	2 von 6 (33,3%)	0 von 0 (0,0%)	41,5%
Kindelbrück, Rathaus	Regelmäßige Bedienung nur durch eine Linie (201)				

Die Verknüpfungsqualität ist aber auch nicht besser geworden. Das ist schon daher nahezu ausgeschlossen, weil das Angebot am Wochenende so gering ist, dass nur ganz wenige Verknüpfungen hergestellt werden können.

Bei den Bus<>Bahn-Verknüpfungen lässt sich aus Tabelle 3-11 und Tabelle 3-12 eine sehr niedrige Verknüpfungsquoten ablesen. In Sömmerda verkehren zwar Buslinien günstig zu den Zugabfahrten, jedoch häufig auch gerade so, dass sie nach der Auswertungsmethodik nicht erfasst werden. Zudem verkehren weitere Fahrten über die gesamte Stunde verteilt, so dass sich dadurch auch die niedrigere Anzahl an Busfahrten ohne Anschluss auf die Bahn erklärt. Die Bus>Bahn-Verknüpfungen sind durchgängig unzureichend.
Die Station Ringleben-Gebesee weist keine Verknüpfungen auf, da hier viel zu wenige Busfahrten bedienen.
Am VP Buttstädt, Bahnhof verkehren die Busse häufiger als die Bahn, so dass für die meisten Busfahrten gar kein Anschluss möglich ist. In Buttstädt besteht also eigentlich kein Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus.
Bei Betrachtung der Verknüpfung zwischen dem SPNV und den Linien des regionalen Hauptnetzes lässt sich für alle VP feststellen, dass die Verbindungen der Optimierung bedürfen. Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan ist sogar eine Verschlechterung festzustellen. Am Bahnhof Kölleda besteht keine angemessene infrastrukturelle Verknüpfung der beiden Verkehrssysteme. Die bedeutende Haltestelle Roßplatz ist mehr als 1000 Meter Fußweg vom Bahnhof in Ortsrandlage entfernt.

Tabelle 3-11 Bus-Bahn-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Busfahrten mit der Bahn					
Verknüpfungspunkt	**Schultag**	**Ferientag**	**Samstag**	**Sonntag**	**Jahr**
Sömmerda, Bahnhof	32 von 112 (28,6%)	26 von 94 (27,7%)	7 von 18 (38,9%)	4 von 11 (36,4%)	28,9%
Buttstädt, Bahnhof	1 von 62 (1,6%)	1 von 56 (1,8%)	6 von 13 (46,2%)	5 von 11 (45,5%)	5,3%
Straußfurt	4 von 16 (25,0%)	1 von 2 (50,0%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)	25,9%
Ringleben-Gebesee	1 von 10 (10,0%)	0 von 4 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)	8,9%

Tabelle 3-12 Bahn-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Bahnfahrten					
Verknüpfungspunkt	**Schultag**	**Ferientag**	**Samstag**	**Sonntag**	**Jahr**
Sömmerda, Bahnhof	34 von 53 (64,2%)	37 von 53 (69,8%)	15 von 41 (36,6%)	10 von 40 (25,0%)	56,5%
Buttstädt, Bahnhof	6 von 10 (60,0%)	5 von 10 (50,0%)	0 von 8 (0,0%)	0 von 7 (0,0%)	43,1%
Straußfurt	7 von 34 (20,6%)	1 von 34 (2,9%)	0 von 32 (0,0%)	0 von 32 (0,0%)	11,5%
Ringleben-Gebesee	4 von 34 (11,8%)	1 von 34 (2,9%)	0 von 32 (0,0%)	0 von 32 (0,0%)	6,8%

Für die Stadtverkehrslinie Sömmerda stellt die Verknüpfungsqualität zum SPNV ein besonderes Qualitätsmerkmal dar, da die Aufgabe von Stadtverkehren neben der Erschließung der Siedlungsgebiete auch in einer Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz, speziell dem SPNV, besteht. Leider muss festgestellt werden, dass die Anschlussbeziehungen – gemessen an den auf Seite 30 formulierten Vorgaben – nur unzureichend hergestellt werden.

Darüber hinaus stellt nach LEP 2025 auch die Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr eine entscheidende Komponente für die Attraktivität und Nutzbarkeit eines Verkehrssystems dar.[42] Daher ist an den Verknüpfungspunkten eine Erfassung der Haltestellenausstattung, insbesondere in Hinblick auf die Verknüpfung mit dem Radverkehr, unter Berücksichtigung der Vorgaben in Abschnitt 4.4.6 durchzuführen. Diese Aufgabe besteht nach wie vor.

3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Die räumliche Verteilung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2016 weist mit einer Querschnittsbelastung von 1.850 - 1.900 Fahrgästen an Schultagen besonders hohe Werte auf dem Abschnitt Erfurt – Sömmerda auf, aber auch die Abschnitte von Erfurt nach Walschleben sowie Ringleben-Gebesee und Straußfurt (1.000 – 1.050 Fahrgäste) erreichen hohe und alle gegenüber

[42] Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025, G 4.5.14

2011 leicht angestiegene Nachfragewerte.[43] In nördlicher Richtung nimmt die Fahrgastnachfrage mit zunehmender Entfernung zum Oberzentrum Erfurt ab. Deutlich geringere Fahrgastzahlen waren dagegen 2016 festgestellt worden auf der Ost-West-Verbindung Sömmerda – Buttstädt – Großheringen (50 - 250 Fahrgäste) auf. Mit 160 Fahrgästen im Querschnitt zwischen Sömmerda und Buttstädt und sogar nur 50 Fahrgästen zwischen Buttstädt und Großheringen war diese Strecke 2016 die mit der geringsten Nachfrage im SPNV-Netz des Freistaats.

In der Entwicklung der Fahrgastnachfrage seit 2006 und 2011 weist die Relation Erfurt - Straußfurt einen starken Anstieg auf. Die Verbindung Sömmerda – Buttstädt war dagegen weitgehend stabil nachgefragt. Die Gründe liegen neben der demografischen Entwicklung in der Anpassung des Fahrplanangebotes und dem Wegfall der Durchbindung nach Naumburg, später überhaupt der Verbindung nach Naumburg. Diese Relation wird dennoch als verkehrlich bedeutend für das Land Thüringen und insbesondere den Landkreis Sömmerda angesehen.

Die leichte Zunahme der SPNV-Nachfrage ist auch an den Entwicklungsdaten nach Zugangsstellen im Kreisgebiet nachvollziehbar.

Tabelle 3-13 Entwicklung der Ein- und Aussteiger im SPNV nach Zugangsstellen [Pers.]

Nr.	Zugangsstelle	2011	2016	2019	Δ 11-19 (%)
1	Buttstädt	120	130	130	+8%
2	Elxleben	70	50	50	-29%
3	Gangloffsömmern	40	30	20	-50%
4	Griefstedt	70	70	70	0%
5	Großneuhausen	50	50	20	-60%
6	Großrudestedt	110	100	120	+9%
7	Guthmannshausen	60	40	50	-17%
8	Kiebitzhöhe	20	60	40	+100%
9	Kölleda	100	130	120	+20%
10	Leubingen	100	90	100	0%
11	Olbersleben-Ellersleben	40	40	40	0%
12	Ringleben-Gebesee	100	90	90	-10%
13	Sömmerda	1.400	1.500	1.560	+11%
14	Straußfurt	130	120	140	+8%
15	Walschleben	10	20	20	+100%
Summe		**2.420**	**2.520**	**2.570**	**+6%**

Quelle: LBV Thüringen, NVS

Entsprechend Tabelle 3-13 ist das Gesamtaufkommen an Ein- und Aussteigern von 2011 – 2019 um 6 % angestiegen. Die am stärksten nachgefragte Zugangsstelle im SPNV ist der Bahnhof Sömmerda mit mehr als 1.500 Ein- und Aussteigern pro Tag und einer Zunahme um 11 %. Die anderen Zugangsstellen weisen deutlich geringere Werte auf. Großrudestedt, Kölleda, Buttstädt und Straußfurt haben

[43] Quelle für die Angaben zum Schienenpersonennahverkehr: 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2018 bis 2022

mehr als 100, Leubingen genau 100 Ein- und Aussteiger. Alle diese Werte waren steigend oder zumindest gleichbleibend. Dagegen werden die Zugangsstellen Walschleben, Großneuhausen und Gangloffsömmern im Tagesdurchschnitt nur von etwa als 20 Ein- und Aussteigern genutzt, so dass ihre Erhaltung längerfristig in Frage gestellt ist.[44] Generell sind die Tendenzen positiver je nachfragestärker und negativer je nachfrageschwächer die Zugangsstelle ist.

Das jährliche Fahrgastaufkommen im Straßenpersonennahverkehr betrug im Jahr 2013 ca. 2,25 Mio. Einsteiger, 2017 ca. 2,2 Mio. Einsteiger und 2019 ebenfalls 2,2 Mio. Einsteiger im Landkreis Sömmerda und ist somit zwischen 2013 und 2019 um ca. -2,2 % zurückgegangen, zuletzt aber konstant geblieben.[45] Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des StPNV von weiterhin 32 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Von diesem Aufkommen entfallen 2019 etwa 0,025 Mio. Einsteiger auf die Stadtlinie Sömmerda (entsprechend 1,3 %), unter Berücksichtigung der einstrahlenden Regionallinien werden im gesamten Stadtgebiet Sömmerda etwa 1,16 Mio. Einsteiger gezählt (entsprechend 55 %). Auf Schüler entfallen im gesamten Landkreis gleichbleibend etwa 1,6 Mio. Einsteiger (entsprechend 72,7 %, 2013: 71,3 %).

Die Einsteigerzahlen, wie auch nachfolgend die Angaben und kartografischen Darstellungen der Fahrgastbelegungen im Liniennetz, beinhalten nicht die Fahrgäste auf den in das Kreisgebiet einstrahlenden Linien der kreisfremden Unternehmen, da diese nicht zur Verfügung standen.

Die Umlegung des Fahrgastaufkommens auf das Liniennetz geht differenziert nach den Tagesarten Schultag, Ferientag, Samstag und Sonn-/Feiertag aus den Karten 25 bis 29 hervor.

Differenziert nach Betriebstagen entfallen auf einen mittleren

- Schultag 9.068 Einsteiger
- Ferientag 5.619 Einsteiger
- Samstag 98 Einsteiger
- Sonn-/Feiertag 43 Einsteiger.

Danach liegt die Nachfrage an einem Ferientag bei 62,0 % der Einsteigerzahl eines Schultages, an einem Samstag bei 1,0 % und einem Sonntag bei 0,5 %.

Die räumliche Verteilung der Nachfrage im StPNV zeigt, dass an Schultagen die Nachfrageschwerpunkte im regionalen Hauptnetz und dort besonders im Nahbereich der Kreisstadt Sömmerda konzentriert sind. Dabei heben sich insbesondere die Achsen Sömmerda – Kölleda und Sömmerda – Kindelbrück ab. Im lokalen Ergänzungsnetz besteht eine nennenswerte Nachfrage im südlichen Kreisgebiet, die Gebiete nördlich von Sömmerda weisen eher geringe Werte auf. Am Wochenende ist die Nachfrage im Gesamtsystem deutlich geringer bzw. dem Angebot entsprechend kaum existent und nahezu ausschließlich auf das Hauptnetz konzentriert. Hier weisen wiederum die Relationen Sömmerda – Kölleda – Rastenberg und Sömmerda – Kindelbrück die höchsten bzw. überhaupt Werte auf.

---

[44] Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben. Quelle: LBV Thüringen, NVS

[45] Datenquelle: Verkaufsstatistik und CheckIn-Daten 2011, 2013, 2017, 2019 der VWG Sömmerda mbH
Hochrechnung auf Jahreswerte durch PROZIV. Durch die Erfassungsmethodik bedingt werden Umsteiger zwischen Linien mehrfach gezählt. Ausgewiesen sind also Linienbeförderungsfälle (LBF) im Unterschied zu Unternehmensbeförderungsfällen (UBF).

3.3 Zusammengefasste Mängel, Feststellungen und Gesamtbewertung

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten dienen

- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des StPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum 2021 bis 2025,
- der Kontrolle der Einhaltung von Vorgaben des Aufgabenträgers, definiert durch den bisher gültigen Nahverkehrsplanes 2015-2019 (verlängert bis Mai 2021), im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der definierten ausreichenden Verkehrsbedienung, insbesondere in Hinblick auf die Daseinsvorsorge,
- der Erfolgskontrolle zur Umsetzung der raumordnerischen Grundsätze, definiert durch das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und den Regionalplan Mittelthüringen 2019,
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Förderung und Ausgleichsfinanzierung des ÖPNV.

Zunächst ist die Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Sömmerda durch die Bedienung der wesentlichen Hauptverkehrsachsen zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen und in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt. Mit der Einstellung des Betriebs auf dem Abschnitt Buttstädt - Großheringen nach bereits vorher dem Abschnitt Straußfurt – Sömmerda der „Pfefferminzbahn“ ist allerdings eine weitere Netzlücke in der West-Ost-Verbindung mit dem Land Sachsen-Anhalt entstanden.

In der Summe aus SPNV- und StPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind an Schultagen gewährleistet. Weitere Netzlücken sind unter anderem landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.

b. Das Gesamtvolumen des Angebots im StPNV liegt je Einwohner unter dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise.

c. Die Angebotsverteilung konzentriert sich vor allem auf Schultage. An Ferientagen zeigt sich ein deutlich geringeres Angebot. Ein weiterer Mangel ist das geringe bzw. nahezu völlig fehlende StPNV-Angebot an Wochenend- und Feiertagen.

d. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot im StPNV ist weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den benachbarten Städten und Landkreisen, insbesondere den Städten Erfurt, Weimar und Apolda.

e. Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus lassen sich zwar abschnittsweise bei Verkehren im Bereich der Bahnachsen nach Erfurt und in der Relation Sömmerda-Kölleda-Olbersleben feststellen, jedoch würde ihre Beseitigung unverhältnismäßig attraktivitätsmindernd wirken, da es sich nicht um konkurrierende Verkehre handelt und somit Direktverbindungen mit zusätzlicher Erschließungsfunktion entfallen würden.

f. Die Kategorisierung des Streckennetzes ist angebotsplanerisch weitgehend umgesetzt jedoch verbleibt das Angebot teilweise hinter den Vorgaben zurück.

g. Auf den Relationen des regionalen Hauptnetzes ist ein Taktgrundgerüst zu erkennen. Die Ausprägung eines Taktnetzes entspricht jedoch nicht den Anforderungen eines nachfragewerbenden Verkehrssystems. Bedarfsgerechte Angebote im lokalen Ergänzungsnetz vervollständigen das Busangebot meist nur an Schultagen.

h. Im Stadtverkehr Sömmerda wird der vorgesehene Taktverkehr nicht lückenlos angeboten und die Verknüpfung mit den SPNV am Bahnhof ist unzureichend. Bei der Erschließung der Randbereiche bestehen weiterhin Handlungspotenziale. Grundsätzlich genügt das Angebot nicht den Ansprüchen an einen Stadtverkehr. Eine geplante Taktverstärkung in der Hauptverkehrszeit auf einen 30min-Takt ist nicht umgesetzt.

i. Die Vorgaben für den Schülerverkehr laut Satzung der Schülerbeförderung werden vollständig, d. h. mit nur unbedeutenden punktuellen Ausnahmen in Einzelfällen, eingehalten.

j. Die anteilige Nutzung von Bedarfsverkehren ist vergleichsweise sehr gering ausgeprägt. Bei den wenigen Angeboten kommen nur die Betriebsformen Anruf-Linienfahrt und flexibler Rufbus zur Anwendung. Wirklich flächenhafte Betriebsformen werden bisher nicht genutzt, u.a. weil dafür zuletzt auch die gesetzliche Grundlage fehlte. Somit liegen hier weiterhin Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven.

k. Die relevanten Ziele des Freizeitverkehrs sind – soweit in Ortslagen befindlich - bereits ausreichend erschlossen. Das Potenzial für zusätzliche touristische Angebote ist gering, wie die zwischenzeitliche Anbindung der Steinrinne gezeigt hat.

l. Die Vorgaben zur Erreichbarkeit Zentraler Orte aus den Siedlungseinheiten werden in eklatanter Weise sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen viel besser eingehalten als zum Stand 2014. Das ist umso erstaunlicher, da am Verkehrsangebot quantitativ kaum Veränderungen erfolgt sind. Offenbar haben dafür Effekte der Fahrplangestaltung hinreichend beigetragen. Dennoch bestehen noch Defizite, die Gegenstand der Planungen sind. Ggf. sollten auch die Vorgaben weiter spezifiziert werden.

m. Unter Berücksichtigung des insgesamt eher unterdurchschnittlichen Angebotsvolumens im StPNV ist auch ein relativ geringes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht bzw. bleiben diese beschränkt auf sehr wenige Verknüpfungspunkte. Insbesondere bei der Verknüpfung der Busverkehre mit dem SPNV bestehen Mängel. Es besteht Handlungsbedarf für eine Weiterentwicklung des Taktsystems.

n. Der Umfang der Fahrgastnachfrage des StPNV ist im Kreisgebiet im Zeitraum 2011-2013 leicht angestiegen, in der Folgeperiode bis 2019 leicht zurückgegangen, zuletzt aber konstant geblieben (Auswirkungen der Corona-Pandemie neutral gestellt). Die höchste Nachfrage wird dabei im Regionalen Hauptnetz erreicht, während die Achszwischenräume, insbesondere im nördlichen Bereich, deutlich geringere Nachfragewerte aufweisen.

In der Gesamtbewertung des gegenwärtigen Standes des verkehrlichen Angebotes ist festzustellen, dass sich die vorstehend genannten Mängel, Defizite und Nichteinhaltungen von Vorgaben zu Bedienungsstandards nur insofern auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen sind, als dass die finanziellen Gestaltungsspielräume zu gering waren und die Möglichkeiten eines Systemwechsels einem integrierten, vertakteten System mit Unterstützung durch bedarfsorientierte Angebote noch nicht genutzt worden sind oder noch nicht genutzt werden konnten.

Insgesamt sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

Mit wenigen Ausnahmen konnten die wesentlichen Ziele des Nahverkehrsplanes 2015 – 2019/2020 erreicht werden

1. Aus dem bestellten Leistungsvolumen und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine dementsprechende Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes und insbesondere auch in der Erschließung verbessertes Angebot bereitgestellt worden.
2. Nicht umgesetzt und ausgeschöpft wurden die Maßnahmen im Stadtverkehr Sömmerda sowie die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung.
3. Im Planungszeitraum sind unter den schwieriger werdenden demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erhebliche weitere Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zumindest zu sichern und wo möglich Verbesserungen zu erreichen, ggf. auch durch einen Systemwechsel mit erhöhter Angebotsintegration.

Die wesentlichen raumordnerischen Grundsätze sind überwiegend erfüllt:

1. Die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge wird in Teilen erreicht. In Teilräumen, insbesondere dem Raum nördlich von Sömmerda, ist in der ÖPNV-Bedienung allerdings noch Handlungsbedarf zur zukünftigen Sicherung dieser Ziele vorhanden.
2. Eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger, ist grundsätzlich gewährleistet, jedoch sind Streckenstilllegungen des SPNV negativ zu bewerten.
3. Die Folgen des demografischen Wandels werden bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt.

Daraus lassen sich die nachfolgend aufgelisteten Handlungsbedarfe ableiten. Diese sollen zunächst Ansatzpunkte dafür sein, eine weitere Optimierung und Modernisierung des Angebotssystems erreichen zu können und die festgestellten Defizite weitestgehend zu beseitigen, anderseits aber auch eine höhere, zeitgemäße Qualität in den Bedienungsvorgaben zu erreichen:

1. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Achsenverkehren und dem SPNV (fortlaufende Anpassung an Bahnfahrpläne) ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhöhen.
2. Das Angebot im Stadtverkehr Sömmerda ist gezielt weiterzuentwickeln. Im Vordergrund der Betrachtung stehen ein stetiger Taktverkehr über den gesamten Tag, ein Angebot an Samstagen und eine verbesserte Anbindung weiterer Teilräume des Stadtbereichs (Außenbereiche).
3. Einzelprüfung der Nichteinhaltungen von Vorgaben im Schülerverkehr auf Möglichkeiten zur Beseitigung und grundlegende Klärung zur Anzahl und zeitlichen Lage anzubietender Rückfahrten.
4. Durchführung einer detaillierten Prüfung der Potenziale einer Schulzeitstaffelung, mit dem Ziel einer Reduzierung des maximalen Fahrzeugbedarfs und somit der Kosten für den Schü-

lerverkehr oder alternativ einer Anpassung von Unterrichtszeiten an die Fahrzeiten des StPNV im Zuge der Umsetzung eines übergeordneten integrierten Angebotskonzepts.

5. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Beseitigung der nur noch wenigen Nichteinhaltungen bestehender Vorgaben.
6. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für weitere Ferientags- und Wochenendangebote, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren, Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit und Mobilitätseinschränkungen. Hier sind die Möglichkeiten der bedarfsgesteuerten Bedienung vorrangig zu nutzen.

4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

Im Ergebnis der Untersuchungen zu den Zusammenhängen zwischen der Angebots- und Nachfrageentwicklung bei SPNV und StPNV in den zurückliegenden Jahren, zur Potenzialentwicklung und zur strukturellen Entwicklung der Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Nachfrage sowie einer vergleichenden Bewertung der Bedienungsstandards und deren Übereinstimmung mit Dimensionierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes hat sich erwiesen, dass

einerseits

a. die bisher geltenden Vorgaben spätestens mit der durchgeführten Leistungsvergabe weitestgehend eingehalten werden, allerdings in einzelnen Bereichen und insbesondere im Zusammenhang mit der bisherigen und sich in Kürze ändernden genehmigungsrechtlichen Behandlung von Flächenrufbussen Nachsteuerungsbedarf besteht,

b. die Mindestbedienungsvorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung bestenfalls im mittleren Niveau vergleichbarer Landkreise einzuordnen sind,

c. eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes zwar nicht zwingend erforderlich ist, aber Anpassungs- und Erweiterungsbedarf besteht und eine grundsätzliche Untersuchung sinnvoll ist,

andererseits

a. die strukturelle Entwicklung nach Teilräumen zu einer weiteren Differenzierung der Nachfrage geführt hat und weiterhin führt, was sich in der Angebotsgestaltung ausprägen muss,

b. in dem Bestreben, die Lebensbedingungen und den Modal Split in den Teilräumen nicht unangemessen zu differenzieren, Angebotsverbesserungen in allen Teilräumen vorgesehen werden müssen,

c. bisher ein Programm zur schrittweisen Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV noch weitgehend fehlt und zu entwickeln ist,

d. die zunehmenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes zu nachhaltigen Maßnahmen der Modal-Split-Beeinflussung zugunsten des ÖPNV und einem höheren Eigenbeitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele führen müssen.

Die **Umsetzung dieser Strategie** erfolgt in

- einer Modernisierung der verkehrspolitischen Leitlinien,
- der Anpassung der quantitativen und qualitativen Bedienungsvorgaben, einschl. der Vorgaben zur barrierefreien Angebotsgestaltung, sowie
- konkreten Planungsmaßnahmen auf der Grundlage der Prüfung eines flächendeckenden integrierten Taktsystems

und wird erforderlichenfalls durch einen erweiterten finanziellen Handlungsrahmen untersetzt.

4.2 Verkehrspolitische Zielstellungen – Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Sömmerda besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Thüringer Gesetzes über den Öffentlichen Personenverkehr. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Dafür werden folgende **Leitlinien** beschlossen:

A) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung alternativer Bedienungsformen und des Radverkehrs als **Alternative zum MIV** zu entwickeln.

B) Das ÖPNV-Angebot hat dabei einen wichtigen **Beitrag zur Daseinsvorsorge**, zur **Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen** in allen Teilräumen und als **Faktor der Siedlungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung** zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken. Dabei ist den differenzierten Anforderungen in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten gleichermaßen Rechnung zu tragen (vgl. LEP 2025 G 2.1.1 u. G 2.1.2). Der Aufgabenträger strebt eine angemessene, aber flächendeckende **Erhöhung der ÖPNV-Bedienungsstandards** an.

C) Bei der Erfüllung wesentlicher regionaler und überregionaler Verbindungsfunktionen erfüllt das **SPNV-Angebot** eine **Rückgratfunktion**. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein (vgl. LEP 2025 G 4.5.14).
Hierzu gehört ausdrücklich die Forderung einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Straußfurt – Sömmerda – Buttstädt – Großheringen („Pfefferminzbahn“).

D) Das ÖPNV-Angebot soll maßgeblich zur Erfüllung der **Funktionalität des Zentrale-Orte-Systems** beitragen (vgl. LEP 2025 G 2.2.13).

E) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll aber wieder stärker auf eine attraktivere **Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen** hingewirkt werden, ohne dabei die Qualität der Schülerbeförderung einzuschränken.

F) Neue oder wachsende **Potenzialstandorte** – Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden.

G) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch **Reduzierung der Schadstoffemissionen** einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärmminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann (vgl. LEP 2025 G 4.5.1). Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land genutzt werden können, wird der Landkreis unter Beachtung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften auf der Grundlage einer geeigneten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme/-freie Antriebe** unterstützen.

H) Die **Angebotsgestaltung** soll **grundsätzlich nachfrageorientiert** erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. **Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung** sind im Stadtverkehr sowie in Verkehrsachsen vorzusehen. Hierzu gehören die Relationen des Netzes der landesbedeutsamen Linien und die **Prüfung der Einführung eines Integrierten Taktsystems**.

I) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die verstärkte Einbeziehung **bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung und der Wirtschaftlichkeit soll unter Beachtung des geltenden, aktuell erweiterten Rechtsrahmens insbesondere in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen an Nichtschultagen das ÖPNV-Angebot außerhalb der Verkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.

J) Der Landkreis ist offen für die Einführung von **Initiativen im Bereich alternativer Mobilität** unter Einbindung der Gemeinden und wird diese nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität **unterstützen**.

K) In Thüringen ist es ein erklärtes Ziel der Landesplanung, dass alle Teile des Freistaats von der sehr **guten überregionalen Schienenanbindung** profitieren. Das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 sieht daher vor, die durch den ICE-Knoten Erfurt erzielten **Erreichbarkeitsverbesserungen** für weite Teile des Landes nutzbar zu machen. Mit dem vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) geleiteten Interreg-Projekt "SubNodes", an welchem der Landkreis Sömmerda als Projektpartner beteiligt war, konnte eine methodische Annäherung an dieses Ziel erfolgen. Aus dem Interreg Projekt SubNodes heraus wurde der Planungsvorschlag eines **Integralen Taktfahrplanes** für den Landkreis Sömmerda entwickelt, der sich als Entwicklungsoption für die kommenden Jahre in diesem NVP wiederfindet.
Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten stellt für den Nutzer ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Es ist eine **hohe Verknüpfungsquote** anzustreben, um eine hohe Attraktivität der Verkehrsangebote durch Nutzungssynergien zu erreichen.

L) Die ganzheitliche, integrierte Mobilitätsplanung erfordert eine verstärkte arbeitsteilige Abstimmung und ein höheres Augenmerk für die **Verknüpfung mit dem Individualverkehr** an den Schnittstellen (P+R, B+R, Leihstationen).

M) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der **barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung** generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV nach § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können. (vgl. LEP 2025 G 2.1.2 und G 4.5 sowie im Regionalplan Mittelthüringen).
Mit diesem Nahverkehrsplan werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.

N) Der Landkreis setzt sich für eine **maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife** ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden. Der Landkreis prüft ergebnisoffen die

Anwendung von Verbund- oder Gemeinschaftstarifen und wird diese umsetzen, wenn ein Überwiegen der Vorteile für Nutzer und Aufgabenträger nachgewiesen sind.

O) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.

4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

Der organisatorische und finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

A) Der Landkreis Sömmerda nimmt seine Funktion gemäß § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in seinem Zuständigkeitsgebiet wahr.

B) Als eine Aufgabe im eigenen Wirkungskreis gemäß § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG wird der ÖPNV vom Landkreis Sömmerda als Teil der Daseinsvorsorge gemäß § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung ein ausreichendes ÖPNV-Angebot sicher.

C) Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) für gebündelte Leistungen (im Busverkehr) und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzhilfe des Landes, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, ggf. Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

4.4 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

Der quantitative Bedienungsstandard ist ein Mindeststandard und insofern wesentlicher Teil der Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Aufgabenträger. Er dient pragmatisch der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,

b) die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, flexible oder alternative Angebote) und deren Anbindung an den nächsterreichbaren Zentralen Ort der jeweiligen zentralörtlichen Ebene sowie

c) besondere Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehre beinhaltet

a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung und für Bedienungszeiträume auf Stadtlinien und
b) Vorgaben für die Erschließung des Stadtgebietes unter Einschluss der Bedienung mit Regionallinien.

Außerdem werden Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen getroffen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- und Stadtverkehr ist verbindlich einzuhalten. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate flexible oder alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen.

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre weitgehend zu vermeiden.

Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im StPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Die Kategorisierung verwendet das bestehende SPNV- und Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.

Die Kategorien von Bedienungsrelationen und -räumen werden nach Tabelle 2-1 festgelegt.

Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Regionales Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen (HVR)	SPNV, StPNV
	Verbindungsrelationen des landesbedeutsamen Netzes (LBL)	
	Sonstige Verbindungsrelationen (VR)	
Lokales Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Stadtverkehrsrelationen	StPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Netzelemente und Räume mit verstärkter Orientierung auf bedarfsgesteuerte Bedienung	StPNV, flexible, alternative Angebote

Das **Regionale Hauptnetz (= Verbindungsnetz)** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten, insbesondere den Städten Erfurt und Weimar, Apolda (und eigentlich auch Naumburg). Die festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im StPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 60min-Takt (Mo – So, am Wochenende ggf. eingeschränkt, Taktauslassungen auch Mo – Fr in der Nebenverkehrszeit zulässig)
- Hauptverbindungsrelation StPNV:
  - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
  - Verbindungen mit Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen oder mit Kreisfreien Städten
  - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan, 60min-Takt Mo – Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
  - bedarfsgerechte Bedienungshäufigkeit am Wochenende, Mindestangebot von 4 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa und So

  - differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr, Sa, So
  - Schnellbus-Charakter ist anzustreben
    (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
  - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort
- Verbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 120min-Takt (Mo – So)
- Verbindungsrelation StPNV des landesbedeutsamen Netzes (LBL):
  - ausgewiesene Relation laut StPNV-Finanzierungsrichtlinie 2019
  - Verbindung zwischen Zentralen Orten der Mittel- und Oberzentralen Ebene bzw. Verknüpfungspunkten oder Orten von Landesinteresse
  - umsteigefreie Verbindung
  - Verknüpfung mit dem SPNV an mindestens einem Punkt mit max. 15 min Anschlusszeit
  - durchgehender Taktverkehr mit Mo-Fr mindestens 8, an Wochenenden und Feiertagen mindestens 4 vertakteten Fahrtenpaaren
- Sonstige Verbindungsrelation StPNV:
  - Verbindung mit Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
  - den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete StPNV-Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren des Landkreises sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
  - Verbindungen mit Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen und mit Kreisfreien Städten, sofern nicht als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
  - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot, Orientierung auf 120min-Takt Mo – Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
  - bedarfsgerechte Bedienungshäufigkeit an Samstagen, Mindestangebot von 2 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa
  - differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr und Sa

Das **Lokale Ergänzungsnetz (= Erschließungsnetz)** dient der Flächenerschließung sowie der Realisierung des Stadtverkehrs, als Zubringer zum regionalen Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Gliederung und Charakteristik:

- Stadtverkehr:
  - Erschließung des Stadtgebietes durch Stadt- und Regionallinien
  - Anbindung der Stadtgebiete an den SPNV
  - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte

  - taktorientierte Angebotsgestaltung mit 30min-Fahrtenfolge zumindest in der HVZ
  - differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr und Sa
  - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen:
  - Erfüllung nahräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
  - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom regionalen Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
  - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben
  - Festlegung differenzierter Bedienungszeiträume Mo-Fr, Sa
  - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen ggf. durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen

- Schülerverkehrsrelation:
  - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
  - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
  - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen, Samstagen und Sonntagen.

- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume
  - geeignete Räume und Relationen für Rufbus-Bedienung.

Im Zuge einer möglichen Umsetzung des ITF-Konzeptes im Landkreis entfällt die bisherige Kategorie der Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Verkehrsaufkommen und der Anteil der sonstigen Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen und der Schülerverkehrsrelationen wird reduziert, da weite Teile des Gesamtnetzes in das Taktkonzept einbezogen werden. Gesondert ausgewiesen wird die Kategorie der landesbedeutsamen Linien, mit weitgehend den Parametern von Verbindungsrelationen (höhere Anforderungen nur am Wochenende).

Die für den Planungszeitraum vorläufig, d. h. bis zur finalen Umsetzung des ITF-Konzepts, gültige Kategorisierung wird in Karte 29 dargestellt.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den Karten 10-13 für die einzelnen Betriebstage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.

4.4.2 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz

Das regionale Hauptnetz wird im StPNV durch die Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen des kategorisierten Netzes gebildet. Der Mindestbedienungsstandard wird für jede Relation entsprechend ihrer Einordnung in diese Kategorien festgelegt. Die Definition der Relationen im Hauptnetz sowie die Bedienungszeiträume sind in Tabelle 4-2 aufgeführt. Der Bedienungszeitraum beschreibt den Zeitraum zwischen dem Beginn der ersten und dem Ende der letzten Fahrt auf der Relation. Richtungsbezogene Abweichungen aufgrund der Lastrichtung sind dabei zulässig. Der

grundsätzliche Bedienungszeitraum umfasst Montag - Freitag 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr, an Samstagen 07:30 Uhr bis 19:30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen 11:30 Uhr bis 19:30 Uhr. Punktuelle Ausnahmen werden bei einem abweichenden Nachfragepotenzial im Früh- oder Spätverkehr definiert.

Im angegebenen Zeitraum sind

- Hauptverbindungsrelationen im 60min-Takt,
- Verbindungsrelationen mit 120min-Taktorientierung (Fahrtenfolge)

durch Taktverkehr bzw. auf Verbindungsrelationen zumindest regelmäßigen Verkehr zu bedienen. Taktzeitwechsel oder –abweichungen sind zugunsten eines wirtschaftlichen Schülerverkehrs zulässig, sollten aber weitestgehend vermieden werden.

Tabelle 4-2 Bedienungszeiträume der Relationen im regionalen Hauptnetz

Relation (neu)	Bedienungszeitraum Montag - Freitag		Bedienungszeitraum Samstag		Bedienungszeitraum Sonn-/Feiertag	
	von	bis	von	bis	von	bis
Hauptverbindungsrelationen (HVR)						
Sömmerda – Kölleda – Rastenberg	06:00	21:30	07:30	19:30	11:30	19:30
Sömmerda – Weißensee - Kindelbrück	05:30	22:00	07:30	19:30	11:30	19:30
Sömmerda - Straußfurt – Haßleben - Erfurt	05:00	21:30	07:30	19:30	11:30	17:30
Rastenberg – Buttstädt – Hauenthal - Weimar	06:00	21:00	07:30	19:30	09:30	19:30
Gebesee – Erfurt	05:00	20:30	07:30	19:30	11:30	19:30
Kindelbrück - Griefstedt	06:30	21:00	07:30	19:30	11:30	19:30
Verbindungsrelationen (VR und LBL)						
Sömmerda – Leubingen - Dermsdorf/Kibitzhöhe - Kölleda	06:00	21:00	09:30	17:30	-	-
Sömmerda – Schloßvippach - Markvippach – Erfurt	05:00	20:00	09:30	17:30	-	-
Sömmerda – Schloßvippach – Groß-rudestedt – Stotternheim - Erfurt	05:00	21:00	09:30	17:30	-	-
Sömmerda – Bad Langensalza (LBL)	06:00	21:00	09:30	17:30	09:30	17:30
Sömmerda – Sprötau – Hauenthal - Buttstädt	06:00	21:00	09:30	17:30	09:30	17:30
Kölleda – Olbersleben – Hauenthal (- Weimar)	06:30	21:00	09:30	17:30	09:30	17:30
Bad Frankenhausen – Göllingen – Bilzingsleben – Kindelbrück, Rathaus – Heldrungen, Bf	06:30	20:30	2 Fp		-	-
Sömmerda – Schloßvippach – Vippachedelh. – Berlstedt – Weimar	06:00	17:00	2 Fp		-	-

(gemessen an erster bzw. letzter Abfahrt der zugeordneten Linien)

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen Zentralen Orten und Verknüpfungspunkten her. Die Bedienung der aufgeführten Relationen hat mindestens in der vorgegebenen Fahrtenhäufigkeit zu erfolgen. Dabei sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten, insbesondere bei Überlagerung von Linien, möglichst einheitlich sein. Es wird eine vollständige Vertaktung angestrebt.

Hinweis:

Die vorstehenden Relationen sind „Von-Nach-Verbindungen“ und keine Linien. Sie können durchgehend mit einer Linie, aber auch durchgebunden oder als Umsteigeverbindungen durch mehrere Linien bedient werden. Die Angebotshäufigkeiten können sich auch durch abschnittsweise Überlagerung mehrerer Linien ergeben. Entscheidend ist die durchgehende Nutzbarkeit durch den Fahrgast in der gesamten Relation, d.h. bei erforderlichem Umstieg muss der Anschluss durch Wartezeit von maximal 10 min gewährleistet werden.

Die Vorgaben zur Kategorisierung sind auch betreiberunabhängig. Angebote mehrerer Betreiber können sich auch ergänzen oder überlagern.

4.4.3 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das lokale Ergänzungsnetz (Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten)

Die Festlegung von Bedienungszeiträumen für das lokale Ergänzungsnetz ist die zweite Komponente eines allgemeinen Mindestbedienungsstandards. Ergänzt werden diese durch die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, alternative Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort.

Für das lokale Ergänzungsnetz ist eine bedarfsgerechte Bedienung in festgelegten **Bedienungszeiträumen** vorzusehen. Diese sind für die einzelnen Relationskategorien in Tabelle 4-3 aufgeführt.[46]

Tabelle 4-3 Bedienungszeiträume der Relationen im lokalen Ergänzungsnetz

Relationskategorie	Bedienungszeitraum Montag - Freitag		Bedienungszeitraum Samstag	
	von	bis	von	bis
Sonstige Erschließungs- und Zubringerrelation	06:30	17:00	10:00	14:30
Schülerverkehrsrelation	Je nach Bedarf des Schülerverkehrs		-	-
Netzelemente und Räume mit verstärkter Orientierung auf bedarfsgesteuerte Bedienung	Individuelle Festlegung in Ergänzung oder Ablösung konventioneller Linienverkehrsangebote			

Der minimale Umfang der bedarfsgerechten Bedienung wird durch die **Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten** bestimmt. Allgemeine Bemessungsgrundlage dieser Vorgaben ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht.

[46] Festlegungen für Stadtverkehrsrelationen werden gesondert im nachfolgenden Abschnitt getroffen.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete ab 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.4.5).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/StPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-4 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare).

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.
Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.[47]

Zusätzlich wird die Einhaltung folgender Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit) festgelegt:

Richtung GZ = 30 min
MZ = 45 min
OZ = 90 min

Tabelle 4-4 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)[48]

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größen-klasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)	Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	VI	selbst GZ	10	8
3.000 bis unter 6.000	V	selbst GZ	8	6
1.000 bis unter 3.000	IV	7	6	4
500 bis unter 1.000	III	4	4	3
200 bis unter 500	II	3 (an 3 Tagen je Woche)	2 (an 2 Tagen je Woche)	2 (an 2 Tagen je Woche)
100 bis unter 200	I	2 (an 2 Tagen je Woche)	1 (an 2 Tagen je Woche)	1 (an 2 Tagen je Woche)

[47] Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.

[48] Von der pauschalen Vorgabe von mindestens 2 täglichen Fahrtenpaaren nach Regionalplan Mittelthüringen wird im Bereich der Siedlungseinheiten unter 500 Einwohner abgewichen, da das Nachfragepotential als zu gering einzustufen ist. Die Vorgaben stellen dennoch eine Verschärfung der Vorgaben gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan 2015-2019/20 dar, so dass aus der Vorgabe nach Tabelle 4-4 eine bessere Verkehrsanbindung für viele dieser Siedlungseinheiten resultiert.

Die Vorgaben wurden moderat erhöht und zwischen der Erreichbarkeit von Mittelzentren (Sömmerda, Erfurt, Weimar, Apolda) und Oberzentren (Erfurt, Weimar) differenziert. Bei voller Umsetzung eines ITF-Konzepts ist zu erwarten, dass die Anforderungen noch weiter angehoben werden können.

4.4.4 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

In der Kreisstadt Sömmerda soll weiterhin eine Stadtlinie angeboten werden. Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr beinhaltet

- in der Kernstadt einen
  - 60min-Grundtakt Montag – Freitag 6:30 – 19:00 Uhr, der in den Zeiträumen 6:30 - 9:30 Uhr und 12:00 - 17:00 Uhr auf eine 30min-Fahrtenfolge verdichtet wird,
  - 120min-Takt Samstag in der Zeit von 14:00 – 16:00 Uhr
- im weiteren Stadtgebiet einen 120min-Grundtakt Montag – Freitag in den Zeiträumen 6:30 - 9:30 Uhr und 12:00 - 17:00 Uhr,
- im Außenbereich (Ortsteile) Montag – Freitag eine bedarfsgerechte Bedienung, vorrangig mit Regionallinien.

Die Abgrenzung der jeweiligen Bereiche im Stadtverkehr geht aus Karte 36 hervor.

Im Zuge der Umsetzung des ITF-Konzepts wird durch Überlagerung von Stadtlinie und Regionallinien eine 30min-Fahrtenfolge in der Kernstadt und im weiteren Stadtgebiet eine 60min-Fahrtenfolge ganztägig angestrebt. Letzteres trifft im Wesentlichen auch für den Außenbereich (Ortsteile) zu.

4.4.5 Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es besteht nach der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Sömmerda[49] unter festgelegten Voraussetzungen ein Beförderungsanspruch mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den regulären Schulweg.

Die Vorgaben gelten für den allgemeinen Unterrichtsbeginn und das allgemeine Unterrichtsende an der jeweiligen Schule, wobei die Schulen die Unterrichtsanfangs- und –endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen müssen.

Weitergehende Festlegungen zur Beförderungsqualität (Anzahl der schultäglichen Beförderungen, zulässige Schulwegzeiten, Wartezeiten vor und nach dem Unterricht, Umstiege) wurden bisher nicht getroffen.

Mit dem 01.08.2021 tritt eine Änderung des Thüringer Schulgesetzes in Kraft. In einem neuen § 41d werden erstmals in Thüringen Vorgaben für Schulwegzeiten gemacht. Diese Vorgaben entsprechen einschlägiger Verwaltungsrechtsprechung und sollen eine altersbezogene Zumutbarkeit widerspiegeln.

[49] Satzung über die Schülerbeförderung des Landkreises Sömmerda vom 27.08.2007 in der Fassung der zweiten Änderung vom 18.06.2020.

Folgende Zeiten für den Schulweg sollen nicht überschritten werden:

(1) Schüler der Primarstufe zur Grundschule oder zur Gemeinschaftsschule max. 35 min sowie zum regionalen Förderzentrum max. 60 min,

(2) Schüler der Sekundarstufe zur Regelschule max. 45 min, zur Gemeinschaftsschule, zum Gymnasium oder zum regionalen Förderzentrum max. 60 min.

Die Formulierung der Vorgaben ist aus verkehrlicher Sicht ungenau. Der Schulweg kann danach unterschiedlich definiert werden. Aus diesem Grund hat das Thüringer Bildungsministerium eine Synopse mit Kommentierung veröffentlicht, die mehr Klarheit verschafft, jedoch nicht alle Fragen klärt.[50]

Demnach gehören zur Schulwegzeit:

- Die Zeiten für die Fußwege zwischen Haustür der Wohnung und Haltestelle sowie zwischen Haltestelle und Schuleingang,
- die Reisezeit (= Fahrzeit mit Umstiegswartezeit).

Nicht zur Schulwegzeit gehören Wartezeiten vor und nach dem Unterricht.

Ob die Vorgaben auch für den Rückweg gelten ist unklar, wird aber unterstellt.

Die Vorgabe ist eine Sollvorgabe. Es darf also in begründeten Ausnahmefällen in zumutbarer Weise davon abgewichen werden, ohne dass per se ein Rechtsanspruch auf Sonderbeförderung entsteht. Das ist deshalb von Belang, weil insbesondere die Vorgabe für Grundschüler dazu führt, dass bei Fußwegen von z. B. ca. 1000 Metern nur noch 20 min für die Reisezeit verbleiben. Das wird nicht in allen Fällen einzuhalten sein. Die Vorgabe ist zudem nicht prüffähig, weil dazu die Wohnadressen der Schüler benötigt würden, mit denen aus Gründen des Datenschutzes nicht umgegangen werden darf.

4.4.6 Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur und sowieso bei Umsetzung eines Integrierten Taktfahrplans extrem zunehmende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum.

Verkehrliche Gestaltung

Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen bzw. zunächst einer Vervielfältigung der Fahrmöglichkeiten durch Umstiegsmöglichkeiten. Eingeordnet werden die Verknüpfungspunkte nach Tabelle 4-5 entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz als

[50] Thüringer Schulgesetz. Synopse mit Kommentierung. Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, 15.10.2019

- **Verknüpfungspunkt 1. Ordnung** für Verknüpfungen zwischen dem SPNV und den Buslinien des regionalen Hauptnetzes oder zwischen den Buslinien des regionalen Hauptnetzes untereinander (Bus-Bahn- und Bus-Bus-Verknüpfungspunkte)
- **Verknüpfungspunkt 2. Ordnung** für Verknüpfungen zwischen den Buslinien des regionalen Hauptnetzes und des lokalen Ergänzungsnetzes (Bus-Bus-Verknüpfungspunkte).

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. Karte 29)[51]:

Tabelle 4-5 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	Verknüpfungspunkte 2. Ordnung
Sömmerda, Busbahnhof	Weißensee, Langer Damm
Sömmerda, Bahnhof	Kindelbrück, Rathaus
Kölleda, Roßplatz	Rastenberg, Schule
Buttstädt, Roßplatz	Schloßvippach
Buttstädt, Bahnhof	Sömmerda, Ziegeleipark
Straußfurt, B 176 / Bahnhof	Gebesee
Hauenthal	Frohndorf, B 176 / Sömmerda
	Großrudestedt
	Elxleben
	Kleinmölsen

6 der insgesamt 17 Verknüpfungspunkte werden vorrangig für die Umsetzung des ITF-Konzepts benötigt. Dazu kommen weitere außerhalb des Kreisgebietes in Erfurt, Weimar, Apolda, Bad Langensalza, Bad Tennstedt, Gierstädt und Döllstädt.

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regionalverkehrs, mit ggf. Beachtung der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen von bis zu 10 Minuten für Bus-Bus-Verknüpfungen und bis zu 15 Minuten für Bus-Bahn-Verknüpfungen.

Das ITF-Konzept geht durchaus von kürzeren Anschlusszeiten aus. Darin erfolgt auch eine funktionale Zuordnung der Verknüpfungspunkte in

- Anschlussknoten (für die Anschlussgewährung zu gleichen Minutenzeiten in alle Richtungen) und
- Richtungsknoten (für die Gewährleistung einzelner Richtungsanschlüsse).

[51] Der im Regionalplan Mittelthüringen definierte Bus-Bahn-Verknüpfungspunkt Ringleben-Gebesee wird nicht definiert, da er bei der vorgesehenen Netzkategorisierung eine zu geringe Bedeutung aufweist.

Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Deshalb werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe mit mehr als 150 Ein- und Aussteigern pro Tag)

C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).

C1 – Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen
(Haltestellen des Regionalverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus-Bahn, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einw., auch viele Schulhaltestellen)

C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)

C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 20 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Die Richtwerte für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen nach Tabelle 4-6 erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden, Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Sömmerda wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken.

Zum Zwecke einer Bestandsaufnahme sowie einer Bestimmung und Strukturierung des Investitionsbedarfs für Haltestellen ist

- die Einrichtung eines Haltestellenkatasters
  (mit Erfassung der wesentlichen Ausstattungs- und Zustandsmerkmale)
  sowie
- eine durchgängige Kategorisierung der Haltestellen nach ihrer funktionellen Bedeutung mit Zuordnung der entsprechenden Ausstattungsvorgaben je Kategorie

durchzuführen und fortzuschreiben.

Tabelle 4-6 Haltestellenkategorien, Ausstattungsmerkmale und Zuständigkeit

Ausstattungselement	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
Betreiber-Logo, Hinweis auf Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplaninformation					
Liniennummer	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrtziel	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	VU	VU			
Abfahrttafel			VU	VU	VU
Tarifinformation	VU	VU	VU		
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs/Fernverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	VU	VU	(VU)		
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	(VU)	(VU)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
Verknüpfung mit dem Individualverkehr					
Park+Ride-Plätze	BLT	(BLT)			
Bike+Ride-Plätze	BLT	(BLT)			

VU – Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen ( ) – bei Bedarf

BLT – Zuständigkeit liegt bei Baulastträger (i.d.R. Kommune)

Darüber hinaus sind an den Verknüpfungspunkten nach Tabelle 4-5, nach vorausgehender und vorausschauender Bedarfsbestimmung, ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen vorzusehen.

Entsprechend Anlage 5 wurde eine Liste aller Haltestellen im Kreisgebiet und durch die VWG außerhalb des Kreisgebietes bedienten Haltestellen mit ihren durchschnittlichen schultäglichen Ein- und Aussteigerzahlen angelegt. Aufgrund der Datenlage wurden dabei Ein- und Aussteigerzahlen formal

als gleich groß angenommen. Anhand dieser Ausgangsdaten wurde eine Kategorisierung der Haltestellen nach den Kategorien A, B, C1 – C3 vorgenommen[52].

Die erfassten insgesamt 172 Haltestellenbereiche (mit insgesamt also ca. 370 Masten (Richtungshaltestellen, Haltepositionen) können wie folgt zugeordnet werden:

Kategorie A: 5 (mit mehr als 250 E/A)

Kategorie B: 8 (mit mehr als 150 E/A), wobei Straußfurt, B176 und Weißensee, Langer Damm noch mit aufgenommen wurden)

Kategorie C1: 9 (mit mehr als 100 E/A)

Kategorie C2: 64 (mit mindestens 20 E/A)

Kategorie C3: 86 (mit weniger als 20 E/A)

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht – was mit Bezugnahme auf das Subsidiaritätsprinzip nicht zu erwarten ist. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist in Abschnitt 5 beschrieben.

Eine **barrierefreie Haltestelle** soll mindestens die laut Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Haltestellen und Verknüpfungspunkte des StPNV des LBV Thüringen (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

Tabelle 4-7 Parameter für barrierefreie Haltestellen

Parameter		Bus Stadt/Regio
1	Haltekantenhöhe	mind. 16 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbarer Schrägbord
2	Aufstellfläche	Befestigt; Mindestlänge 150 cm und Mindestmanövrierfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe (Tiefe)
3	Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren
4	Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit Absatz max. 3 cm, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm

[52] Es ist zu beachten, dass an den Haltestellen nur die Fahrgastaufkommen der VWG erfasst sind, nicht die kreisfremder Unternehmen, die ebenfalls diese Haltestelle bedienen.

Der Landkreis Sömmerda geht davon aus, dass im Bereich der Haltestelleninfrastruktur – ungeachtet von einem konsequenten Hinwirken auf dieses Ziel – ohne eine verstärkte Landesförderung die Vorgabe aufgrund mangelnder Finanzierungskraft der Kommunen – und auch unter ggf. einer Einbeziehung des Aufgabenträgers – absehbar nicht in überwiegendem Maße Umfang realisierbar sein wird. Daher wird die Rangfolge der Umsetzung an der Kategorisierung der Zugangsstellen orientiert.

Der Aufgabenträger strebt an, dass bis zum Ende der Planungsperiode alle Haltestellen der Kategorien A und B und ein noch zu bestimmender Teil der Haltestellen der Kategorie C1 barrierefrei sind (vgl. auch Abschnitt 5.1). Durch Rangfolgebildung auf Grundlage der vorgenommenen Kategorisierung entwirft der Aufgabenträger einen Maßnahmenplan und stimmt diesen mit den Kommunen und dem Betreiberunternehmen ab.

4.5 Angebots- und Maßnahmenplan – Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

4.5.1 Grundsatz des ITF-Systems

Der Aufgabenträger hat einen Prüfauftrag erteilt, ob und wie das bestehende Angebotssystem im Landkreis nach dem Grundprinzip eines Integralen Taktfahrplans umgestaltet werden kann. Die Planungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen und noch nicht mit dem Aufgabenträger abgestimmt und in den politischen Gremien bestätigt. Deshalb wird an dieser Stelle ein vorläufiger Stand formuliert, der ggf. innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes zu einer Evaluierung führt.

Es soll vorgesehen werden, den weitaus größten Teil des Angebotes im SPNV und im StPNV zu vertakten und dadurch ein Höchstmaß an richtungsbezogenen Fahrtmöglichkeiten für den potenziellen Nutzer zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass dabei auf die Fahrtenlagen des SPNV kein Einfluss genommen werden kann und die Bedienung von Linien kreisfremder Unternehmen nur nach Abstimmung anzupassen ist.

Die Angebote werden strukturiert in

- Relationen (Linien) mit 60min-Takt und Wochenendbedienung (entspricht den Hauptverbindungsrelationen – HVR nach Tabelle 4-2)
- Relationen (Linien) mit 120min-Takt und Samstags-, teilweise auch Sonntagsbedienung (entspricht den Verbindungsrelationen – VR und LBL nach Tabelle 4-2)
- Relationen (Linien) des Ergänzungsnetzes mit spezifischen Bedienungsfestlegungen, darunter auch die Stadtlinie Sömmerda und besondere Fahrten zur Angebots- und Qualitätssicherung im Schülerverkehr.

Die Verknüpfung der Angebote des StPNV untereinander und mit dem SPNV erfolgt an Knotenpunkten, die in

Taktknoten (mit Anschlüssen in alle oder mehrere Richtungen zu immer gleichen Minutenzeiten)

und

Richtungsknoten (mit Anschluss in einzelne Richtungen)

unterschieden werden.

Das System ist kompatibel zur Strukturierung in Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung laut Tabelle 4-5.

4.5.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist der Freistaat Thüringen Aufgabenträger des SPNV. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2018 bis 2022. Darin sind die geplanten Entwicklungen der Infrastruktur und Bedienungsangebote festgelegt.

Als bauliche Maßnahmen an Infrastruktur und Stationen sind folgende Maßnahmen geplant:

- KBS 335 (RE 10 und RB 59) Erfurt – Sömmerda – Sangershausen (Umsetzung bis 2023)
  - i. abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (Sangershausen – Sömmerda) auf bis zu 140 km/h
- KBS 601 (RE 55 und RE 56) Erfurt – Wolkramshausen – Nordhausen (Umsetzung bis 2022)
  - i. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h
  - ii. Sicherungstechnische Anpassung an zwölf Bahnübergängen

Änderungen im Liniennetz bzw. in der Angebotsstruktur sind bis zum Horizont 2022 und darüber hinaus abseits leichter Verschiebungen nicht zu erwarten, auch nicht eine erweiterte Wiederaufnahme des Betriebs der Pfefferminzbahn, wofür sich der Landkreis Sömmerda ausdrücklich ausspricht.

4.5.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr

Die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr folgt dem verkehrsträgerübergreifenden Gesamtansatz des Integralen Taktfahrplans, der alle nachfolgend aufgeführten Komponenten der Angebotsentwicklung aufnimmt und verknüpft und durch flexible bzw. alternative Angebotselemente vervollständigt werden kann:

(1) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Checkin-Daten konnten Fahrgastaufkommen und Fahrgastbelegung auch kartografisch nach Relationen und Netzabschnitten dargestellt und analysiert werden. Insbesondere für das ITF-Konzept wurden darüber hinaus auch ergänzende Potenzialuntersuchungen mittels Gravitationsmodell durchgeführt und auf dieser Grundlage optimale Angebotsdichten und Fahrplanlagen bestimmt werden. Diese werden im Gesamtkonzept fahrplanwirksam umgesetzt.

(2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

Es wird vorgesehen, die in Tabelle 4-2 verzeichneten Relationen, die das System der Verkehrsachsen aus Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen (HVR, VR) bilden, zu bedienen. Davon die HVR Mo-Fr im 60min-Takt, die VR und LBL Mo-Fr im 120min-Takt.

Insbesondere bei den VR ergibt sich eine Angebotsverstärkung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand. Weiterhin ergibt sich ein Mehrangebot aus der generellen Ausdehnung der täglichen Verkehrszeiten.

Für die HVR entstehen so in der Regel 15-17 Fahrtenpaare Mo-Fr, für die VR in der Regel 8-10 Fahrtenpaare Mo-Fr.

Landesbedeutsame Linien (LBL):

Für den Landkreis Sömmerda kommen gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie drei LBL in Betracht:

Sömmerda – (Bad Tennstedt) – Bad Langensalza

Weimar – Sömmerda

Sömmerda – Buttstädt - Apolda.

Das ITF-Konzept sieht für die erste Relation eine LBL-Beantragung durch Genehmigungserweiterung der Linie VWG 209 vor. Die Genehmigungsfähigkeit ist nicht eindeutig, weil auch die Regionalbusgesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH auf dem Abschnitt Bad Langensalza – Bad Tennstedt – Schwerstedt mit mehreren Linien verkehrt. Die Teilabschnitte in beiden Landkreisen sind etwa gleich lang. Ggf. ist ein paritätischer durchgängiger Betrieb (vergleichbar der LBL 530 Sondershausen – Bad Frankenhausen – Artern im KYF durch RBG und VGS), in diesem Falle durch VWG und RBG, zu vereinbaren.

Eine LBL Weimar – Sömmerda erscheint aktuell aber nicht mehr durchsetzbar, weil die Genehmigung für die betreffende Linie 219 die PVG mbH Weimarer Land hält und diese nach § 21 Abs. 4 PBefG eine Entbindung von der Betriebspflicht auf dem Abschnitt Schloßvippach – Sömmerda beantragt hat. Der Landkreis Sömmerda strebt an, dass die Relation Sömmerda – Weimar als LBL bedient wird, sieht gegenwärtig aber keine Möglichkeit der Umsetzung.

Eine mögliche LBL Sömmerda – Buttstädt – Apolda ist laut StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2019 als gebrochene LBL kategorisiert mit SPNV-Bedienung im Abschnitt Sömmerda – Buttstädt und StPNV-Bedienung im Abschnitt Buttstädt – Apolda. Diese wird gewährleistet durch die Linie 289 der PVG Weimarer Land, von der auch die entsprechende Initiative ausgehen müsste. Damit wird nicht gerechnet, weil ein komplettes Wochenendangebot eingerichtet werden müsste, wofür kein Bedarf gesehen wird.

Ergänzung und Verstärkung einer Transitlinie für die Funktionalität des ITF-Konzepts:

Die Linie VGS 492 soll in der Führung

Bad Frankenhausen – Göllingen – Günserode – Kindelbrück, Rathaus – Heldrungen, Bf

zur Verbindungsrelation mit 120min-Takt Mo-Fr und 2 Fahrtenpaaren am Samstag aufgewertet werden, um für potenzielle Fahrgäste aus den Räumen Kindelbrück und Weißensee, aber auch Bad Frankenhausen, zusätzliche Verbindungen mit RE 10 und RB 59 sowie Erfurt, Sömmerda und Sangerhausen und über einen Nullknoten Kindelbrück, Rathaus eine universelle Einbindung in das ITF-System zu schaffen. Voraussetzung dafür ist eine Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger Kyffhäuserkreis und der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH als Genehmigungsinhaber und Betreiber, welche gegenwärtig auch Gegenstand der Abstimmungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kyffhäuserkreises 2022 – 2026 ist. Die VWG müsste der Bedienung der Haltestelle Kindelbrück, Rathaus zustimmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Vorteilsabwägung erfolgreich ist.

Ersatzbedienungen für Einschränkungen bei einstrahlenden Linien:

Neben der vorstehend genannten Einschränkung der Bedienung auf der Linie 219 zwischen Schloßvippach und Sömmerda könnten kreisfremde Betreiber im Planungszeitraum Leistungen auf weiteren einstrahlenden Linien reduzieren. In diesen Fällen sind zusätzliche Leistungen der VWG bzw. durch Nachunternehmer der VWG vorzusehen.

(3) Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestbedienungsstandards für das allgemeine Angebot und die Erschließungsvorgaben

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Mindesterschließungsvorgaben gemäß Anlage 3 und der Visualisierung in den Karten 30 – 35 und unter Berücksichtigung der laut Tabelle 4-4 weiter differenzierten und leicht erhöhten Anforderungen haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung Möglichkeiten zu finden, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt weiter abzubauen, wie das auch schon in der zurückliegenden Planungsperiode teilweise gelungen ist. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente, zu wählen (siehe auch Abschnitt 4.5.4).

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich: im nördlichen Kreisgebiet und in Randbereichen
- zeitlich: überwiegend an Ferientagen

liegen. Es ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung des ITF-Konzepts zahlreiche zusätzliche Verbindungen entstehen, die bereits erheblich zur Abmilderung von Erschließungsmängeln beitragen. Nach Umsetzung kann im Rahmen einer Evaluierung geprüft werden, welche Handlungsbedarfe noch verbleiben und dann durch Maßnahmen der flexiblen oder alternativen Bedienung zu beseitigen sind.

Einzelne geringfügige Reisezeitüberschreitungen lassen sich aufgrund der geographischen Lage der Siedlungseinheit dagegen nicht mit vertretbarem Aufwand beheben. Dies betrifft insbesondere das Gebiet um Schloßvippach, da hier kein nahegelegenes Grundzentrum besteht, und vereinzelte Siedlungseinheiten im Randbereich des Kreisgebietes, deren Lage sich ungünstig auf die Reisezeit zu den weit entfernten Oberzentren, teilweise aber auch zu Grund- und Mittelzentren, auswirkt.

(4) Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und Digitalisierung

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen. Das ist der Kern des Anliegens und die zentrale Methodik eines ITF-Systems.

Die in den Abschnitten 3.1.5 und 3.3 kritisierte gegenwärtige Verknüpfungsqualität wird bei Umsetzung des ITF-Konzept auf ein völlig anderes Niveau gehoben.

Der Bahnhofsvorplatz in Sömmerda benötigt eine zentrale Verknüpfungshaltestelle zwischen SPNV und StPNV zur Gewährleistung kurzer Umsteigewege.

Die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse hat die Voraussetzungen für zuverlässigere Verknüpfungen, insbesondere durch den Einsatz Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) entscheidend verbessert, wie auch die ÖPNV-Steuerung insgesamt. Entsprechende Möglichkeiten sind künftig auch stärker bei der Vernetzung mit flexiblen und alternativen Mobilitätsangeboten zu nutzen.

(5) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im StPNV ist vergleichsweise schwach ausgeprägt, daran kann aber aus Mangel an potenzieller Nachfrage nichts Grundsätzliches geändert werden. Aufgrund ver-

änderter Mobilitätsnachfrage entsteht am Wochenende ein Handlungsbedarf für den Aufbau eines angemessenen Wochenendangebots. Das Taktlinienkonzept im Rahmen des ITF-Fahrplans sieht wesentlich mehr Wochenendangebote vor als bisher.

Ein wirklich nutzbares und auch flächenerschließendes Angebot an Wochenenden könnte allerdings nur bedarfsgesteuert eingerichtet werden (siehe dazu Abschnitt 4.5.4).

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die wenigen Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend an den Achsen des regionalen Hauptnetzes gelegen oder bei der Lage in Achsenzwischenräumen wenig konzentriert sind und daher ein geringes und wenig gebündeltes Nachfragepotenzial aufweisen. Konkrete Maßnahmen für Angebotsverbesserungen aus touristischen Gesichtspunkten lassen sich daher nicht ableiten.

(6) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten zum Schülerverkehr

Für den abgelaufenen Planungszeitraum war eine Untersuchung der Möglichkeiten einer zeitlichen und/oder räumliche Staffelung der Unterrichtszeiten in den Schulen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Qualität der Schülerbeförderung vorgesehen, aber nicht durchgeführt worden. Nunmehr spielt die Schülerbeförderung auch eine wesentliche Rolle bei der Planung und Umsetzung des ITF-Konzeptes, insbesondere für deren Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Im Rahmen der Umsetzung sind die Schulen aufgefordert, durch eine bestimmte Flexibilität in der Unterrichtsorganisation bei der Festlegung der Unterrichtszeiten zum Funktionieren des Systems beizutragen. Dies ist auch deshalb zum Vorteil der Schulen und der Schüler, weil im Zuge der Konzeptumsetzung auch Quantität und Qualität der Schülerbeförderung verbessert werden können.

Im Bereich der Schulnetzplanung für den Westteil des Landkreises Sömmerda sind ab dem Jahr 2024 Änderungen möglich, die sich auf den Nahverkehrsplan auswirken können.

Darüber hinaus bleiben aber generell Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen bei der Planung des Schülerverkehrs, insbesondere unter Kapazitätsgesichtspunkten, zu berücksichtigen. Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – zu optimieren.

(7) Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Sömmerda

Das gegenwärtige Angebot im Stadtverkehr Sömmerda erfüllt nur prinzipiell die Mindestanforderungen (vgl. Abschnitt 3), für einen attraktiven Stadtverkehr ist zukünftig dennoch eine Weiterentwicklung der Angebotsqualität anzustreben. Kernelemente eines grundlegend konzeptionell überarbeiteten Stadtverkehrsangebotes sollten

- ein durchgehender Takt ohne Bedienungslücke über den ganzen Tag in allen Stadtbereichen, zumindest aber in der Kernstadt,
- ein erweiterter Bedienungszeitraum von 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr in der Kernstadt,
- eine Taktverdichtung auf einen ganztägigen 30min-Takt in der Kernstadt,
- die Erschließung weiterer Stadtgebiete (z. B. der Gewerbe-/Industriegebiete im Nordbereich)

sein. Auch der Stadtverkehr Sömmerda ist Bestandteil des ITF-Gesamtkonzeptes. Danach ist vorgesehen, die vorstehenden Anforderungen durch

✓ die Stadtlinie 243 in 3 Linienführungsvarianten A bis C jeweils im 120min-Takt

und

- ✓ ergänzende Regionallinienbedienung

durch die jeweiligen Angebotsüberlagerungen zu gewährleisten.

4.5.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen für Teilräume

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind auch bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum anzuwenden. Dabei sollen von Anruf- oder Anschluss-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Flexible Angebote

Infolge der Interpretation einer bundesgerichtlichen Entscheidung waren seit Dezember 2013 flächenhaft gestaltete Bedarfsverkehre nicht dem Linienverkehr zuzurechnen und somit nicht nach § 42 PBefG genehmigungsfähig. Die Genehmigungsbehörden der Länder haben die Interpretation der Entscheidung des BVerwG unterschiedlich gehandhabt, in der Regel aber auf die Möglichkeiten der sogenannten Experimentierklausel nach § 2 Abs. 7 PBefG verwiesen, die ein zeitlich begrenztes (für maximal 4 Jahre) Abweichen von den eigentlichen Genehmigungsvorschriften zuließen, um neue Verkehrsarten oder Verkehrsmittel zu erproben, allerdings immer mit der Einschränkung: „soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen“, was aber häufig der Fall war.

Mit einem Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 03.11.2020 zur Modernisierung des PBefG soll eine Novellierung des PBefG in Kraft gesetzt werden, die

- mit einem neuen § 44 „Linienbedarfsverkehre“ als Linienverkehr nach § 8 Abs. 1 PBefG (auch ohne festen Linienweg und mit virtuellen Haltestellen)

  und

- mit einem neuen § 50 „Gebündelte Bedarfsverkehre“ als Form des Gelegenheitsverkehrs

genehmigungsfähig macht.

Es werden bestimmte Rahmenvorgaben gemacht, wie die ÖPNV-Tarifbindung, eine räumliche Zuordnung, statistische Nachweisverpflichtungen zur Bündelungsquote, Konkurrenzausschlussbedingungen gegenüber dem Taxi- und Mietwagenverkehr usw.

Die Novellierung befindet sich noch in der Gesetzgebungsphase. Es liegen bereits Beschlüsse des Bundeskabinetts, des Bundestages und des Bundesrates vor. Damit können ab der Bekanntmachung und Inkraftsetzung der PBefG-Novelle wieder flächenhaft angelegte, vollflexible Rufbusverkehre genehmigt werden, ebenso wie On-Demand- und Pooling-Systeme innerhalb und außerhalb des ÖPNV, jedoch generell im Geltungsbereich des PBefG, also auch im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,

- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen können zusätzliche Angebote geplant werden, aber auch unwirtschaftliche konventionelle Angebote eingestellt und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugsweise aber deutlich darüber hinaus, ersetzt werden. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und StPNV zu verknüpfen. Soweit die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sind, können diese Hauptlinien des StPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von 60-90 min, und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Für konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen sind zu ermitteln:

- Gegenwärtige Angebots- und Nutzungsstrukturen
- Potenzielle Nutzungsstruktur
- Auswahl der optimalen Angebotskombination
- Technologische Planung, einschl. Disposition
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus Aufwands- und Ertragsprognose
- Finanzierungskonzept und Umsetzungsempfehlung.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des Kreisgebietes vorrangig in Frage, besonders aber die Teilräume mit noch bestehenden Nichteinhaltungen der Mindestvorgaben zur Erschließung der Siedlungseinheiten, vorrangig also:

1. das Teilgebiet südlich Schloßvippach,
   mit Eckstedt, Bachstedt, Markvippach und Anbindung in Schloßvippach;
2. das Teilgebiet Weißensee und Kindelbrück,
   mit Schilfra, Ottenhausen, Herrnschwende, Nausiß, Riethgen, Büchel, Scherndorf, Waltersdorf und Anbindung in Weißensee oder Kindelbrück;
   im Rahmen der Projekte „LandMobil“ strebt die LG Buttstädt eine Rufbuslösung (mit Durchführung durch den Arbeiter-Samariterbund (ASB)), in Verbindung mit dem Betrieb einer Buchungsplattform, an;
3. das östliche Randgebiet um Buttstädt und Rastenberg,
   mit Eßleben-Teutleben, Rüdersdorf, Roldisleben, Rothenberga und Anbindung in Buttstädt oder Rastenberg;

an Ferientagen und ggf. am Wochenende.

Bürgerbusse

Bürgerbusse können zu den ÖPNV-Betriebsformen aber auch zum Freistellungsverkehr gehören, werden aber nichtgewerblich betrieben. Im Freistaat Thüringen, wie auch allen anderen ostdeutschen

Bundesländern, ist diese Angebotsform noch nicht wirklich etabliert. In vielen westdeutschen Bundesländern ist das traditionell ganz anders (Niedersachsen (50 Bürgerbusse), Nordrhein-Westfalen (über 130), Rheinland-Pfalz ca. 70 Bürgerbusse)).

Im Freistaat Thüringen sind bisher nur die Bürgerbusse

- Stadtroda/Schlöben (Saale-Holzland-Kreis)
- Bad Frankenhausen (Kyffhäuserkreis) und
- Werther (Landkreis Nordhausen)

bekannt.

Aufgrund nicht anfallender Personalkosten durch ehrenamtliche Fahrer („Bürger fahren für Bürger") können Bürgerbusse auch bei sehr geringer Fahrgastnachfrage betrieben werden (bei den Lösungen im Land Brandenburg zum Beispiel in der Regel <0,5 FG/Fahrplan-km). Prinzipiell kann der Bürgerbus auch bedarfsabhängig, also als Rufbus, verkehren. Tatsächlich kommt das selten vor, weil meist das Hauptklientel Senioren sind, die eine besondere Hemmschwelle bei der Bestellung eines Rufbusses haben.

Inzwischen hat ein Umdenken stattgefunden, weg von: „der ÖPNV gibt ein Teil seines Klientels auf", hin zu: „bei so wenig ÖPNV-Angebot ist jede Verbesserung hilfreich". Deshalb ist unter dem Aspekt der Angebotsergänzung im ganz dünn besiedelten und durch Überalterung der Einwohner gekennzeichneten Raum die Etablierung von Bürgerbussen positiv zu bewerten und zu unterstützen.

Zur Konzipierung, Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen kann u. a. eine Studie der PTV Group herangezogen werden[53]. Zur Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen hat auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (der VBB) ein Handbuch herausgegeben[54]. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass ein Bürgerbusverein und ehrenamtliche Fahrer in hinreichender Anzahl verfügbar sein müssen. In der Regel sind mindestens 10 Fahrer erforderlich, um die Betriebspflicht gewährleisten zu können.

Der Aufgabenträger des StPNV kann derartige Lösungen nicht „verordnen", sondern lediglich anregen und unterstützen.

Im Rahmen der Projekte „LandMobil" strebt die Verwaltungsgemeinschaft Kindelbrück mit der Kirchgemeinde als Trägerverein eine Bürgerbuslösung mit zwei Elektrofahrzeugen und erforderlicher Ladeinfrastruktur an, um Zubringerverkehre zum ÖPNV im Gebiet der VG anzubieten und sucht gegenwärtig dafür Fahrer.

Alternative Mobilitätsangebote

Stark in der aktuellen Diskussion befinden sich die Ideen zu einer weitergehenden Individualisierung der öffentlichen Mobilität durch so genannte alternative Mobilitätsangebote. Dabei handelt es sich um Leistungen in Angebotsformen außerhalb des ÖPNV oder Mischformen des ÖPNV, wie

- Kombibus:
  kombinierte Beförderung von Personen und Gütern.

[53] Studie zu Bürgerbussen in Thüringen. Schlussbericht April 2019. PTV im Auftrag des TMIL

[54] Handbuch Bürgerbus, VBB 2012

- Mitnahmesysteme:
  Im Grundsatz geht es um die Verabredung von Fahrgästen mit Privatpersonen zwecks Mitnahme im Fahrzeug gegen ein Entgelt, vorrangig zur Abdeckung der so genannten „letzten Meile“. Die Organisation erfolgt meist über Internetportale, bei denen sich Nachfrager und Anbieter der Leistungen einwählen und verknüpft werden. Für die kurzfristige Organisation sind Lösungen über Smartphones vorgesehen (Mitnahme-App).
  Denkbar ist auch die nichtgewerbliche Organisation unentgeltlicher Mitnahme oder die Mitnahme von so genannten „Mitnahmebänken“ oder aus „Mitnahme-Wartebereichen“.

- Autonome Beförderungssysteme:
  Bislang nur als Versuchslösungen denkbar ist der fahrerlose Betrieb einzelner Kleinbusse für kurze Netzabschnitte als Pilotstrecken, z. B. für Stichstrecken zu kleinen Siedlungseinheiten. Als aktuelle Beispiele sind Bad Birnbach (Bayern), Berlin (Charite-Campus), Rheinufer Mainz und Hamburg-Hafencity bekannt.

- Leih- und Sharingsysteme:
  Hier geht es darum, erweiterte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV herzustellen, in dem zusätzlich zu schon etablierten P+R/B+R-Lösungen Fahrräder, Pedelecs oder Pkw im Leih- oder Sharingbetrieb bereitgestellt werden, um die ÖPNV-Beförderungskette zu ergänzen.

  So wird z. B. bei der Rufbuslösung in der LG Buttstädt eine Ergänzung durch den Verleih von E-Bikes und die Errichtung von Ladesäulen erwogen, was allerdings im ländlichen Raum schwer wirtschaftlich und organisatorisch realisierbar ist.

<u>Bewertung</u>

- Kombibusse greifen nicht in die ÖPNV-Abwicklung ein und können zu verbesserter Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche Einnahmen beitragen. Allerdings erfolgt dies nur marginal, weshalb sich solche Lösungen bislang auch nicht als beispielgebend erwiesen haben.

- Mitnahmesysteme in der beschriebenen Form waren nach derzeitigem PBefG nicht genehmigungsfähig, weil dafür der Fahrer eine Berechtigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzen müsste. Ohne diese Berechtigung war die Mitnahme gegen Entgelt verboten, abgesehen noch von versicherungstechnischen Fragen. Der Novellierungsentwurf zum PBefG räumt hierzu keine anderen Möglichkeiten ein.

- Dem Gutachter ist keine Lösung bekannt, die nachhaltig Bestand hatte und eine nennenswerte Anzahl von Nutzern vorweisen konnte. Im ländlichen Raum wird für solche Lösungen vorrangig die „letzte Meile“, also zwischen einem regelmäßig mit dem ÖPNV bedienten Punkt (größere Siedlungseinheit, Bahnhof, Verknüpfungspunkt) und den kleinsten Siedlungseinheiten oder Einzelzielen ins Visier genommen. Das ÖPNV-Angebot könnte damit rationeller gestaltet werden. Allerdings ist auszuschließen, dass so die Betriebspflicht für die Anbindung der kleinen Siedlungseinheiten gewährleistet werden könnte. Im Gegenteil schließt die PBefG-Novelle die Betriebspflicht für On-Demand-Betriebsformen sogar aus.

- Systeme mit unentgeltlicher Mitnahme sind zwar öffentlich zugänglich, letztlich aber rein privat organisiert. Es besteht die Gefahr, dass diese dem ÖPNV die letzten Fahrgäste entzie-

hen und diesen damit kannibalisieren. Eine Betriebspflicht besteht auch hier nicht, wodurch die Verlässlichkeit nicht gewährleistet ist.

- Autonome Fahrzeuge können in mittel- bis längerfristigen Zeiträumen zur Problemlösung erheblich beitragen, eher zunächst aber bei spurgeführten Systemen. Im Planungszeitraum sind generell nur Versuche denkbar.
- Sharingsysteme sind in dichterbesiedelten Gebieten möglicherweise sinnvolle Ergänzungen. In ländlichen Räumen fehlt dafür ein wirtschaftliches Mindestpotenzial. Leihfahrräder und Pedelecs sind zumindest saisonal sinnvoll. Allerdings ist dabei immer zu bedenken, dass bestimmte Nutzergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und ein Großteil der Senioren diese nicht nutzen können und damit von der Überwindung der letzten Meile – und damit von der gesamten Beförderungskette – ausgeschlossen werden, wenn nicht noch ein zusätzlich abrufbares Angebot vorgehalten wird.

Positionierung

Der Landkreis kann als Aufgabenträger des StPNV unmittelbar nur auf ÖPNV-Angebote und nach dem PBefG genehmigte Verkehre Einfluss nehmen. Insofern werden ausdrücklich Initiativen zum Betrieb von Bürgerbussen unterstützt.

Sollten weitere Angebotsformen eine genehmigungsrechtliche Grundlage erlangen, wovon jetzt auszugehen ist, wird der Landkreis diese ebenfalls, eingeordnet in das Gesamtangebotssystem, unterstützen und auch planen. Das gilt für Rufbusse im Flächen- und Korridorbetrieb ebenso wie vergleichbare On-Demand-Systeme.

Der Landkreis verhält sich darüber hinaus offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität, Kombi- und Mitnahmeverkehre, Leih- und Sharing-Systeme.

Organisationshinweis:

Die konkrete Entscheidung des Aufgabenträgers über die Planung oder Unterstützung flexibler oder alternativer öffentlicher Mobilitätsangebote kann erst nach der Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahmen des ITF-Konzepts erfolgen. Die Begründung dafür liegt im gegenwärtig noch vorläufigen Charakter der Maßnahmen und offenen Fragen zu den dann noch verbleibenden Bedienungsdefiziten. Dadurch sollen redundante und sich kannibalisierende Strukturen vermieden werden.

4.6 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte als auch die Belange der Daseinsvorsorge, des Schüler und des Freizeitverkehrs auf einem gegenüber der heutigen Situation deutlich gehobenem Niveau berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die im Abschnitt 4.5.3 dargestellten Maßnahmen sinnvoll.

Die konkreten Angaben sind von der letztlichen Umsetzung des ITF-Konzepts abhängig. Dabei geht es um die

1. Ausweitung des Angebots in einem vertakteten Netz mit Mehrleistungsbedarfen,
2. weitgehende Kompensation von Leistungen in einem verbleibenden Ergänzungsnetz, dort also mit Minderleistungsbedarfen,
3. notwendigen Ergänzungsleistungen für spezifische Anforderungen, insbesondere im Schülerverkehr, mit gegenwärtig noch nicht genau bestimmbarem Leistungsbedarf.

Zusätzlich ist in der Leistungsplanung zu berücksichtigen, dass sich kreisfremde Betreiber teilweise von der Bedienung einstrahlender Linien zurückziehen und diese Leistungen ersetzt werden müssen.

Der Leistungsumfang steigt – vorbehaltlich der konkreten Umsetzung - in Summe aller Maßnahmen insgesamt um etwa 385.730 Fplkm/a im konventionellen Linienverkehr an.

Davon entfallen

- 312.000 Fplkm/a auf saldierte Maßnahmen zur Angebotsverbesserung durch die Umsetzung des ITF-Systems und Kompensationen im Ergänzungsnetz andererseits,

  darunter
  - 85.500 km (72.500 km im UHK und 13.000 km in SÖM, jeweils zur Hälfte erbracht durch VWG und RBG) für Mehrleistungen einer LBL Sömmerda – Bad Langensalza, soweit bereits vorhandene Teilleistungen der Unternehmen an- bzw. gegengerechnet werden,
  - 54.312 Fplkm/a (davon 34.067 km in SÖM und 20.245 km im KYF) auf zusätzliche VGS-Leistungen der Linie 492,
- 73.730 Fpl/a für PVG-219 auf den Ersatz nicht mehr durch kreisfremde Betreiber durchgeführte Leistungen im Kreisgebiet.

Tabelle 4-8 Geplante Nutzfahrleistungen im Busliniennetz

Leistungsposition Angaben in: 1.000 Fahrplan-km für Leistungen in festen Fahrplänen 1.000 Nutz-km für Rufbusangebote	**Fahrleistungen im Lk SÖM**			*Anteile an den Fahrleistungen in Lk SÖM*	**Fahrleistung außerhalb Lk SÖM**		**Fahrleistungen gesamt**	
	gesamt	davon in fester Fahrplanlage	*davon Rufbusangebot*		nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk SÖM	*darunter Rufbusangebot*	nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk SÖM	*darunter Rufbusangebot*
Aufteilung nach leistungserbringenden Unternehmen (alle Leistungen)								
Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (Aufgabenträgerschaft des Landkreises SÖM)	1.900,8	1.897,5	3,3	*76,6%*	260,1	0,0	2.160,9	3,3
Linien fremder AT	581,5	580,1	1,7	*23,4%*				
Alle Leistungen in SÖM	**2.482,6**	**2.477,6**	**5,0**	*100,0%*				
Leistungsanteile	*100,0%*	*99,8%*	*0,2%*					

Die ermittelten 73.730 Fplkm/a für den Ersatz entfallender PVG-Leistungen im Kreisgebiet sind ebenfalls Bestandteil von Tabelle 4-8, da sie Ersatzleistungen darstellen. Für die Leistungsbestellung bei der VWG und den Finanzierungsbedarf sind sie relevant.

Die vorgesehenen zusätzlichen VGS-Leistungen sind nur mit ihrem Anteil innerhalb des Kreisgebiets in der Tabelle aufgeführt. Aber auch die Leistungsanteile im KYF sind bei der Finanzierung zu beachten.

Die Mehrleistungen innerhalb des Kreisgebietes betragen +11,5 %, einschl. der Mehrleistungsanteile kreisfremder Unternehmen. Der Mehrleistungsbedarf der VWG innerhalb des Kreisgebiets beträgt +289.200 Fplkm (einschl. der Ersatzleistungen), das entspricht +17,9 %. Der gesamte Mehrleistungsbedarf der VWG beläuft sich auf +328.700 Fplkm/a (einschl. der Ersatzleistungen), eine Steigerung ebenfalls um +17,9%.

Das Erfordernis zusätzlicher flexibler oder alternativer Leistungen bleibt einer Evaluierung nach Umsetzung des ITF-Konzepts vorbehalten.

Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Sömmerda sind Bestandteil des ITF-Konzepts und somit in der zukünftigen Fahrplanleistung nach Tabelle 4-8 enthalten.

Öffentliches Verkehrsinteresse und ausreichende Verkehrsbedienung:

Gemeinsam mit den Vorgaben zu den quantitativen Bedienungsstandards und den qualitativen Bedienungsstandards (siehe nachfolgend in Abschnitt 5) definieren die Werte zum Angebotsumfang laut Tabelle 4-8 die numerischen Vorgaben zum Umfang des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 PBefG im Busverkehr in Aufgabenträgerschaft und außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda.

5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit den die Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen sind bzw. werden:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <1,5 ‰) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <3,0 %) nach Auslaufen bestehender vertraglicher Vereinbarungen, gegenwärtig noch <5,0 %) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang – auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet und weitere, durch die VWG bediente Haltestellen, wurden nach ihrer Bedeutung kategorisiert (siehe Anlage 5) und die jeweiligen Kategorien laut Tabelle 4-6 mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) zu betrachten.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach Tabelle 4-6, ergänzt um die Merkmale zur Barrierefreiheit laut Tabelle 5-1 den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder –umbau ist auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen (>16 cm), abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen.

Die Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sind in Tabelle 4-6 festgelegt.

Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

Im Gebiet des Landkreises Sömmerda und außerhalb des Kreisgebietes werden derzeit durch die VWG 172 Haltestellenbereiche bedient. Jeder Haltestellenbereich besteht in der Regel aus zwei Richtungshaltestellen mit jeweils einem Mast. Es gibt aber einzelne Haltestellenbereiche mit nur einem Mast sowie Busbahnhöfe und Mehrfachhaltestellen mit mehreren Masten (Haltepositionen), so dass die Anzahl der Masten bei ca. 370 liegt.

Der Aufgabenträger wird In Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen der Kategorie A
  (mit i.d.R. mehr 250 Ein- und Aussteigern pro Schultag),
- bis zum 31.12.2023 alle Haltestellen der Kategorie B
  (mit i.d.R. mehr als 150 Ein- und Aussteigern je Schultag) und
- bis zum 31.12.2025 alle Haltestellen der Kategorie C1
  (mit i.d.R. mehr als 100 Ein- und Aussteigern je Schultag) sowie
  ausgewählte Haltestellen der Kategorie C2
  (mit i.d.R. mehr als 60 Ein- und Aussteigern je Schultag)

in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.

In der nachfolgenden Planungsperiode

- bis zum Jahresende 2030 soll Barrierefreiheit für den überwiegenden Teil der C2-Haltestellen
  (mit i.d.R. mehr als 20 Ein- und Aussteigern je Schultag)

erreicht werden.

Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich. Mittelfristig, d. h. bis zu einem Planungshorizont 2030 ist davon auszugehen, dass die Haltestellenbereiche der Kategorie C3 (mit i.d.R. weniger als 20 Ein- und Aussteigern je Schultag) nur dann Berücksichtigung finden können, wenn dies im Rahmen übergeordneter Baumaßnahmen erfolgen kann oder es dafür eine direkte oder indirekten Unterstützung von Bund oder Land gibt.

Zu konkreten Haltestellen im Sinne einer Prioritätenliste können erst dann Aussagen getroffen werden, wenn eine vollständige Datenerfassung vorliegt. Dies soll bis 31.12.2022 erfolgen.

Die vorstehende **Zieldefinition für barrierefreie Haltestellen** gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis eine aktualisierte Datenlage vorliegt und die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.

D) Personaleinsatz

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter*innen sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service.

Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt durch Auswahl und entsprechende Aus- und Weiterbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllen zu können:

- Kundenfreundlichkeit und hohe Leistungsbereitschaft
- Geschulte Sachkompetenz, im Besonderen bei der Unterstützung mobilitätsbeeinträchtigter Personen
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrscheinverkauf
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. einer Dienstkleidung.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (bei Letzteren mit Ausnahme der Dienstkleidung bei Rufbus-Einsätzen).

E) Fahrzeugeinsatz und Strategie der Flottenentwicklung

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft sowie BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2021 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-6-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, gilt ab 2021 die gleiche Vorgabe.

  Der Aufgabenträger geht davon aus, dass ein verbesserter Modal Split zugunsten des ÖPNV durch mehr und besseres ÖPNV-Angebot der wirksamste Beitrag für den Klima- und Umweltschutz ist. Dennoch geht der Aufgabenträger auch davon aus, dass im Zuge der Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU[55] in eine nationale Richtlinie bis spätestens Juni 2021, die die bestehenden Unklarheiten in der EU-Richtlinie hinsichtlich des zeitlichen, räumlichen und einsatzbezogen Geltungsbereichs, eine

[55] Derzeit geltender Stand der CVD vom Juni 2019

Strategie zur schrittweisen Umstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotte vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieb vorliegen muss.

Aufbauend auf eine einschlägige Untersuchung[56], bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, ist im Zuge der Fortschreibung dieses und weiterer Nahverkehrspläne eine aktualisierende und präzisierende gutachterliche Untersuchung durch PROZIV durchgeführt worden[57]. Von insgesamt 6 semipräferierten Antriebsarten wurde der Brennstoffzellenantrieb auf der Basis grünen Wasserstoffs[58] als die zurzeit geeignetste Technologie für die Einsatzbedingungen im Landkreis Sömmerda und auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen präferiert. Unterstützend können Hybridantriebe als Brückentechnologie für eine Übergangsphase eine Rolle spielen. Im reinen Stadtlinienverkehr in Sömmerda könnten auch Batteriebusse zum Einsatz kommen, wobei im Detail zu prüfen wäre, ob eine zusätzliche Schnellladeinfrastruktur, z.B. mittels Pantografen, erforderlich wäre. Generell soll aber aufgrund überhöhter Aufwendungen für Werkstattausrüstungen und Qualifikation der Personale von einer technologischen Durchmischung abgesehen werden.

Zur Realisierung der Umsetzung eines schrittweisen Einsatzes von Brennstoffzellenbussen ist die Frage des Bezugs grünen Wasserstoffs und der Tankinfrastruktur zu klären. Dafür werden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Abstimmungen mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mit vergleichbarer Intension im regionalen Umfeld über ein koordiniertes Vorgehen vornehmen. Eine attraktive Förderkulisse wird unterstellt (siehe Abschnitt 8.1).
Im Ergebnis wird angestrebt, Beschaffung und Einsatz von Brennstoffzellenbussen mindestens in Umsetzung der Vorgaben der CVD-Richtlinie und deren nationaler Umsetzungsrichtlinie vorzunehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die ersten Fahrzeuge im Jahr 2024 beschafft und mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Bis zum Ende des Planungszeitraumes Ende 2025 wird von zunächst 3 bis 4 Fahrzeugen insgesamt ausgegangen und in den Folgejahren von jeweils mindestens 2 Fahrzeugen.

Damit ist verbunden, dass über den Zeitraum mindestens der nächsten 15 Jahre ein zunehmend sauberer Dieselantrieb und ein emissionsfreier Antrieb parallel vorgehalten werden.

Eine Abkehr von der strategischen Grundsatzentscheidung soll nur bei grundlegend abweichend gegenüber der beschriebenen Erwartung verlaufender technischer oder wirtschaftlicher Entwicklung erfolgen.

Nähere Angaben zur Investitionsstrategie zur Flottenentwicklung enthält Abschnitt 8.

---

[56] Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)

[57] Quellen u.a.: Fraunhofer Institut/EBF Innovation 2021; klimaaktiv.mobil Marktübersicht 2020; Enertrag+Energiequelle 2020

[58] Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen wird

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low-Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Sonderfläche mindestens in der Abmessung 90 x 130 cm in Standardlinienbussen, 90 x 120 cm in Midibussen; keine Vorgaben für Fahrzeuge mit weniger als 9 Fahrgastplätzen; im Stadtverkehr eingesetzte Standardlinienbusse sollen nach Möglichkeit eine Sonderfläche für 2 Rollstuhlfahrer oder 1 Rollstuhlfahrer und 1 Kinderwagen aufweisen), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschtaster einzusetzen. Es sind überwiegend Fahrzeuge mit Niederflur- oder Low-Entry-Einstieg zu beschaffen. Die gegenwärtige Einsatzquote in vorstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge liegt Mitte 2020 bei der VWG bei 80 % (36 der 45 Busse, außer Kleinbusse) und bei den eingesetzten Nachauftragnehmern bei 60 % (3 von 5 Bussen, außer Kleinbussen). Nach Vertrag hat die Quote ab dem 01.01.2022 mindestens 90 % zu betragen. Ab 2025 ist der Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge nur noch im Einzelfall und als Reservefahrzeug vorzusehen. Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist aber weder erforderlich noch sachgerecht möglich, weil Fahrzeuge, die ausschließlich als Ausfallreserve eingesetzt werden, diese Merkmale nicht benötigen und zum anderen für das Straßennetz stellenweise zumindest niederflurige Fahrzeuge nicht geeignet sind.

Die vorstehende **Zieldefinition für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge** gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.

Ein **barrierefreier Bus** soll mindestens die laut Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie StPNV-Fahrzeuge des LBV Thüringen (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

Tabelle 5-1 Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge

Merkmal		Bus Stadt/Regio
1	Einstiegshöhe	25 – 32 cm, Niederflur (NF) oder LowEntry (LE)
2	Einstiegshilfen	Rampe, Kneeling, nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadtverkehr ungeeignet
3	Türbreiten	120 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
4	Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen
5	Sonderfläche	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m²)
		in Bussen mit 14 – 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (mind. 120 x 90 cm)
6	Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung
7	Fahrgastinformation	Visuelle und akustische Haltestellenanzeige/-ansage

- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 15 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, für die Abdeckung von Bedarfsspitzen und als Betriebsreserve eingesetzt bzw. vorgehalten werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung wird jedoch auf maximal 10 % der jährlichen Fahrplanleistung begrenzt und vertraglich geregelt. Diese Vorgaben gelten nicht vollumfänglich mit Beginn des Geltungszeitraumes, sondern sind gestaffelt über die Laufzeit umzusetzen.
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge mindestens im Frontbereich nach den Vorgaben des Aufgabenträgers einheitlich zu gestalten. Die Fahrzeuge sind mit einer im Tarifgebiet kompatiblen Abfertigungstechnik auszustatten (Fahrscheindrucker mit RBL-Funktion und Notruftaster).
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen. Bei regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ist dies vorn durch Vollmatrixanzeige zu gewährleisten, bei nicht regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen mindestens durch ein Steckschild hinter der Frontscheibe.

- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

F) Fahrgastinformation

- Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen der zentralen Fahrplanauskunft wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten des Betreibers, die jährliche Herausgabe des Fahrplanheftes der Region, das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen und die zentrale telefonische Auskunft zu Fragen der Fahrplanauskunft, der Tarifauskunft und weiteren Kundendienstleistungen mit hinreichenden Erreichbarkeitszeiten.
- Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.
- Das Betreiberunternehmen hat an folgenden Haltestellen eine dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an entsprechenden stationären Anlagen sicherzustellen und dafür die Datenversorgung in Echtzeit über das RBL zu gewährleisten:

  Bestand:

  - Sömmerda, Busbahnhof (erweitert)
  - Sömmerda, Böblinger Platz
  - Sömmerda, Salzmannstraße
  - Schloßvippach
  - Kölleda, Roßplatz
  - Kölleda, Gymnasium
  - Buttstädt, Roßplatz
  - Rastenberg, Schule
  - Weißensee, Regelschule
  - Gebesee, Gymnasium

  Planung: Bis 2022 sollen an folgenden Standorten weitere DFI mit Echtzeitanzeigen aufgestellt werden:

  - Straußfurt, B 176
  - Kindelbrück, Rathaus
  - Weißensee, Langer Damm
  - Riethnordhausen
  - Haßleben
  - Sömmerda, Boblinger Platz

  In den Folgejahren bis 2025 sollen alle Haltestellen der Kategorien A und B, alle Haltestellen der Kategorie C1 mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern (siehe Anlage 5) und alle und Verknüpfungspunkte mit DFI-Anlagen mit Echtzeitanzeigen ausgestattet werden, soweit die Kommunen bei der Schaffung wichtiger Voraussetzungen (Genehmigung durch Grundstückseigentümer, Stromversorgung) unterstützen. Des Weiteren sind an allen Haltestellen Möglichkeiten einzurichten um auf onlinebasierte, in Echt-

zeit arbeitende Fahrgastinformationssysteme zugreifen zu können (z.B.: QR-Code, der auf eine entsprechende Webseite weiterleitet).

- Weiterhin haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden.
- Die Bemühungen um eine zunehmend barrierefreie Fahrgastinformation beziehen sich auf die Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) an Haltestellen, in den Fahrzeugen und in den Informationsmedien. Abweichungen wegen Platzmangel sind möglich.

G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment anzubieten. Alle Zeitkarten und Mehrfahrtenkarten werden auch als Chipkarten, die eine berührungslose Einbuchung ermöglichen, vertrieben. Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein. Darüber hinaus ist ein Kundenzentrum am Busbahnhof Sömmerda zu betreiben.

Der Landkreis Sömmerda und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Realisierung und ggf. die Erprobung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Smartphones sowie e-ticketing.

Auf allen Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda ist linienbündelübergreifend ein einheitlicher Verkehrstarif anzuwenden. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Linien, die auch durch kreisfremde Unternehmen betrieben werden, werden sich der Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen um eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise bemühen.
Weitergehende Bemühungen um die Anwendung von Verbund- oder Gemeinschaftstarifen, insbesondere einen Beitritt zum Tarif der Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT-Tarif) bedürfen der weiteren Klärung (siehe Abschnitt 8.2.2).

5.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage erteilter Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Die Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, sind und werden weiterhin in ÖDA festgelegt. Zur Weiterentwicklung und Durchsetzung von Qualitätsanreizen soll der Aufgabenträger als zuständige Vergabebehörde Regelungen über positive Anreize für das Übertreffen vereinbarter Ziele sowie

Vertragsstrafen für Nichteinhaltungen der Leistungsvorgaben (Bonus/Malus-Regelungen) zum Bestandteil der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge machen.

Das Verkehrsunternehmen hat als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen bzw. vorzuhalten und weiterzuentwickeln.

- Das Verkehrsunternehmen hat ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge zu unterhalten. Mittels RBL werden u. a. realisiert: eine digitale Haltestellenansage im Fahrzeug, die Versorgung der Thüringer Datendrehscheibe mit Ist-Daten, die Datenversorgung der DFI-Anlagen, ein Überfallalarm, die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlusssicherung, die Fahrzeugverfolgung und Pünktlichkeitskontrolle, die entsprechenden Statistikfunktionen.
- Es ist eine zentrale Betriebsleitstelle für das Kreisgebiet zu betreiben, die die operative Betriebsdurchführung, einschl. der Rufbuseinsatzdisposition, überwacht und steuert. Es ist eine ausreichende Besetzung der Leitstelle während der normalen Verkehrszeiten des Linienverkehrs zu gewährleisten.
- Das Betreiberunternehmen hat eine Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000, einschl. der vorgeschriebenen Folgezertifizierungen, nachzuweisen. Ergänzend dazu wird auf die Anwendung eines in Europa anerkanntes Umweltmanagementverfahren orientiert, das mindestens den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 761/2001 (EMAS) gerecht wird.
- Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie des Aufgabenträgers sind als wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen.
- Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal an das Unternehmen gelangten Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion des Unternehmens werden durch dieses in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und vierteljährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zu den im Verkehrsvertrages festgelegten Terminen übergeben.
- Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.
- Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

Beschwerden	Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse) Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/ zu spät und um wie viele Minuten), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit usw.) Räumliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle) Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen
Störungen	Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung usw.) Auswirkung und Folgewirkungen Speziell: Ausfall- und Verspätungsquoten mit räumlichen Zuordnungen (Linien, Abschnitte, Haltestellen) Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen

6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Vorausschätzung zu berücksichtigen sind. Neben den ermittelten Analysedaten zum Ex-poste-Trend des ÖPNV-Aufkommens fließen die Entwicklung der Schülerzahlen und der Einwohnerzahlen nach Altersgruppen sowie Pendlerprognosen und das Verkehrsverhalten, speziell eine steigende spezifische Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, ein (vgl. Abschnitt 2.2). Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demographischen Wandels prognostiziert. Außerdem werden Veränderungen im Angebot des StPNV berücksichtigt.

Die nachstehenden prognostischen Aussagen sind stets unter Ausklammerung der gegenwärtigen Pandemiesituation zu betrachten. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Lage erst im Frühjahr 2022 normalisiert. Auf eine Spekulation zu Kurvenverläufen der Nachfragenormalisierung und weiteren Entwicklung wird daher verzichtet und nur Bezug auf das Zieljahr 2025 genommen.

Für die **SPNV-Nachfrage** wird im Planungszeitraum, auch auf Basis der ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen, davon ausgegangen, dass sich auf nahezu allen Streckenabschnitten leichte Nachfragesteigerungen ergeben. Im Durchschnitt kann mit einem Zuwachse um weitere 2 – 3 % bis 2025 im Vergleich zu 2019 gerechnet werden. Für die Relation Erfurt – Sömmerda sowie abgeschwächt den weiter nach Norden führenden Abschnitt bis Heldrungen ist sogar mit deutlichen Zuwächsen zu rechnen. Die Umsetzung des ITF-Konzepts wird auch im SPNV noch einen weiteren, zusätzlichen Nachfrageschub bringen, weil die Wirkungen im Gesamtsystem auftreten.

Für den **StPNV** ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr noch voraussichtlich bis zum Schuljahr 2022/2023 bei einem stabilen Aufkommen bleiben wird, weil die Zahl der Fahrschüler noch nicht deutlich zurückgeht und das Schulstandortnetz stabil bleibt. Danach kommt es im Schülerverkehr schrittweise zu einem spürbaren Rückgang der Nachfrage aufgrund der nächsten Welle sinkender Schülerzahlen, die dann nicht mehr durch Zuwanderung ausgeglichen wird. So wird die Nachfrage im Schülerverkehr im Zeitraum bis 2025 insgesamt um etwa -2,6 % zurückgehen.[59]

Bei der StPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten Zuwächse bei der Beschäftigung und bei einzelnen wichtigen Pendlerverflechtungen, senkend dagegen die bereits ausgelaufenen Zuwächse bei der Erwerbstätigkeit und die stagnierenden flächenhaften Arbeitspendlungen. Weiterhin positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem ÖPNV-Tarif im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

[59] Prognose der Schülerzahlen durch PROZIV unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung nach Tabelle 2-2 und der Entwicklung der Schülerzahlen nach Tabelle 2-3

Nachfragebegrenzend wirkt sich weiterhin allgemein der Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

In der Summe dieser allgemeinen Faktoren würde sich die Fahrgastnachfrage im StPNV des Landkreises im Schülerverkehr um -2,6 % und im Jedermannverkehr um -6,2 % und damit in Summe um -3,3 % auf 2,127 Mio. Einsteiger 2025 verringern. Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülern und Sonstigen würde sich noch weiter zugunsten der Schüler mit einem Anteil dann von mehr als 75 % verschieben.

Entscheidenden Einfluss wird aber die Angebotsverbesserung bei Umsetzung des ITF-Konzepts nehmen. Geht man von einer Umsetzung des gegenwärtig absehbaren vorläufigen Standes, einschl. der Ersatzmaßnahmen für entfallende Leistungen der PVG Weimarer Land, aus, werden folgende Vorausschätzungen getroffen.

Für den Planungszeitraum wird per Saldo im StPNV des Kreises von folgendem Nachfragetrend ausgegangen: [60]

- Kein wesentlicher Einfluss des ITF-Konzepts auf die Nachfrage im Schülerverkehr (-2,5 … -2,8 % bis 2025);
- Durch die Umsetzung der angebotsverbessernden und angebotsersetzenden Planungsmaßnahmen entsprechend Abschnitt 4.5 sind zusätzliche Fahrgastpotenziale im Bereich des Jedermannverkehrs zu erschließen. Die dabei vorauszuschätzende Größenordnung beläuft sich auf einen Zuwachs um +36 % im Jedermannverkehr (ca. 225.000 Fahrgäste pro Jahr), einschl. des Stadtverkehrs Sömmerda.
- Der Gesamtzuwachs der Fahrgastnachfrage, saldiert um den Schülerverkehr, beträgt dann +6,9 % (auf 2,352 Mio. Fahrgäste) bis 2025 mit einer zweijährigen „Einlaufkurve“ ab vollständiger Umsetzung und Wirkung im Gesamtsystem.
- Die Saldierung beinhaltet auch einen Anteil Nachfrageverlust bei Kunden, die bisher eine Direktverbindung nutzen konnten oder denen das Umsteigesystem zu kompliziert oder störanfällig erscheint. Allerdings sind solche Verluste nicht in vollem Umfang nachhaltig, sondern betreffen überwiegend nur eine Einlaufphase.
- Die Gesamtverbesserung des Trends um +10,2 % erscheint gering, liegt aber im geringen Anteil des Jedermannverkehrs und in der geringen Wirkung des ITF-Konzepts auf den Schülerverkehr begründet.

Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr erfährt eine vollständige Trendumkehr und verschiebt sich deutlich zugunsten des sonstigen Verkehrs, der erstmals nennenswerte Anteile erreicht:

Tabelle 6-1 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im StPNV bis 2025

	2013		2019		2025
	Schüler : Sonstige		Schüler : Sonstige		Schüler : Sonstige
StPNV	71,3 : 28,7	→	72,7 : 27,3		64,0 : 36,0

[60] Prognose der Entwicklung der Fahrgastnachfrage durch PROZIV auf Basis des vorl. Abstimmungsstandes des ITF-Konzepts

7 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Landkreis Sömmerda organisiert die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV eigenständig und ist bislang nicht Mitglied einer Verbundorganisation oder eines Zweckverbandes. Für den Schienenpersonennahverkehr nimmt das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) in der Nachfolge der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH im Auftrag des Freistaats eine solche Funktion wahr.

Dennoch besteht im Landkreis Sömmerda auch für den StPNV ein 3-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation aus

politischer Ebene ⬩ Regieebene ⬩ Betreiberebene

In diesem Modell bilden

- der Landkreis die politische Ebene des Aufgabenträgers und als zuständige Vergabebehörde,
- die entsprechende Arbeitseinheit der Kreisverwaltung im Zusammenwirken mit der VWG die Regieebene und
- die Verkehrsunternehmen, einschl. Nachauftragnehmer, die Betreiberebene.

Diese Konstellation erfüllt nicht nur formal, sondern faktisch den Zustand einer funktionalen Trennung zwischen Regie(Besteller-)Ebene und Betreiber(Ersteller-)Ebene.

Die Entscheidung über eine mögliche Mitwirkung im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), die Anwendung des entsprechenden Gemeinschaftstarifs und die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren soll nach wie vor im Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung, die die Voraussetzung für die Möglichkeit eine Nutzen-/Kosten-Abwägung durch den Aufgabenträger schaffen soll, erfolgen.

Es ist insgesamt festzustellen, dass aufgrund der eingetretenen Änderungen der Rechtslage hinsichtlich Leistungsvergabe, Finanzierung und Controlling, ebenso aber auch infolge des gewachsenen finanziellen Ausgabendrucks auf alle Aufgabenträger im Freistaat, die Anforderungen an die als Regieeinheiten bei den Aufgabenträgern fungierenden Mitarbeiter erheblich gestiegen sind.

Für die Erstellung von Konzepten für verkehrliche Gestaltungsmaßnahmen, die Optimierung von Verkehrsangeboten und die Vorbereitung innovativer Angebotslösungen, die Entwicklung von Marketingkonzepten, die Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems bzw. die Einführung von Gemeinschafts- oder Verbundtarifen, die Vorbereitung von Leistungsvergaben und vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen und deren Anpassung sowie ggf. auch deren Durchführungscontrolling usw. wird es als effizienter erachtet, dann, wenn diese Aufgaben aktuell zu erfüllen sind, zusätzliche externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen und nicht permanent dafür Kapazitäten beim Aufgabenträger oder in der VWG vorzuhalten.

Tabelle 7-1 Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger Landkreis [Politische Ebene]	• Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Gesellschafterfunktionen beim kommunalen Verkehrsunternehmen • Abschluss Leistungsvereinbarung als zuständige Vergabebehörde nach Art.2 lit. b und c VO (EG) 1370/2007 mit konzessionstragenden Unternehmen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan
Aufgabenträger Arbeitseinheit und VWG [lokale Regieebene]	• Ausgestaltung des Strategischen ÖPNV-Managements auf der Ebene des Landkreises • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des StPNV im Landkreis • Wahrnehmung der Aufgaben und Interessen des Aufgabenträgers im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung • Vorbereitung der Leistungsvergabe, Vorbereitung vertraglicher Regelungen über Leistungsvereinbarung und Finanzierung mit den Konzessionären (Bestellerfunktion) • Erstellung der Fahrpläne für das Kreisgebiet • Erstellung und Veröffentlichung ÖPNV-Jahresbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/07 • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung • Beantragung und Abrechnung von Investitionsfördermitteln für Vorhaben in Verantwortung des Aufgabenträgers • Lokales Marketing in Abstimmung mit dem Aufgabenträger • Beantragung gesetzlicher Ausgleichs- und Erstattungszahlungen sowie Fördermitteln für Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	Konzessionäre • Operatives ÖPNV-Management • Erstellung der genehmigten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber der Arbeitsebene des Aufgabenträgers, Führung und Bereitstellung statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen • betriebliche Planung • Vergabe und Bestellung von Nachauftragnehmerleistungen und deren Abrechnung Nachauftragnehmer • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Nachauftragnehmervertrag vereinbarten Leistungen

7.2 Unternehmensorganisation

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Sömmerda so, dass

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 31.05.2029 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda die Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG) ist. Das Unternehmen befindet sich vollständig im Eigentum des Landkreises Sömmerda.

- Die Durchführung der vereinbarten und genehmigten ÖPNV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda erfolgt überwiegend durch die VWG mit eigenen Kapazitä-

ten. Mit der Durchführung der weiteren Leistungen sind regional ansässige kleine und mittelständische private Unternehmen (KMU) als Nachauftragnehmer beauftragt. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass die genannte Verteilung der Leistungsdurchführung im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung gegenwärtig und auch künftig als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger sieht vor, die vorstehende Bemessung in künftigen Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten, soweit dies rechtlich zulässig ist.

- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in Abschnitt 3) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln oder Bündeln an, für die der Landkreis Sömmerda nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur weiteren Sicherstellung einer wirtschaftlichen und integrierten Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen. Diese Linienbündelung erfolgt somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Im Ergebnis erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien im Landkreis Sömmerda bzw. in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda zu den nach Verkehrsräumen abgrenzbaren Linienbündeln

- „Bus-SÖM/West“ (mit Ausrichtung auf die Kreisstadt Sömmerda und die Landeshauptstadt Erfurt) und
- „Bus-SÖM/Ost“ (mit Ausrichtung auf Kölleda, Buttstädt und Weimar).

Der Stadtverkehr Sömmerda kann aufgrund seiner geringen eigenständigen Bedeutung kein eigenes Bündel bilden und ist in das Bündel „Bus-SÖM/West“ integriert.

Mit diesem Nahverkehrsplan wird der bereits bestehende Bündelungsbeschluss für den neuen Gültigkeitszeitraum bis zum 31.12.2025 verbindlich bestätigt.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers bestimmt sein.

Die Linienbündelung im Landkreis Sömmerda erfolgte nach planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch den oder die künftigen Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsdurchführung geschaffen.

Die Zuordnung der Linien zu den beiden Bündeln ist in Tabelle 7-2 dargestellt. Sollen sich im Zuge der Umsetzung planerischer Arbeiten, insbesondere des ITF-Konzeptes, Änderungen an Linienführungen oder neue Linien ergeben, werden diese Änderungen in die Bündelung integriert.

Tabelle 7-2 Linienbündel im Landkreis Sömmerda

Linienbündel **Verkehrsraum:**	**„Bus-SÖM/West“ Harmonisierter Genehmigungsablauf: 31.05.2029** **Sömmerda - Weißensee - Kindelbrück - Straußfurt - Gebesee - Großrudestedt - Schloßvippach**
Liniennr.	Linienführung
200	Sömmerda - Straußfurt - Gebesee - Elxleben - Witterda
201	Sömmerda - Weißensee - Kindelbrück - Bilzingsleben
203	Kindelbrück - Riethgen - Büchel
205	Sömmerda - Weißensee - Riethgen - Büchel
206	Sömmerda - Weißensee - Herrnschwende - Greußen
208	Kölleda / Sömmerda - Schloßvippach - Großrudestedt - Erfurt
209	Sömmerda - Straußfurt - Gangloffsömmern
220	Sömmerda - Straußfurt - Haßleben - Nöda - Erfurt
243	Stadtlinie Sömmerda: Schallenburg - Sömmerda - Rohrborn
270	Sömmerda - Schloßvippach - Udestedt - Ollendorf
Linienbündel **Verkehrsraum:**	**„Bus-SÖM/Ost“ Harmonisierter Genehmigungsablauf: 31.05.2029** **Kölleda - Rastenberg - Buttstädt**
Liniennr.	Linienführung
210	Sömmerda - Kölleda - Burgwenden
211	Sömmerda - Kölleda - Beichlingen
212	Sömmerda - Leubingen - (Funkwerk) - Weißensee
215	Kölleda - Funkwerk - Leubingen
216	Sömmerda - Vogelsberg - Großbrembach - Weimar
231	Kölleda - Olbersleben - Buttelstedt - Weimar
242	Rothenberga - Rastenberg - Kölleda - Sömmerda
276	Buttstädt - Rudersdorf
277	Sömmerda - Kölleda - Olbersleben - Guthmannshausen - Buttstädt
278	Rothenberga - Roldisleben - Rastenberg - Buttstädt - Eßleben

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Die gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda reichen über die Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes hinaus bis zum 31.05.2029. Dieser Nahverkehrsplan ist somit einer Neuvergabe und Neuerteilung noch nicht unmittelbar zugrunde zu legen. Allerdings ist er Grundlage für Anpassungen erteilter Aufträge und Genehmigungen im Rahmen der Zulässigkeitsgrenzen gemäß § 132 GWB.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung zu. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestimmt zwar gemäß Art. 5 Abs. 1 die wettbewerbliche Vergabe als Grundform, lässt allerdings mit ihren Regelungen nach Art. 5 Abs. 1 und 2 eine systematische Ausnahme in Form von Inhouse-Vergaben als Selbsterbringung oder Direktvergaben an interne Betreiber sowie nach Art. 5 Abs. 4 auch die Direktvergabe an Drittunternehmen zu.

Voraussetzung für die Möglichkeit des **Inhouse-Geschäftes** (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) war nach bisheriger Rechtsauslegung das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Landkreises Sömmerda aus. Nach neuerer Rechtsauslegung und Rechtsprechung auf der Grundlage des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes und einer Entscheidung des EuGH vom März 2019 eröffnet sich die Möglichkeit des Inhouse-Geschäfts, wenn folgende drei kumulative Kriterien gemäß § 108 GWB erfüllt sind:

1. der öffentliche Auftraggeber über die juristische Person eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienststellen ausübt (Kontrollkriterium),
2. mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde (Tätigkeitskriterium), und
3. an der juristischen Person keine direkte private Kapitalbeteiligung besteht … (Beteiligungskriterium).

Alle diese Kriterien können im Falle der Verwaltungsgesellschaft für den ÖPNV Sömmerda (VWG) als erfüllt erachtet werden.

Voraussetzung für die Möglichkeit der **Direktvergabe** nach Art. 5 Abs. 2 oder 4 der VO (EG) 1370/2007 ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden kann, das Unternehmen als Auftragnehmer also ein hinreichend großes Betriebsrisiko trägt.

Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

- in die Direktvergabe an ein eigenes oder von der zuständigen Behörde beherrschtes Unternehmen auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007, wobei die zuständige Behörde auch durch eine Gruppe von Behörden (benachbarte Kreise oder kreisfreie Städte bei grenzüberschreitendem Leistungszuschnitt mit Verflechtungscharakter und/oder gesell-

schaftsrechtlichen Anteilen an einem gemeinsamen Unternehmen) gebildet werden kann, und

- in die Direktvergabe an einen sogenannten Dritten auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007, ggf. ebenfalls durch eine Behördengruppe. Dabei dürfen Schwellenwerte hinsichtlich Leistungsumfang oder jährlichem Auftragswert nicht überschritten werden, wobei für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen doppelt hohe Grenzwerte gelten.

Die Möglichkeit einer Drittvergabe der Busverkehrsleistungen an KMU scheidet aufgrund der vorgenommenen Linienbündelung durch Schwellenwertüberschreitung grundsätzlich aus.

Es wird davon ausgegangen, dass unter den vorgenannten Rahmenbedingungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Vergabe sowohl ein wettbewerbliches Verfahren, als auch das Inhouse-Geschäft und die Direktvergabe an einen internen Betreiber vorgesehen werden kann.

Vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Aufgrund der vorhandenen unternehmensrechtlichen Konstellation und der vorgenommenen Linienbündelung sieht der Landkreis Sömmerda vor, seine beiden Linienbündel für den Busverkehr wie folgt zu vergeben, wobei die Linienbündel Vergabelose bilden:

- als öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA),
- mit einer Laufzeit von maximal 10 Jahren,
- in Form eines Inhouse-Geschäftes an ein eigenes Unternehmen, über das der Aufgabenträger eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt,
- gemäß Art. 5 Abs. 1 in Verbindung mit den Optionen nach Art. 4 Abs. 7 Satz 3 (VWG als Regieeinheit) der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a Abs. 3 PBefG,
- mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages (kurz: Verkehrsvertrages) oder eines Verwaltungsaktes.

Wenn eine Vergabe gleich welcher Form ohne wettbewerbliches Verfahren erfolgt, ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet vorab sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird. Eine Bestimmung der erforderlichen Zuschussbeträge im Voraus ist möglich durch die Abforderung einer aktuellen Testierung der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens in seinem tatsächlichen Marktumfeld oder die Durchführung einer solchen Testierung im Rahmen der Vergabevorbereitung auf der Grundlage der Bewertungskriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form des Wirtschaftlichkeitsnachweises weiterhin ausdrücklich. Außerdem schreibt die Verordnung (EG) 1370/2007 mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung zur Sicherstellung einer Überkompensationskontrolle vor.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens wird der Landkreis als zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der VO (EG) 1370/2007 im Rahmen seiner vergaberechtlichen Möglichkeiten die notwendige Flexibilität der Angebotsgestaltung sicherstellen. Der künftige Betreiber ist zu verpflichten, auf Bedarfsveränderungen zu reagieren und vom Auftraggeber vertretene Anpassungen des Leistungsangebotes oder neue Angebote nach Verhandlungen umzusetzen.

Nachunternehmer können beauftragt werden, wenn dies im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zugelassen ist. Der interne Betreiber muss den „überwiegenden Teil“ der Leistung selbst erbringen, soweit diese Möglichkeit nicht nach Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) 1370/2007 erweitert ist. Der Aufgabenträger muss laut Art. 4 Abs. 7 VO (EG) 1370/2007 in den Vergabeunterlagen angeben, ob und in welchem Umfang Nachunternehmerleistungen zugelassen sind.

Nachunternehmerleistungen sind durch den beauftragten Betreiber auf der Grundlage der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU zu vergeben soweit der jeweils geltende Schwellenwert nach der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) überschritten wird. Dabei ist auch die Einhaltung der Vorgaben des Thüringischen Vergabegesetzes (ThürVgG), darin eingeschlossen auch die Vorgaben des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 geltenden Fassung. Eine weitere Novellierung mit insbesondere genehmigungsrechtlichen Auswirkungen ist beschlossen, aber noch nicht in Kraft gesetzt. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und deren Änderungsfassung in Form der Verordnung Nr. (EU) 2016/2338 vom 23.12.2017.

Auch nach der 2013 durchgeführten Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten. Auch eine weitere, gegenwärtig anstehende Novellierung des PBefG wird daran absehbar nichts ändern.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a PBefG ist 27 Monate vor Auftragsbeginn.

Das novellierte PBefG schreibt in seinem § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne jede Zuschussleistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 Satz 1 in Verbindung mit der Handlungsoption nach § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab der Vorinformation im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftliche Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot laut Nahverkehrsplan wie bei einer gemeinwirtschaftlichen Leistungsdurchführung. Ebenso hat die Genehmigungsbehörde auch im eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb eine rechtskräftig beschlossene Linienbündelung als Bestandteil des Nahverkehrsplanes zu beachten.

7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Der Landkreis Sömmerda bestellt die Leistungen im Ergebnis der durchgeführten Direktvergaben, einschl. vorgelegter Wirtschaftlichkeitstestierung oder einer vorausschauenden Überkompensationsausschlussberechnung nach dem Anhang zur Verordnung (EG) 1370/2007 und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in einem Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (Verkehrsvertragen) oder in einem Verwaltungsakt.

Der/die abzuschließende Vertrag/Vereinbarung muss die nach Art. 4 der VO (EG) 1370/2007 vorgeschriebenen Mindestinhalte vorsehen und besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:

1. Laufzeit
2. quantitativer Leistungsumfang und dessen Struktur (konventionell, bedarfsabhängig)
3. einzuhaltende Qualitätsparameter (Bedienungsstandards)
4. Nachweispflichten über die quantitative und qualitative Leistungserbringung
5. Benennung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und Umfang der Zuschüsse des Aufgabenträgers für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (unter Einschluss aller Finanzierungskomponenten)
6. zusätzliche Finanzierungskomponenten aus Bonus/Malus-Regelungen
7. Anpassungsregelungen für Leistungen und Zahlungen in Reaktion auf die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen der Vertragserfüllung (Wertsicherungsvereinbarung)
8. Ggf. erteilten, spezifisch beschriebenen ausschließlichen Rechten.

Der Verkehrsvertrag/die Vereinbarung gewährleistet ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, aber auch Kontrollfähigkeit.

Für die nicht den Linienbündeln des Landkreises Sömmerda angehörenden Leistungen sind ggf. entsprechende Regelungen zum Bestandteil von Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu machen.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten finanziellen Beiträge zu erstatten. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.

7.5 Marketing

Soweit Landkreis und VWG keiner Verbund- oder Zweckverbandsorganisation angehören, liegt die Zuständigkeit für Marketingaktivitäten ausschließlich in deren eigener Zuständigkeit.

Bei allen Aktivitäten ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen" Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität
- Tarifgestaltung
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit.

Unter den Instrumentarbereichen erhält die **Kundeninformation**, darunter vor allem die **Fahrplaninformation**, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über Internet oder Smartphone und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf. Wenn solche unkonventionellen Angebote eingeführt werden sollen, ist rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zumindest in der Tagespresse (mehrfach) und auf den Internetseiten der VWG, des Landkreises und der betroffenen Kommunen (einschl. in deren Amtsblättern) zu informieren.

Es gilt der bewährte Grundsatz, dass ein quantitativ und qualitativ hochwertiges und den sich entwickelnden Verkehrsbedürfnissen der Kunden angepasstes **Leistungsangebot** die beste Marketingmaße und effizienteste Kundenwerbung darstellt.
Aus diesem Grund ist auch auf die konsequente Durchsetzung der im Abschnitt 5 genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen.

Verbesserte Information führt zu Akzeptanz auch bei Unregelmäßigkeiten, was ein nicht unwesentlicher Marketing-Effekt ist. Grundlage dafür sind höhere Anforderungen an das Fahrplandatenmanagement der Unternehmen, **Echtzeitdatenbereitstellung**, schnelle Info über Unregelmäßigkeiten (Baustellen usw.).

Die **Tarifgestaltung** befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen (maximale Tarifergiebigkeit), andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. In der Vergangenheit ist dieser Spagat gelungen. Die für die kommenden Jahre konzeptionell vorgesehene maßvolle Tarifentwicklung (vgl. Abschnitt 8.2) trägt dem weiterhin Rechnung. Die perspektivische Wirksammachung eines Tarifverbundes mit einem einheitlichen großräumigen Gemeinschaftstarif könnte ggf. als eine abgehobene Marketingmaßnahme aus Fahrgastsicht besonders positiv zu bewerten sein. Wenn dies nicht zutrifft, erfüllt ein solcher Tarifverbund auch nicht seinen angestrebten Zweck.

8 Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungplan

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2025

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien und umweltschonenden ÖPNV. Daher werden im Bereich des StPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Infrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung der Fahrzeugflotten, der betrieblichen Anlagen und im Falle leitungs- und schienengebundener Systeme auch der Infrastruktur durch Mittel in Verfügung des Freistaats unterstützt.

Der Landkreises Sömmerda wendete zur Gewährung von Investitionszuschüssen die Regelungen der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie)“ in der jeweils geltenden Fassung an, die per 01.01.2020 ersetzt wurde durch die

- Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI)

  und die
- Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung).

Gemäß Punkt 5 der jeweiligen Richtlinie werden für förderfähige Maßnahmen auf Antrag nach Vorhabengruppen differenzierte Zuwendungen als Anteilsfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Bei Fahrzeugen erfolgt die Differenzierung des Förderbetrages bzw. des Förderanteils neben der Fahrzeugklasse auch nach der Antriebsart, wodurch Grundvoraussetzungen für die Einführung alternativer Antriebe zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU durch eine 75%ige Mehraufwandsförderung für Fahrzeuge gegenüber solchen mit konventionellem Antrieb sowie für zugehörige Anlagen und Ausrüstungen geschaffen werden.

Von 2015 bis 2020 wurden folgende Maßnahmen im Kreisgebiet gefördert:

Tabelle 8-1 Übersicht Investitionsförderung 2015 bis 2020

Maßnahmengruppe und Anzahl		Zuwendung
1	Aus- bzw. Neubau von 9 Haltestellen, darunter 2 mit Wendeschleifen, und 1 Wetterschutzes, in Sömmerda, einschl. OT, Werningshausen, Weißensee, Kindelbrück und Vogelsberg	734.700 €
2	9 Busse mit Ausrüstung: 1 x 15m, 6 x SL, 2 x Midi	600.000 €
3	2 DFI-Anlagen mit Echtzeitanzeige in Sömmerda, ZOB und Gebesee, Gymnasium	103.500 €
4	Ausrüstungen für Thür. Datendrehscheibe	61.700 €
Summe		1.499.900 €

Die Übersicht nach Tabelle 8-1 zeigt, dass im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur nur sehr unzureichend investiert worden ist.

Für Investitionsvorhaben in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur im Zeitraum bis 2025 liegen nach Abfrage bei den Kommunen mit Stand vom 17.10.2020 die in Anlage 4 dargestellten Bedarfsanmeldungen für den

- Aus- oder Neubau von 38 Bushaltestellen und 1 Buswendeschleife (in Kindelbrück), darunter einem Verkehrsknotenpunkt (Großrudestedt, Bahnhof) mit einem Gesamtfinanzierungsumfang von 2,63 Mio. EUR vor.
- Räumliche Schwerpunkte sind Sömmerda, Kindelbrück, Buttstädt und Weißensee.
- Darunter entfallen 5 Maßnahmen mit einem Umfang von 952,0 TEUR auf das Jahr 2021.

Von Seiten der VWG wurden angemeldet:

- Die Beschaffung weiterer 3 Niederflurbusse (SL 12m) mit Dieselantrieb 2021 mit einem Gesamtfinanzierungsaufwand von 780,0 TEUR (260,0 TEUR je Fahrzeug).
- Die Erneuerung und Neuaufstellung von DFI-Anlagen mit Echtzeitanzeigen zur Anschlusssicherung in Kölleda, Buttstädt, Rastenberg, Schloßvippach, Sömmerda, Böblinger Platz in 2021 mit einem Finanzierungsumfang von 133,0 TEUR (weitere Anlagen nach Abschnitt 5.1 F) sind nach Klärung von Einzelfragen zusätzlich zur Bedarfsanmeldung vorgesehen).
- Die Beschaffung von 60 Barcode-Lesegeräten für das Thüringen-Ticket 2021 mit einem Finanzierungsaufwand von 285,0 TEUR.

Die Beschaffung von 9 Linienbussen im zurückliegenden Zeitraum 2015 – 2020 hat zwar etwas, aber nicht hinreichend zur Verjüngung und Modernisierung der Fahrzeugflotte der VWG beigetragen. Die Einhaltung der Altersbegrenzung von 15 Jahren und die Laufleistungsbegrenzung führen bei 45 eigenen Linienbussen und der vorliegenden Altersstruktur zu einem jährlichen Ersatzbedarf von durchschnittlich 3 Bussen. in Summe über die letzten 6 Jahre hätten also 18 statt 9 Busse beschafft werden müssen. Daraus ergibt sich, dass bis zum Ende der Planungsperiode 2025 insgesamt 12 Linienbusse ersetzt werden müssen (alle Busse mit einer Erstzulassung vor 2011).

Die Umsetzung des ITF-Konzepts führt zwar zu Mehrleistungen, voraussichtlich aber nicht unmittelbar zu einem Mehrbedarf an Bussen (maximal 1 Fahrzeug), sondern zu verbesserten Laufleistungen der eingesetzten Fahrzeuge. Sollte es zum Betrieb einer LBL Sömmerda – Bad Langensalza kommen, wird voraussichtlich ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, auch wenn der Betrieb paritätisch mit der Regionalbus-Gesellschaft erfolgt. Ggf. können spezielle Maßnahmen für die Schülerbeförderung noch zu geringfügigen Fahrzeugmehrbedarfen führen, die aber – soweit möglich – von Nachauftragnehmern abgedeckt werden könnten.

Bei einer Einstellung der Leistungen der PVG Weimarer Land mbH zwischen Schloßvippach und Sömmerda (Linie 219) erfordern die Ersatzleistungen durch die VWG oder Nachauftragnehmer mindestens einen zusätzlichen Bus.
Weiterhin denkbare Ersatzleistungen auf kreisfremden Linien werden vorerst nicht in der Fahrzeugbedarfsplanung vorgesehen.

Das heißt, dass auch in den Folgejahren 2022 – 2025 im Durchschnitt mindestens 3 Busse pro Jahr beschafft werden müssen (in Summe also 15 Busse im Zeitraum 2021 - 2025). Beginnend ab 2024 und bis 2025 sollen darunter drei bis vier Brennstoffzellenbusse sein, soweit ein koordiniertes Vorgehen mit benachbarten Aufgabenträgern und Betreibern – auch zur gemeinsamen Schaffung von Tankinfrastruktur – vereinbart werden kann.

Für die eingesetzten 5 Linienbusse von Nachauftragnehmern besteht im Planungszeitraum Ersatzbedarf für 2 Fahrzeuge, bei den Kleinbussen für 7 der 8 Fahrzeuge.

Die Einhaltung der Vorgaben zur Abgasnorm der Busse wird dadurch gewährleistet, dass gemäß Leistungsbeschreibung zum Verkehrsvertrag der VWG ab Vertragsbeginn am 01.06.2019 ausschließlich Fahrzeuge beschafft werden dürfen, die mindestens die Abgasnorm Euro-6 oder EEV-Standard erfüllen, was durch den Aufgabenträger kontrolliert wird.

Immerhin 36 der 45 (80 %) der eigenen Linienbusse der VWG sind zum Erhebungsstand 07/2020 barrierefrei (außer Kleinbusse) und bei den eingesetzten Nachauftragnehmern sind es 60 % (3 von 5 Bussen, außer Kleinbussen). Nach Verkehrsvertrag mit der VWG hat die Quote ab dem 01.01.2022 mindestens 90 % zu betragen. Das wird mit 3 in 2021 zu beschaffenden Bussen nicht ganz erreicht, was auch dafürspricht, dass die Beschaffungsquote erhöht werden muss. Ab 2025 ist der Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge nur noch im Einzelfall und als Reservefahrzeug vorzusehen.

Wegen der notwendigen Anstrengungen zur Herstellung der durchgängigen Barrierefreiheit sind – auch unter Berücksichtigung der in Abschnitt 5.1 festgelegten Einschränkungen - im Planungszeitraum noch erheblich höhere Bedarfsanforderungen zu erwarten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht nur für die Finanzierungskraft des Landes, sondern auch für die der Kommunen die genannte Zielstellung eine nicht zu meisternde Herausforderung darstellt, wenn nicht eine erweiterte Förderkulisse mit Bundes- oder Landesmitteln eröffnet wird.

Gemäß Abschnitt 5.1 wird der Aufgabenträger In Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen der Kategorie A
  (mit i.d.R. mehr 250 Ein- und Aussteigern pro Schultag),
- bis zum 31.12.2023 alle Haltestellen der Kategorie B
  (mit i.d.R. mehr als 150 Ein- und Aussteigern je Schultag) und
- bis zum 31.12.2025 alle Haltestellen der Kategorie C1
  (mit i.d.R. mehr als 100 Ein- und Aussteigern je Schultag) sowie
  ausgewählte Haltestellen der Kategorie C2
  (mit i.d.R. mehr als 60 Ein- und Aussteigern je Schultag)

barrierefrei sind.

Als Auszug aus Anlage 5 handelt es sich um nachfolgend aufgelistete Haltestellen. Für diese Haltestellen und Verknüpfungspunkte ist zunächst vordringlich festzustellen, ob bereits ein Ausbau erfolgt ist und welcher weiterer Ausbaubedarf besteht.

Erst auf dieser Grundlage können Ausbaukosten bestimmt und weitere Abstimmungen und Veranlassungen getroffen werden.

Tabelle 8-2 Prioritätenliste Haltestellenausbau bis 2025

Ziffer	Haltestellenname	E/A/U	Kategorie	VP
1	Kölleda, Gymnasium	376	A	
2	Sömmerda, Böblinger Platz	332	A	
3	Schloßvippach	312	A	VP2
4	Sömmerda, Busbhf.	273	A	VP1
5	Sömm., Schule Fichtestr.	266	A	
6	Buttstädt, Roßplatz	209	B	VP1
7	Kindelbrück, Schule	183	B	
8	Rastenberg, Schule	183	B	VP2
9	Kölleda, Roßplatz	169	B	VP1
10	Großrudestedt, Kirchplatz	169	B	VP2
11	Weißensee, Regelschule	157	B	
12	Straußfurt, B 176/ Bahnhof	149	B	VP1
13	Weißensee, Langer Damm	144	B	VP2
14	Guthmannshausen, Bhfstr.	142	C1	
15	Kindelbrück, Rathaus	134	C1	VP2
16	Vogelsberg, Schule	134	C1	
17	Sömmerda, Gymnasium	123	C1	
18	Straußfurt, Grundschule	123	C1	
19	Udestedt, Post	121	C1	
20	Haßleben, Töpfermarkt	111	C1	
21	Werningshausen	104	C1	
22	Frohndorf, Dorfplatz	100	C1	
23	Bilzingsleben, Ort	96	C2	
24	Kölleda, Grundschule	87	C2	
25	Nöda, Mittelhäuser Str.	84	C2	
26	Gebesee, Gymnasium	83	C2	VP2
27	Olbersleben, Dorfplatz	77	C2	
28	Kannawurf, Ort	77	C2	
29	Leubingen, Marktplatz	72	C2	
30	Wundersleben	70	C2	
31	Straußfurt, Regelschule	66	C2	
32	Großbrembach, Ort	65	C2	
33	Vogelsberg, Ort	63	C2	
34	Orlishausen, Lindenstr.	62	C2	
35	Sprötau, Neubausiedlung	62	C2	
36	Sprötau, Wartehalle	58	C2	
37	Schwerstedt bei Straußfurt	55	C2	
38	Sömmerda, Bahnhofstr.	51	C2	

E/A/U = Ein-, Aus-, Umsteiger VP1, VP2 = Verknüpfungspunkt 1. und 2. Ordnung

8.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV

Unter den Bedingungen geltender vertraglicher Vereinbarungen spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung der Unternehmen – speziell des eigenen Unternehmens, mit der Vertrag selbst geschlossen ist - zwar nur mittelbar eine Rolle, dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass vergebene Aufträge zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) ausgeführt werden können.

In einem bestimmten vergaberechtlichen Rahmen nach § 132 GWB sind Vertragsanpassungen während der Laufzeit zulässig. Allerdings ist eine vorausschauende Prüfung der nachhaltigen Auskömmlichkeit (und auch einer vorausschauenden Überkompensationskontrolle) sinnvoll. Noch mehr aber ist zu beachten, dass für das Angebot im Busverkehr massive Leistungsveränderungen vorgesehen sind, die je nach tatsächlicher Umsetzung zu Vertragsanpassungen führen werden und vorauszuberechnen sind.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass der Freistaat im Planungszeitraum weiterhin nicht vorsieht, von der gegenwärtig gehandhabten projektbezogene Förderung von Linienbussen und betrieblichen Anlagen abzugehen, was zu einer Änderung der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaates Thüringen führen würde. In diesem Fall müsste durch den Aufgabenträger eine Umsteuerung der Fahrzeugförderung über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag) erfolgen.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum können die nachfolgenden Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden.

8.2.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2025

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
- die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
- die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff, später ggf. auch für Wasserstoff
- der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
- die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend Abschnitt 4.6 ergibt sich eine Steigerung der zu erbringenden jährlichen Nutzfahrleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda um +289.200 Fplkm, das entspricht +17,9 %, zunächst ausschließlich im konventionellen Linienverkehr.
  Die Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft bzw. durch kreisfremde Unternehmen reduzieren sich dagegen im Kreisgebiet leicht um -33.200 Fplkm/a, steigen dafür außerhalb des Kreises um +91.000 Fplkm an, was ebenfalls in der Aufwandsbestimmung Berücksichtigung finden muss.

- Die geplanten zusätzlichen Leistungen im konventionellen Linienverkehr begründen – eine Teilweitergabe an Nachauftragnehmer unterstellt - einen um etwa 15 % erhöhten Bedarf an Fahrpersonalstunden. Zusätzliche Fahrpersonale (Köpfe) werden in geringerem Umfang benötigt, wenn die Auslastung erhöht werden kann. Hinsichtlich der anderen Beschäftigtengruppen (Werkstatt, Verwaltung) wird davon auszugehen sein, dass keine Aufstockung erfolgen muss.

- Bei den Personalvergütungstarifen wurden im Rahmen der Kalkulation für den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der VWG durchschnittliche jährliche Anstiege um +1,85 % angesetzt, mit einer Kostenwirksamkeit von +1,7 %/a aufgrund von Einflüssen der altersbedingten Fluktuation. Die Anwendung des ThürVgG war dabei selbstverständlich unterstellt. Rückblickend waren die Anstiege etwas stärker und sich der Fluktuationseffekt hat sich als wenig wirksam erwiesen, was beides zu einer leichten Aufwandunterdeckung beigetragen hat. Dieser Effekt wird in der aktuellen Situation aber nicht vollständig nachhaltig sein.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Bis zum Jahreswechsel 2020/2021 lag das Preisniveau sehr niedrig. Danach ist es durch politische Vorgaben zu einem Anstieg um +10 % gekommen. Es wird in der mittelfristigen Einschätzung nicht damit gerechnet, dass es zu wesentlichen weiteren Anstiegen kommt. Im Gegenteil ist im Zuge einer schrittweisen Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe auch ein leicht sinkender Dieselpreis denkbar. Dafür rücken die Preise für Wasserstoff mehr in den Fokus.
- Zum Volumen der Abschreibungen wirken überwiegend aufwanderhöhende Tendenzen:
  - Das Volumen der Abschreibungen wird sich im Planungszeitraum aufgrund der Beschaffung von 15 Fahrzeugen für Ersatz und Erweiterung, darunter ab 2024 auch erster Brennstoffzellenbusse, sowie einer Wasserstoff-Tankanlage (in Gemeinschaft) und Werkstattausrüstungen entsprechend erhöhen.
  - Die Beschaffung von ausschließlich barrierefreien Bussen und die Einrichtung weiterer DFI-Anlagen für die Fahrgastinformation tragen ebenfalls zur Aufwandssteigerung bzw. zur Belastung durch Abschreibungen bei.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,85 %/a angenommen.

8.2.2 Erlöse und Erlössurrogate

Hauptkomponenten der Entwicklung der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die Verkehrserlöse der Unternehmen in der Folge der Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Fortentwicklung der Verkehrstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit.

Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises Sömmerda gilt ein degressiver Entfernungstarif, innerhalb der Städte Sömmerda und Weißensee ein Einheitstarif. Auf ausgewählten, die Kreisgrenzen überschreitenden Linien werden die Fahrausweise und damit die Tarife benachbarter Unternehmen/Aufgabenträger (Landkreis Weimarer Land, CityTarif Erfurt) anerkannt. Das gilt auch für VMT-Tickets auf diesen Linien. Das Tarifniveau ist dabei vergleichsweise niedrig.

Das vorhandene Tarifsystem und Tarifgefüge ist vergleichsweise übersichtlich und gerecht. Die Übersichtlichkeit leidet zwar etwas durch verschiedene Sondertarife, wie

- das zunächst als Pilotprojekt bis 07/2021 verlängerte und durch den Freistaat geförderte Azubi-Ticket Thüringen,

- das Schüler-Ferien-Ticket und das Schülerferien-Ticket Mini sowie
- das Gut-Unterwegs-Ticket (eine Tagesnetzkarte),

wodurch aber auch immer wieder neue Nutzungsanreize geschaffen werden.

Die Diskussion um eine mögliche Ausweitung der Gemeinschaftstarife oder die Anwendung eines Verbundtarifes ist auch zum Abschluss der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch nicht annähernd abgeschlossen. Es wird auf die Erarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung abgestellt, um eine substanzielle Entscheidung auf der Grundlage aller voraussehbaren Vor- und Nachteile, einschl. einer Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umsetzung und vor allem aus der Umsetzung des ITF-Systems, treffen zu können.
Nach gegenwärtigem Abstimmungsstand zwischen dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), dem Thüringischen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) einerseits und den Mitgliedern des Zweckverbandes für den Nahverkehr Nordthüringen (NVN), außer Landkreis Eichsfeld, sowie dem Landkreis Sömmerda andererseits ist die Lage so, dass

1. eine ohnehin geplante Verbunderhebung im IV. Quartal 2021 und I. Quartal 2022 auf die genannten Gebietskörperschaften und deren Unternehmen ausgeweitet werden, um eine nutzbare Datenbasis zu schaffen,
2. sich der Freistaat voraussichtlich zu 80 % an der Finanzierung beteiligt, zu 20 % die Gebietskörperschaften,
3. danach die Erarbeitung eine Gutachtens vergeben wird, welches auch unter Einbeziehung von Modellrechnungen die voraussichtlichen Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage, Erlöse, Durchtarifierungsverluste, das Ergebnis einer Einnahmenaufteilung zwischen allen beteiligten Unternehmen sowie zusätzlich den nachhaltigen Organisationsaufwand für jede einzelne Gebietskörperschaft und jedes einzelne Unternehmen bestimmt.

Bis zum Vorliegen eines solchen belastbaren Untersuchungsergebnisses und der daraus folgenden Entscheidung können mögliche Folgen noch nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes berücksichtigt werden.

Im Freistaat Thüringen, zumindest in den eher ländlich geprägten Aufgabenträgerbereichen, ist bislang eine eher zurückhaltende Preisanpassung bei den Beförderungstarifen kennzeichnend gewesen, was sich in der Regel auch begünstigend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ausgewirkt hat. Die letzte Tarifanpassung ist zum 01.01.2020 wirksam geworden. Das Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVwA) drängt andererseits auf einen höheren Anteil der Nutzerfinanzierung des ÖPNV. Die Planungen gehen davon aus, dass ein durchschnittlicher Anstieg der Fahrpreise um +1,5 %/a, in der Summe also um etwa +7,5 % im Zeitraum bis 2025, zu kalkulieren ist.

Im Falle eines Beitritts zu einem Verbundtarif verbleibt zwar das Tarifgestaltungsrecht bei den Verkehrsunternehmen. Zur Tarifantragstellung wird in der Regel der Verbund durch die Verkehrsunternehmen bevollmächtigt. Der einzelne Aufgabenträger bzw. das einzelne Unternehmen hat dann nach den Regeln der Geschäftsordnung des Verbundes (hier des VMT) nur noch als Mitglied der Verbundgremien die Möglichkeit der Einflussnahme auf die Tarifentwicklung.

Wesentlich für die Bewertung der Ergiebigkeit der Anpassungen sind die Anpassungsrhythmen und die strukturelle Gewichtung nach Fahrausweisarten. Bei einer harmonischen Anpassung alle zwei

Jahre und stärkerer Belastung der kürzeren Strecken sowie insgesamt einer weiteren Verbesserung der Angebotsqualität kann von einer Ergiebigkeit der Tariferhöhung von annähernd 100 % ausgegangen werden.

Verkehrserlöse

Der bis 2025 erwartete Anstieg des Beförderungsaufkommens um +4,5 % resultiert per Saldo aus einem ab 2023/2024 einsetzenden Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr um -2,6 %, der eine Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste im Jedermannverkehr in Höhe von +36 % durch und bei Umsetzung des ITF-Konzepts und entsprechender Angebotsverbesserungen sowie durch Übernahme von Fahrgästen durch Leistungsablösung von der PVG Weimarer Land gegenüberstehen. Tendenziell entfällt auf diese Jedermannfahrgäste, da sie keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, zusätzlich noch ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall, wodurch nicht nur die Erlösverluste aus der Schülerbeförderung vollständig ausgeglichen werden, sondern auch die entstehenden Mehraufwendungen deutlich abgemildert werden können.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 6 erläuterten Nachfrageprognose und der vorstehend vorausgeschätzten Fortentwicklung der Beförderungstarife ergibt sich somit ein vorzusehender Anstieg der Verkehrserlöse bis 2025 um +6,0 bis +6,5 %.

Gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Erlössurrogate)

Die VWG hat 2018 und 2019 Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Fahrgästen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG in Höhe von jeweils 1,1 Mio. EUR erhalten, diese lagen oberhalb der bisherigen Planungen. Der Freistaat Thüringen beabsichtigt in Übereinstimmung mit dem novellierten PBefG die Weiterführung der Zahlungen auf der gegenwärtigen Rechtsgrundlage, sieht also nicht deren Einbeziehung in den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß Art. 3 der VO (EG) 1370/2007 vor. Damit bleiben diese Einnahmen weiterhin erlöswirksam. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anspruchsberechtigung im Planungszeitraum korrespondierend mit den Fahrschülerzahlen entwickelt und somit leicht negativ wird.

Die Landeszuschüsse für das Azubi-Ticket Thüringen im Umfang von gegenwärtig 191,2 TEUR/a sind ebenfalls als Erlössurrogat zu betrachten, solange diese Regelung besteht.

Zudem fließen den Unternehmen weiterhin erlöswirksame gesetzliche Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu. Die jeweils nach Zählung ermittelten Beträge sind sehr volatil, ihr Anteil an den Gesamterlösen ist aber vergleichsweise gering. Generell sollte ihr Trend ansteigend sein.

8.3 Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan

Aus der Saldierung der in Abschnitt 8.2 dargestellten Tendenzen der Aufwands- und Erlösentwicklung ergeben sich zwar weitgehend parallele Trendlinien. Dennoch konnten die Erlösanstiege die Aufwandsentwicklung auch in den zurückliegenden Jahren nicht mehr kompensieren. In den Folgejahren ergibt sich eine weitere Öffnung der Schere, wobei zu beachten ist, dass die Aufwanddeckung durch Erlöse nur noch bei weniger als zwei Dritteln des Aufwandes liegt.

Es muss somit trotz verbesserter Fahrgastnachfrage durch Umsetzung des ITF-Konzepts mit einer weiteren leichten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit und einem Anstieg des Finanzierungsbedarfes aus Haushaltsmitteln des Landes und des Aufgabenträgers kommen.

Tendenzen der Bereitstellung von Finanzhilfen des Freistaats

Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.[61] Im Jahr 2014 wurde eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG begonnen, die 2016 mit der Verständigung auf den sogenannten „Kieler Schlüssel mit Aufschlag“ abgeschlossen worden ist. Im Ergebnis fließen den ostdeutschen Bundesländern erhöhte Beträge an Regionalisierungsmitteln zu, die jährlich bis 2031 um +1,8% dynamisiert werden.

Hinsichtlich der grundsätzlichen Sicherung investiver Förderfähigkeit nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes und des GVFG-Bundeprogramms am Jahresende 2019 stehen die Länder vor der Aufgabe, dauerhaften und verlässlichen Ersatz mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel zu schaffen. Der Freistaat hat die nach 2014 entfallene bundesgesetzlich geltende Zweckbindungsregelung durch eine eigene landesgesetzliche Regelung fortführt.[62]

Unter Würdigung aller perspektivischen Überlegungen und in Anbetracht längerfristiger Tendenzen kann hinsichtlich des künftigen Umfanges der Finanzhilfen des Freistaats nicht von stabilen oder gar ansteigenden Zuweisungen für den Landkreis Sömmerda ausgegangen werden. Der Freistaat hält die Summe aus bereitgestellten Zahlungen aus gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen sowie aus den Finanzhilfen konstant. Dabei kommt es aufgrund ansteigender Sollkostensätze in der Schülerbeförderung eher zu einem Abschmelzen der Finanzhilfen pro Kilometer.

Sollte es per Saldo zu einer noch deutlicheren Abschmelzung dieser Zuführungen kommen, werden die entsprechenden Minderbeträge nicht oder nicht im vollen Umfang durch den Haushalt des Aufgabenträgers auszugleichen sein, was die nachhaltige Umsetzung des ITF-Konzepts gefährden könnte.

Nach Ziffer 5.2.2 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie 2019 des Freistaats werden Verkehrsleistungen entlang landesbedeutsamer Verkehrsachsen mit einer in Summe gedeckelten Zusatzförderung unterstützt. Der Landkreis Sömmerda kann bei Umsetzung einer Maßnahme, die auch Bestandteil des ITF-Konzepts ist, erstmals in den Genuss dieser Zusatzförderung kommen.

Bereitstellung von Finanzmitteln des Landkreises Sömmerda

Der Landkreis Sömmerda wird während des Geltungszeitraumes der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und darüber hinaus weiterhin im notwendigen Umfang Haushaltsmittel für die Finanzierung des StPNV in seinem Kreisgebiet aufwenden.

---

[61] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.11.1993, zuletzt geändert 2016 durch „Kieler Schlüssel mit Aufschlag“

[62] Thüringer Gemeindeinfrastrukturgesetz, Art. 14 des Thüringer Haushaltbegleitgesetzes 2013/2014 vom 31.01.2013, zuletzt geändert 2016

Zusammengefasst geht die gegenwärtige und vorausberechnete Ausgleichsfinanzierung im Planungszeitraum aus Tabelle 8-3 Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes hervor.

Tabelle 8-3 Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes

Kenngröße	2019	…	2021	2022	2023	2024	2025
Leistungen und Ausgleichsbedarf							
Zu vereinbarendes Leistungsangebot [1.000 Vertrags-km]	2.226		2.226	2.483	2.483	2.483	2.483
darunter VWG des ÖPNV SÖM	1.832		1.832	2.161	2.161	2.161	2.161
darunter Stadtverkehr	41		41	65	65	65	65
darunter in bedarfsabhängigen Bedienungsformen [1.000 Vertrags-km]	*5*		*5*	*bestimmbar erst nach Umsetzung ITF*			
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der VWG u. a. Untern. [TEUR]	1.547,6		1.762,4	1.985,9	1.968,5	1.988,4	2.022,0
darunter an andere Aufgabenträger	128,8		131,1	148,8	149,6	150,4	151,0
Deckungsquellen							
Finanzhilfe des Freistaates Thüringen für Aufgabenträger SÖM	233,6		266,7	230,0	285,0	280,0	275,0
nachr.: Zuschuss Azubi-Ticket THR	191,3		191,3	194,2	197,1	200,0	203,0
Zuwendungen des Aufgabenträgers (Deckungsbeitrag des Landkreises, TEUR)	**1.314,0**		**1.495,7**	**1.755,9**	**1.683,5**	**1.708,4**	**1.747,0**
in % (2019 = 100)	**100**		**119,8**	**133,6**	**128,1**	**130,0**	**133,0**

Bemerkungen zu Tabelle 8-3

Das zu vereinbarende Leistungsangebot umfasst alle Leistungen der VWG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sömmerda (innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes) sowie die Leistungen kreisfremder Unternehmen im Gebiet des Landkreises Sömmerda.

- Der Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist der nicht durch Erlöse und (erlösgleiche) gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen gedeckte Aufwanddeckungsfehlbetrag.
- Die Finanzhilfen 2021 unterstellen einen Teilbetrag von 35,9 TEUR Corona-Hilfen (gleicher Betrag wie für 2020).
- Der Rücksprung des Finanzierungsbedarfs von 2022 auf 2023 resultiert aus dem sich erst schrittweise aufbauenden Nachfrage- und Erlöseffekt aus den Angebotsverbesserungen, deren Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 unterstellt wird, also ab 2022 schrittweise und ab 2023/2024 voll wirksam werden.
- Der Gesamtfinanzierungsbedarf beinhaltet auch saldierte Zahlungsverpflichtungen an benachbarte Aufgabenträger für Leistungen kreisfremder Unternehmen, ab 2022 auch an KYF für Leistungen der VGS (bei Umsetzung der Maßnahmen des ITF).

Risiken der Finanzierungsplanung

- Die Finanzierungsplanung beruht auf den vorstehend erläuterten Annahmen und unterliegt damit den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Energiepreise als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes können diese Risiken aber als relativ gering eingeordnet werden.
- Der Umfang der Umsetzung und die korrekte Einschätzung der kosten- und erlösseitigen Auswirkungen des ITF-Konzeptes sind ein zu beachtendes Finanzierungsrisiko.
- Ebenso können weitere Leistungseinschränkungen kreisfremder Betreiber zu zusätzlichen Ersatzleistungen und höheren Finanzierungsaufwendungen führen.
- Vor dem Vorliegen einer nationalen Rechtsverordnung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive der EU birgt auch diese ein gewisses Finanzierungsrisiko hinsichtlich Förderkulisse und Mehrkostentragung.
- Ein Unsicherheitsfaktor liegt in der künftigen Höhe der zufließenden Finanzhilfen des Freistaats. Tendenziell ist von einem schrittweisen Abschmelzen der Zuführungen je Vertragskilometer auszugehen, obwohl der Zufluss an Regionalisierungsmitteln ansteigt.
- Zusätzlich ist auf mögliche längerfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten infolge der Corona-Pandemie hinzuweisen, die sich in dauerhaft verminderter ÖPNV-Nachfrage und der realisierten Fahrgeldeinnahmen zeigen könnten. Für 2020 und 2021 wird von einem vollständigen erlösseitigen Lastenausgleich über Rettungsschirm und Kleinbeihilfen ausgegangen. Für Zeiträume danach ist davon nicht auszugehen.