

# **1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und seine Auftraggeber**

## **1.1. Begriffsbestimmung**

Der ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungen eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

- ÖPNV auf Schienenwegen der Eisenbahn ist Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)
- ÖPNV mit Straßenbahn und Omnibussen ist Straßenpersonennahverkehr (StPNV) gemäß § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Nach § 3 Abs. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) sind Aufgabenträger

1. das Land für den SPNV
2. die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV
3. die Großen kreisangehörigen Städte nach § 6 Abs. 4 der Thüringer Kommunalordnung für den Stadtverkehr, soweit der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat.

Die Gewährleistung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) zählt in Thüringen zu den Pflichtaufgaben des eigenen Wirkungskreises der Kommunen. Die Ausführung dieser Pflichtaufgabe gemäß §§ 2 und 87 der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) ist im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) geregelt.

Für den Stadtverkehr Eisenach ist die kreisfreie Stadt Eisenach Aufgabenträger.  
Für den StPNV im Wartburgkreis ist der Wartburgkreis Aufgabenträger.

## **1.2. Rechtsgrundlagen**

Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung – Thüringer Kommunalordnung (ThürKO in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 2003) zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Juni 2011 (GVBl. S. 99, 134)

§ 2 Abs. 2 regelt die Zuständigkeit der kreisangehörigen Städte und Gemeinden für die Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs

§ 87 Abs. 2 regelt die Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte für die Gewährleistung des überörtlichen Personennahverkehrs als Aufgaben des eigenen Wirkungskreises.

Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276)  
Beschreibt Ziele und Grundsätze des ÖPNV (§ 2), regelt die Planungs-, Organisations- und Finanzierungsverantwortung der Aufgabenträger (§§ 3 und 4), die Nahverkehrsplanung (§§ 5 – 7) und die Beteiligung des Freistaates Thüringen an der Finanzierung (§ 8).

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 ist der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Aufgabenträger haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 3 Abs. 3) sowie sich mit dem Ziel der Schaffung koordinierter Verkehrsangebote untereinander abzustimmen (§ 4).

Gemäß § 5 Abs. 1 haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für einen Zeitraum von fünf Jahren für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen und bedarfsgerecht fortzuschreiben.

Die Vorlage eines Nahverkehrsplanes im für den Verkehr zuständigen Ministerium ist Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen des Landes für attraktive und bedarfsgerechte Verkehrsangebote und Investitionen (§ 5 Abs. 6).

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. S 1690) zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 7 GWBÄndG vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1954) regelt

- die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen (§ 1)
- das Antrags-, Genehmigungs- und Zulassungsverfahren der Unternehmen zur genehmigungspflichtigen Personenbeförderung (§§ 2 bis 13 a)
- das Verfahren für die Genehmigung und Änderung von
  - Linienwegen
  - Fahrplänen
  - Beförderungsentgeltenfür eigenwirtschaftliche (§ 13) und gemeinwirtschaftliche Linienverkehre (§ 13 a)
- die Betriebspflicht hat (§ 21)
- die Beförderungspflicht (§ 22)
- die Tarifpflicht (§ 39)

Im § 8 sind Festlegungen zur Förderung der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) getroffen.

Nach Absatz 3 hat die Genehmigungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt) im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV, für eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, Verkehrskooperationen, die

Abstimmung und den Verbund der Beförderungsentgelte und die Koordination der Fahrpläne zu sorgen.

Sie hat einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

Im Weiteren ist im § 8 Abs. 4 bestimmt, dass die Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich realisiert werden soll. Wenn dadurch eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht erbracht werden kann, trifft dieses Gesetz Regelungen über die Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Der Nahverkehrsplan ist damit das wesentliche Instrument für den Aufgabenträger, mit dem er seine verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Zielkonzeptionen in das Genehmigungsverfahren einbringen kann.

## **2. Nahverkehrsraum**

### **2.1. Abgrenzung**

Der Wartburgkreis liegt im Westen des Freistaates Thüringen und grenzt an die Landkreise Hersfeld-Rotenburg, Fulda und Werra-Meißner-Kreis des Bundeslandes Hessen und in Thüringen an die Landkreise Unstrut-Hainich-Kreis, Gotha und Schmalkalden-Meiningen.

Flächenmäßig ist der Wartburgkreis mit 1.305 km<sup>2</sup> der größte Landkreis Thüringens. Am 30.06.2010 hatte der Wartburgkreis 131.205 Einwohner und damit eine Bevölkerungsdichte von 101 Personen / km<sup>2</sup>. Die Kreisfreie Stadt Eisenach hat eine Fläche von 104 km<sup>2</sup> und am 30.06.2010 42.777 Einwohner.

Im Wartburgkreis befinden sich 10 Städte. Verwaltungsmäßig besteht der Kreis aus 5 Städten, 12 Einheitsgemeinen, 7 Verwaltungsgemeinschaften und 5 Gemeinden. Die größte Stadt ist die Kreisstadt Bad Salzungen mit 15.911 Einwohnern (Stand 30.06.2010). Orte mit 6.000 - 9.000 Einwohnern sind Gerstungen (6.039), Treffurt (5.611), Ruhla (6.150) und Wutha-Farnroda (6.614) und die Gemeinde Höselsberg-Hainich (6.457), 2.000 - 5.000 Einwohner haben Bad Liebenstein (3.981), Barchfeld (3.214), Berka/W. (4.390) Creuzburg (2.432), Dermbach (3.106), Dorndorf (2.632), Geisa (4.763), Merkers-Kieselbach (3.039), Mihla (2.257), Schweina (2.904), Seebach (2.263), Stadtlengsfeld (2.585), Tiefenort (4.117), Unterbreizbach (3.810), Vacha (3.683) und die Gemeinde Moorgrund (3.525).

Das Landratsamt hat seinen Sitz in Bad Salzungen mit Außenstellen in Eisenach.

## **2.2. Beschreibung des Nahverkehrsraumes**

### **2.2.1. Lage**

Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach liegen im Westen des Freistaates Thüringen.

An ihn grenzen

Im Norden:	der Unstrut-Hainich-Kreis
Im Osten:	der Landkreis Gotha
Im Südosten und im Süden:	der Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Im Westen:	die Landkreise Fulda, Hersfeld-Rotenburg und Werra-Meißner

Der engere Nahverkehrsraum umfasst eine Fläche von insgesamt 1.409 km<sup>2</sup>. Hier leben 173.982 Einwohner (Stand 30.06.2010).

### **2.2.2. Regionale Funktionsgliederung**

#### **Zentrale Orte**

Im Regionalplan Südwestthüringen sind folgende Zentrale Orte für den Wartburgkreis ausgewiesen:

- Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums: kreisfreie Stadt Eisenach
- Mittelzentrum: Kreisstadt Bad Salzungen
- Grundzentren: Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa, Gerstungen, Kaltennordheim, Mihla, Ruhla, Treffurt, Vacha, Wutha-Farnroda

Zum Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Eisenach gehört folgender Grundversorgungsbereich:

Eisenach, Creuzburg, Ettenhausen a.d.Suhl  
Hörselberg-Hainich, Ifta, Krauthausen, Marksuhl,  
Wolfsburg-Unkeroda

Zum Mittelzentrum Bad Salzungen gehört folgender Grundversorgungsbereich:

Bad Salzungen, Stadtlengsfeld  
Barchfeld, Frauensee, Immelborn,  
Leimbach, Merkers-Kieselbach, Moorgrund,  
Tiefenort

Zu folgenden Grundzentren gehört folgender Grundversorgungsbereich:

**Bad Liebenstein**

Bad Liebenstein, Schweina, Steinbach

**Dermbach**

Dermbach Brunnhardtshausen, Neidhardtshausen,  
Oechsen, Urnshausen, Weilar  
Wiesenthal, Zella

**Geisa**

Geisa, Buttlar, Gerstengrund, Schleid

**Gerstungen**

Gerstungen, Berka/Werra, Dankmarshausen,  
Dippach, Großensee

**Kaltennordheim**

Kaltennordheim, Andenhausen, Aschenhausen,  
Birx, Diedorf, Empfertshausen, Erbenhausen, Fischbach,  
Frankenheim, Kaltenlengsfeld, Kaltensundheim,  
Kaltenwestheim, Klings, Melpers, Oberkatz, Oberweid,  
Unterweid

**Mihla**

Mihla, Berka v.d. Hainich, Bischofroda, Ebenshausen,  
Hallungen, Lauterbach,  
Frankenroda, Nazza

**Ruhla**

Ruhla , Seebach

**Treffurt**

Treffurt

**Vacha**

Vacha, Dorndorf, Martinroda,  
Untereizbach, Völkershäuser, Wölferbütt

**Wutha-Farnroda**

Wutha-Farnroda

**Anlage 1: Regionalplan Südwestthüringen - Raumstruktur**

## Schulstandorte

Schulträger sind der Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach sowie freie Schulträger.

### Grundschulen:

Bad Liebenstein	Empfertshausen	Ruhla
Bad Salzungen 3x	Förtha	Schweina
Barchfeld	Geisa	Seebach
Berka v.d. Hainich	Geismar	Stadtlengsfeld
Behringen	Gerstungen	Sünna
Berka/Werra	Gumpelstadt	Tiefenort
Buttlar	Kaltennordheim	Treffurt
Creuzburg	Kieselbach	Vacha
Dermbach	Mechterstädt (GTH)	Wenigenlupnitz
Dippach	Nazza	Wiesenthal
Dorndorf	Neuenhof (EA)	Wutha-Farnroda
Eisenach 5x	Oechsen	

### Regelschulen

Bad Salzungen 2x	Geisa	Seebach
Bad Liebenstein	Kaltennordheim	Stadtlengsfeld
Behringen	Mihla (Creuzburg)	Tiefenort
Berka/Werra	Marksuhl	Treffurt
Dermbach	Mechterstädt (GTH)	Unterebreizbach
Eisenach 4x		Wutha-Farnroda

### Gymnasien

Bad Salzungen  
Eisenach 3x  
Gerstungen  
Ruhla  
Vacha

### Förderschulen

Bad Salzungen 2x mit Schulteilen in Barchfeld und Oberrohn  
Dorndorf  
Eisenach

### Berufsbildene Schulen

Bad Salzungen mit Schulteil in Empfertshausen  
Eisenach

Entwicklung der Schülerzahlen s. Anlage 3

Die Grundschule Thal wurde wegen bautechnischer Mängel vorübergehend geschlossen. Die Klassen wurden zu Beginn des Schuljahres 2010/2011 nach Ruhla ausgelagert. Künftig werden die Grundschulen Ruhla und Thal am Schulstandort Ruhla zusammengelegt.

**Anlage 2: Karte Schulstandorte**

**Anlage 3: Entwicklung der Schülerzahlen**

**Tabelle 1: Größere Arbeitgeber im Wartburgkreis (200 und mehr Mitarbeiter)**

<b>Unternehmen</b>	<b>Ort</b>
1. REGE Motorenteile GmbH	Hörselberg/Kindel
2. K+S Kali GmbH	Untereibitzbach
3. K+S Kali GmbH	Merkers
4. Deckel Maho Seebach GmbH	Seebach
5. AE Druckguss Gerstungen GmbH & Co. KG	Gerstungen
6. Pollmeier Massivholz GmbH	Creuzburg
7. Hirschvogel GmbH	Marksuhl
8. P-Well GmbH	Berka/Werra
9. ACO Passavant GmbH	Stadtlengsfeld
10. Plastic Omnium GmbH	Großenlupnitz
11. BMW Fahrzeugtechnik GmbH	Krauthausen
12. SEGU-Systemtechnik GmbH	Barchfeld
13. Tribo Hartmetall GmbH	Immelborn
14. KRS-MARABU GmbH	Barchfeld
15. Mitec engine-tec GmbH	Krauthausen
16. HFP Bandstahl GmbH	Bad Salzungen
17. TechniSat Elektronik GmbH	Dippach
18. Thüring. Weidmüller GmbH	Wutha-Farnroda

sowie weitere 20 Firmen aus dem produzierenden Gewerbe, die zwischen 100 und 199 Mitarbeiter beschäftigen.

**Tabelle 2: Größere Arbeitgeber in Eisenach**

<b>Unternehmen</b>	<b>Anz. Mitarbeiter</b>
1. OPEL Eisenach GmbH	1.600
2. BOSCH Fahrzeugelektrik Eisenach GmbH	1.700
3. MITEC	400
4. Benteler Automobiltechnik GmbH	460
5. Truck-lite Europe GmbH (ehem.FER)	330
6. Schnellecke Modul GmbH	220
7. LEAR Corporation GmbH & Co. KG	180
8. EDAG Engineering+Design GmbH & Co. KG	290
9. WINCANTON GmbH NL Eisenach	250
10. Voith Industreal Services GmbH & Co. KG (Ehem. Hörmann)	175

Zu den größeren Arbeitgebern sind auch die Kliniken in Bad Salzungen und Eisenach sowie die Kreisverwaltung in Bad Salzungen und die Stadtverwaltung in Eisenach zu rechnen.

**Anlage 4: Gewerbegebiete**

### 3. Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

#### 3.1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erschließt den Landkreis Wartburgkreis und die Stadt Eisenach auf den Achsen Frankfurt am Main – Bebra – Gerstungen – Eisenach – Gotha – Erfurt und Eisenach – Meiningen – Grimmenthal – Eisfeld – Sonneberg. Zum einen wird damit zwischen Frankfurt am Main und Erfurt eine europäische und zum anderen zwischen Eisenach und Sonneberg eine überregional bedeutsame Schienenverbindung bei der Abwicklung den ÖPNV im Untersuchungsraum gesichert. Verbindungen zum Fernverkehr werden in Eisenach hergestellt.

Folgende SPNV-Linien bestehen im Gebiet des Landkreises Wartburgkreis und der Stadt Eisenach:

Linie	Laufweg	Takt	Anschlüsse
RB 20	Eisenach – Erfurt	tgl stündlich	Eisenach: Fernverkehr, STB 1, cantus
R 1	Eisenach - Gerstungen	W (Sa) stündlich Sa+S zweistündlich	Eisenach: Fernverkehr, RB 20, STB 1
STB 1	Eisenach – Meiningen – Grimmenthal - Sonneberg	tgl stündlich, ab Eisfeld zweistündlich nach Sonneberg	Eisenach: Fernverkehr, RB 20, cantus Wernshausen: STB 3 Schmalkalden Meiningen: RE 7 Würzburg, STB 4 Erfurt

### 3.2. Bedienungsangebot im Busverkehr

Tabelle 3:

#### Linienübersicht

Linie	Streckenführung			Genehmigungszeitraum		Linienlänge in km
	von	nach	über	von	bis	
26	Eisenach	Creuzburg	Buchenau	01.06.2011	31.05.2019	39
26A	Eisenach	Ütteroda		01.06.2011	31.05.2019	15
27	Eisenach	Tüngeda	Behringen	01.06.2011	31.05.2019	59
27A	Eisenach	Bad Langensalza	Behringen	01.06.2011	31.05.2019	57
28	Eisenach	Heyerode	Mihla	01.06.2011	31.05.2019	52
29	Eisenach	Frankenroda	Mihla	01.06.2011	31.05.2019	32
30	Eisenach	Mühlhausen	Mihla	01.06.2011	31.05.2019	49
31	Eisenach	Bad Liebenstein	Etterwinden	01.06.2011	31.05.2019	29
32	Eisenach	Ettenhausen/Nesse	Großenlupnitz	01.06.2011	31.05.2019	29
40	Eisenach	Seebach	Wutha	01.06.2011	31.05.2019	15
41	Ruhla	Tabarz	Thal-Sebach	01.06.2011	31.05.2019	27
42	Eisenach	Tabarz	kl. Inselsberg	01.06.2011	31.05.2019	52
43	Eisenach	Ruhla	Wutha	01.06.2011	31.05.2019	29
44	Mosbach	Ruhla	Wutha	01.06.2011	31.05.2019	25
47	Eisenach	Kittelsthal	Wutha	01.06.2011	31.05.2019	16
48	Eisenach	Mechterstädt	Sondra- Ettenh./Nesse	01.06.2011	31.05.2019	40
49	Eisenach	Mosbach		01.06.2011	31.05.2019	16
50	Eisenach	Eckardtshausen		01.06.2011	31.05.2019	23
50A	Eisenach	Gerstungen	Eckardtshausen	01.06.2011	31.05.2019	48
51	Eisenach	Lauchröden	Unterellen	01.06.2011	31.05.2019	23
52	Eisenach	Großensee	Marksuhl	01.06.2011	31.05.2019	55
52B	Eisenach	Kupfersuhl	Marksuhl	01.06.2011	31.05.2019	33
53	Eisenach	Untersuhl	Oberellen- Gerstungen	01.06.2011	31.05.2019	53
61	Dankmarshausen	Bad Salzungen	Springen	01.06.2011	31.05.2019	40
64	Gerstungen	Vitzeroda		01.06.2011	31.05.2019	19
65	Gerstungen	Großensee	Dankmarshausen	01.06.2011	31.05.2019	21
66	Gerstungen	Sallmannshausen		01.06.2011	31.05.2019	16
68	Gerstungen	Dippach	WildeckObersuhl	01.06.2011	31.05.2019	16
70	Eisenach	Bad Salzungen	Vachaer Stein	01.06.2011	31.05.2019	40
71	Eisenach	Bad Salzungen	Ruhla	01.06.2011	31.05.2019	54
74	Treffurt	Wendehausen/Nazza		01.06.2011	31.05.2019	6
75	Eisenach	Falken	Treffurt	01.06.2011	31.05.2019	50
76	Eisenach	Wanfried		01.06.2011	31.05.2019	39
77	Eisenach	Wolfmannsgehau	Ifta	01.06.2011	31.05.2019	29
78	Eisenach	Eschwege	Creuzburg	01.06.2011	31.05.2019	69
90	Eisenach	Pferdsdorf	Krauthausen	01.06.2011	31.05.2019	21
91	Creuzburg	Pferdsdorf		01.06.2011	31.05.2019	12

Linie	Streckenführung			Genehmigungszeitraum		Linienlänge in km
	von	nach	über	von	bis	
92	Eisenach	Scherbda	Creuzburg	01.06.2011	31.05.2019	21
93	Eisenach	Oberellen	Göhringen	01.06.2011	31.05.2019	23
94	Eisenach	Sallmannshausen	Herleshausen	01.06.2011	31.05.2019	26
100	Bad Salzungen	Bad Hersfeld	Vacha	01.09.2011	31.05.2019	61
101	Kaltenlengsfeld	Eisenach		01.09.2011	31.05.2019	92
102	Bad Salzungen	Kieselbach		01.09.2011	31.05.2019	47
104	Bad Salzungen	Gräfen-Nitzendorf		01.09.2011	31.05.2019	49
105	Bad Liebenstein	Gräfen-Nitzendorf		01.09.2011	31.05.2019	37
106	Bad Salzungen	Steinbach		01.09.2011	31.05.2019	34
108	Bad Salzungen	Kaltenborn		01.09.2011	31.05.2019	9
109	Bad Salzungen	Kaltensundheim		01.09.2011	31.05.2019	68
110	Dermbach	Andenhausen		01.09.2011	31.05.2019	31
111	Bad Salzungen	Oechsen		01.09.2011	31.05.2019	41
112	Wiesenthal	Dermbach	Lindigshof	01.09.2011	31.05.2019	9
113	Dermbach	Vacha		01.09.2011	31.05.2019	43
115	Oechsen	Vacha		01.09.2011	31.05.2019	47
116	Sünna	Deicheroda	Mühlwärts	01.09.2011	31.05.2019	9
117	Vacha	Motzlar		01.09.2011	31.05.2019	40
119	Geisa	Ketten		01.09.2011	31.05.2019	30
120	Geisa	Gerstengrund		01.09.2011	31.05.2019	26
121	Buttlar	Wenigentaft		01.09.2011	31.05.2019	16
124	Bad Salzungen	Hilders		01.09.2011	31.05.2019	67
125	Vacha	Fulda		01.09.2011	31.05.2019	51
127	Hartschwinden	Wiesenthal		01.09.2011	31.05.2019	14
131	Merkers	Dönges		01.09.2011	31.05.2019	61
133	Bad Liebenstein	Schweina		01.09.2011	31.05.2019	38
134	Bad Salzungen	Gotha		01.09.2011	31.05.2019	77
135	Bad Salzungen	Eisenach	Etterwinden	01.09.2011	31.05.2019	32
A	Zentrale Haltestelle	Kloster	Rhönblick	01.09.2011	31.05.2019	18
						2.365

Im Wartburgkreis ist ein überwiegend bedarfsorientiertes Liniennetz aufgebaut, welches sich weitestgehend an den Bedienungen der Schülerbeförderung orientiert:

In der Organisation ergeben sich Hauptbedienrichtungen. Dabei sind die einzelnen Linien historisch gewachsen. Es sind entsprechend den Bedingungen des bedarfsorientierten Verkehrs alle Orte im Wartburgkreis mit dem ÖPNV erreichbar.

Linien mit herausragender Bedeutung im Fahrtenangebot für den Nahverkehrsraum sind:

Linie 28 Eisenach – Mihla – Hallungen	197.896 km
Linie 31 Eisenach – Bad Liebenstein	176.296 km
Linie 43 Eisenach – Ruhla	297.388 km
Linie 52 Eisenach – Großensee	219.406 km
Linie 75 Eisenach – Treffurt	305.936 km
Linie 100 Bad Salzungen – Vacha	180.184 km
Linie 101 Kaltennordheim – Eisenach	227.832 km
Linie 106 Bad Salzungen – Bad Liebenstein – Steinbach	179.436 km
Linie 109 Bad Salzungen – Kaltennordheim	303.164 km
Linie 117 Vacha – Geisa	181.486 km

Diese Linien weisen ein Fahrtenangebot auf, dass über das Regelangebot im Schüler- und Berufsverkehr hinausgeht.

**Tabelle 4: Bedienzeiten im Regionalverkehr**

Linie	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	von	bis	von	bis	von	bis
26	06:45	16:55				
26 a	06:20	16:40				
27	05:25	19:22				
27 a	07:55	18:22	10:10	17:52	10:10	17:52
28	04:45	20:25	06:00	18:45	07:15	18:45
29	05:15	17:51				
30	05:20	18:15	09:05	15:35	09:05	16:35
31	05:40	19:14	07:40	17:26	07:40	18:21
32	05:10	19:19				
40	04:53	23:00				
41	06:49	16:20				
42	08:30	10:59	08:30	16:08	08:30	16:08
43	04:10	23:28	06:45	23:27	07:20	22:58
44	05:25	16:10				
47	05:40	16:58				
48	05:30	18:00				
49	06:00	18:40	09:00	19:05	09:00	19:50
50	06:25	17:05				
50 a	06:30	16:35				
51	07:50	16:37				

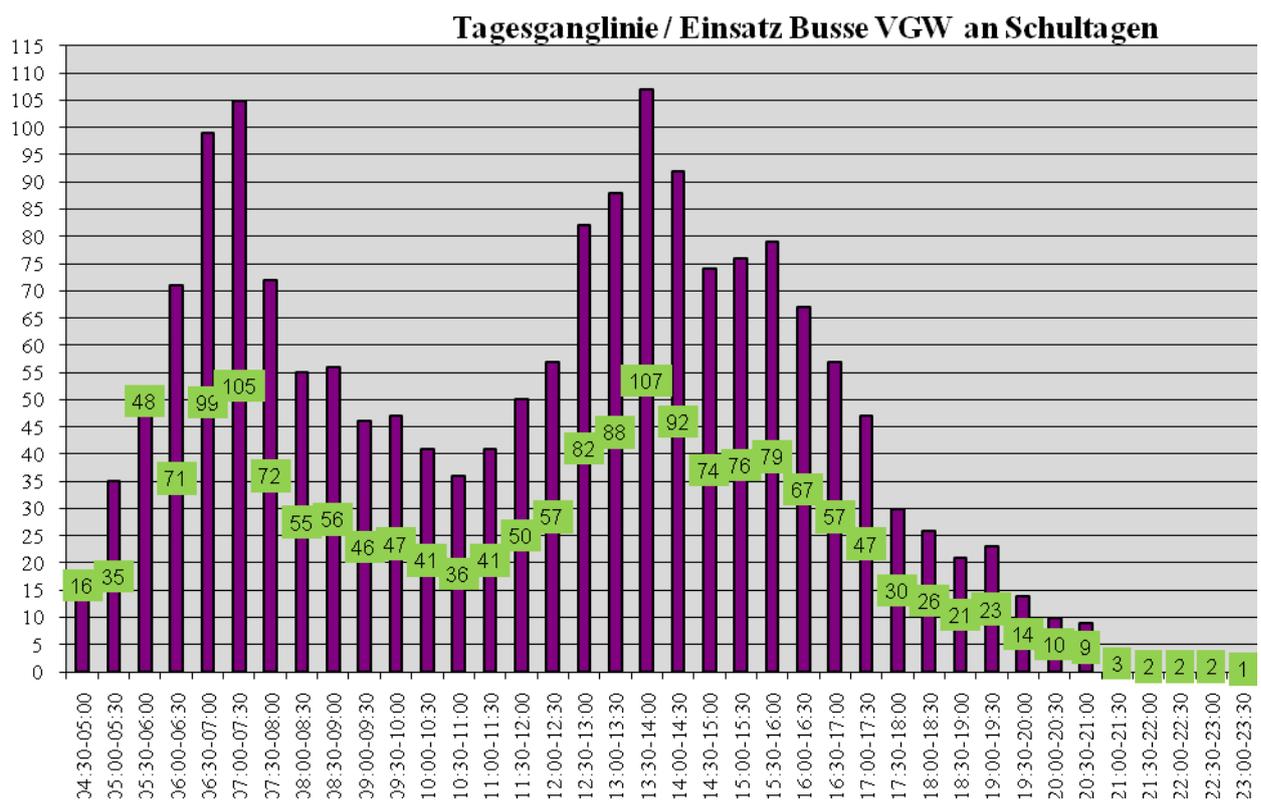
Linie	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	von	bis	von	bis	von	bis
52	05:10	19:25	06:15	17:40	06:15	17:40
52 b	05:40	16:13				
53	05:10	17:10				
61	04:40	16:55				
64	05:35	17:40				
65	04:55	17:22				
66	05:45	17:30				
68	07:00	16:05				
70	08:45	11:58				
71	05:30	17:19	09:30	17:46	09:30	17:46
74	06:00	16:35				
75	04:25	00:21	06:50	19:34	08:30	19:35
76	06:10	16:12				
77	05:28	19:37				
78	07:40	19:34				
90	05:30	17:00	09:40	12:35		
91	06:50	16:25				
92	05:15	16:50				
93	04:40	19:05	07:45	18:05	07:45	18:05
94	08:45	15:40				
100	05:05	20:45	08:15	21:11	08:15	21:11
101	05:10	19:10				
102	04:55	19:30	10:00	13:42	12:30	18:15
103	06:50	15:45				
104	05:10	19:40				
105	05:30	16:29				
106	05:05	21:41	07:30	22:50	08:55	22:50
107			08:55	17:00	08:55	17:00
108	06:20	17:25				
109	04:55	21:10	07:35	19:43	08:25	19:42
110	05:55	17:48				
111	05:25	20:03	08:50	17:15	10:05	19:05
112	05:00	18:50				
113	05:45	19:45	06:50	14:15	16:35	17:10
114	06:25	17:15				
115	04:21	21:25	07:40	18:25	09:57	19:15
116	06:05	13:53				
117	04:25	21:27	07:20	19:05	07:20	17:06
118	06:10	15:27				
119	05:55	19:42				
120	06:00	16:20				
121	06:10	15:40				
122	05:00	16:50	14:30	15:05	14:30	15:05
123	05:20	20:08				
124	05:30	19:20	19:05	19:15		
125	07:40	19:00				
127	07:20	14:28				

Linie	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	von	bis	von	bis	von	bis
129	04:32	20:25	09:00	19:25	09:00	19:24
131	05:10	17:03				
133	05:26	18:06				
134	06:50	17:43				
135	06:10	17:30				
* 440	05:25	18:14	11:00	14:36	11:00	18:12
A	04:47	21:38	07:22	21:56	08:45	22:01
B	08:30	15:56				

Die Zeiten entsprechen der jeweils ersten Abfahrt und letzten Ankunft (Quelle hierbei ist der Fahrplan 2010 / 2011)

\* Gemeinschaftskonzession mit der MBB läuft zum 31.08.2011 aus. Ab 01.09.2011 hat die MBB die Konzession allein.

**Abbildung 1: Fahrzeugeinsatz auf den Linien der VGW**



Auf der Basis der Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs ergeben sich deutliche Verkehrsspitzen zwischen 06:30 und 07:30 Uhr und abgeschwächt zwischen 12:30 Uhr und 14:00 Uhr.

In den Vormittagsstunden zwischen 9:00 Uhr und 12:00 Uhr ist ein Rückgang des Fahrzeugeinsatzes erkennbar. Das trifft auch auf den Fahrzeugeinsatz ab 17:00 Uhr zu.

## Wochenende

### Bewertung der Wochenendbedienungen

Auf Grund von Fahrplanoptimierungen ist die Wochenendbedienung in den letzten Jahren eingeschränkt worden. Sie findet nur auf einzelnen Linien statt. In der Regel handelt es sich dabei um einzelne Fahrten, die weitestgehend die Kreisstadt Bad Salzungen anbinden und die Stadt Eisenach sowie touristische Ziele bedienen.

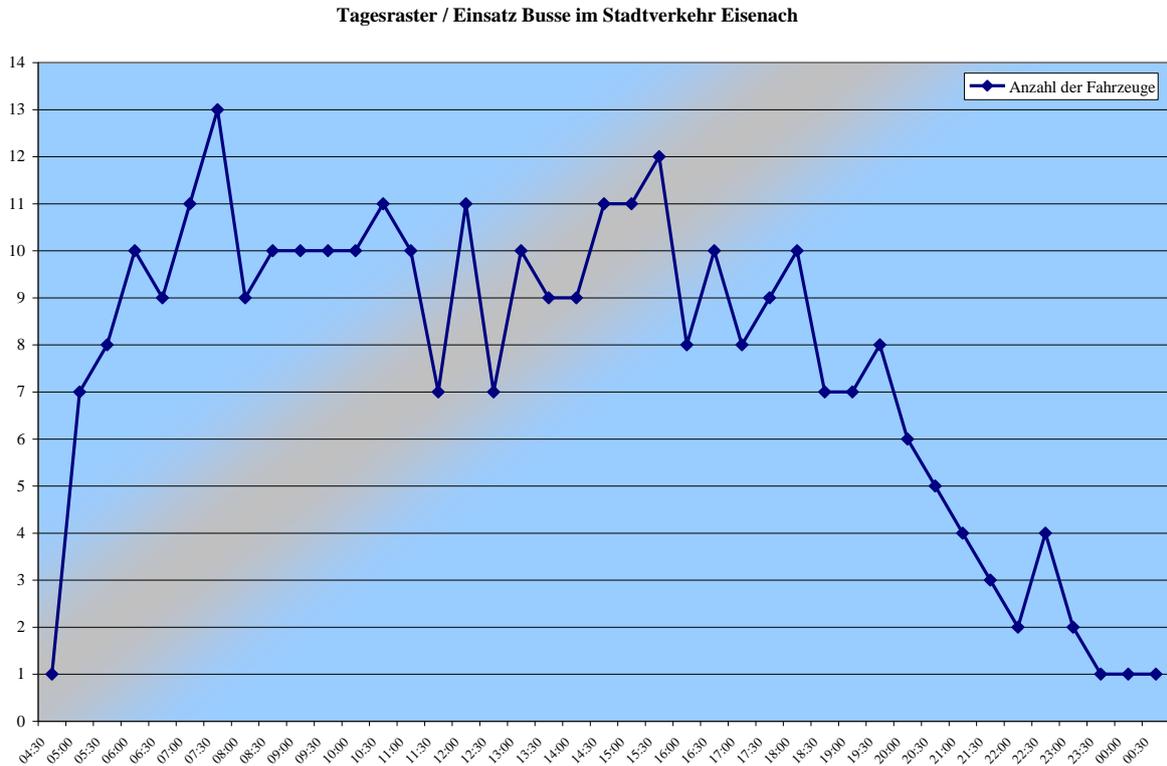
**Tabelle 5: Anbindung der Stadtteile Eisenach**

<b>Stedtfeld – Hörschel – Neuenhof – Wartha – Göhringen</b>
Linie 53 (Eisenach – Lauchröden – Untersuhl) mit drei bzw. vier Fahrtenpaaren an Wochentagen Linie 93 (Eisenach – Lauchröden – Oberellen) mit etwa zehn Fahrtenpaaren an Wochentagen und jeweils drei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonntagen Linie 94 (Eisenach-Sallmannshausen) mit 2 Fahrtenpaaren an Schultagen
<b>Madelungen</b>
Linie 77 (Eisenach – Ifta) mit zwei Fahrtenpaaren über Madelungen an Wochentagen Linie 78 (Eisenach – Eschwege) mit einer Fahrt Linie 90 mit acht Fahrtenpaaren an Wochentagen und zwei Fahrtenpaaren am Samstag
<b>Stregda – Neukirchen - Berteroda</b>
Linie 26 (Eisenach – Creuzburg) mit fünf bzw. sechs Fahrten an Wochentagen Linie 26a (Eisenach – Ütteroda) mit sechs Fahrtenpaaren an Wochentagen über Stregda und Neukirchen Linie 28 (Eisenach – Heyerode) mit acht Fahrtenpaaren an Wochentagen und je drei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonntagen Linie 29 (Eisenach – Frankenroda) mit drei Fahrtenpaaren an Wochentagen Linie 30 (Eisenach – Mühlhausen) mit sechs Fahrtenpaaren an Wochentagen und je zwei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonntagen Linie 90 Stregda
<b>Hötzelsroda - Stockhausen</b>
Neben der Anbindung dieser beiden Stadtteile durch die Linien 12, 12a und 12b des Stadtverkehrs verkehren noch folgende Regionallinien: Linie 27 (Eisenach – Craula) mit sechs Fahrtenpaaren an Wochentagen nur über Stockhausen Linie 27a (Eisenach – Bad Langensalza) mit drei Fahrtenpaaren an Wochentagen sowie je zwei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonntagen nur über Stockhausen Linie 32 (Eisenach – Ettenhausen) mit 17 Fahrtenpaaren an Wochentagen (davon ein bzw. drei Fahrten über Hötzelsroda, alle anderen nur über Stockhausen)

**Tabelle 6: Bedienzeiten im Stadtverkehr Eisenach**

Linie	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	von	bis	von	bis	von	bis
1	05:15	19:50				
2	05:15	19:00				
2 / 5 a	04:30	23:45	05:00	23:45	05:00	22:45
2 / 5 b	19:30	23:10	05:30	23:10	07:30	22:10
3	04:50	20:50	08:30	19:50	08:30	18:20
4	04:55	21:10	10:20	21:20	13:40	20:20
5	05:25	20:00				
6	04:55	20:30	06:15	20:30	07:45	20:00
6a	05:55	20:20				
7	07:05	18:15	13:10	18:15		
8	07:10	17:30	18:00	18:30		
9	05:00	23:00				
10	09:00	17:45	09:00	17:45	09:00	17:45
10 Rufbus	09:30	16:50	09:30	16:50	09:30	16:50
10a	10:00	16:00	10:00	16:00	10:00	16:00
11	08:30	11:00	08:30	17:10	08:30	17:10
12	04:40	23:00	05:50	18:30	10:20	19:15
12a	06:20	16:05	09:30	18:10	10:00	19:00
12b	05:20	23:30	05:20	15:05		
13			09:30	12:30		
15	08:00	19:30				

**Abbildung 2: Tagesganglinie Stadtverkehr Eisenach**



Der Fahrzeugeinsatz im Stadtverkehr entspricht dem weitestgehend vertakteten Liniennetz und weist eine relative Konstanz von 06:00 bis 18:00 Uhr im Angebot auf. Dabei treten geringfügige Spitzen zwischen 06:30 und 07:30 Uhr sowie zwischen 12:30 und 17:00 Uhr auf, die auf verstärkten Berufsverkehr zurückzuführen sind. Der Rückgang ab 19:00 Uhr entspricht auch hier der Reduzierung und Zusammenfassung von Leistungen auf der Basis bedarfsorientierter Bedienungen.

### Landkreisüberschreitende Linienverkehre

Im Liniennetz der VGW sind folgende Leistungen beinhaltet, die in das Bediengebiet benachbarter Aufgabenträger führen.

**Tabelle 7: Übersicht Linien in angrenzende Landkreise**

Benachbarter Aufgabenträger	Linie und Linienführung
Landkreis Fulda	Linie 124: Bad Salzungen - Dermbach - Geisa - Fulda Linie 125: Vacha - Rasdorf - Hünfeld - Fulda
Landkreis Gotha	Linie 41: Ruhla - Tabarz Linie 42: Eisenach - Kleiner Inselsberg - Tabarz Linie 134: Bad Salzungen - Gotha – Erfurt Linie 48: Eisenach - Sondra - Ettenhausen /N. - Mechterstädt
Landkreis Hersfeld - Rotenburg	Linie 68: Gerstungen - Obersuhl - Heringen Linie 123: Bad Salzungen - Philippsthal - Bad Hersfeld
Landkreis Schmalkalden - Meiningen	Linie 107: Bad Salzungen - Brotterode - Bad Liebenstein Linie 440: Bad Salzungen - Schmalkalden - Viernau - Suhl Linie 134: Bad Salzungen - Gotha
Unstrut - Hainich - Kreis	Linie 27a: Eisenach - Behringen - Bad Langensalza Linie 28: Eisenach - Heyerode Linie 30: Eisenach - Mühlhausen Linie 74: Treffurt - Wendehausen
Werra - Meißner - Kreis	Linie 76: Eisenach – Heldra - Großburschla Linie 78: Eisenach – Wanfried - Eschwege

Aus dem Bediengebiet benachbarter Aufgabenträger führen folgende Linien in den Wartburgkreis:

**Tabelle 8: Übersicht Linien aus angrenzenden Landkreisen**

Benachbarter Aufgabenträger	Linie und Linienführung
Landkreis Fulda	Linien 200 / Rasdorf - Hünfeld 201:
Landkreis Gotha	Linie 821: Gotha - Sonneborn - Wolfsbehrigen Linie 822: Gotha - Wangenheim - Wolfsbehrigen Linie 840: Eisenach - Thal - Tabarz - Friedrichroda Linie 841: Ruhla - Schmerbach - Tabarz - Gotha - Erfurt
Landkreis Hersfeld - Rotenburg	Linie 312: Heringen – Dankmarshausen – Großensee - Obersuhl Linie 330: Bad Hersfeld – Heringen - Dankmarshausen - Obersuhl Linie 340: Vacha - Philippsthal - Heimboldshausen - Bad Hersfeld
Landkreis Schmalkalden - Meiningen	Linie 409: Meiningen - Melpers - Birx Linie 410: Meiningen - Stepfershäusen - Kaltennordheim - Birx Linie 411: Meiningen - Kaltennordheim - Unterweid Linie 418: Klings - Oberkatz - Kaltensundheim Linie 419: Neidhartshausen - Empfertshausen - Kaltensundheim
Unstrut - Hainich - Kreis	Linie 726: Bad Langensalza - Wolfsbehrigen
Werra - Meißner - Kreis	Linie 231 Eschwege - Wanfried – Treffurt Sommersaison bis Creuzburg

### 3.3. Verknüpfungspunkte und zentrale Haltestellen

**Tabelle 9: Busbahnhöfe und zentrale Haltestellen**

Ort	Kapazität	Ausstattung
Eisenach Müllerstraße (Busbahnhof Regionalverkehr)	28 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8 Bussteige mit 15 Haltestellen</li> <li>- 11 Wartehäuschen</li> <li>- Verwaltungs- und Sozialgebäude</li> <li>- incl. Fahrkartenverkauf</li> <li>- elektronische Infotafel (Lawo)</li> <li>- Tankstelle</li> <li>- 15 dynamische Bahnsteiganzeigen</li> </ul>
Eisenach Bahnhofstraße (Busbahnhof Stadtverkehr)	25 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8 behindertengerechte Bussteige</li> <li>- eine Wartehalle</li> <li>- Verwaltungs- und Sozialgebäude</li> <li>- incl. Fahrkartenverkauf</li> <li>- Abstellraum/Archiv</li> <li>- Fahrscheinautomat</li> <li>- Infotafeln / Fahrplan</li> <li>- Aufbau RBL</li> </ul>
Eisenach Markt	2 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Bussteig mit 2 Haltestellen</li> <li>- elektronische Infotafel (Lawo)</li> </ul>
Eisenach Sophienstraße	3 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Bussteig mit Wartehäuschen</li> </ul>
Bad Salzungen	5 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Bussteige mit Überdachung</li> <li>- RBL-Infotafel</li> <li>- 4 dynamische Bahnsteiganzeigen</li> <li>- Fahrscheinverkauf/Sozialgebäude</li> </ul>
Dermbach	8 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Bussteige mit Wartehäuschen</li> </ul>
ZOB Bad Liebenstein	8 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 Bussteige mit Überdachung</li> </ul>
ZH Geisa	6 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 Bussteige mit Wartehäuschen</li> </ul>
ZH Kaltennordheim	4 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Busteige mit Wartehäuschen</li> </ul>
ZH Thal Post	4 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Bussteige mit Wartehäuschen</li> </ul>
ZOB Vacha	9 KOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 Bussteige mit Überdachung</li> </ul>



### 3.5. Betriebliche Infrastruktur

Zur betrieblichen Infrastruktur zählen in der Hauptsache

die Omnibusbetriebshöfe und die Omnibusse.

Der Verkehr findet ausschließlich unter Nutzung öffentlicher bzw. öffentlich zugänglicher Straßen statt und ist in der Regel übrigen Straßenverkehrsteilnehmern im Nutzungsstatus gleichgestellt. Besondere Fahrspuren für Omnibusse führen im Unterschied zu den straßenbündigen und besonderen Bahnkörpern des Straßenbahnbetriebes zu keiner Sondernutzung im Sinne des Straßenrechts.

Die Leistungsvertragspartner der Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH verfügen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach über Omnibusbetriebshöfe. Diese 9 Omnibusbetriebshöfe wurden mit Hilfe von GVFG-Mitteln in den Jahren 1993 bis 2002 errichtet.

#### 3.5.1. Betriebshöfe

Im Bediengebiet der Aufgabenträger besteht Kapazität für die Abstellung von insgesamt 195 Omnibussen für den Linienverkehr.

**Tabelle 10: Betriebshöfe und Abstellplätze**

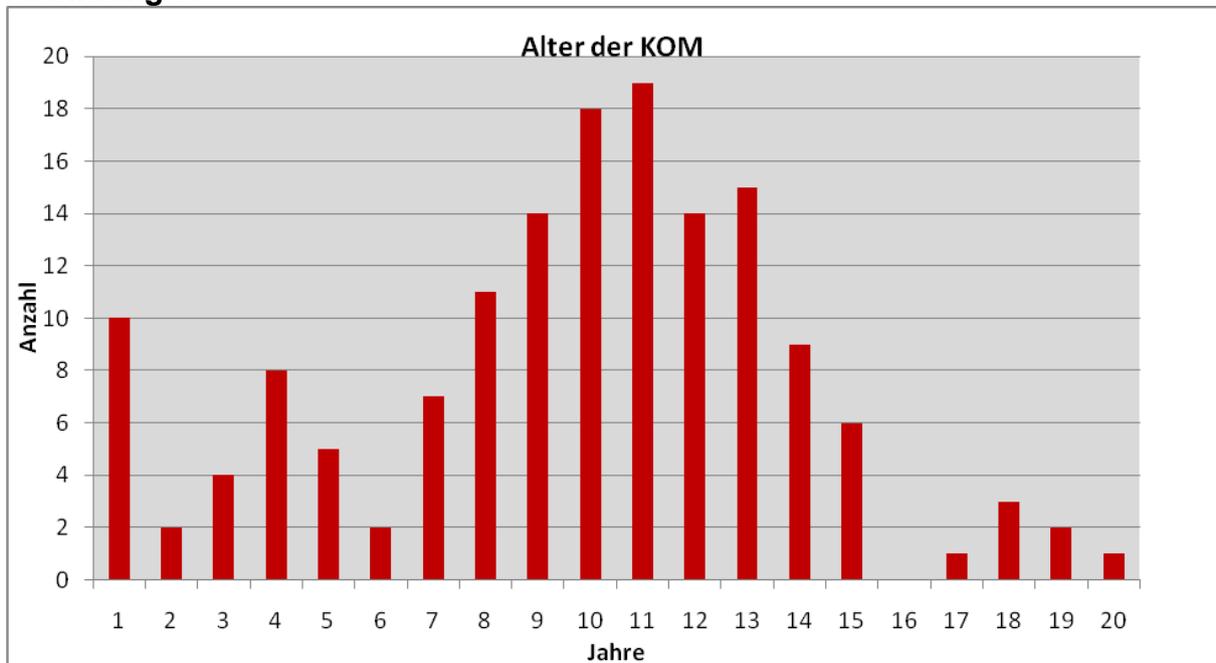
<b>Standorte der Betriebshöfe bzw. Abstellplätze</b>			
<b>Firma</b>	<b>Ort</b>	<b>Kapazität</b>	<b>Bemerkung</b>
Fleischmann	Wiesenthal	5 KOM	Betriebshof
Först / Riemann	Treffurt	10 KOM	Betriebshof
Gabriel	Mosbach	3 KOM	Abstellhalle
Hartmann	Bad Liebenstein	5 KOM	Betriebshof
Herwig	Gerstungen	2 KOM	Abstellhalle
Katzmann	Dankmarshausen	4 KOM	Abstellhalle
Kraft	Tiefenort	3 KOM	Abstellhalle
KVG	Wutha-Farnroda	30 KOM	Betriebshof
	Berka / Werra	3 KOM	Abstellplatz
	Berka v.d.H.	3 KOM	Abstellplatz
	Creuzburg	4 KOM	Abstellplatz
	Dippach	5 KOM	Abstellplatz
	Eisenach SV	25 KOM	Abstellplatz
	Möller	Eisenach	6 KOM
PNG	Bad Salzungen	29 KOM	Betriebshof
	Geisa	20 KOM	Betriebshof
	Dermbach	8 KOM	Abstellplatz
	Schieck	Behringen	10 KOM
Thiele	Eisenach	5 KOM	Betriebshof
Walch	Kaltennordheim	10 KOM	Betriebshof

### 3.5.2. Fahrzeuge

Der Einsatz der Fahrzeuge ist im Rahmenvertrag VGW –ARGE Wartburgkreis – Stadt Eisenach geregelt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt derzeit bei 9,6 Jahren und hat sich gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan auf Grund der zurückgehenden Investitionen erhöht. Damit ist eine Verschlechterung zu verzeichnen.

Im Nahverkehrszeitraum 1996 bis 2001 wurden durchschnittlich jährlich 14 Fahrzeuge erneuert und im Nahverkehrszeitraum 2002-2010 durchschnittlich jährlich nur noch 4 Fahrzeuge. Einen Anstieg bei den Investitionen gab es 2010. Somit ist gegenüber dem letzten Zeitraum die tatsächliche Erneuerungsrate gesunken. Der Stand des Fahrzeugalters ist aus der Abbildung zu ersehen.

Abbildung 3:



Der geringfügige Anstieg des Altersdurchschnitts ist auch darauf zurück zuführen, dass im Zeitraum 2006-2010 auf Grund durchgeführter Optimierung im Liniennetz und daraus resultierend den Wagenumläufen Fahrzeuge eingespart wurden.

Für die Durchführung der Dienste an Schultagen werden 120 KOM benötigt. Außer der Reserve werden noch Fahrzeuge für den freigestellten Verkehr vorgehalten um die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen zu verbessern. Diese Fahrzeuge können auch im ÖPNV eingesetzt werden.

2002	168 KOM einschließlich Reservefahrzeuge
2006	158 KOM einschließlich Reservefahrzeuge
2010	151 KOM einschließlich Reservefahrzeuge

**Tabelle 11: Fahrzeugbestand bei den Verkehrsunternehmen der VGW**

Verkehrsunternehmen	Anzahl Busse	Durchschnittsalter der Busse (Jahre)
PNG Bad Salzungen	51	10,22
KVG	43	7,98
Schieck	7	11,14
Möller	7	11,86
Walch	10	11,40
Fleischmann	5	11,40
Först	4	6,00
Thiele	5	8,40
Hartmann	4	8,75
Riemann	4	11,00
Katzmann	4	13,00
Kraft	2	9,00
Gabriel	3	7,33
Herwig	2	11,00

Bedarfsorientiert kommen verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz. Neben den 12-Meter-Überlandbussen sind Fahrradbusse, Niederflurfahrzeuge sowie 15-Meter- und Gelenkzüge im Einsatz. Dabei wird im Rahmen der Möglichkeiten verstärkt auf Niederflurtechnik orientiert.

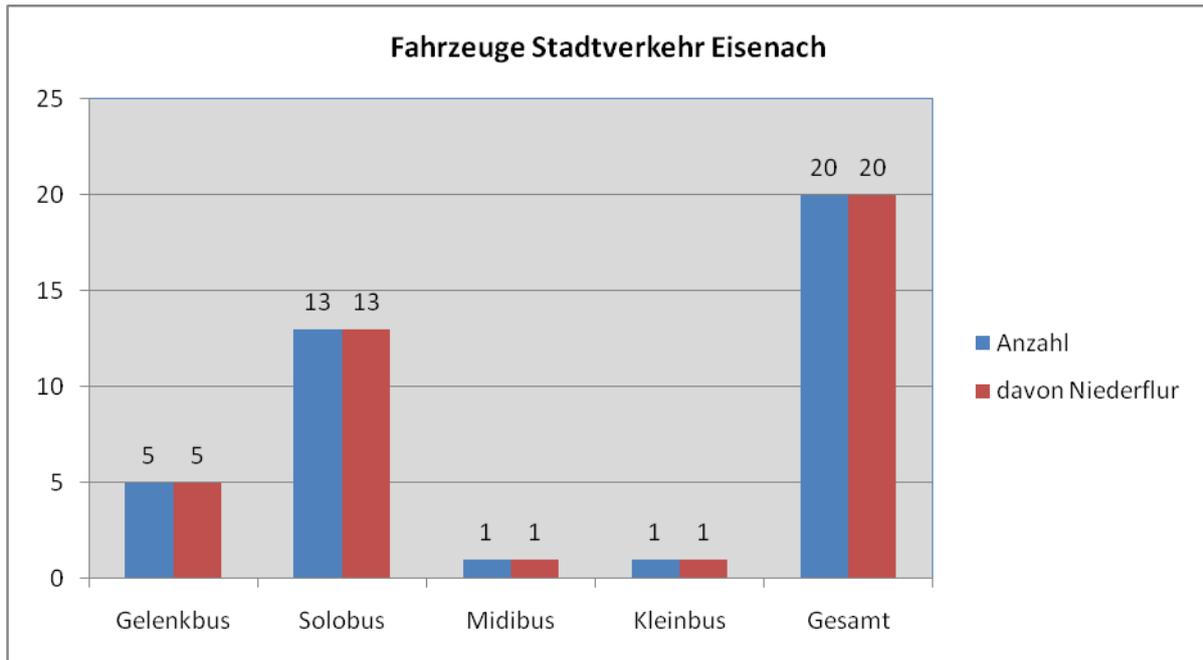
**Tabelle 12: Fahrzeugbestand einschließlich Einsatzreserve nach Bauart:**

Ausführung Bauweise	Anzahl	Baujahr Von - bis	Anzahl	
			Sitzplätze	Stehplätze
Standardlinienbusse	108	1991-2010	5.479	3.452
Standardlinienbusse in 15 m-Ausführung	10	2000-2010	643	491
Standardlinienbusse in Niederflurbauweise	27	1998-2010	1.046	1.271
Standardlinienbus 15m in Niederflur	2	1999-2001	94	157
Gelenkbusse	2	1998	118	186
Gesamt:	151	Ø Alter 9,64 Jahre	7.415	5.564

Außer den oben aufgeführten Bussen sind noch 2 Kleinbusse im Einsatz.

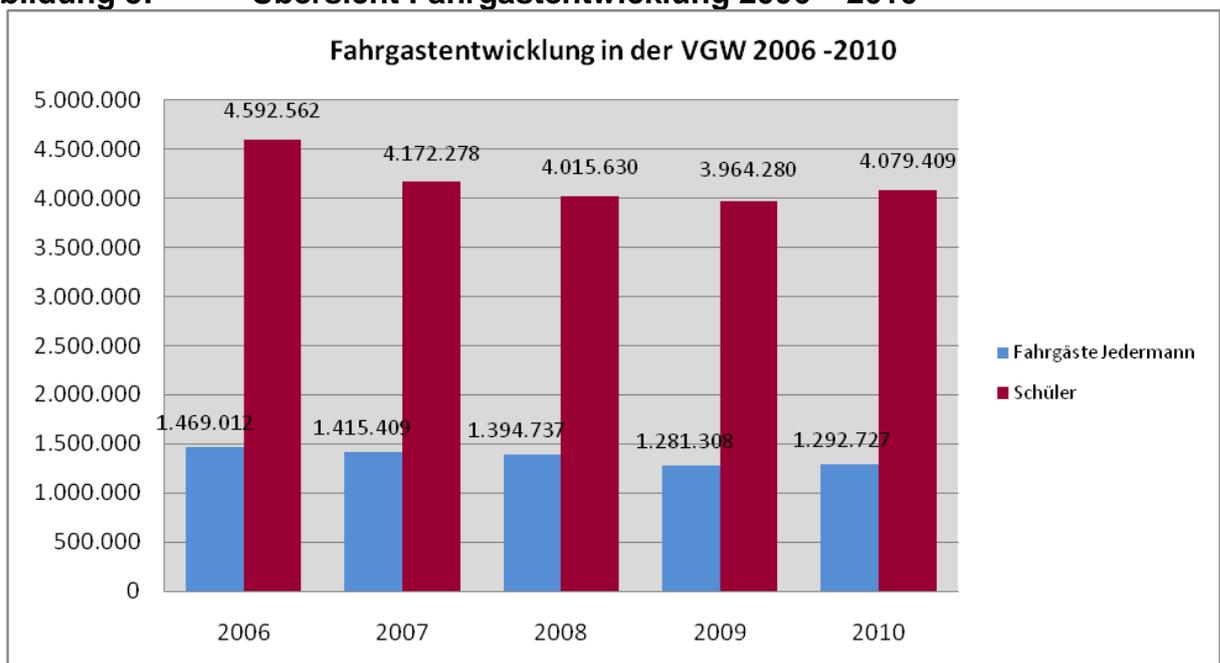
Im Stadtverkehr Eisenach sind ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Dabei sind ebenso 12-Meter-Standardfahrzeuge, Gelenkzüge sowie auch Midi-Busse im Einsatz. Generell sind alle Fahrzeuge, sowohl im Stadtverkehr Eisenach sowie im Regionalverkehr, mit RBL-Technik ausgerüstet. Zum Standard gehören Bordrechner, Kassensysteme, elektrische Matrixanzeigen und im Stadtverkehr Eisenach Innenansage/Innenanzeige und die Ampelansteuerung mit RBL. Darüber hinaus existiert ein gemeinsames Reservefahrzeug für Stadt- und Regionalverkehr.

**Abbildung 4: Fahrzeuge im Stadtverkehr Eisenach**



### 3.6. Nachfrage und Leistungsdaten

**Abbildung 5: Übersicht Fahrgastentwicklung 2006 – 2010**



Nach rückläufigen Fahrgastzahlen bis 2008 haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren stabilisiert.

Im Schülerverkehr konnten Schüler aus anderen Landkreisen dazugewonnen werden. Durch die Finanzierung der 11. – 13. Klassen im Wartburgkreis haben sich auch dort die Schülerzahlen stabilisiert.

Im Jedermannbereich schwanken in den letzten Jahren durch die Wirtschaftskrise, den Bevölkerungsrückgang, die gestiegenen Zulassungszahlen von Kfz sowie die höhere Mobilität im Seniorenbereich die Fahrgastzahlen.

Grundlage der Bewertung des Liniennetzes bildet die Wirtschaftlichkeit auf Grund der durchschnittlichen Einnahmen. Diese Einnahmen umfassen die Fahrscheinverkäufe, Schülereinnahmen sowie gesetzliche Zahlungen aus § 45a PBefG und §§ 148,150 Neuntes Sozialgesetzbuch (SGB IX – Schwerbehindertenausgleich).

**Tabelle 13: Hauptrichtungen**

Nr.	Hauptrichtung	Linie	Einnahmen pro Fahrplan-km
1	Erbstromtal Wutha / Ruhla	40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 48a, 49, 71	1,42 €
2	Marksuhl / Gerstungen	50, 50a, 51, 52, 52b, 61, 64, 65, 66, 68, 70	1,21 €
3	Creuzburg / Treffurt	74, 75, 76, 77, 78, 90, 91, 92	2,69 €
4	Mihla / Mühlhausen	26, 26a, 28, 29, 30	1,47 €
5	Behringen / Hörselberg	27, 27a, 32	0,91 €
6	Hörschel / Lauchröden	53, 93, 94	1,14 €
7	Hohe Sonne / Bäder	31, 135	0,95 €
8	Vacha	100, 123	1,30 €
9	Feldatal	101, 113, 129	0,78 €
10	Bad Liebenstein	106, 107, 133, 134	1,42 €
11	Dermbach	108, 109, 110, 112, 118, 124, 127	0,90 €
12	Tiefenort	102, 103, 131	1,19 €
13	Möhra	104, 105	0,61 €
14	Oechsen	111, 114, 115	0,78 €
15	Unterebreizbach	116, 122	2,03 €
16	Geisa	117, 119, 120, 121, 125	1,00 €
17	Bad Salzungen	Stadtlinie A, B	1,81 €
	Suhl	440	0,57 €

**Anlage 5: Kreiskarte mit Hauptrichtungen**

Zu den nachfragestärksten Linien im Regionalverkehr, die bei einem Erlös von über 2,- € pro Kilometer liegen, zählen:

L 26	Eisenach – Mihla – Creuzburg	2,99€
L 41	Ruhla – Seebach Tabarz	3,38 €
L 44	Mosbach – Ruhla	3,06 €
L 76	Eisenach - Wanfried	2,16 €
L 91	Pferdsdorf – Creuzburg	2,46 €
L 108	Bad Salzungen - Kaltenborn	2,01 €
L 122	Vacha - Unterbreizbach	2,05 €

Diese Linien befördern zum Großteil Schüler und sind auf Grund dessen überdurchschnittlich, bezogen auf die Einnahmen. Die Anzahl der Schüler können aber nicht eindeutig einer Linie zugeordnet werden, da das Angebot linienübergreifend ist. So ergeben sich aus den Hauptrichtungen überdurchschnittliche Richtungen, die über 1,17 € liegen:

Hauptrichtung 1 Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla  
Hauptrichtung 2 Eisenach – Marksuhl – Gerstungen  
Hauptrichtung 3 Eisenach – Creuzburg – Treffurt  
Hauptrichtung 4 Eisenach – Mihla  
Hauptrichtung 10 Bad Salzungen – Bad Liebenstein  
Hauptrichtung 12 Bad Salzungen - Tiefenort  
Hauptrichtung 15 Vacha – Unterbreizbach

Im Bedienraum sind 2 Hauptschwerpunkte zu nennen:

-Fahrgastbeziehungen in die Stadt Eisenach aus den umliegenden Städten und Gemeinden entlang der Hauptrichtungen  
-Fahrgastbeziehungen in die Kreisstadt Bad Salzungen, bei denen insbesondere die Relation Bad Liebenstein - Bad Salzungen - Vacha von hoher Bedeutung ist.

Neben diesen Linien erreichen folgende Hauptrichtungen und Linien nicht den Durchschnittswert von 1,17 €.

Hauptrichtung Eisenach – Behringen  
Hauptrichtung Eisenach – Bad Liebenstein – Bad Salzungen  
Hauptrichtung Bad Salzungen – Feldatal  
Hauptrichtung Dermbach

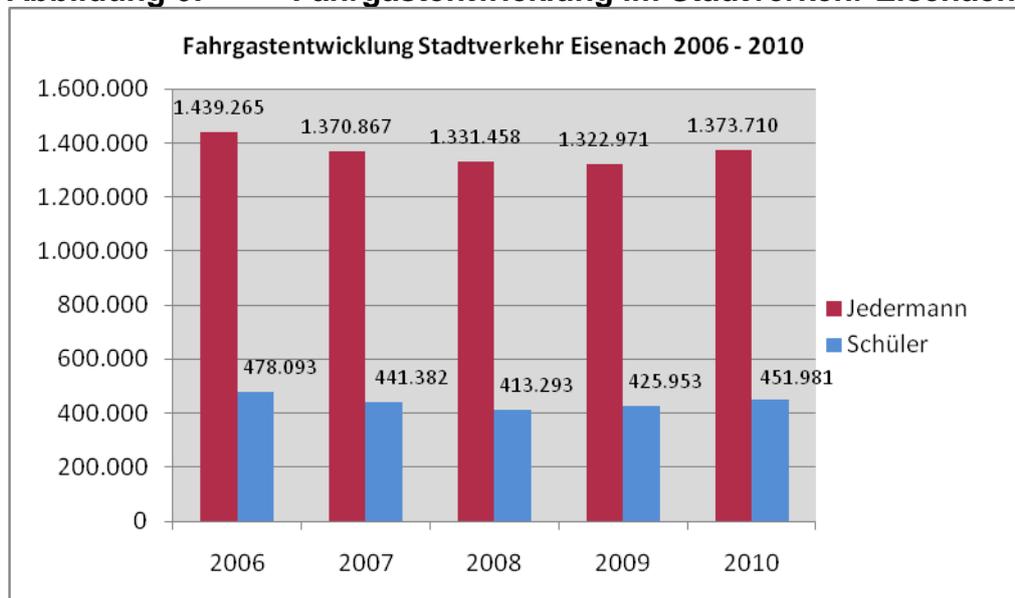
Unterdurchschnittliche Einnahmen (unter 0,90 €) werden in folgenden Relationen erzielt:

Linie 27a	Eisenach – Behringen - Bad Langensalza
Linie 30	Eisenach - Mühlhausen
Linie 31	Eisenach – Bad Liebenstein
Linie 61	Dankmarshausen - Merkers – Bad Salzungen
Linie 70	Eisenach – Tiefenort – Bad Salzungen
Linie 78	Eisenach – Treffurt – Eschwege
Linie 94	Eisenach - Herleshausen – Sallmannshausen

Linie 101	Kaltennordheim Eisenach
Linie 104	Bad Salzungen – Möhra – Gräfen/Nitzendorf
Linie 107	Bad Salzungen – Brotterode – kl. Inselberg – Bad Liebenstein
Linie 111	Bad Salzungen – Stadtlengsfeld – Oechsen
Linie 113	Vacha – Dermbach
Linie 115	Vacha – Wölferbütt – Oechsen
Linie 121	Bermbach - Buttlar
Linie 123	Bad Salzungen – Vacha – Bad Hersfeld
Linie 125	Vacha – Rasdorf – Hünfeld – Fulda
Linie 129	Kaltenlengsfeld – Merkers – Bad Salzungen
Linie 134	Bad Salzungen – kl. Inselberg – Gotha
Linie 440	Bad Salzungen – Schmalkalden – Suhl

Dabei handelt es sich größtenteils um Angebote im touristischen Bereich bzw. notwendigen Stichfahrten, die nicht auf den Hauptrelationen dargestellt sind. Die Konzession für die Linie 440 wurde nicht wieder beantragt.

**Abbildung 6: Fahrgastentwicklung im Stadtverkehr Eisenach**



Während bis 2006 ein weiterer Fahrgastrückgang zu verzeichnen war, lässt sich ab 2009 eine Trendwende erkennen. Das betrifft sowohl einen geringen Zuwachs an Schülern wie auch an Beförderungsfällen im Jedermannbereich.

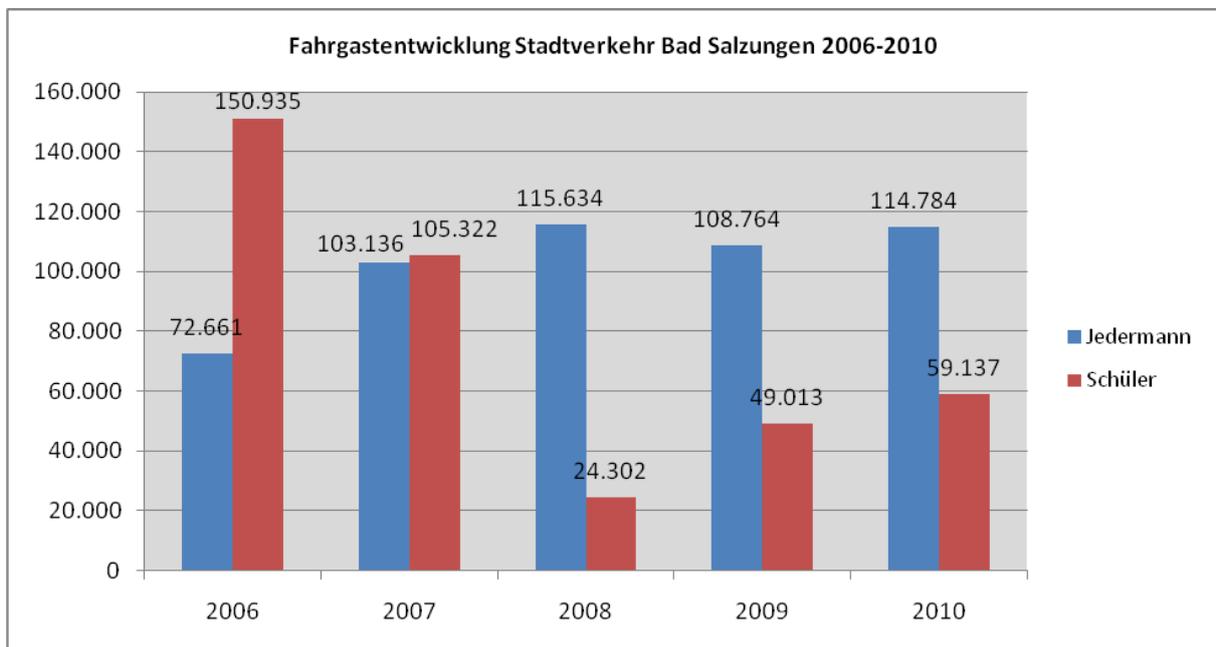
Das ist unter anderen darauf zurückzuführen, dass insbesondere in der Kernstadt Eisenach kein weiterer Einwohnerrückgang erfolgte und ebenso hinsichtlich der Schülerzahlen ein Anstieg erkennbar ist. Dieser Trend wird sich voraussichtlich im Nahverkehrszeitraum fortsetzen.

Der relativ geringe Anteil beförderter Schüler im Stadtverkehr Eisenach ist auf die Schulstruktur im Stadtgebiet Eisenach, verbunden mit der überwiegend fußläufigen Erreichbarkeit der Schulen und der Tatsache, dass die Schüler der Ortsteile mit dem Regionalverkehr befördert werden zurückzuführen.

Bei der Betrachtung der Kennzahl „Fahrten pro Einwohner und Jahr“ liegt die Stadt Eisenach mit rund 43 Fahrten deutlich über vergleichbaren Städten dieser Größenordnung. Das belegt ein gutes ÖPNV-Angebot, welches gut angenommen wird.

## Stadtverkehr Bad Salzungen

Abbildung 7: Fahrgastentwicklung Stadtverkehr Bad Salzungen



Je nach Zuordnung Stadt und Regionalverkehr haben sich die Fahrgastzahlen im Schüler- und Jedermannverkehr in den Jahren 2006 – 2010 verändert.

Die Fahrgäste im Jedermannbereich haben sich seit 2008 stabilisiert. Im Schülerverkehr ist seit Veränderung der Finanzierung eine steigende Tendenz zu verzeichnen.

## 4. Zustandsbewertung und Mängelanalyse

Die Bewertung des Liniennetzes und des Angebotes im ÖPNV basiert auf dem Hintergrund, im Wartburgkreis einen weitestgehend bedarfsorientierten ÖPNV durchzuführen. Die Bedienhäufigkeit der einzelnen Nahverkehrsräume resultiert in diesem Sinn aus dem entsprechenden ÖPNV-Bedarf, insbesondere Schüler- und Berufsverkehr sowie Bedienung touristischer Ziele.

### 4.1. Bewertung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum

Diese Angebotsqualität lässt sich an der Bedienhäufigkeit der einzelnen ÖPNV-Räume und den Verknüpfungsmöglichkeiten darstellen.

Bedarfsorientiert ergeben sich logischer Weise Unterschiede in der Bedienhäufigkeit in den Tagesrandzeiten und Wochenenden sowie in der Unterscheidung zwischen Schul- und Ferienangebot. Wesentliche Grundlagen der bedarfsgerechten Netzgestaltung sind dabei die Anforderungen aus dem Schulnetz, die Übergänge

zum SPNV, die Veränderungen hinsichtlich Gewerbegebiete sowie konkrete Hinweise der Gemeinden und Fahrgäste zur Linienführung und zeitlicher Fahrplangestaltung. In Eisenach sind zur Optimierung der Verknüpfung des StPNV mit dem Fernverkehr und dem SPNV der Ausbau des ZOB, eines Busbereitstellungsplatzes sowie die Einrichtung von P&R- bzw. B&R-Anlagen vorgesehen.

Im Stadtverkehr Eisenach wird mit dem Liniennetz auf einen verknüpften Taktverkehr orientiert, der aber ebenfalls auf Hauptbedienzeiten und Tagesrandzeiten differenziert ist.

## **4.2. Bewertung der Stadt- und Regionalverkehre**

### **Verknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten im Stadt- und Regionalverkehr**

Die zentrale Haltestelle, die von allen Linien des Stadtverkehrs Eisenach angefahren wird, ist der Hauptbahnhof. Hier bestehen daher auch Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Linien. Gemessen an dem Fahrtenangebot der dort verkehrenden Linien sind weitere wichtige Haltestellen der Karlsplatz sowie der Markt, der Friedhof, das St. Georg-Klinikum und die Thälmannstraße.

- Die Haltestelle Eisenach Hauptbahnhof besteht aus einer Ankunfts- und Abfahrtsstelle an der Bahnhofstraße gegenüber dem Bahnhofsgebäude sowie acht Bussteigen (Abfahrtsstellen) auf dem Busbahnhof in der unmittelbaren Nachbarschaft. Die Wartemöglichkeiten auf dem Busbahnhof mit einer Wartehalle sind nicht ausreichend. Positiv zu bewerten ist die Lage der Informations- und Verkaufsstelle der KVG direkt an der Haltestelle; auch die Aufsicht über den Busbahnhof ist gewährleistet. Die Bussteige sind niederflurgerecht ausgebaut. Es fehlen Informationsmöglichkeiten über die Abfahrt der nächsten Busse auf bestimmten Korridoren (Berücksichtigung der Fahrpläne mehrerer Linien) sowie über Verspätungen im Rahmen einer dynamischen Fahrgastinformation.
- Die Anordnung der Bussteige auf engem Raum verursacht viele An- und Abfahrten der Busse. Der Fahrweg dieser Busse ist für die Fahrgäste, die zu den einzelnen Busteigen gelangen möchten, nicht immer vorhersehbar, so dass insgesamt auf dem Gelände des Busbahnhofs ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für die Fahrgäste besteht.
- Insgesamt ist die Anbindung des Busbahnhofs für den Stadtverkehr problematisch; Behinderungen bei der Ausfahrt der Busse treten regelmäßig auf. Mit dem Wegfall des Bereitstellungsplatzes ist der Busbahnhof Stadtverkehr nur noch ein Provisorium.
- Die räumliche Trennung der beiden Busbahnhöfe für den Stadtverkehr (an der Bahnhofstraße) und den Regionalverkehr (an der Müllerstraße) erschwert die Umsteigebedingungen zwischen den Linien. Der bauliche Zustand hat sich mit der Verzögerung der Errichtung des ZOB wesentlich verschlechtert.

- Der Busbahnhof für die Linien des Regionalverkehrs ist mit einer dynamischen Fahrgastinformationstafel ausgestattet, so dass die Abfahrten der nächsten Kurse weithin lesbar sind. Mit 11 Wartehallen, 15 dynamischen Bahnsteiganzeigen und einer Fahrkartenverkaufsstelle ist die Ausstattung vergleichsweise gut. Zum größten Teil existieren niederflurgerechte Bussteige.
- An der Haltestelle Karlsplatz in Richtung Markt befindet sich eine dynamische Fahrgastinformationssäule, eine Wartehalle, deren Ausmaße jedoch durch die hohe Inanspruchnahme der Haltestelle nicht ausreichend sind, so dass Fahrgäste bei schlechtem Wetter auch außerhalb der Wartehalle stehen müssen.
- Die Ausstattung der Stadtbushaltestellen mit Info-Säulen und Fahrscheinautomaten ist verbesserungswürdig.
- Die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle Eisenach Markt ist wenig attraktiv; hier fehlt eine Unterstellmöglichkeit. Eine dynamische Fahrgastinformationssäule und ein Fahrscheinautomat sind vorhanden.
- Die Haltestelle Sophienstraße als wesentliche Einstieghaltestelle für die Linien des Regionalverkehrs Richtung Norden, Osten und Südosten verfügt über eine zu gering dimensionierte Wartehalle; insgesamt wird die Ausstattung dieser Haltestelle ihrer Bedeutung im Regionalverkehr nicht gerecht.

## **Behinderungen**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden von den Verkehrsunternehmen folgende Behinderungen im Stadt- und Regionalverkehr in Eisenach benannt:

- Entlang der Einfallstraßen in die Kernstadt stehen die Busse häufig im Stau. Bedingt durch zahlreiche Baustellen, aber auch durch die hohe Belastung im motorisierten Individualverkehr kommt es dabei regelmäßig zu Verspätungen, die sich umlaufbedingt auch auf die folgenden Fahrten auswirken können.
- Behinderungen durch Falschparker und Parksuchverkehr sowie durch ortsunkundige Besucher treten häufig im Bereich der Marktumfahrt sowie entlang der Goldschmiedestraße auf.
- Die Anfahrt der Haltestelle Eisenach Hauptbahnhof sowie die Ausfahrten von beiden Busbahnhöfen wird häufig durch Verkehrsstauungen im Bereich der Bahnhofstraße und den angrenzenden Bereichen behindert.
- Durch die Verlegung der A4 kommt es am Kreisverkehr an der K2 in Hötzelsroda und von der Mühlhäuser Straße nach Stregda zu Behinderungen.

## **Erschließungsqualität**

Im Stadtgebiet von Eisenach werden durch 19 Linien des Stadtverkehrs ( Linien 1 bis 15 ) alle wesentlichen Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulzentren, Einkaufszentren, Freizeitzentren, touristische Ziele und andere relevante Ziele, wie z.B. Gesundheitseinrichtungen, Pflegeeinrichtungen etc. erschlossen.

- Als zentraler Punkt wird hierbei die Erschließung der Kernstadt mit ihrer neu gestalteten Fußgängerzone in der Karlstraße sowie die Erreichbarkeit der bedeutenden touristischen Sehenswürdigkeiten ( wie z.B. die Georgenkirche, das Lutherhaus, das Bachhaus, die neue Touristeninformation usw. ), hervorgehoben.
- Auch die neu entstandenen Einkaufs- und Freizeitzentren, wie z.B. das PEP-Einkaufszentrum in Hötzelroda, das Zentrum An der Karlskuppe oder das Einkaufszentrum Toom in der Weststadt von Eisenach, haben bei der Anbindung durch den ÖPNV einen ausgesprochen guten Standard.
- Natürlich gibt es auch noch einige Erschließungslücken, die vor allem Teile der Villenviertel in Eisenach (Waisenstraße, Schlossberg), das Burschenschaftsdenkmal und auch das Wohngebiet entlang der Hörsel, Karolinenstraße, Grabental, Tiefenbacher Allee betreffen.  
Diese Lücken ergeben sich durch die vorhandene geographische Lage.
- Die zur Stadt Eisenach gehörenden Stadtteile werden in unterschiedlicher Form durch den ÖPNV bedient. Die Stadtteile (Hötzelroda, Stedtfeld, Stockhausen, Stregda) werden sowohl durch Stadt- als auch durch Regionalverkehr bedient. Die übrigen Stadtteile (Neuenhof, Hörschel, Wartha, Göringen, Berteroda, Neukirchen und Madelungen) werden ausschließlich durch den Regionalverkehr angefahren.

Trotz der unterschiedlichen Frequentierung der Ortsteile durch Regional- und Stadtverkehr liegt eine qualitativ gute und ausgeglichene ÖPNV-Bedienung vor.

- Im Regionalverkehr wird die Stadt Eisenach im Wesentlichen durch die Endhaltestelle am Busbahnhof (Regionalverkehr), in der Müllerstraße sowie – bei den Linien Richtung Creuzburg, Mihla, Hörschel und Förtha – durch die Haltestellen Sophienstraße und Alexanderstraße in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone erschlossen. Die Linien des Regionalverkehrs befahren den nördlichen Teil des Karlsplatzes; eine Haltestelle ist für diese Linien an diesem wichtigen Verknüpfungspunkt mit den Linien des Stadtverkehrs mit 100 m Fußweg vorhanden.

## **Bedienungsqualität**

Die Stadtteile Hötzelroda, Stedtfeld und Stockhausen werden sowohl vom Stadtverkehr als auch vom Regionalverkehr bedient. Die weiter gelegenen Stadtteile Hörschel, Neuenhof, Wartha, Göringen, Stregda, Neukirchen, Madelungen und Berteroda werden mit Linien des Regionalverkehrs bedient (s. Abbildung: Anbindung der Stadtteile S. 16). Auch hier wird von einer bedarfsorientierten Bedienung ausgegangen. Der Grundtarif des Stadtverkehrs von derzeit 1,30 € entspricht dem Grundtarif von 1 – 6 km im Regionalverkehr. Für weiter entlegene Stadtteile (z.B. Göringen 13 km) gilt der Regionaltarif.

## **Stadt- und Regionalverkehr in Bad Salzungen**

### **Erschließungsqualität**

In Bad Salzungen verkehren zwei Linien des Stadtverkehrs und 18 Linien im Regionalverkehr. Die Stadtverkehrslinien A und B erschließen die Kernstadt, den Bereich Allendorf, Kloster sowie die Gemeinde Leimbach. In einem Radius von 300 Metern um die Haltestellen des Stadtverkehrs werden weite Bereiche der Kernstadt durch den ÖPNV erschlossen; hinzukommen die Haltestellen der Regionalverkehrslinien aus dem Umland. Erschließungsdefizite bestehen im Bereich neuer Wohngebiete, des Freibads und der Jugendherberge. Die regionalen Linien übernehmen auch die Anbindung der übrigen Stadtteile Bad Salzungen. Die wesentlichen Ziele in der Kreisstadt sind durch die Stadtverkehrslinien angebunden.

### **Bedienungsqualität**

Während die Linie A des Stadtverkehrs an Wochentagen bis gegen 20:45 Uhr etwa halbstündlich verkehrt (Kloster wird nur mit einzelnen Fahrten angebunden; am Wochenende kein vertaktetes Angebot), werden auf der Linie B nur vier Fahrten an Wochentagen angeboten. Beide Linien verkehren als Ringlinien jeweils nur in eine Richtung, so dass Fahrgäste mit Ziel Hersfelder Straße oder Allendorf regelmäßig eine Umwegfahrt über die Otto-Grotewohl-Straße zurücklegen müssen. Gute Erschließungs- und Bedienungsqualität ist daher nur durch die Fahrten der Linie A – und nur in einer Fahrtrichtung – gegeben.

Die Haltestellen im Stadtverkehr Bad Salzungen verfügen über keinerlei dynamische Fahrgastanzeigen und Fahrscheinautomaten.

Die Stadtteile Bad Salzungen werden mit den Fahrten der Regionallinien bedient.

### **Verknüpfungspunkte und Umsteigemöglichkeiten im Stadt- und Regionalverkehr**

Der Busbahnhof am Bahnhof Bad Salzungen stellt die zentrale Verknüpfungshaltestelle für die Kreisstadt, aber auch das gesamte südliche Gebiet des Wartburgkreises dar. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen der Süd-Thüringen-Bahn sowie zu den Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs. Ein behinderten gerechter Übergang zur Bahn besteht z.Z. nicht. Der Busbahnhof ist niederflur- und behindertengerecht ausgebaut, mit Wartemöglichkeiten und einer Informationstafel mit den aktuellen Fahrtmöglichkeiten ausgestattet. Eine Verkaufsstelle befindet sich ebenfalls am Busbahnhof. Die Entfernung von dieser zentralen Haltestelle zur Fußgängerzone beträgt fünf Minuten, ein Einkaufszentrum liegt gegenüber. Auch die beiden wesentlichen touristischen Zielpunkte der Stadt, das Gradierwerk und das Keltenbad, liegen in unmittelbarer Nähe.

Problematisch sind die fahrplantechnischen Umsteigebedingungen Bahn/Bus in Bad Salzungen. Kurze Übergänge zwischen Zügen und Bussen können nur bedingt angeboten werden. Bad Salzungen soll als Verknüpfungspunkt barrierefrei ausgebaut werden. Der Ausbau von P&R-Anlagen ist perspektivisch ebenfalls

vorgesehen. Hier müssen weitere Abstimmungen der Angebote von Bahn und Bus erfolgen, um die Anschlussqualität zu verbessern.

Generell werden Anschlüsse zum Fernverkehr und zum SPNV in die Richtungen Gotha/Erfurt, Gerstungen und Bad Salzungen/Meiningen in Eisenach angeboten. Weitere SPNV-Verknüpfungen werden in Wernshausen in und aus Richtung Schmalkalden und Zella-Mehlis vorgehalten. Die Reisezeiten zwischen Eisenach – Bad Salzungen – Wernshausen – Meiningen und damit auch zwischen Bad Salzungen und Schmalkalden sind optimal ohne Standzeiten gestaltet.

### **4.3. Bewertung einzelner Linien und Korridore**

#### **Landkreisüberschreitende Linien**

Die in Kapitel 3.2. aufgezählten Linien, die im Auftrag der VGW in Nachbarverkehrsräume fahren oder im Auftrag benachbarter Aufgabenträger im Wartburgkreis verkehren und nicht reine Schulverkehrsfunktionen haben, werden im folgenden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Aufgabe bewertet (hier nur eine Auswahl):

- Im landkreisüberschreitenden Verkehr nach Hessen verkehren die Linien 123, 124 und 125 der VGW sowie die Linie 340 der ÜWAG. Die Linien 123 und 124 verbinden die Kreisstadt Bad Salzungen mit den Nachbarzentren Bad Hersfeld und Fulda. Die Linie 125 verkehrt zwischen Vacha und Fulda. Insbesondere bei den Linien nach Fulda spielt dabei auch die Anbindung eines Oberzentrums mit einer hohen Bedienungsqualität im Schienenfernverkehr eine wesentliche Rolle. Es bestehen jedoch auch nennenswerte Pendlerbeziehungen aus dem südlichen Teil des Wartburgkreises Richtung Fulda.

- Die beiden in Kaltensundheim beginnenden Linien 418 und 419 der MBB haben ihren Schwerpunkt in der Schülerbeförderung im Wartburgkreis. Auf dem Abschnitt Kaltennordheim – Kaltensundheim bestehen Konzessionen der MBB und VGW. Die VGW hat die Konzession der Linie 109 ab dem 01.09.2011 bis Kaltensundheim verlängert. Die MBB hat die Konzessionen für die Linien 418 und 419 nicht mehr beantragt.

- Auf der Linie 440 besteht eine Gemeinschaftskonzession der VGW und der MBB. Diese Linie bedient die Verbindung Bad Salzungen – Suhl fünfmal an Wochentagen und je zweimal an Samstagen und Sonntagen. Ab 01.09.2011 ist die MBB alleiniger Konzessionsinhaber der Linie 440.

- Auf der Relation Eisenach – Behringen – Bad Langensalza besitzt die VGW die Konzession für die Linien 27 (Eisenach – Behringen – Craula) und 27a (Eisenach – Behringen – Craula – Bad Langensalza). Zusätzlich fährt auf dem Abschnitt Behringen – Bad Langensalza die Linie 726; Konzessionär ist hier die Firma Schieck.

#### **Nachfrageschwache Linien zwischen den Aufkommensschwerpunkten**

- Die Fahrgastnachfrage auf den Linien im Wartburgkreis konzentriert sich auf die Räume Eisenach und Bad Salzungen, Verbindungen zwischen diesen beiden

Zentren werden insbesondere durch die SPNV-Strecke (Werrabahn) sowie ,dort wo keine Bahnanbindung besteht, durch einzelne Buslinien gewährleistet.

- Von Bedeutung ist bei diesen Buslinien vor allem die direkte Verbindung zwischen Eisenach und Bad Liebenstein (Linie 31) mit 0,88 € pro Fahrplan-km im Jahr 2010, diese Linie wird mit 12 Fahrtenpaaren an Wochentagen und je drei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonntagen bedient. Sie stellt damit die direkte Verbindung zu dem Technologie- und Bildungszentrum Wilhelmsthal sowie zwischen den Naherholungsgebieten und Kurkliniken im Raum Bad Liebenstein dar.

- Die Linie 42 und 71 dienen überwiegend dem Freizeitverkehr und binden am Wochenende die Städte Eisenach, Bad Salzungen und Bad Liebenstein untereinander sowie den kleinen Inselsberg an. Die Bedeutung beider Linien ist durch die Schließung des Gymnasiums in Bad Liebenstein und den dadurch neuen Schülerströmen zum Gymnasium in Ruhla gewachsen.

- Eine nennenswerte Nachfrage besteht auch auf der Linie 101; hier werden vier Fahrtenpaare bis Eisenach durch gebunden, die im Wesentlichen von Berufsschülern und den Schüler zur Freien Waldorfschule in Eisenach genutzt werden. Die übrigen Fahrten verkehren nur auf dem Abschnitt Kaltennordheim – Dorndorf.

#### **4.4. Anbindung touristischer Ziele im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach**

Der Wartburgkreis verfügt über verschiedene Naturräume und kulturhistorische Ziele. Die Anbindung der aufgeführten Fremdenverkehrsgebiete und -ziele an den öffentlichen Nahverkehr ist von großer Bedeutung, um den Einheimischen und Besuchern eine Alternative zur Nutzung des Individualverkehrs zu geben. Gerade in Bezug auf die Nutzung von Wander- und Radwanderwegen ist zu gewährleisten, dass unsere Gäste mit dem öffentlichen Personennahverkehr auch an Wochenenden und Feiertagen an den Ausgangspunkt ihrer Unternehmung zurück gelangen.

Die zahlreichen touristischen Ziele befinden sich in den Naherholungsgebieten des Landkreises, im Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal, dem Nationalpark Hainich, dem Naturpark Thüringer Wald, den Hörselbergen und dem Biosphärenreservat Rhön.

Darüber hinaus gibt es Anziehungspunkte im überregionalen Fremdenverkehr wie dem Rennsteig, dem Premiumwanderweg Hochröhner, dem Grenzwanderweg „Grünes Band“ sowie den Fernradwanderwegen Werratal, Herkules-Wartburg, Thüringer Städtekette, Rhön u.a..

**Tabelle 14: Anbindung touristischer Ziele im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach**

Ziel	Anbindung im SPNV-Netz	Anbindung im lokalen ÖPNV
<b>Eisenach</b>		
Lutherhaus, Bachhaus, sonst. Ziele in der Innenstadt	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Zahlreiche Linien des Stadtverkehrs
Wartburg	„	Linien 3, 10, 13 ab Hauptbahnhof im Stundentakt in den Sommermonaten; Linie 10a R+R Plätzen im 20 Min.-Takt Rufbus ab Hauptbahnhof
Burschenschaftsdenkmal	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Keine Anbindung an den Stadtverkehr; Fußweg von der nächstgelegenen Haltestelle etwa 20 – 30 Min
<b>Nationalpark Hainich</b>		
Gemeinde Craula mit Anbindung zum Baumkronenpfad	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Buslinie 27 und 27 a ab Eisenach Mo - Fr 19 Kurse und Sa/So 2 Kurse ab Eisenach
Behringen – Skulpturenpark mit Skulpturenwanderweg nach Hütscheroda, Europaschlosshotel	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Buslinie 27 und 27 a ab Eisenach Mo - Fr 19 Kurse und Sa/So 2 Kurse ab Eisenach
Mihla, Jugendherberge auf dem Harsberg	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Buslinien 26, 28, 29 und 30 ab Eisenach Mo – Fr 20 Kurse und Sa/So 5 Kurse ab Eisenach
Nazza, Burgruine Haineck	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	„
<b>Nördliches und südliches Werratal</b>		
Treffurt, Burgruine Normannsteinstein, Bootsanlegestelle, Wohnmobilstellplatz und Tabakpfeifenmuseum	„	Buslinien 75, 76 und 78 Ab Eisenach Mo-Fr 25 Kurse Sa/So 4 Kurse
Mihla Graues und Rotes Schloss, Bootsanlegestelle	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Buslinien 26, 28, 29 und 30 ab Eisenach Mo – Fr 20 Kurse und Sa/So 5 Kurse ab Eisenach

Stadt Creuzburg mit der steinernden Werrabrücke und der Liberiuskapelle, Creuzburg als Schwesternburg der Wartburg	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV	Buslinien 75, 76 und 78 Ab Eisenach Mo-Fr 25 Kurse Sa/So 4 Kurse
Lauchröden mit der Burgruine Brandenburg	„	Buslinien 53, 93 ab Eisenach Mo-Fr 9 Kurse Sa/So 3 Kurse
Dorndorf – Fahrrad- und Wanderherberge, Bootsanleger mit Pavillion Wohnmobilstellplatz, Heimatmuseum	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 100, 101, 113, 123, 129, 131
Vacha mit mittelalterlichem Charme, Steinernde Werrabrücke – Brücke der Einheit, liebevoll gestaltetes Heimatmuseum „Burg Wendelstein“	„	Buslinien 100, 101, 113, 114, 115, 117, 122, 123, 125
Merkers, Erlebnisberkwerk-Untertagereise in ein Labyrinth von Kalistollen	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV  KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 100, 101, 123 von Bad Salzungen, Eisenach oder Vacha:  Mo - Fr 16 Kurse und Sa/So 7 Kurse ab Bad Salzungen  Mo - Fr 6 Kurse und Sa/So 0 Kurse ab Eisenach
Tiefenort am Fuße des Kraysenbergs, mit Burgruine Kraysenburg	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 100, 101, 102, 131 Mo - Fr 16 Kurse und Sa/So 7 Kurse ab Bad Salzungen
Naherholungszentrum Immelborn mit Campingplatz und zwei Badeseen	„	Buslinie 71, 104, 106, 107, 134, 135, 440 von Bad Salzungen Mo-Fr 20 Kurse Sa/So 6 Kurse
<b>Thüringer Wald, Rennsteig</b>		
Thüringer Wald als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Deutschland und dem historischen Wanderweg Rennsteig	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV  KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 31, 42, 50, 50A, 51, 52, 52B, 53, 70, 71, 93, 94, 101, 107, 134, 135

Ruhla mit Miniathürenpark – Modellbahnausstellung, Tabakpfeifenmuseum / Uhrenmuseum, Carl-Alexander-Turm, Falknerei Sommerrodelbahn	KBS 575/605: Bf Eisenach; ICE-Anbindung, Stundentakt im SPNV  KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 42, 43, 71, ab Eisenach und Bad Salzungen  Mo - Fr 0 Kurse und Sa/So 8 Kurse ab Bad Salzungen  Mo - Fr 42 Kurse und Sa/So 26 Kurse ab Eisenach
Thal, Burgruine Scharfenberg, Tropfsteinhöhle Kittelsthal	„	„
Lutherstammort Möhra	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinie 104 ab Bad Salzungen Mo –Fr 7 Kurse
<b>Bäder- und Heilstätten</b>		
Kur – und Kreisstadt Bad Salzungen mit dem historischen Gradierwerk, dem Keltenbad, Kureinrichtungen, der Innenstadt mit Fachwerkhäusern und dem Burgsee, der Burgruine Frankenstein mit Anbindung an den Pumpwälzweg	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	
Kurort Bad Liebenstein als ältestes Thüringer Bad mit den beiden Kureinrichtungen, der Burgruine Liebenstein, dem Tiergehege, der Fröbel-Gedenkstätte, Park und Schloss Altenstein	„	Buslinien 106 ab Bad Salzungen Mo Fr , 14 Kurse, Sa/So 4 Kurse Buslinie 31 ab Eisenach Mo-Fr 11 Kurse Sa/So 3 Kurse Buslinie 71 ab Eisenach Sa/So 2 Kurse
<b>Rhön</b>		
Geisa mit Altstadt, Glockenspiel und Schlossgebäude aus dem 17. Jahrhundert	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Stundentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 117, 118, 119, 120, 124, 125
Mahn-, Gedenk- und Bildungsstätte Point Alpha, ehemaliger Militärstützpunkt, Informations- und Erlebniszentrum im Haus auf der Grenze	„	Buslinie 125

Keltendorf mit Keltenhotel bei Sünna		Buslinien 116, 117, 122, 125
Dermbach / Zella – Barockensemble mit kath. und ev. Kirche sowie Schlosskomplex, Probstei Zella	KBS 575, Bf Bad Salzungen; Studentakt nach Eisenach und Meiningen	Buslinien 101, 109, 110, 111, 112, 113, 124, 129

#### 4.5. Fahrgastinformationen

Für den Wartburgkreis wird einheitlich ein Fahrplanheft durch die VGW herausgegeben. Das Fahrplanheft zeigt Verbindungsrelationen zur Bahn, zu landkreisüberschreitenden Linienverbindungen, gibt Informationen zu Tarifen, allgemeinen Beförderungsbedingungen etc. Darüber hinaus erfolgt über die VGW die Fahrplaninformation über das Internet mit Links zu einzelnen Verkehrsunternehmen. Das Fahrplanheft enthält eine Gesamtübersicht zum Liniennetzplan. An den Busbahnhöfen Eisenach und Bad Salzungen folgt die Kundeninformation über dynamische Anzeigetafeln und entsprechend dem Personenbeförderungsgesetz sind alle Haltestellen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach mit entsprechend aktualisierten Fahrplänen ausgestattet. Im Stadtverkehr Eisenach sind an wichtigen Punkten, wie Marktplatz, Karlsplatz, Stadtfriedhof, Thälmannstraße dynamische Infoterminals in Betrieb. Die Busbahnhöfe Eisenach und Bad Salzungen sind Servicecenter der VGW.

#### 4.6. Parallelverkehr

Parallelverkehre zwischen Straßen- und Schienen-ÖPNV sind im Wartburgkreis insgesamt nicht vorhanden.

Überschneidungen in einzelnen Fahrtabschnitten sind unvermeidbar, da Busverkehre die gesamte Region bedienen und weitere Ziele auf der Routenführung haben.

Zum Beispiel:

Eisenach – Förtha. Der Bahnhof Förtha liegt zu weit abseits der Ortslage und alle Linien, die Förtha bedienen, haben im Wagenumlauf weitere Ziele.

Auf der Strecke Eisenach – Marksuhl liegt der Bahnhof ebenfalls zu weit vom Ort entfernt und Umsteigeverbindungen lassen sich nicht realisieren. Diese Streckenführung ist nicht parallel.

Die Linie Eisenach – Bad Salzungen verbindet die Orte entlang der Bundesstraße 19. Kein Ort, der durch den Bus auf dieser Strecke bedient wird, hat eine direkte Bahnverbindung.

Bad Salzungen – Schmalkalden: Generell hat die Linie 440 eine andere Streckenführung als die Südthüringenbahn und es werden weitere Ziele angefahren.

Eisenach – Sättelstädt

Die Relation Eisenach – Sättelstädt wird durch die VGW hauptsächlich im Schülerverkehr bedient und führt abweichend der Bahnhöfe zu weiteren Zielen.

#### **4.7. Entwicklung des ÖPNV im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach seit 2007**

Der Nahverkehrsplan 2007-2011 ging von weitgehend kontinuierlichen Bedienungen aus. Optimierung der Fahrplanleistungen wurde jeweils zum Fahrplanwechsel vorgenommen. Berücksichtigt wurden dabei die Anforderungen aus dem Schulnetz, die weiteren Netzreduzierungen entgegenstand. Weitere Anforderungen des Aufgabenträgers nach Fahrgasteinwänden (Sitzplatzangebot für Schüler) führten zu weiteren Zusatzleistungen.

Probleme gab es durch die Kostensteigerungen insbesondere im Kraftstoffbereich und die Schwankungen der Fahrgastströme in der Wirtschaftskrise der Jahre 2008 und 2009.

Die wirtschaftliche Lage im ÖPNV ist durch die Rückgänge der Zahlungen durch den Freistaat Thüringen weiter problematisch.

In der Stadt Eisenach wurde mit weiterer Optimierung des Netzes und der Verknüpfung zur Bahn machbare alternative Bedienformen eingeführt, z. B. Rufbus in Verbindung mit dem Wartbussticket und der Einsatz von Taxen und Kleinbussen auf der Wartbuslinie.

Weitere Reduzierungen würden aber den Bestand des Gesamtnetzes in Frage stellen.

#### **4.8. Defizite und Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Städte und Gemeinden**

Über den Aufgabenträger Wartbuskreis wurden die Städte und Gemeinden hinsichtlich Vorschlägen, Mängeln und Defiziten im ÖPNV angeschrieben. Dazu liegen folgende 10 Angaben vor:

##### **Problemanalyse**

##### **1. Stadt Bad Liebenstein**

- ÖPNV für ältere Bevölkerung erhalten und ausbauen
- Touristische Busverbindungen z.B. nach Merkers und in den Landkreis Schmalkalden-Meiningen verbessern

##### **2. Gemeinde Dermbach**

- Für den Ortsteil Glattbach ist die Anfahrt als Bedarfshaltestelle zu sichern.
- Im Bereich am Lindig in Dermbach, auf Höhe der Agrargenossenschaft Rhönland eG ist die Errichtung einer Haltestelle zu prüfen.

- Im Ortsteil Oberalba ist die Errichtung einer Buswendeschleife notwendig. Seitens der Gemeinde wird sich intensiv um Klärung der dafür notwendigen Grundstücksangelegenheiten bemüht.

### **3. Gemeinde Diedorf**

- Direkte und schnelle Verbindungen nach Fulda, Schmalkalden, Eisenach Bad Salzungen und Hünfeld wären für Berufspendler und Berufsschüler wünschenswert.

### **4. Gemeinde Dorndorf**

- Historische Feldabahn zwischen Dorndorf und Weilar in Vorbereitung

### **5. Stadt Geisa**

- bestehende Verbindungen im ÖPNV erhalten
- Anbindungen an die Kreisstadt und nach Fulda gewährleisten
- mehr Kapazität in den Schülerbussen, damit jeder Schüler einen Sitzplatz hat

### **6. Gemeindeverwaltung Hörselberg-Hainich**

- Aufgrund der derzeitigen Prägung und der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur soll die derzeitige Angebotsstruktur erhalten bleiben.

### **7. Gemeinde Marksuhl**

- Wolfsburg-Unkerode legt Wert auf Beibehaltung der Busverbindungen.

### **8. Gemeinde Merkers-Kieselbach**

- Verlegung des Fußgängerüberweges an der B 62 vom ehemaligen Bahnhof an die Bushaltestelle vor der Gemeindeverwaltung

### **9. Stadt Ruhla**

- Aufgrund der derzeitigen Prägung und der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur soll die derzeitige Angebotsstruktur erhalten bleiben bzw. bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Ausbau der Verbindungen in die Ortsteile Thal und Kittelsthal sowie nach Seebach
- Für Gäste regelmäßiger Transfer zwischen Ruhla und dem Bahnhof in Wutha-Farnroda
- Linien nach Tabarz und Bad Liebenstein für Wanderer erhalten und anpassen
- Einrichtung einer Bedarfshaltestelle am Lutherdenkmal zwischen dem Glasbach und Steinbach

- Regelmäßige Verbindungen am Wochenende und in den Abendstunden nach Eisenach um die kulturellen Einrichtungen nutzen zu können
- Ausbau der Verbindung in die Kreisstadt Bad Salzungen

## 10. Stadt Stadtlengsfeld/Rhön

- Änderungswunsch nach Busverbindungen von Bad Salzungen am Samstag gegen 18.00 Uhr und gegen 22.30 Uhr und am Sonntag gegen 19.00 Uhr.

Die Stellungnahmen der Gemeinden zum Entwurf des Nahverkehrsplanes sind in **Anlage 12** beigefügt.

## 5. Prognose der Verkehrsnachfrage

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach soll sich unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Aufgabenträger Wartburgkreis und Stadt Eisenach an den zu erwartenden Verkehrsbeziehungen und -strömen orientieren. Deren räumlicher Verlauf und Aufkommen sind eng mit der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und deren Entwicklung verbunden.

In den vergangenen Jahren hat sich der straßengebundene Personennahverkehr insbesondere auf die Veränderungen im Berufs- und Schülerverkehr einstellen müssen. Hier fand eine dynamische Entwicklung in der gesamten Raum- und Infrastruktur des Kreises und der kreisfreien Stadt Eisenach statt. Die Verlagerung und Neuordnung von Arbeitsplatzstandorten sowie die Schulentwicklungsplanung haben zu Anpassungsmaßnahmen im StPNV geführt. Diese Entwicklung wird in den kommenden Jahren, jedoch erheblich abgeschwächt, in der Fokussierung einzelner Maßnahmen weiter andauern. Im Nahverkehrsplanungszeitraum 2012 – 2016 sind keine größeren Veränderungen im Schulnetz geplant. In der Entwicklung der Schülerzahlen wird von einem geringen Zuwachs ausgegangen.

Anhand der Bevölkerungsdaten (**Anlage 7** Demografischer Steckbrief Wartburgkreis) wird im Prognosezeitraum bis 2020 von einem Bevölkerungsrückgang von insgesamt 12% von 2009 - 2020 ausgegangen der sich von 2020 – 2030 mit weiteren 13% fortsetzt. Differenziert dazu ist die Entwicklung in den einzelnen Altersgruppen einzuschätzen.

**Tabelle 15: Entwicklung der Altersgruppen**

Altersgruppen	Entwicklung von 2009 – 2020
6 – 15	- 11,0%
15 – 20	- 6,0 %
20 – 65	- 21,0 %
ab 65	+ 1,1 %

Im Gegensatz dazu stehen die Zunahme der Altersgruppe ab 65 Jahre und damit neue Anforderungen an die Mobilität. Im Nahverkehrszeitraum 2012 – 2016 wird sich

allerdings der Bevölkerungsrückgang mit rund 3 – 4% und damit schwächer niederschlagen.

In Verbindung mit den sich im vergangenen Zeitraum, trotz Bevölkerungsrückgang, stabilisierenden Fahrgastzahlen ist auch im Nahverkehrszeitraum nur ein geringer Fahrgastrückgang bzw. u.U. eine Stabilisierung bei entsprechender Angebotsattraktivität im Jedermann-Fahrgastbereich anzunehmen. An Hand der bekannten Entwicklung der Schülerzahlen ist im Nahverkehrszeitraum von einem geringen Zuwachs (nach Altersgruppen) auszugehen. Mit den gewonnenen Schülern aus dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen werden sich die Schülerzahlen bei entsprechender Angebotsqualität weiter stabilisieren.

Bei der Einschätzung der demografischen Entwicklung der Stadt Eisenach ist davon auszugehen, dass sich die Einwohnerzahlen in der Kernstadt im Nahverkehrszeitraum analog des Trends der letzten Jahre weiter stabilisieren und sogar von einem geringen Anstieg auszugehen ist. Dieser Trend ist auch bei den Schülerzahlen in der Stadt erkennbar. Bezogen auf den Stadtverkehr Eisenach wird deshalb in Verbindung mit dem Verkehrskonzept der Stadt Eisenach von einem geringen Zuwachs an Fahrgästen (1-1,5% jährlich) ausgegangen. Der Anteil der Schülerbeförderung wird relativ gering bleiben, da die Erreichbarkeit der Schulen überwiegend fußläufig gegeben ist und die Schüler der Ortsteile auch weiterhin mit dem Regionalverkehr befördert werden. Vorgesehene Veränderungen im Schulnetz führen zwangsläufig zur Erhöhung der Beförderungsleistung im Schülerverkehr.

Neben der dargestellten Gesamtbevölkerungsentwicklung sind aber deutliche teilträumliche Differenzierungen in der Wartburgregion festzustellen. Während in den Städten und Gemeinden wie Bad Salzungen, Gerstungen, Ruhla, Seebach, Wutha-Farnroda, Dermbach, Kaltennordheim und Treffurt in der Vergangenheit Migrationsverluste bis zu 8% zu verzeichnen waren, stabilisierten sich die Einwohnerzahlen im Raum Bad Liebenstein, Schweina, Geisa und Behringen. Der Trend wird sich abgeschwächt in den nächsten Jahren fortsetzen, wobei im Zeitraum des Nahverkehrsplanes nicht von tiefgreifenden Migrationsbewegungen auszugehen ist.

Zuzugsbewegungen erfolgten zur Kernstadt sowie zum Umfeld der Stadt Eisenach. Mit der weiteren Entwicklung der Industrie- und Gewerbegebiete sowie der „weichen“ Standortfaktoren wird sich diese Entwicklung auch im Nahverkehrsplanungszeitraum weiter fortsetzen und neue Anforderungen an die Mobilität stellen.

Gewerbeflächenpotenziale und somit mögliche Standorte für zukünftige Arbeitsplatzstandorte sind sowohl im Raum Eisenach, aber auch in den meisten übrigen Gewerbegebieten im Kreisgebiet vorhanden. Siehe Tabelle Größere Gewerbeflächenpotenziale Anlage 4.

## 6. Verkehrspolitische Zielsetzungen

### 6.1. Verkehrspolitische Grundsätze des Freistaates Thüringen

Für den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat sind im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr folgende Ziele und Grundsätze für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in seinen Teilen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) enthalten:

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

Weitere Ziele der Thüringer Raum- und Entwicklungsplanung sind:

- Sicherung und Aufbau des Wirtschaftsstandortes Thüringen,
- Senkung der Umweltbelastungen und des Energieverbrauches,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen,
- Effizienzerhöhung im Verkehr,
- Sicherung der weiteren Finanzierbarkeit des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur,
- Vernetzung der Verkehrswege zu einem Gesamtsystem sowie
- Herstellung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen für eine gesamtwirtschaftliche sinnvolle Entwicklung des Verkehrsmarktes.

## **6.2. Verkehrspolitische Grundsätze des Wartburgkreises und der Kreisfreien Stadt Eisenach**

Der öffentliche Personennahverkehr im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach ist von den Aufgabenträgern als Aufgabe der Daseinsvorsorge zu gestalten und zu finanzieren.

Die Aufgabenträger Wartburgkreis und Stadt Eisenach koordinieren und planen den ÖPNV gemeinsam auf der Basis des ARGE- Rahmenvertrages zwischen Stadt und Kreis.

Sowohl im Wartburgkreis, als auch in der Stadt Eisenach, ist der Schülerverkehr in den Linienverkehr zu integrieren.

Für in ihrer Mobilität eingeschränkte Bürger ist ein bedarfsorientiertes Leistungsangebot sicherzustellen.

Der öffentliche Personennahverkehr ist als wirksame Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit bedarfsorientiert zu gestalten.

Der Straßenpersonennahverkehr ergänzt die Leistungsangebote des Schienenpersonennahverkehrs, wobei StPNV und Schienennahverkehr optimal zu verknüpfen sind.

Der öffentliche Personennahverkehr orientiert auf kreisübergreifende Angebotskooperation mit den anliegenden Aufgabenträgern und gestaltet damit überregionale Verkehrsangebote.

Im Rahmen der ARGE wird die Bedienung der Ortsteile der Stadt Eisenach durch den Regionalverkehr geregelt.

Ziel des dargestellten Angebotskonzepts für den Stadtverkehr Eisenach ist die Stärkung der heute im dichten Takt bedienten Achsen und deren Weiterentwicklung

zu einem attraktiven Stadtbus, in diesen Korridoren lassen sich aufgrund der hohen Qualität im ÖPNV zusätzliche Fahrgastpotentiale aktivieren.

Zusätzlich sollen die Bereiche, die heute noch Defizite in der Erschließungs- oder Angebotsqualität eines modernen Stadtbusverkehrs haben, entsprechend der Möglichkeit mit dem ÖPNV angebunden werden. Hierbei sollen neben traditionellen Linienverkehren auch die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen weiter zum Einsatz kommen.

Bei der Gestaltung des ÖPNV ist die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen im Landkreis anzustreben.

Im Wartburgkreis ist ein einheitliches Netz mit einheitlichem Fahrplan und einheitlichem Tarif zu gestalten. Dabei ist vom gleichen Grundtarif Stadt und Überland auszugehen.

Der Straßenpersonennahverkehr soll den Landkreis flächenmäßig erschließen und soweit wirtschaftlich vertretbar alle Orte mit dem Umland zu verbinden.

Sowohl im Wartburgkreis, als auch der Stadt Eisenach, ist das Haltestellennetz so zu gestalten, dass sowohl den Bedürfnissen der Fahrgäste, als auch einer attraktiven und effektiven Linienführung entsprochen wird. Insbesondere die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen sind dabei zu beachten.

Die Gestaltung des integrierten Schülerverkehrs hat nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfolgen. Im Allgemeinen bedeutet dies eine Hinfahrt und zwei Rückfahrten bei Nutzung des Zeitfensters für den Unterrichtsbeginn bzw. das Unterrichtsende. Dabei ist von einem Besetzungsgrad von mindestens 80% der Sitz- und Stehplätze in der Verkehrsspitze auszugehen

Die Gestaltung des ÖPNV des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach ist im ARGE Rahmenvertrag im Einzelnen geregelt. Im Besonderen umfasst dies die gemeinsamen Grundsätze, Aufgaben der Verkehrsgesellschaft, Grundsätze zur wirtschaftlichen Durchführung des Verkehrsangebotes, Zustimmungs- und Auskunftsrecht der Aufgabenträger, Abgeltung besonderer Leistungen, Ausgleich der Betriebskostendefizite sowie Qualitätsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Zur Durchsetzung des Rahmenvertrages und der Durchführung des ÖPNV bedient sich die ARGE der VGW für den Regionalverkehr und der KVG für den Stadtverkehr Eisenach. Die Organisationsstruktur der VGW ist in der Anlage dargestellt.

Dieses Organisationsmodell entspricht den derzeitigen rechtlichen Bedingungen. Zwischen den Aufgabenträgern Wartburgkreis/Stadt Eisenach und den Verkehrsgesellschaften VGW und KVG ist in Anwendung der EU-VO 1370 ein Betrauungsvertrag die Grundlage der Durchführung des ÖPNV. Dieser ist bis 2019 gültig und an die Bedingungen der Verordnung gebunden.

Im Rahmen der Finanzierung wird z.Zt. in der VGW ein einheitliches Finanzierungsmodell angewandt, welches sich auf die zu erbringende Leistung bezieht. Auch unter zu erwartenden Veränderungen muss eine einheitliche leistungsorientierte Finanzierung die Basis im ÖPNV bleiben.

## **7. Anforderungen an die Qualität des StPNV des Wartburgkreises und der kreisfreien Stadt Eisenach**

Die Aufgabenträger des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach orientieren darauf die Qualität des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, bezogen auf die Gestaltung des Verkehrsangebotes und der notwendigen Infrastruktur im Rahmen ihrer für den ÖPNV bereitzustellenden Mittel zu erhalten und ggf. zu verbessern. Für Investitionen können dabei Verkehrsunternehmen und Gemeinden GVFG-Fördermittel vom Freistaat Thüringen beantragt und eingesetzt werden.

### **7.1. Grundsätze der Linienführung / Netzbildung**

Die weitestgehend vertakteten Angebote des Schienenpersonennahverkehrs bilden das Grundangebot des ÖPNV im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach.

Der Landkreis Wartburgkreis und die Stadt Eisenach sind an den SPNV über folgende Kursbuchstrecken (KBS) angebunden:

- KBS 605 Erfurt – Gotha – Eisenach – Gerstungen – Bebra
- KBS 575 Eisenach – Meiningen (Grimmenthal – Eisfeld – Sonneberg)

Die nächstgelegenen Anschlüsse zum Fernverkehr sind in Eisenach in die Richtungen Frankfurt am Main und Leipzig erreichbar.

Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse vervollständigt der Straßenpersonennahverkehr das Grundangebot durch geeignete Linienführungen und Netzbildung.

Die Aufgabenträger betrachten zu Beginn der Nahverkehrsplanungsperiode

- den Regionalbusverkehr im Wartburgkreis mit den Verwaltungszentren und Schulen als Ziel, einschließlich der Verknüpfungen mit den Zielverkehren zur Kreisstadt Bad Salzungen sowie zur kreisfreien Stadt Eisenach,
- und den Stadtverkehr Eisenach

als jeweils ein funktional in sich geschlossenes Liniennetz.

Die Linien werden zu Hauptrichtungen in den jeweiligen Bedienegebieten zusammengefasst und auf der Basis einer verbesserten Kostenübersicht zusammenhängend betrachtet.

Die Linienführung hat dem spezifischen Belangen der Schülerbeförderung und dabei insbesondere körperlich behinderten bzw. lernbehinderten Schülern Rechnung zu tragen. Der Wartburgkreis orientiert auf einen Besetzungsgrad von mindestens 80% der angebotenen Sitz- und Stehplätze in der Verkehrsspitze.

#### Linienführung und Netzbildung

- Die Linienführung soll so gewählt werden, dass zwischen den Quellen und Zielen im Landkreis minimale Reisezeiten entstehen und dabei möglichst wenige Umsteigebeziehungen notwendig sind.
- Das Liniennetz soll für den Fahrgast leicht verständlich sein.

- Durchmesserlinien sind, soweit es die örtlichen und zeitlichen Randbedingungen zulassen, Radiallinien und Tangentiallinien vorzuziehen.
- Zubringerlinien sind nur dort einzusetzen, wo eindeutige technische oder betriebswirtschaftliche Gründe gegen deren Weiterführung sprechen. Bei Zubringerlinien soll beachtet werden, dass die Qualitätsminderung, welche sich aus dem zusätzlichen Umsteigen ergibt, keine Verlängerung der Reisezeit bewirkt.
- Stichstrecken oder sonstige Umwege sind nur ausnahmsweise vorzusehen.
- Änderungen der Linienführung sollten nur dann erfolgen, wenn damit wesentliche Verbesserungen für die Fahrgäste entstehen oder diese aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vermeiden sind.
- Linienführungen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach können über das Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers hinausgehen.

## **7.2. Verkehrsangebot**

### **7.2.1. Verkehrsangebot Wartburgkreis**

Die Verkehrsgesellschaft soll dem Aufgabenträger für alle im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach verlaufenden Linienkonzessionen eine bedarfsgerechte Bedienung gewährleisten, die mindestens den nachfolgend im Rahmen der Finanzierungsvorgaben der Aufgabenträger genannten Anforderungen an das Verkehrsangebot entspricht:

- Eine bedarfsgerechte Verbindung aller Siedlungspunkte im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach mit dem jeweiligen örtlichen Verwaltungszentrum.
- Eine attraktive und bedarfsgerechte Verbindung aller örtlichen Verwaltungszentren mit dem überörtlichen Verwaltungszentrum, einschließlich der Gewährleistung eines Zielverkehrs zu der Kreisstadt Bad Salzungen und der kreisfreien Stadt Eisenach zur Erreichung von Verwaltungs- und Lebenszentren (z.B. Arbeitsstätten, Arbeitsagentur, Landratsamt, Kreiskrankenhaus, Einkaufszentren und touristische Zentren).
- Der Zugang zum Schienenpersonenfernverkehrsnetz (SPFV) sowie zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss gewährleistet sein.
- Die Schülerbeförderung ist weiterhin optimal in den öffentlichen Linienverkehr integriert.

Das Verkehrsleistungsangebot der Verkehrsunternehmen, welche für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach Verkehrsleistungen erbringen, kann Ziele außerhalb des Versorgungsgebietes des Aufgabenträgers beinhalten, die auf Vereinbarungen zwischen dem Wartburgkreis und benachbarten Aufgabenträgern beruhen.

Das Verkehrsangebot ist Linien- und verkehrsträgerübergreifend optimal zu verknüpfen.

Kreisüberschreitende Linien sind durchgehend fahrgastorientiert zu gestalten. Veränderungen zum Fahrplan und Tarif sind mit den benachbarten Verkehrsunternehmen abzustimmen. Der ÖPNV benachbarter Aufgabenträger ist in das Bedienegebiet zu integrieren und zwischen den Verkehrsträgern zu koordinieren.

Bei der Gestaltung des Liniennetzes im Regionalverkehr ist von Hauptrichtungen auszugehen (s. Anlage 5) und für diese je nach Funktion die Bedienhäufigkeit und die jeweilige Linienführung und Verknüpfung darzustellen.

In Verbindung mit der Finanzierung des ÖPNV durch den Aufgabenträger sind pro Hauptrichtung und Linie Entwicklungsrichtungen und Tendenzen aufgezeigt, die in jeden Fall zu tiefgreifenden Einschnitten in das Liniennetz und die Bedienqualität führen. Schwerpunktmäßig sind hierbei Untersuchungen zu:

- Veränderungen in der Schülerbeförderung
  - Angebot von Sitz- und Stehplätzen in der Verkehrsspitze
  - Reduzierung der Nachmittagsbedienungen auf max. 1 – 2 Fahrten/Schulstandort
- Reduzierung/Wegfall von ÖPNV-Leistungen an Wochenenden mit Einstellung des ÖPNV zu touristischen Zielen
- Wegfall von Leistungen in den Tagesrandzeiten
- Ausdünnung des Liniennetzes außerhalb der Verkehrsspitze
- Anwendung alternativer Bedienformen (Rufbus) an Tagesrandzeiten

**Tabelle 16: Hauptrichtungen und deren Entwicklungstendenzen:**

Nr.:	Haupttrichtung	Linien	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
1	Wutha / Seebach / Ruhla	40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 71	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung zum Erbstromtal und zum Thüringer Wald und Anbindung an die Kreisstadt</li> <li>- sehr hoher Verdichtungsgrad / 30-Minuten-Takt</li> <li>- wichtige Verknüpfungspunkte sind Wutha, Thal und Seebach</li> <li>- Verknüpfung zur DB</li> <li>- Verknüpfung in Richtung Mosbach, Kittelsthal, Deubach, Tabarz und Mechterstädt</li> <li>- Verknüpfung mit den Linien der benachbarten Verkehrsunternehmen der RVG</li> <li>- Anbindung von touristischen Zielen wie mini-a-thür, Inselsberg, Rennsteig und Thüringerwaldbahn</li> <li>- Verknüpfung der Schulstandorte in Verbindung mit L - 134</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Anbindung Kittelstahl nur von/bis Thal</li> <li>- Rufbus in den Tagesrandzeiten und zu Endhaltestellen</li> </ul>
2	Marksuhl / Gerstungen	50, 50a, 51, 52, 52b, 61, 64, 65, 66, 68, 70	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung des westlichen Kreisgebietes</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt Halbstundentakt verdichtet wird</li> <li>- in Marksuhl und Gerstungen bestehen Verknüpfungspunkte zu den Zügen sowie mit anderen Buslinien ins Nebennetz wie z.B. in Richtung Kupfersuhl, Vitzeroda und Sallmannshausen</li> <li>- Verknüpfung der Schulstandorte</li> <li>- wichtige Umsteigepunkte befinden sich in Marksuhl und Gerstungen</li> <li>- Verbindungen zum hessischen Nachbarkreis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten Außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Linie 61 Richtung Merkers</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linien	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
3	Creuzburg / Treffurt / Eschwege	74, 75, 76, 77, 78, 90, 91, 92	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wichtigste Verbindung Richtung Creuzburg und Treffurt</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet</li> <li>- Verknüpfungspunkte zu den Orten im Nebennetz wie z.B. Scherbda, Ifta, Pferdsdorf, Krauthausen, Großburschla und Falken befinden sich in Creuzburg und Treffurt</li> <li>- Verbindung zu den Orten im Nachbarkreis Hessen</li> <li>- Anbindung von touristischen Zielen wie die Creuzburg, dem Normannstein, dem Heldrastein, dem Werratal mit seinem Werratalradweg</li> <li>- wichtige Verbindung zu den Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Rufbuseinsatz zu den Endzielen Großburschla, Falken u. Ifta</li> </ul>
4	Mihla / Mühlhausen	26, 26a, 28, 29, 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung zwischen Eisenach und Mühlhausen</li> <li>- hoher Verdichtungstakt in den Kernzeiten Umsteigepunkte sind Mihla und Nazza mit Verbindungen nach Buchenau, Falken, Frankenroda und Hallungen</li> <li>- Anbindung Berufsschulzentrum Mühlhausen</li> <li>- Anbindung von touristischen Zielen wie dem Hainich, dem Harsberg, der Burg Haineck</li> <li>- Verbindung und Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Unstrut-Hainich-Kreis und dem ICE-Bahnhof Eisenach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen zum Hainich und Werratal</li> <li>- Rufbuseinsatz zu den Endzielen Hallungen, Heyerode</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linien	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
5	Behringen / Hörselberg	27, 27a, 32	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wichtigste Verbindung zum Nationalpark Hainich und dem Baumkronenpfad</li> <li>- die Fahrzeiten sind hauptsächlich auf den Berufsverkehr zum Kindel, dem Schülerverkehr und dem Freizeitverkehr (Wanderbus) abgestimmt</li> <li>- der wichtigste Umsteigepunkt befindet sich in Behringen</li> <li>- im Nebennetz werden z.B. die Orte Bolleroda, Tüngeda und Wolfsbehringen angebunden</li> <li>- wichtige Verbindungen zu den Orten der Hörselberg- Hainich-Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Verbesserung der Verbindungen zum Nationalpark</li> </ul>
6	Hörschel / Lauchröden	53, 93, 94	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung zum Industriegebiet in Stedtfeld und zum Werratal</li> <li>- verkehrt in der Regel alle 60 Minuten</li> <li>- Anbindung touristischer Ziele wie z.B. Hörschel – Beginn des Rennsteigs, die Brandenburg sowie zahlreiche Radwege und Bootsanlegestellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten Außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>-Entwicklung Schülerverkehr durch Schließung Grundschule Neuenhof</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linien	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
7	Hohe Sonne / Bad Liebenstein / Bad Salzungen	31, 135	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung zu den Kurzentren in Bad Liebenstein und zur Kreisstadt Bad Salzungen</li> <li>- verkehrt in der Regel alle 60 Minuten</li> <li>- Anbindung touristischer Ziele wie z.B. der Rennsteig, der Wilhelmstaler und der Altenberger See</li> <li>- wichtige Verbindung zur Ausbildungsstätte TBZ</li> <li>- Verbindung und Umsteigemöglichkeiten zum ICE-Bahnhof Eisenach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- der Bedienungsdichte</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>
8	Vacha	100	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung im Werratal</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet wird</li> <li>- in Bad Salzungen Verknüpfungspunkt mit den Zügen der STB sowie mit anderen Buslinien</li> <li>- weitere Verknüpfungspunkte mit Buslinien sind Dorndorf (Feldatal), Vacha (Oechsen, Geisa)</li> <li>-Ausgestaltung der Linie nach Bad Hersfeld in Zusammenarbeit mit dem NVV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>
9	Feldatal	101, 113	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung im Feldatal zwischen Dorndorf und Kaltennordheim</li> <li>- gleichzeitig z.T. durchgehende Verbindungen Richtung Eisenach, Bad Salzungen und Vacha</li> <li>- das Angebot erfolgt ohne festen Takt bedarfsorientiert als durchgehende Verbindung bzw. auf Teilstrecken</li> <li>- wichtige Verknüpfungspunkte sind Dorndorf, Vacha Stadtlengsfeld und Dermbach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- (Pilotprojekt) durchgehende Verbindungen Stadtlengsfeld nach Bad Salzungen und Bad Liebenstein</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linie	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
10	Bad Liebenstein	106, 133, 134	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wichtigste Verbindung des Altensteiner Oberlandes</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit auf 30-Minuten-Takt verdichtet wird</li> <li>- in Bad Salzungen Verknüpfungspunkt mit den Zügen der STB sowie mit anderen Buslinien</li> <li>- weitere wichtige Verknüpfungspunkte sind Barchfeld und Bad Liebenstein</li> <li>- kreisüberschreitend Landkeis Gotha</li> <li>- L 134 verkehrt als touristische Linie auch an Wochenenden und Feiertagen</li> <li>- am ZOB Bad Liebenstein erfolgt zusätzlich die Verknüpfung mit den Linien 71 und 31 in Richtung Eisenach</li> <li>- nach der Umsetzung des Schulnetzes ist die Bedeutung dieser Haupttrichtung mit den dazugehörigen Verknüpfungen weiter gestiegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>
11	Dermbach	108, 109, 110, 112, 124, 127	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptverbindung von Bad Salzungen über Dermbach nach Kaltennordheim</li> <li>- gleichzeitig mit den verschiedenen Nebenlinien wichtige Anbindung der abseits der Bundesstraße gelegenen Orte, die überwiegend zur Schülerbeförderung angefahren werden</li> <li>- Regeltakt zwischen Bad Salzungen und Dermbach ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird</li> <li>- in Verbindung mit der Haupttrichtung 9 ergibt sich für die Relation von Dermbach nach Kaltennordheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten Außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>

			<p>ebenfalls ein 60-Minuten-Takt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in Bad Salzungen Verknüpfungspunkt mit den Zügen der STB sowie mit anderen Buslinien</li> <li>- weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt ist Dermbach</li> <li>- die Linie 124 ist als kreisübergreifende Linie konzipiert und in Tann bzw. Hilders mit den Linien der benachbarten Verkehrsunternehmen verknüpft. In Abstimmung mit dem RMV Bedienung auf hessischen Gebiet</li> <li>- stellt zusätzlich eine Verbindung zwischen Dermbach und Geisa dar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 109 auf kürzeste Strecke reduzieren</li> <li>- Bedienung der Orte in den Seitentälern mittels Rufbus an Tagesrandzeiten und zu Endhaltestellen</li> </ul>
12	Tiefenort	102, 131	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung zwischen Bad Salzungen und der Krayenbergregion sowie der Orte untereinander</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird</li> <li>- in Bad Salzungen Verknüpfungspunkt mit den Zügen der STB sowie mit anderen Buslinien</li> <li>- Linie 131 hauptsächlich für die Schülerbeförderung aber auch als Einkaufsline konzipiert</li> <li>- an Wochenenden und an Feiertagen ist das Angebot stark ausgedünnt</li> <li>- Linie 102 hat mit Umsetzung des Schulnetzes an Bedeutung gewonnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz- u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linie	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
13	Möhra	104, 105	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zusammen mit den Linien 135 und 31 Hauptverbindung der Moorgrundgemeinde mit Bad Salzungen, Bad Liebenstein und Eisenach</li> <li>- bedarfsorientiert speziell auf die Belange der Schulen zugeschnitten</li> <li>- durch flexible Linienführung auch Ergänzung der Haupttrichtung 10</li> <li>- auf Grund geringer Nachfrage keine Wochenendbedienung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Einsatz Rufbus bei den Früh- u. Spätbedienungen</li> </ul>
14	Oechsen	111,115	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung des Oechsetals mit Bad Salzungen sowie mit anderen Linien</li> <li>- Verknüpfungspunkte sind hauptsächlich Vacha und Stadtlengsfeld</li> <li>- neben den durchgehenden Verbindungen nach Bad Salzungen dient die Linie 111 als Zubringerlinie in das Feldatal</li> <li>- Regeltakt der Linie 115 ist der 60-Minuten-Takt</li> <li>- die Zeiten orientieren sich dabei an den Schulen sowie den wichtigsten Verknüpfungen mit den Hauptlinien in Vacha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz-u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Einsatz Rufbus zu Orten in den Seitentälern</li> </ul>

Nr.:	Haupttrichtung	Linien	Bedeutung/Funktion	Untersuchung/Prüfung:
15	Geisa	116, 117, 119, 120, 121, 125	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wichtigste Verbindung im Ulstertal</li> <li>- Verknüpfungspunkte mit den anderen Buslinien sind Geisa und Vacha</li> <li>- Regeltakt ist der 60-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet wird</li> <li>- die Linie 125 ist als Verbindung nach Fulda konzipiert in Abstimmung mit dem RMV</li> <li>- neben dem durchgehenden Fahrtenpaar erfolgt auch eine Verknüpfung mit der DB in Hünfeld</li> <li>- an Wochenenden und an Feiertagen erfolgt die Bedienung lediglich auf der Hauptlinie 117</li> <li>- die Bedienung auf den Linien 120 und 121 orientiert sich überwiegend an den Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung Schülerverkehr nach Besetzungsgrad 80% (Sitz- u. Stehplätze)</li> <li>- einer Vertaktung einzelner Fahrten</li> <li>- der Früh- u. Spätbedienungen</li> <li>- Reduzierung der Abfahrten von den Schulen</li> <li>- Wochenendfahrten in Verbindung mit touristischen Zielen</li> <li>- Linie 119 als Rufbuslinie in den Abendstunden</li> </ul>
16	Bad Salzungen	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regeltakt ist der 30-Minuten-Takt</li> <li>- Verknüpfung mit Regionalverkehr</li> </ul>	Das Stadtbuskonzept für die Kreisstadt Bad Salzungen wird 2012 abgeschlossen und bildet die Grundlage für die künftige Fahrplangestaltung

## Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit von Leistungskürzungen im Liniennetz

Reduzierungen im Liniennetz führen nicht zwangsläufig zur Senkung des Gesamtaufwandes im ÖPNV.

1. Während einerseits bei entsprechenden leistungsbezogene Zuschüsse des Freistaates an den Aufgabenträger entfallen z.Z. (0,13 € / km) ist immer mit Einnahmeverlusten (Fahrgeld doppelt für Hin- und Rückfahrt) zu rechnen. Ebenso fällt bei Reduzierung/Wegfall von Leistungen an Wochenenden und Feiertagen ein erheblicher Anteil der Ausgleichszahlungen nach § 45a (Schülerbeförderung) weg, da die Zahl der für die Berechnung anzuwendenden Tage von derzeit 6 sich auf die 5 Wochentage beschränken würde.
2. Bei Reduzierung/Wegfall von Leistungen reduziert sich nicht der Gesamtaufwand sondern lediglich der variable Kostenanteil, während die Fixkosten im Wesentlichen für Infrastruktur bleiben und die reduzierte ÖPNV-Leistung weiter verteuern. Eine weitergehende Kostenreduktion (Fixkosten) entsteht nur wenn Fahrzeuge in den Spitzenzeiten eingespart werden können. Dieses setzt deutliche Einschränkungen in der Schülerbeförderung voraus.

### **Anlage 8: Wirtschaftliche Folgen des Wegfalls aller Wochenendleistungen**

#### **7.2.2. Verkehrsangebot in der Stadt Eisenach**

Für die Stadt Eisenach muss im Rahmen der Gestaltung des Stadtverkehrs ein vertaktetes größtenteils angebotsorientiertes Verkehrsangebot in Verbindung mit der Gestaltung der jeweiligen Linien des Regionalverkehrs weitergeführt werden. Dabei ist die optimale Anbindung der einzelnen Wohn-, Schul-, Gewerbestandorte in der Stadt Eisenach zu sichern und die entsprechende Verknüpfung im Liniennetz zu gestalten. Das derzeitige Liniennetz im Stadtverkehr wurde aus finanziellen Zwängen in den letzten Jahren einschließlich des Fahrplanes 2011/2012 reduziert und stellt die Untergrenze eines funktionierenden Stadtliniennetzes dar. Auf der Basis des sich entwickelnden ÖPNV-Bedarfes ist schrittweise die Attraktivität des Netzes wieder zu erhöhen. Eine Analyse und Bewertung der Angebotsqualität zeigt, dass die Erschließungs- und Bedienungsqualität, sowie Umsteigemöglichkeiten zum SPNV Grundlage sein müssen, für die weitere Entwicklung.

Der Stadtverkehr Eisenach gliedert sich in folgende Hauptrichtungen:

- von Hauptbahnhof Ost-West
- HBF Nord

Nebenrichtungen:

- Süd- und Oststadt

Südstadt als Saisonlinien

- Zur Hohen Sonne, Anbindung Rennsteig
- Wartburg

Die Saisonlinien werden saisonbedingt in schwachen Zeiten mit alternativen Bedienformen, mit Kleinbus/Rufbus bedient.

Als touristische Linie wurde die Linie 13 - Wartburg-City entwickelt, die z.Zt. aus finanziellen Gründen stark eingeschränkt, nur samstags verkehrt. Im Rahmen der touristischen Entwicklung in der Stadt Eisenach ist es unbedingt erforderlich, diese Linie wieder verstärkt zu bedienen.

Die Fahrpläne sind kundenfreundlicher, übersichtlicher und in zusammenhängenden Relationen darzustellen.

Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV soll bei geringer Nachfrage die Möglichkeit alternativer Bedienformen, wie Rufbus- und Sammeltaxen berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerechter realisiert werden kann.

Bei Events wie z.B. Sommergewinn, Weihnachtsmarkt und Stadtfesten wird das Linienangebot verstärkt.

**Tabelle 17: Linien/Stadtverkehr Eisenach**

Linie	Streckenführung	Linienlänge	Fpl.-km/Jahr	Anz. Hst.	Tagesart	Anzahl Fahrten	Bedienform	Erläuterung
1	Hauptbahnhof – Eisenach, Nord	4,9 km	100.086	11	Mo-Fr Sa So/Feiertag	43 0 0	20-Minuten-Takt Ringlinie 2/5 Ringlinie 2/5	Anbindung Wohngebiet Nord, Sportzentrum Katzenaue, Friedhof, Innenstadt
2	Hauptbahnhof – Stedtfelder Str./WS	3,4 km	56.977	9	Mo-Fr Sa So/Feiertag	34 0 0	20-Minuten-Takt Ringlinie 2/5 Ringlinie 2/5	Anbindung Wohngebiet Stedtfelder Str., Einkaufszentrum Toom, Innenstadt
2/5 a und b	Hauptbahnhof – Westbahnhof – Stedtfelder Str. – Karlskuppe - Thälmannstr. – Eisenach, Nord - Hauptbahnhof	13,2 km	92.368	28	Mo-Fr Sa So/Feiertag	12 45 33	nur Früh- und Spätverkehr überwiegend 20-Minuten-Verkehr als Ringlinie	dient in den Morgen- u. Abendstunden als Ersatz für die Linie 1, 2 und 5 verbindet alle in den Linien 1, 2 und 5 beschriebenen Wohngebiete und Zentren
3	Hauptbahnhof - Mariental	2,9 km	24.852	8	Mo-Fr Sa So/Feiertag	20 11 10	wechselnder Takt zwischen 30 und 60 Minuten nach Bedarf	stellt die Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Karlsplatz und Mariental mit den P+R Parkplätzen dar
4	Hauptbahnhof - Hofferbertaue	2,5 km	35.165	5	Mo-Fr Sa So/Feiertag	25 8 6	wechselnder Takt zwischen 30 und 60 Minuten nach Bedarf	Anbindung der Wohngebiete Petersberg und Hofferbertaue bis zum Hauptbahnhof
5	Hauptbahnhof – Thälmannstraße - Karlskuppe	4,8 km	102.081	11	Mo-Fr Sa So/Feiertag	43 0 0	20-Minuten-Takt Ringlinie 2/5 Ringlinie 2/5	Anbindung der Wohngebiete Thälmannstr. und Karlskuppe, des Behördenzentrums und des Einkaufszentrums Karlskuppe

Linie	Streckenführung	Linienlänge	Fpl.-km/Jahr	Anz. Hst.	Tagesart	Anzahl Fahrten	Bedienform	Erläuterung
6	Hauptbahnhof - Rothenhof	2,6 km	46.290	7	Mo-Fr Sa So/Feiertag	31 15 8	überwiegen im 25- Minuten-Takt 60-Minuten-Takt 90-Minuten-Takt	Anbindung des gering besiedelten langen Randgebietes an den Hauptbahnhof mit Umsteige- möglichkeiten zu den Zentren
6a	Rotenhof – Hauptbahnhof – Stedtfeld	9,7 km	34.959	19	Mo-Fr Sa So/Feiertag	9 0 0	unregelmäßiger Takt	Fahrten ohne umsteigen, hauptsächlich für Berufs-, Schüler- und Individualverkehr mit direkter Verbindung zur Innenstadt
7	Hauptbahnhof - Wartenberg	3,9 km	16.578	9	Mo-Fr Sa So/Feiertag	9 2 0	grober unregelmäßiger Takt	Schüler- und Einkaufsverkehr, das Gebiet liegt nahe an den Hauptlinien
8	Hauptbahnhof – Siebenborn	4,2 km	12.072	11	Mo-Fr Sa So/Feiertag	6 1 0	kein Takt	Anbindung Schüler- und Freizeitverkehr
9	Hauptbahnhof – Industriegebiet West - Opel	10,3 km	19192	23	Mo-Fr Sa So/Feiertag	5 0 0	entsprechend den Arbeitszeiten der Großbetriebe	Berufsverkehr vom Hauptbahnhof zum Industriegebiet West Anbindung der Gartenanlagen
10	Hauptbahnhof – Mariental – Wartburgallee – Wartburg	5,9 km	30.636	13	Mo-Fr Sa So/Feiertag	9 9 9	60-Minuten-Takt im Sommer immer, im Winter z.T. als Rufbus	Touristische Linie, stellt die Verbindung zwischen Haupt- bahnhof, Wandelhalle, Mariental und dem Weltkulturerbe, der Wartburg, dar
10a	Mariental - Wartburg	3,3 km	20149	4	Mo-Fr Sa So/Feiertag	18 18 18	verkehrt nur in der Sommer-Saison im 20-Minuten-Takt mit Kleinbussen	Verbindung von P+R Parkplätzen direkt zur Wartburg, reine Touristenlinie

Linie	Streckenführung	Linienlänge	Fpl.-km/Jahr	Anz. Hst.	Tagesart	Anzahl Fahrten	Bedienform	Erläuterung
11	Hauptbahnhof – Hohe Sonne – Wilhelmsthaler See	8,4 km	11.610	10	Mo-Fr Sa So/Feiertag	2 8 8	verkehrt nur in der Sommer-Saison im 60-Minuten-Takt verstärkt am Wochenende	verbindet das Naherholungsgebiet Hohe Sonne, den Renn- steig sowie den Wilhelmsthaler See mit Eisenach und trägt den Charakter einer Wanderbuslinie
12	Hauptbahnhof – Petersberg – Ziegelfeld – Bosch – FER - Hötzelsroda	9,5 km	51.751	11	Mo-Fr Sa So/Feiertag	16 8 2	kein Taktverkehr, integrierter Schüler- u. Berufs- u. Einkaufsverkehr	Verbindung zwischen Eisenach Hauptbahnhof und dem Gewerbegebiet Hötzelsroda, Einkaufszentrum PEP und Gartenanlage Ziegelfeld
12a	Hauptbahnhof – Stockhausen – FER - Hötzelsroda	11,1 km	18.285	12	Mo-Fr Sa So/Feiertag	3 3 2	kein Taktverkehr	Anbindung Stockhausen zu FER und dem Einkaufszentrum PEP
12b	Hauptbahnhof – Westbahnhof – Stregda – Bosch - Hötzelsroda	14,5 km	68.416	29	Mo-Fr Sa So/Feiertag	12 6 0	kein Taktverkehr, integrierter Schüler- und Berufsverkehr	Verbindung zwischen dem Stadtgebiet Eisenach und den Gewerbegebieten Stregda und Hötzelsroda sowie den Einkaufszentren Marktkauf und PEP
13	Wartburgcity	13,9 km	758	30	Mo-Fr Sa So/Feiertag	0 2 0	verkehrt nur in der Sommer-Saison mit einem Midibus	reine Touristenlinie, verbindet den Hauptbahnhof mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt bis hin zur Wartburg
15	Hauptbahnhof – Stedtfelder Str. – Marktkauf – Nord - Hauptbahnhof	18,4 km	41.441	36	Mo-Fr Sa So/Feiertag	9 0 0	verkehrt annähernd alle 70 Minuten, integrierter Schülerverkehr	verbindet ab Hauptbahnhof die wichtigsten Hauptlinien und Zentren umsteigefrei in beiden Richtungen

### **7.2.3. Zusätzliche Maßnahmen / Pilotprojekte zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Wartburgkreis**

Das Ingenieurbüro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult führte im Auftrag des Aufgabenträgers Untersuchungen zur weiteren Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Wartburgkreis und im Stadtverkehr Bad Salzungen durch.

Vorschläge und Anregungen dazu wurden bereits unter Punkt 7.2.1., Tabelle 15 als Prüfaufträge in das vorhandene bedarfsorientierte Liniennetz aufgenommen (**Anlage 9** Maßnahmen S1, S2, S7, S8, S9, S10, N1, N2 und N3). Das betrifft insbesondere die Auffächerung der ÖPNV-Leistungen auf den Hauptrichtungen in weitestgehende Vertaktung außerhalb der Früh- und Nachmittagsspitze im Schülerverkehr, sowie Untersuchungen zum schrittweisen Einsatz von Rufbussen in den abendlichen Endbedienungen. Leistungen im Schülerverkehr wurden bei den Untersuchungen seitens der Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult nicht betrachtet.

Bei der Maßnahme S3, die für den Stadtverkehr Bad Salzungen von erheblichen Zusatzleistungen und daraus resultierenden Mehraufwendungen ausgeht, ist die Machbarkeit und Finanzierung unter Beteiligung der Stadt Bad Salzungen zu analysieren.

Darüber hinausgehende Angebotserweiterungen, insbesondere im touristischen und Freizeitbereich, sind als mögliche Pilotprojekte dargestellt. Diese führen in der Einführung und im dauerhaften Betrieb zu deutlichen Mehraufwendungen des Aufgabenträgers Wartburgkreis (**Anlage 9** Maßnahmen S4, S5, S6, N5 und N6).

Bezugnehmend auf die Umsetzung des Nahverkehrsplanes sind folgende Prüfungen/Konzepte im Nahverkehrsplanungszeitraum vorgesehen:

- Beteiligung der Aufgabenträger am Verkehrsverbund Mittelthüringen
- Mitwirkung an länderübergreifenden ÖPNV-Konzepten
- Touristische Potentiale des ÖPNV
- Stadtverkehr Bad Salzungen

### **7.3. ZOB, Haltestellen und Verknüpfungspunkte**

Für die Einrichtung und die Unterhaltung der Haltestellen sind die Kommunen verantwortlich. Haltestellen bestimmen die Attraktivität und sind ein wesentlicher Bestandteil des ÖPNV. Bestehende Mängel sind daher zu beseitigen, wie z.B. im Stadtverkehr Bad Salzungen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Haltestellen sind durch das Vorschriftzeichen nach § 41 StVO Nr. 224 zu kennzeichnen.
- Die verkehrstechnisch zweckmäßige Anordnung von Bushaltestellen ergibt sich aus der StVO § 45 Abs. 3 in Verbindung mit der Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (RAS-Ö) Abschnitt 2: Omnibus und Obus sowie aus der BO-Kraft, 4. Abschnitt. Gemäß § 8 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ sind die öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen im ÖPNV nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.

- Bei allen in den Ortslagen neu zu erbauenden Haltestellen sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Die vorhandenen Haltestellen sind im Rahmen der turnusmäßigen Erneuerungen auf diese Belange auszubauen.
- Der Haltestellenname an der Haltestelle und die Haltestellenbezeichnung im Fahrplanheft müssen identisch sein.
- Einheitliche und für den Fahrgast schnell erkennbare Wegweiser zu den Umsteigewegen zwischen Bus / Bahn, Stadtlinien und Überlandlinien und gegebenenfalls auch zum Taxi.
- Haltestellen sollen möglichst zentral gelegen sein und zwischen Haltestellen der vorgeschriebene Mindestabstand eingehalten werden.
- Haltestellen sollen behindertengerecht und barrierefrei sein bzw. werden.
- sichere und schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen für die Fahrgäste ist zu ermöglichen
- Bei der Weiterentwicklung ist auf folgende Ausstattungsmerkmale zu achten:
  - . einsehbarer, wettergeschützter Unterstand und Sitzmöglichkeiten
  - . Schild mit Liniennummern und Haltestellennamen,
  - . Fahrplan in geeigneter Darstellung,
  - . Tarifinformationen,
  - . Liniennetzplan,
  - . ggf. Informationstafel mit weiteren Informationen,
  - . Beleuchtung (in direkter Nähe) und Mülleimer,
  - . falls erforderlich Querungsanlage über die Fahrbahn.

#### Weitere Gestaltung zentraler Omnibusbahnhöfe

In der Kreisstadt Bad Salzungen existiert ein ZOB. Dieser ist z.Z. nicht behindertengerecht ausgebaut. Mit der Umgestaltung des Bahnhofes in Bad Salzungen sollte der Busbahnhof barrierefrei gebaut werden. In Eisenach wird z.Zt. für den Stadtverkehr der Busbahnhof Bahnhofstraße und für den Regionalverkehr der Busbahnhof Müllerstraße genutzt. Mit dem Bauvorhaben „Tor zur Stadt“ soll ein neuer attraktiver und leistungsfähiger ZOB entstehen. Dieser muss folgende Mindestanforderungen erfüllen:

1. optimale Verknüpfung zwischen Schienen – , Stadt- und Regionalverkehr
2. eine angemessene Zahl an Haltestellen inklusive normgerechter Fahrspuren
3. barrierefreier Ausbau inklusive Überdachung und Sitzgelegenheiten
4. Erhöhte Sicherheit an Zugangswegen für die Fahrgäste
5. Fahrzeugkurzparkflächen für die Linienbusse bei Wendezeiten
6. Ibis-fähige RBL-Infoeinrichtungen in akustischer Form
7. Busbevorrechtigungseinrichtungen
8. Beleuchtung
9. Fahrscheinautomaten
10. Info-Service-Gebäude (Kasseneinrichtungen, Auskunft, Einsatzleitungen)
11. soziale Einrichtungen für das Fahrpersonal
12. Öffentliche Toilette
13. Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder
14. Service – Aufbewahrung Fundsachen

Für den Ausbau der Haltestellen in der Stadt Eisenach gilt das entsprechende Haltestellenkonzept, im Regionalbereich das Haltestellenkonzept der Kommunen. Ausrüstungen, Einrichtungen, die über das geplante Maß der BO-Kraft für Haltestellen und Busbahnhöfe hinausgehen, sind über die jeweiligen Kommunen zu finanzieren, betreiben und zu erhalten.

## 7.4. Fahrzeuge

Neben den in der StVZO und der BO-Kraft sowie den dazu geltenden Richtlinien werden mit dem ARGE-Vertrag folgende Anforderungen an die Fahrzeuge geregelt:

### 1. Alter der Fahrzeuge:

Das Alter der Fahrzeuge sollte 15 Jahre nicht überschreiten (der ARGE-Vertrag ist dahingehend zu verändern). Das setzt eine Gesamtfinanzierung der notwendigen Ersatzinvestitionen voraus.

2. Entsprechend der Einsatzspezifik ist zwischen Stadt- und Überlandbus zu unterscheiden.

### Regionalbus:

- Fahrzeuge müssen Linien- und Schulbusabnahme besitzen
- Die Busse sind mit RBL – gerechten Komponenten (Drucker, Funk, Anzeigen) auszurüsten
- Die Busse müssen über mindestens 2 ausreichend dimensionierte Türöffnungen zum Aus- und Einsteigen verfügen.
- Die Mitnahme von Krankenfahrstühlen und Kinderwagen muss möglich sein.
- Akustische Innenansage sowie Innenanzeigen
- Taster für Anzeige des Haltewunsches
- Gepolsterte Sitzplätze für Standardbus Regionalverkehr
- Angemessene Beheizung und Belüftung sowie Klimaanlage bei Neufahrzeugen
- Zusätzlich im Regionalverkehr müssen Fahrzeuge, die auf touristischen Linien eingesetzt werden, die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern und Skiern bieten.

### Fahrzeuge im Stadtverkehr:

- Im Stadtverkehr sind generell Niederflurfahrzeuge einzusetzen.
- Fahrzeuge müssen Linien- und Schulbusabnahme besitzen
- Die Busse sind mit RBL gerechten Komponenten (Drucker, Funk, Anzeigen) auszurüsten
- Die Busse müssen über mindestens 2 ausreichend dimensionierte Türöffnungen zum Aus- und Einsteigen verfügen.
- Die Mitnahme von Krankenfahrstühlen und Kinderwagen muss möglich sein.
- Akustische Innenansage sowie Innenanzeigen
- Taster für Anzeige des Haltewunsches
- Gepolsterte Sitzplätze
- Angemessene Beheizung und Belüftung bei Neufahrzeugen
- Rollstuhlrampe, Rollstuhlplatz mit entsprechendem Taster
- Behindertensitzplätze bei Fahrzeugneuanschaffung

## 7.5. RBL -Info-Systeme

Technische Grundlage der Durchführung der ÖPNV ist ein einheitliches rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). Dieses beinhaltet einheitliche Drucker und Bordrechner, Infosysteme, Anzeigen, Daten- und Sprechfunk.

Darüber hinaus umfasst das RBL -Info-System im Stadtverkehr Einrichtungen zur ÖPNV-Bevorrechtigung (Beschleunigung) an den Ampelanlagen und im Fahrzeug sowie Infosäulen im Stadtgebiet Eisenach. Ziel ist es, die Info-Säulen von der derzeitigen Soll-Anzeige auf Ist-Anzeige auszubauen und Lösungswege für eine gemeinsame Nutzung der Beschleunigungsmaßnahmen Stadt- und Regionalverkehr zu konzipieren. Das RBL-System ist einheitlich zwischen Eisenach, dem Wartburgkreis, dem Kreis Schmalkalden-Meiningen und gegebenen Falls weiterer Kreise im Rahmen des Vorhabens RBL-Südthüringen zu gestalten.

## 7.6. Marketing und Fahrgastinformation

Die Vertriebspolitik beinhaltet:

- die bewusste Steuerung der Absatz- und Vertriebswege für den Verkauf von Fahrscheinen
- die Verteilung von Informationen sowie die Einrichtung von Serviceangeboten.
- Aktionen zum Thema Kundenzufriedenheit
- Stärkere Vermarktung der Busangebote mit Ausrichtung auf den Freizeitverkehr als Wachstumsmarkt der Zukunft
- kontinuierliche Fahrgastinformation und Streuung dieser Information über Medien (Internet – Link zu den Verkehrsunternehmen)
- Attraktive Angebote wie das im Stadtverkehr Eisenach angewandte Kombi-Ticket zur Wartburg in Verbindung Bahn-Bus-Wartburg und das Umweltticket zum Baumkronenpfad im Regionalverkehr sind weiter zu entwickeln und wirksam zu vermarkten

Der Aufgabenträger Wartburgkreis installiert einen Link zur VGW auf seiner Homepage.

- Zielgruppenspezifische Kampagnen
- Beschwerdemanagement
- Bei Fahrplanwechsel ist die örtliche Presse umfassend zu informieren, das gleiche gilt bei Tarifänderungen.
- Herausgabe eines Gemeinschaftsfahrplanes für das gesamte Bediengebiet mit Darstellung der wichtigsten Verknüpfungen, Relationen, Tarifübersicht und Darstellung der am beteiligten Unternehmen. Bei regelmäßigen Einsatz von Niederflurfahrzeugen wird das im Fahrplan kenntlich gemacht.
- einheitliches und übersichtliches Layout der Aushangfahrpläne an allen Haltestellen im Bediengebiet
- Öffentlichkeitsarbeit z.B. Veranstaltungen, Tag der offenen Tür, Präsentation des ÖPNV in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern

## **7.7. Beförderungsentgelte**

Im Wartburgkreis gilt ein einheitlicher Tarif für das gesamte Netz. Über den Grundtarif wird die Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr gesichert. Basis ist der gleiche Tarif für Einzelfahrschein Stadtverkehr und Grundtarif im Regionalverkehr. Generell ist das Tarifsysteem übersichtlich und in seiner Wirkung sozialverträglich zu gestalten.

Die Tarife sollen mindestens alle zwei Jahre, bzw. bei Bedarf, an die steigenden Kosten angepasst werden. Zur weiteren Gestaltung des Tarifsystems im Regionalverkehr ist beabsichtigt in Zusammenarbeit mit der Ingenieurschule Gotha einen übersichtlichen Zonentarif einzuführen. Dieser ist an das Zonentarifsysteem des VMT anzupassen, falls ein Beitritt zum VMT beschlossen wird.

## **7.8. Entwicklung des ÖPNV im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach im Rahmen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen**

Der Landkreis Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach prüfen im Nahverkehrsplanungszeitraum dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) beizutreten.

Der VMT umfasst derzeit das Gebiet der kreisfreien Städte Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie die Landkreise Gotha, Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis. Vertragspartner sind die genannten kommunalen Gebietskörperschaften, der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und 13 Verkehrsunternehmen.

Erarbeitet werden muss ein Verbundvertragswerk, in dem unter anderem Finanzierung, Tarifgestaltung, Einnahmeaufteilung, Standards, Marketing und Gremienarbeit zwischen den Vertragspartnern zu vereinbaren ist.

### **Vorteile für Fahrgäste:**

Die Tickets gelten z.Z. vom Landkreis Gotha bis zur Stadt Gera in allen Bussen, Bahnen und Straßenbahnen. Fahrplanauskünfte über das Handy.

### **Vorteile für die Verkehrsunternehmen:**

Zuwachs von Fahrgästen durch Anerkennung der Bahntickets in den Bussen-besseres Marketing und Nutzung moderner Fahrscheinsystemen z.B. Handyticket-gute Fahrplankoordinierung.

### **Vorteile für den Aufgabenträger:**

Durch die Vereinheitlichung der Tarife, bessere Umsteigemöglichkeiten und Nutzung des gesamten Verbundnetzes ist langfristig mit steigenden Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen und in der Folge mit einer Stabilisierung der Zuschüsse der Aufgabenträger zu rechnen.

## 8. Investitions- und Finanzierungsplan

Die Finanzierung des ÖPNV ist im Thüringer ÖPNV-Gesetz und der Finanzierungsrichtlinie geregelt. Danach finanzieren die Aufgabenträger den ÖPNV in ihrem Verantwortungsbereich, wobei der Freistaat Thüringen den Aufgabenträgern jährlich einen Zuschuss zweckgebunden zur Finanzierung in Abhängigkeit der beantragten Fahrplankilometer gewährt. In den letzten Jahren ist der Anteil des Freistaates, insbesondere im Regionalverkehr deutlich gesunken.

Basis der Finanzierung an die Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis ist dabei die Gesamtfinanzierung des Aufgabenträgers Wartburgkreis in der Summe aus Eigenmitteln und dem Landeszuschuss. Diese beträgt z.Z. im Ansatz 4,6 Mio€ (3,8Mio€ WAK, 0,8 Mio€ Freistaat) und bildet insgesamt die vertraglich vereinbarte ÖPNV-Finanzierung des Aufgabenträgers. Dieser Betrag stellt die Ausgleichsleistung nach EU-Recht dar.

Entsprechend PBefG erfolgt die Ausgleichszahlung im Schülerverkehr nach § 45a direkt an die Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis und ist tarif- und angebotsabhängig. Die Sollkostensätze des Freistaates Thüringen basieren dabei auf Untersuchungen von 2007 und entsprechen keinesfalls dem deutlich gestiegenen Aufwand im ÖPNV. So haben sich im ÖPNV die Kosten z.B. durch drastisch gestiegene Dieselpreise, Preise für Ersatzteile wie auch tarifbedingte Personalaufwendungen erhöht. Der Investitionsaufwand für die notwendige Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen ist bei sinkender Fahrzeugförderung ebenfalls gestiegen, was sich in erhöhten Aufwendungen für Zinsen und Abschreibungen niederschlägt.

Mit den Festlegungen des maximalen Fahrzeugalters von 15 Jahren sind mindestens 10 Fahrzeuge pro Jahr im Regionalverkehr und 2 Fahrzeuge im Stadtverkehr Eisenach zu ersetzen. Bei der gegenwärtigen Investitionsförderung von maximal 2 Fahrzeugen pro Aufgabenträger und Jahr erhöht sich der Aufwand für Zinsen und Abschreibungen.

Im Finanzplan für den Regionalverkehr ist davon ausgegangen worden, dass die Ausgleichsleistung des Aufgabenträgers für die Jahre 2012 – 2016 sich von 4,6 Mio€ im Jahr 2012 auf 5,3 Mio€ im Jahr 2016 erhöht. Dementsprechend sind die prognostizierten Fahrgastzahlen, die notwendige Fahrpreisentwicklung sowie steigenden Aufwendungen dargestellt. Unter dem Aspekt der notwendigen Entwicklung der Vergütung pro Fahrplankilometer, die bereits 2010 mit 1,85 € deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 2,20 € liegt, ist die Erhöhung der Ausgleichszahlung unumgänglich.

Sollten die Kosten (z.B. Kraftstoff) des ÖPNV im Nahverkehrszeitraumes überdurchschnittlich steigen und nicht vom Aufgabenträger entsprechend ausgeglichen werden, sind drastische Reduzierungen des Liniennetzes unumgänglich. Unter Verweis auf Punkt 7.2.1. sind das in Abhängigkeit der zu treffenden Entscheidung:

- Erhöhung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge im Schülerverkehr bei durchgängigen Angebot von Stehplätzen und längeren Fahrwegen zur Schule
- Reduzierung der Nachmittagsbedienung der Schulen auf maximal 2 Abfahrten
- Wegfall des ÖPNV an Wochenenden und Feiertagen, insbesondere zu touristischen Zielen

- Weitgehende Streichung der Leistung in den Früh- und Abendstunden bei Abbau der Verknüpfung Bus/Bahn insbesondere für Berufspendler im Nah- und Regionalbereich
- Reduzierung des ÖPNV im Nebennetz und weitestgehend Verlagerung auf die Hauptstrecken

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Einstellung der Wochenendverkehre sind in der Anlage 8 dargestellt.

Auf die Wirkung der Kostendynamik und Einnahmerückgängen wurde bereits verwiesen. Deshalb wird in der Darstellung des Aufwandes im Finanzierungsplan von fixen und variablen (km-abhängigen) Kosten ausgegangen.

Die Finanzierung des Stadtverkehrs Eisenach basiert auf der Vorgaben des Aufgabenträgers Stadt Eisenach, der aufgezeigten Entwicklung des Liniennetzes, den erwarteten steigenden Fahrgastaufkommen sowie den wirtschaftlichen Möglichkeiten der KVG. Insgesamt ist aber nach wie vor eine Unterfinanzierung durch den Aufgabenträger erkennbar.

Die Investitionen im Nahverkehrsplan entsprechen:

- Ersatzinvestitionen KOM
- Erneuerung RBL Südthüringen
- Investitionen Infrastruktur

und den notwendigen Fördermitteln nach GVFG.

**Anlage 10: Finanzierungspläne**

**Anlage 11: Investitionspläne**

## **9. Rechtliche Grundlagen**

### **Europäischer Rechtsrahmen**

Zentrale Rechtsgrundlage für den ÖPNV ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (nachflg. EGVO genannt). Diese wurde am 23. Okt. 2007 beschlossen und hat seit 3. Dezember 2009 Gültigkeit. Sie gilt unmittelbar für den ÖPNV in der Europäischen Union.

Die EGVO regelt die Verfahrensweise bei der Betrauung von Unternehmen mit solchen Personenbeförderungsleistungen, für die Ausgleichzahlungen zu leisten sind, da sie von Verkehrsunternehmen ansonsten nicht zu wirtschaftlichen Bedingungen erbracht werden können. Die zulässige Gewährung von Ausgleichzahlungen ist dabei an das Vorhandensein eines Dienstleistungsauftrages gebunden, der nach §4 obligatorisch enthalten muss:

- die vom Betreiber des öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche,
- die vorher in objektiver und transparenter Weise aufzustellenden Parameter, anhand derer ggf. die Ausgleichsleistung berechnet wird,
- Art und Umfang der ggf. gewährten Ausschließlichkeit,

- Festlegung der Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen

Weitere zentrale Bestimmungen sind:

Paragraf 5 der EGVO, der Regelungen zur Vergabe von Dienstleistungsaufträgen enthält. Neben einem wettbewerblichen Verfahren (§5, Abs. 3) und Vergaben mit geringen Größenordnungen (§5, Abs. 4) regelt §5, Abs. 2 die Vergabe an einen internen Betreiber. Danach kann eine zuständige örtliche Behörde öffentliche Personenverkehrsdienste unter den dort genannten Bedingungen selbst erbringen bzw. an eine rechtliche getrennte Einheit vergeben.

Paragraph 8 der EGVO legt schließlich Übergangsregelungen fest, die u.a. für vor dem 3. Dezember 2009 abgeschlossene Dienstleistungsaufträge gelten. Hiervon hat der Wartburgkreis Gebrauch gemacht:

### **Nationales Recht**

Das nationale ÖPNV-Recht wird vom Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geprägt, das im Zuge der EGVO anzupassen und neu zu fassen ist. Der bundesdeutsche Gesetzgeber ist dem bisher nicht nachgekommen; die Novelle befindet sich noch nicht im Gesetzgebungsverfahren

### **Vertragsregelungen für den ÖPNV im Wartburgkreis**

Die Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH hat 1997 mit dem Wartburgkreis im Rahmen der ARGE ÖPNV einen Verkehrsvertrag abgeschlossen, der mit der Ergänzungsvereinbarung vom 23. November 2009 an die Vorgaben der EGVO angepasst wurde und eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2019 hat.

Dabei ist insbesondere auch vereinbart und festgelegt worden, dass es sich bei dem Vertrag um eine Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der Verordnung handelt und die VGW die folgenden genau beschriebenen Aufgaben zu erfüllen hat (§1, Abs. 2 des Vertrages):

- Durchführung des Fahrbetriebs im Linienverkehr mit Bussen (Erbringung der Beförderungsleistungen)
- Durchführung der Schülerbeförderung
- Netzmanagement ( Fahrplanung, Marketing und Vertrieb)
- Anwendung des Gemeinschaftstarifs

Hierfür erhält die VGW eine Ausgleichsleistung vom Aufgabenträger Wartburgkreis (eingeschlossen ist der vom Freistaat an den Aufgabenträger gezahlte Zuschuss), die sich nach den Vorgaben der EGVO berechnet. Dabei wird im Vorhinein transparent auf Basis der vorgesehenen Verkehrsleistung und des Wirtschaftsplanes der Ausgleichsbetrag festgelegt, der sich aus den erforderlichen Kosten, den Einnahmen für die Verkehrsleistung (Fahrgeld- u. Schülerkarteneinnahmen, Rabattierungsausgleich nach §45a PBefG, sonstige Einnahmen) und unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinnes ergibt. Diese Kalkulation ist im Nachhinein mit einer Trennungsrechnung nachzuweisen; der Ausgleichsbetrag darf nicht über dem sog. Nettoeffekt der Summe aller negativen und positiven Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen liegen.

## **Konzessionen nach PBefG**

Auf Basis des Betrauungsvertrages hat die VGW bei dem zuständigen Thüringer Landesverwaltungsamt die Konzessionen nach §42 PBefG für den Linienverkehr im Wartburgkreis beantragt. Mit einer Laufzeit bis zum 31.08.2019 hat die VGW diese am 08.12.2010 erhalten.

## **Gesamteinschätzung**

Mit dem Betrauungsvertrag sowie den erteilten Konzessionen besteht für den ÖPNV im Wartburgkreis für die Zeit der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes und darüber hinaus eine stabile rechtliche Grundlage. Die künftigen Regelungen eines neuen PBefG haben sich innerhalb des Rechtsrahmens der EGVO zu bewegen und können von daher nicht in die zwischen dem Aufgabenträger und dem betrauten Verkehrsunternehmen, der VGW, als Inhaberin der Konzessionen, eingreifen.