



Nahverkehrsplan Unstrut-Hainich-Kreis 2017 bis 2021



Auftraggeber:	Unstrut-Hainich-Kreis Bonatstraße 50, 99974 Mühlhausen Verantwortlich: Marion Sy
Auftragnehmer:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin Projektleiter: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Dipl.-Ing. Boris Eitel Dipl.-Ing. Alexander Mönch Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring Dipl.-Geogr. Martin Liebing Dipl.-Ing. Andreas Graf Dipl.-Ing. Jan Seyfarth

Mühlhausen, 27. Juni 2017

Kreistagsbeschluss Nr. KT/278-31/17

Inhaltsverzeichnis	<u>Seite</u>	
1	Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes	1
2	Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	7
2.1	Verwaltungsstruktur, Raum- und Siedlungsstruktur, Zentralörtliche Gliederung	7
2.2	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	13
3	Angebots- und Nachfrageanalyse	23
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	23
3.1.1	Schiennenpersonennahverkehr (SPNV)	23
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)	24
3.1.3	Netzerschließung und Verbindungsqualität im Regionalverkehr	27
3.1.4	Angebote in den Stadtverkehren Mühlhausen und Bad Langensalza	30
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	31
3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	34
3.3	Zusammengefasste Mängel, Feststellungen und Gesamtbewertung	36
4	Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen	39
4.1	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	39



4.2	Finanzieller Handlungsrahmen	40
4.3	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	41
4.3.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	42
4.3.2	Vorgaben zur Mindestbedienung für das Hauptnetz	45
4.3.3	Vorgaben zur Mindestbedienung für das Ergänzungsnetz (Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten)	46
4.3.4	Vorgaben für die Schülerbeförderung	48
4.3.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre	48
4.3.6	Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen	49
4.4	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	50
4.4.1	Grundgerüst	50
4.4.2	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	51
4.4.3	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr	52
4.4.4	Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen für Teilräume	59
4.5	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	61
5	Qualitative Angebotsentwicklung, Qualitätsmanagement, Marketing und Vertrieb	62
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	62
5.2	Qualitätsmanagement	69
5.3	Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing	70
6	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2021	74
7	Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling	77
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	77
7.2	Unternehmensorganisation	79
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	80
7.3.1	Linienbündelung	80
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	82
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	86
8	Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungsplan	88
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2022	88
8.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV	90
8.2.1	Aufwendungen	90
8.2.2	Erträge	91
8.3	Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan	93



Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten	8
Tabelle 2-2	Übersicht zur Einwohnerentwicklung und Altersstruktur	14
Tabelle 2-3	Entwicklung und Struktur der Schüler- und Fahrschülerzahlen	16
Tabelle 2-4	Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler des UHK 2005 bis 2015	17
Tabelle 3-1	SPNV-Linien und Angebot 2016	23
Tabelle 3-2	Fahrtenangebot im Busverkehr 2016	25
Tabelle 3-3	Nutzfahrleistungen im Busliniennetz	26
Tabelle 3-4	Angebot im Hauptnetz des StPNV	28
Tabelle 3-5	Bus-Bahn-Verknüpfungen	32
Tabelle 3-6	Bahn-Bus-Verknüpfungen	32
Tabelle 3-7	Bus-Bus-Verknüpfungen	33
Tabelle 3-8	Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen (gerundet)	34
Tabelle 3-9	Nachfrage im StPNV 2006 bis 2016	35
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	42
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Verbindungsrelationen im Hauptnetz	45
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	47
Tabelle 4-4	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)	49
Tabelle 4-5	Geplante Nutzfahrleistungen im Busliniennetz	61
Tabelle 5-1	Haltestellenkategorien und Ausstattungsmerkmale	64
Tabelle 6-1	Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2021	75
Tabelle 6-2	Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2021	76
Tabelle 7-1	Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung	78
Tabelle 8-1	Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes	95

Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden
Karte 2	Schulstandorte 2016
Karte 3	Pendlerverflechtungen 2015
Karte 4	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2011 - 2015
Karte 5	Motorisierungsgrad nach Gemeinden 2016
Karte 6	ÖPNV-Liniennetz



Karte 7	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 8	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 9	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 10	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 11	Erreichbarkeit Grundzentrum - Schultag
Karte 12	Erreichbarkeit Grundzentrum - Ferientag
Karte 13	Erreichbarkeit Mittelzentrum - Schultag
Karte 14	Erreichbarkeit Mittelzentrum - Ferientag
Karte 15	Erreichbarkeit Kreisstadt - Schultag
Karte 16	Erreichbarkeit Kreisstadt - Ferientag
Karte 17	Erreichbarkeit Oberzentrum - Schultag
Karte 18	Erreichbarkeit Oberzentrum - Ferientag
Karte 19	Angebotshäufigkeit Schultag, Stadtverkehr Mühlhausen
Karte 20	Angebotshäufigkeit Ferientag, Stadtverkehr Mühlhausen
Karte 21	Angebotshäufigkeit Samstag, Stadtverkehr Mühlhausen
Karte 22	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag, Stadtverkehr Mühlhausen
Karte 23	Angebotshäufigkeit Schultag, Stadtverkehr Bad Langensalza
Karte 24	Angebotshäufigkeit Ferientag, Stadtverkehr Bad Langensalza
Karte 25	Angebotshäufigkeit Samstag, Stadtverkehr Bad Langensalza
Karte 26	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag, Stadtverkehr Bad Langensalza
Karte 27	Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte
Karte 28	Linienbündel

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Siedlungseinheiten und Einwohnerzahlen
Anlage 2	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 3	Linienbündel
Anlage 4	Investitionsplan 2017-2021
Anlage 5	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren



Abkürzungsverzeichnis

Beff.	Beförderungsfall
BGBI	Bundesgesetzblatt
AV	Allgemeine Vorschrift
Bhf., Bf.	Bahnhof
BKrfQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
Blg	Bad Langensalza
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
Busbf.	Busbahnhof
CNG	Compressed Natural Gas, Erdgas für Erdgasantriebe
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
e.K.	Eingetragene/r Kaufmann/Kauffrau
e.V.	Eingetragener Verein
EE	Einstweilige Erlaubnis nach § 20 PBefG für den öffentlichen StPNV
EEV	Enhances Enviromentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse u. Lkw
EFG	Erfüllende Gemeinde
EG	Europäische Gemeinschaft
EIC	Eichsfeldkreis
EOV	Edvhweger Omnibusverkehr Frölich
ESW	Landkreis Eschwege
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Fr	Freitag
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
GZ	Grundzentrum
HVR	Hauptverbindungsrelation
i.d.F.	in der Fassung
IHK	Industrie- und Handelskammer
KBS	Kursbuchstrecke
km/h	Kilometer pro Stunde
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KYF	Kyffhäuserkreis
LE	Low Entry, Fahrzeugbauart mit niederflurigem Fahrzeugeinstieg an mindestens einer Fahrgasttür
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MiLoG	Mindestlohngesetz
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mhl	Mühlhausen
Mo	Montag
MZ	Mittelzentrum



NN	Normalnull (Nullniveau der amtlichen Bezugshöhe)
NVN	Zweckverband "Nahverkehr Nordthüringen"
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
OBL	Omnibusbetrieb Ludwig
OBW	Omnibusbetrieb Weingart
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
öDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn (Produkt des Schienenpersonennahverkehrs)
RBG	Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Produkt des Schienenpersonennahverkehrs)
RegG	Regionalisierungsgesetz
RROP	Regionaler Raumordnungsplan Nordthüringen
RSO	Reise-Schieck Omnibusbetrieb, Hörselberg-Hainich
Sa	Samstag
SBG	Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH
SGB	Sozialgesetzbuch
Sh	Schlotheim
So	Sonntag, auch Wochenfeiertag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STK	Salza-Tours König OHG
StPNV	Straßenpersonennahverkehr, Straßengebundener ÖPNV
StVO	Straßenverkehrsordnung
TEUR	Tausend Euro
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
ThürStAnz	Thüringer Staatsanzeiger
ThürVgG	Thüringer Vergabegesetz
Tkm	Tausend Kilometer
TLVwA	Thüringer Landesverwaltungsamt
UH, UHK	Unstrut-Hainich-Kreis
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VgV	Vergabeverordnung
VO	Verordnung
VP	Verknüpfungspunkt
VR	Verbindungsrelation
VU	Verkehrsunternehmen
WAK	Wartburgkreis
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes ist das Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) in der seit dem 22. Juni 2005 gültigen Fassung.¹ Zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV (StPNV) nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der StPNV umfasst im Unstrut-Hainich-Kreis den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw).

Der ÖPNV ist nach § 2 Absatz 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Aufgabenträger sind nach § 3 Absatz 1 ThürÖPNVG das Land für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV. Diese haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe des Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren. Integrierter Bestandteil des ÖPNV ist die Schülerbeförderung nach § 4 des Thüringer Gesetzes über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG).²

Nach § 5 ThürÖPNVG hat der Unstrut-Hainich-Kreis für seinen Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan (im Folgenden als NVP bezeichnet) unter Beachtung von § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz³ für den Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Er hat dazu die Gemeinden anzuhören und sich mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Bei der Erarbeitung sollen Vertreter der am StPNV Beteiligten gehört werden. Die Vorlage eines NVP beim für Verkehr zuständigen Ministerium ist Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats nach § 8 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG.

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

- die Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur
- Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf
- Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV
- Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung.

Als Anlage zum NVP ist ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen und jährlich fortzuschreiben. Der Investitionsplan ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium jährlich bis 30.09. für das Folgejahr vorzulegen.⁴

¹ Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005, GVBl I Nr. 15, S. 1

² Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 30.04.2003, § 14 des Gesetzes zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.11.2015

³ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

⁴ § 6 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG



Die vorliegende Fortschreibung des NVP schließt unmittelbar an die Fortschreibung des NVP 2013 bis 2017 (Beschluss des Kreistages vom 17.12.2012) an und wurde zeitlich vorgezogen, da diese als unmittelbare Grundlage anstehender Vergabeverfahren für die Leistungen des StPNV dienen muss. Sie hat deshalb die Novellierung des PBefG vom 12.10.2012 (in Kraft gesetzt am 01.01.2013) zu berücksichtigen, die vor allem durch die Neufassung des § 8 und dessen Ergänzung durch die §§ 8a und 8b der Umsetzung der bereits 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union (EU) in das nationale Recht diente.⁵ Kernstück dieser EU-Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen. Sie enthält wesentlich veränderte Regelungen für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen⁶ einschließen, sowie an die Gewährung und Kontrolle der dafür eingesetzten öffentlichen Mittel für den Defizitausgleich. Am 29.03.2014 erschienen zusätzlich dazu die Auslegungsleitlinien zur VO (EG) 1370/2007⁷, die zwar keine selbständige Rechtsvorschrift darstellen, insbesondere aber zur Klärung begrifflicher Unschärfen im Verordnungstext beitragen.

Nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG sind die Aufgabenträger als die von den Ländern benannten Behörden für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen zuständig. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind ÖPNV-Leistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Soweit damit keine ausreichende Verkehrsbedienung erreicht werden kann, ist nach § 8a PBefG die genannte EU-Verordnung maßgebend. Die zuständigen Behörden (gleichzeitig Aufgabenträger) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

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

Der unter a) genannte Weg ist nur in engen Grenzen möglich, da nur die Nachteile aus der Anwendung sogenannter Höchsttarife (gültig für alle Fahrgäste oder nur für bestimmte Gruppen von Fahrgästen) ausgeglichen werden können, insbesondere der aus Gemeinschaftstarifen entstehenden Durchtarifierungs-, Harmonisierungs- und Tarifaufschlagverluste. Dagegen ist die Finanzierung von betriebsindividuellen Betriebsleistungen oder Investitionen auf diesem Wege ausgeschlossen.⁸ Die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge entsprechend b) ist daher als der (auch für den Unstrut-Hainich-Kreis) gangbare Weg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Planungszeitraum zu betrachten.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU L 315 vom 03.12.2007; in Kraft gesetzt am 03.12.2009

⁶ Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben sich aus Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen aus eigener wirtschaftlicher Zielsetzung nicht oder nicht zu den geforderten Bedingungen übernehmen könnte, sie ergeben sich aus der Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht im ÖPNV

⁷ Mitteilungen der Kommission Nr. 2014/C 92/01 über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 29.03.2014

⁸ vgl. Das ABC des PBefG, juristisches Grundsatzpapier und Handlungsempfehlung zum novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, herausgegeben vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V., 2013, Teil B, S. 10.

Von der hier dargestellten Regelung ist die Bestimmung in § 8 Abs.4 PBefG zu unterscheiden, die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt (vgl. Punkt 9.3 des NVP)



Neben der Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren ist die zuständige Behörde gemäß § 8a Abs. 3 PBefG unter den in der VO (EG) 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, ÖPNV-Leistungen selbst zu erbringen oder direkt zu vergeben. Die Direktvergabe darf nach Artikel 5 Abs. 2 der VO nur an eine rechtlich getrennte Einheit erfolgen, über die die zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist durch die zuständige Behörde zu prüfen und ggf. herzustellen. Eine Direktvergabe ist auf der Grundlage des Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 auch an einen Dritten zulässig, wenn es sich bei dem entsprechenden Auftrag um eine Bagatellvergabe unter Einhaltung bestimmter Schwellenwerte bei Leistungsumfang oder Auftragswert handelt und eine hinreichende Wirtschaftlichkeit der Auftragsdurchführung gewährleistet ist.

Des Weiteren ist die gegenwärtige vergaberechtliche-, genehmigungsrechtliche und förderrechtliche Situation folgendermaßen gekennzeichnet:

- Den Bundesländern fließen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁹ Als Teil der Konsolidierung des Bundeshaushaltes wurden die den Ländern nach § 5 RegG zufließenden Mittel gekürzt. Daraus ergab sich auch für den Freistaat Thüringen die Notwendigkeit einer veränderten Mittelverwendung (Abbestellung von SPNV-Leistungen, befristete Anschubfinanzierung von Busersatzverkehren). Ab 2009 wurden diese Mittelzuführungen allerdings wieder um jährlich +1,5 % dynamisiert ausgereicht und zuletzt auf +1,8 % erhöht.

Seit dem Jahr 2014 sollte eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG erfolgen, deren Ergebnis erst seit Juli 2016 vorliegt und zunächst erhebliche Mittelkürzungen für die ostdeutschen Flächenländer befürchten ließ, was allgemein durch eine Dynamisierungsregelung und im Besonderen durch Zuschlagsregelungen abgewendet werden konnte.

- Das Entflechtungsgesetz¹⁰ regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser Mittel ist angekündigt. Mit Ablauf des Jahres 2014 ist die bundesgesetzliche Zweckbindung für diese Mittel abgelaufen. Aus Verwendungssicht ist ein Zweckbindungsbeschluss für diese Mittel sachdienlich. Im Freistaat Thüringen wird die Zweckbindung durch das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz von 31.01.2013¹¹ hergestellt, wobei aber keine Aufteilung zwischen Straßenbau und ÖPNV vorgenommen wird. Das GVFG-Bundesprogramm ist bis 2019 befristet, jedoch wurde am 14.10.2016 zwischen Bund und Ländern eine Absprache getroffen, dieses über das Jahr 2019 hinaus zu verlängern.
- Die in das PBefG eingeführte Rückholklausel nach § 64a PBefG erlaubt es den Ländern, die bundesrechtliche Regelung des Ausgleichsanspruchs für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Rege-

⁹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert am 15.12.2015 (BGBl. I, S. 2322)

¹⁰ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006, zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I, S. 1722)

¹¹ GVBl. 2013, S.22



lungen zu ersetzen. Damit haben die Länder größere Handlungsspielräume für diesen Teil ihrer originären Mittel erhalten, von denen aber der Freistaat Thüringen - im Gegensatz zur Verfahrensweise in anderen Bundesländern - bisher keinen Gebrauch macht.

- Die Umsetzung der ÖPNV-Landesförderung durch anteilige Weiterleitung der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel des Bundes erfolgt im Freistaat Thüringen mit dem Instrumentarium der StPNV-Finanzierungsrichtlinie¹², der ÖPNV-Investitionsrichtlinie¹³ und der ÖPNV-Kooperationsrichtlinie.¹⁴
- Ab 2020 ist die Bereitstellung von Landesmitteln zur Förderung des StPNV von den Zuführungen nach der Revision der Regionalisierungsmittel abhängig. Dem Freistaat obliegt die Aufteilung dieser Mittel nach Sachgebieten.

Die Weiterführung der projektbezogenen Fahrzeugförderung (Objektförderung) wird aus wettbewerbsrechtlichen Gründen seit Jahren infrage gestellt. Eine Einstellung dieser Form der Förderung und Umstellung auf eine Form, die eher den Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 entspricht, ist in Thüringen mittelfristig nicht vorgesehen. Die beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form der Unternehmensförderung wurde durch die Gestaltung der seit 2015 geltenden ÖPNV-Investitionsrichtlinie hergestellt.

Eine integrierte Angebotsgestaltung setzt immer eine Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen voraus. Zu diesem Zweck arbeiten die Aufgabenträger im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“ zusammen. Gemäß der Satzung des NVN werden folgende Aufgaben koordiniert durchgeführt:

- verkehrliche Aufgaben (Koordinierung des überkreislichen und länderübergreifenden StPNV / Abstimmung der Verkehrsleistungen und Koordinierung des StPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Abstimmung von Investitionsplanungen)
- Aufgaben der Tarifentwicklung (einheitliche Beförderungsbestimmungen für den StPNV / Förderung eines Einheitstarifes / gegenseitige Fahrscheinanerkennung) und des gemeinsamen Marketings (u.a. Herausgabe eines Regionalfahrplanes)
- Aufgaben der StPNV-Gestaltung (Erarbeitung und Durchsetzung einheitlicher Standards für die StPNV-Durchführung mit den Schwerpunkten: Fahrgastabfertigung und Bedienstandard).

Im Beirat des Zweckverbandes sind neben den Aufgabenträgern für den StPNV, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis sowie der Stadt Nordhausen, auch der Aufgabenträger für den SPNV in Vertretung durch die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) und die konzessionstragenden Verkehrsunternehmen sowie die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen vertreten.

¹² Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 19.10.2015; ThürStAnz Nr. 49/2015

¹³ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 21.12.2014; ThürStAnz Nr. 4/2015

¹⁴ Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Kooperationsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 03.12.2013; ThürStAnz Nr. 51+52/2013



Neben dem SPNV-Landesplan¹⁵ bildet das Kooperationskonzept des NVN vom 06.12.2007 nach wie vor auch eine wichtige konzeptionelle Grundlage für den kommunalen Nahverkehrsplan.

Die vorliegende Fortschreibung des NVP muss wesentliche Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den StPNV berücksichtigen, aus denen sich vor allem die folgenden Gesichtspunkte und Forderungen ableiten:

- Ziele der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung, insbesondere des SPNV-Landesplanes,
- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- eine integrierte Angebotsgestaltung durch Gestaltung hierarchischer Verkehrssysteme und intelligente Verknüpfung der Teilsysteme; zu diesem Aspekt gehört auch die bevorzugte Durchführung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltsmittel des Aufgabenträgers für die Finanzierung des StPNV, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Finanzhilfen des Freistaats für den ÖPNV,
- das zwingende Erfordernis für die Erschließung und Umsetzung verkehrlicher und betriebstechnologischer Rationalisierungsmöglichkeiten, mit dem Ziel der Haushaltsentlastung,
- das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,
- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 eine möglichst weitgehende, gemäß PBefG sogar vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,¹⁶
- angemessene ÖPNV-Anbindung von Wohngebieten, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen, kulturellen und touristischen Einrichtungen,
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Präzision der Vorgaben und Planungen für künftige Leistungsvergaben, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung berücksichtigen,
- rechtssichere Neuvergabe der StPNV-Leistungen auf der Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 und des novellierten PBefG sowie des Thüringer Vergabegesetzes¹⁷, soweit letzteres bei den durchzuführenden Vergaben anzuwenden ist.

¹⁵ 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, gültig für den Zeitraum 2013-2017, Freistaat Thüringen, März 2014

¹⁶ Forderung nach § 8 Absatz 3 des PBefG

¹⁷ Thüringer Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Thüringer Vergabegesetz - ThürVgG) vom 18. April 2011, GVBl. S. 69



Dabei soll der Charakter des Nahverkehrsplans als **Rahmenplan** gemäß § 8 Abs. 3 PBefG erhalten bleiben (das ThürÖPNVG schreibt dies zwar nicht explizit vor, in dieser Frage gilt somit Bundesrecht unmittelbar). Entsprechend detaillierte Vorgaben müssen aber für alle die Sachgegenstände enthalten sein, die den Inhalt vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Vorgaben und Positionierung des Aufgabenträgers in anstehenden Vergabeverfahren und Verfahren zur Neuerteilung der Liniengenehmigungen bestimmen. In § 8 Abs. 3 PBefG wird diese Rolle des Nahverkehrsplanes ausdrücklich betont.



2 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

2.1 Verwaltungsstruktur, Raum- und Siedlungsstruktur, Zentralörtliche Gliederung

Der Unstrut-Hainich-Kreis liegt im Süden der Planungsregion Nordthüringen. Er ist den gleichfalls zu dieser Planungsregion gehörigen Landkreisen Eichsfeld und Kyffhäuserkreis benachbart und grenzt außerdem an die Landkreise Sömmerda und Gotha (Planungsregion Mittelthüringen) und den Wartburgkreis (Region Südwestthüringen). Auf einer Länge von ca. 8 km grenzt er an den Werra-Meißner-Kreis des Bundeslandes Hessen. Der Unstrut-Hainich-Kreis erstreckt sich in Ost-West-Richtung über fast 50 km, in Nord-Süd-Richtung über etwa 30 km.

Der Planungsraum umfasst das gesamte Gebiet des Landkreises, darüber hinaus sind wesentliche Ziele außerhalb des Kreisgebietes, dies sind vor allem die angrenzenden Ober- und Mittelzentren (Erfurt, Nordhausen, Eisenach, Gotha, Sondershausen, Sömmerda, Leinefelde-Worbis, Heiligenstadt) in die Betrachtung einzubeziehen.

Verwaltungsstruktur

Nach derzeitigem Gemeindegebietsstand gliedert sich der Unstrut-Hainich-Kreis wie folgt (vgl. **Tabelle 2-1**):

- die Städte Mühlhausen/Thüringen und Bad Langensalza sowie 8 Gemeinden (Anrode, Dünwald, Herbsleben, Menteroda, Südeichsfeld, Unstruttal, Vogtei, Weinbergen) sind gemeinschaftsfrei
- von diesen sind 3 zugleich erfüllende Gemeinden (EFG): Herbsleben für Gemeinde Großvargula, Südeichsfeld für Gemeinde Rodeberg, Vogtei für Gemeinden Kammerforst und Oppershausen
- die Verwaltungsgemeinschaften (VG) Bad Tennstedt (mit 13 zugehörigen Gemeinden), Schlottheim (8 zugehörigen Städte/Gemeinden) und Unstrut-Hainich (7 zugehörige Gemeinden)

Damit bestehen im Unstrut-Hainich-Kreis insgesamt 42 Städte und Gemeinden (einschl. derer in Verwaltungsgemeinschaften).

Raum- und Siedlungsstruktur

Der Unstrut-Hainich-Kreis ist mit einer Wohnbevölkerung von 105.273 Personen¹⁸ der einwohnerstärkste Landkreis der Planungsregion Nordthüringen. Mit einer Fläche von 979,7 km² steht er an 2. Stelle der 4 zugehörigen Landkreise. Bezogen auf alle 17 Landkreise im Freistaat Thüringen liegt der Unstrut-Hainich-Kreis sowohl hinsichtlich der Einwohnerzahl als auch der Fläche an 6. Stelle. Die Einwohnerdichte von ca. 107 Einwohnern pro km² entspricht etwa dem Mittelwert aller Thüringer Landkreise, bezogen auf die Planungsregion Nordthüringen liegt sie ca. 7 % darüber. **Karte 1** zeigt die Einwohnerdichte nach Gemeinden.

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb der geschlossenen Stadtgebiete (Kernstädte und kernstadtnahe Bereiche) bzw. der Verwaltungssitze von Gemeinden mit mehreren Ortsteilen vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-

¹⁸ Stand 31.12.2015, Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (auch für die Einwohnerzahlen der Städte, Gemeinden und Ämter in Tabelle 2-1)



Erschließungsbedarf bestehen. Zur Erarbeitung von Erschließungsvorgaben gemäß Abschnitt 4.3.3 werden als **ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten** räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern (gleichgestellt werden abgegrenzte Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen) gebildet. Dazu gehören die nicht in Ortsteile untergliederten Gemeinden, die Kernstädte und Ortsteile. Durch Auswertung der aus Städten und Gemeinden vorliegenden Daten werden im Kreisgebiet 91 ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten gebildet und nach Größengruppen geordnet¹⁹ (Tabelle 2-1 und Anlage 1).

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Unstrut-Hainich-Kreis

Stadt/Erfüllende Gemeinde/Gemeinde/Verwaltungsgemeinschaft	Einwohner (31.12.2015)	Einw./km ²	Grundversorgungsbereich ²⁰	Zugeordnete Gemeinden	Siedlungseinheiten ≥ 100 EW	Größengruppe (Einwohner von ... bis)					
						3.000 u. darüber	2.000-2.999	1.000 - 1.999	500-999	200-499	100-199
Mühlhausen/Thüringen, Stadt	34.552	398,3	Mhl	1	5	1		1	1	1	1
Bad Langensalza, Stadt	17.483	141,4	BLg	1	13	1		1	1	9	1
Anrode	3.228	61,2	Mhl	1	5			1	1	3	
Dünwald	2.261	78,3	Mhl	1	3			1	1		1
Herbsleben	2.904	115,8	BLg	1	2		1			1	
Großvargula	731	47,7	BT	1	1				1		
Menteroda	2.019	73,8	Mhl	1	4			1		1	2
Südeichsfeld	6.779	112,9	SE	1	8		1	2	2	1	2
Rodeberg	2.011	75,4	SE	1	3			1		2	
Unstruttal	3.198	71,7	Mhl	1	6			1	1	4	
Vogtei	4.398	88,7	Mhl	1	3		1	2			
Kammerforst	808	47,7	Gg	1	1				1		
Oppershausen	301	35	Mhl	1	1					1	
Weinbergen	3.080	70,1	Mhl	1	4			1	3		
VG Bad Tennstedt	6.867	49,3	BT/BLg	13	13		1		3	6	3
VG Schlotheim	8.180	72,3	BLg/Sh	8	11	1		1	1	4	4
VG Unstrut-Hainich	6.473	55,3	Gg	7	8		2	1	2	3	
Unstrut-Hainich-Kreis	105.273	107,5	x	42	91	3	6	14	18	36	14
<i>Anteil der Größengruppen von Siedlungseinheiten an der Wohnbevölkerung (in %)</i>					100,0	46,1	11,4	17,8	11,9	10,9	2,0

¹⁹ Die Einwohnerzahlen von Ortsteilen mussten teilweise älteren Quellen entnommen bzw. geschätzt werden

²⁰ Hinweis auf Zugehörigkeit zum Grundversorgungsbereich (vgl. S. 9)



Zentralörtliche Gliederung

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025²¹ bestimmt im Unstrut-Hainich-Kreis die Kreisstadt Mühlhausen/Thüringen als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und die Stadt Bad Langensalza als Mittelzentrum (MZ). Außerhalb des Kreisgebietes sind das Oberzentrum Erfurt sowie die Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Nordhausen, Eisenach und Gotha sowie das Mittelzentrum Sondershausen relevant für die Bildung der verkehrlichen Achsen.

Die Bestimmung der Grundzentren (GZ) wird im LEP einer späteren Änderung des LEP vorbehalten. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die in den Regionalplänen festgelegten GZ fort. Der Regionalplan Nordthüringen²² hat im Unstrut-Hainich-Kreis die Städte Bad Tennstedt [BT²³], Schlotheim [Sh] sowie die Gemeinden Großengottern [Gg] und Südeichsfeld²⁴ [SE] als Grundzentren bestätigt. Den Zentralen Orten sind Städte und Gemeinden als Grundversorgungsbereiche entsprechend **Tabelle 2-1** zugeordnet.

Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus

Die Struktur der Wohn- und Wirtschaftsstandorte wird im Planungszeitraum weitgehend stabil bleiben. Gegenwärtig laufende bzw. absehbare Wohnungsbaustandorte führen hauptsächlich zur Verdichtung in vorhandenen Siedlungseinheiten. Im Unstrut-Hainich-Kreis werden gegenwärtig 20 Gewerbegebiete in 12 Städten und Gemeinden ausgewiesen, darunter 4 in der Kreisstadt Mühlhausen und 3 in Bad Langensalza.

Die Wirtschaftsstruktur des Unstrut-Hainich-Kreises ist durch einen breit gefächerten Branchenmix industrieller und handwerklicher Betriebe sowie durch eine Vielzahl von Betrieben der Landwirtschaft und der landwirtschaftliche Produkte verarbeitenden Industrie gekennzeichnet. Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsfaktor sind Einrichtungen des Gesundheitswesens, wie das Ökumenische Hainich-Klinikum in Mühlhausen-Pfafferoode, die Kureinrichtungen in Bad Langensalza und Bad Tennstedt sowie das Forschungszentrum für Medizintechnik und Biotechnologie GmbH in Bad Langensalza.²⁵

Die Unternehmensstruktur wird im Unstrut-Hainich-Kreis von einem extrem hohen Anteil kleiner und kleinster Betriebe bestimmt. Per 31.05.2014 hatten von annähernd 4.500 Betrieben fast 4.000 (entsprechend 87 %) weniger als 10 Beschäftigte und 463 (entsprechend 10,3 %) 10 bis 49 Beschäftigte; nur 5 Betriebe zählen 250 oder mehr Beschäftigte.²⁶ Mit etwa 1.000 Mitarbeitern hat das Ökumenische Hainich-Klinikum die mit Abstand höchste Zahl von (sozialversicherungspflichtigen) Beschäftigten.

²¹ Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 vom 15.04.2014, vom Freistaat Thüringen in Kraft gesetzt durch Thüringer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 14.04.2014

²² Regionalplan Nordthüringen der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen. genehmigt vom TMBLV am 13.09.2012, veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 44/2012

²³ Abkürzungen in [] beziehen sich auf die Darstellung der Grundversorgungsbereiche in Tabelle 2-1, für die Grundversorgungsbereiche Mühlhausen und Bad Langensalza steht Mhl bzw. BLg

²⁴ Im Kartenteil wird dafür der OT Heyerode (Sitz der Gemeindeverwaltung) dargestellt.

²⁵ Vgl. Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsagentur Gotha, Arbeitsmarktdossier Unstrut-Hainich-Kreis, 2012

²⁶ Quelle: Unternehmensregister der Bundesanstalt für Arbeit (gilt auch für den folgenden Absatz)



Der Mangel an leistungsfähigen und beschäftigungsstarken Industriebetrieben hat weitreichende sozialökonomische Auswirkungen auf die Menschen im Unstrut-Hainich-Kreis. So liegen die Arbeitslosenquote über und das mittlere Vergütungsniveau deutlich unter den Mittelwerten des Freistaates Thüringen. Auch der anhaltende Bevölkerungsverlust ist wesentlich dieser Situation geschuldet.

Der Unstrut-Hainich-Kreis verfügt - obwohl er im Maßstab des Freistaates Thüringen kein bevorzugtes Urlaubsgebiet ist - über eine Reihe attraktiver **Ziele des Tourismus**, die mehrheitlich auch für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen von Bedeutung sind.

An der Spitze der Flächenziele steht der im südwestlichen Kreisgebiet gelegene, bis in den benachbarten Wartburgkreis reichende Nationalpark Hainich mit einer Fläche von 75 km², das größte zusammenhängende Laubwaldgebiet Deutschlands. Der Naturpark ist seinerseits Bestandteil des Naturparks Eichsfeld-Hainich-Werratal, dessen im Unstrut-Hainich-Kreis liegender Anteil im Regionalplan Nordthüringen als Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung benannt wird.²⁷ Der Hainich bildet zusammen mit der Wartburg eine Welterbergion. Bevorzugtes touristisches Ziel im Nationalpark ist der etwa 10 km westlich von Bad Langensalza gelegene Baumkronenpfad einschließlich des benachbarten Nationalparkzentrums Thiemsburg.

Weitere touristisch interessante Flächenziele sind im Unstrut-Hainich-Kreis Teile des Unstruttals, welches das gesamte Kreisgebiet von Nordwest nach Südost durchzieht, und das Laubwaldgebiet der Mühlhausener Hardt.

Die genannten Flächenziele werden durch mehrere, teilweise die benachbarten Landkreise einschließende touristische Wegenetze (Rad- und Wanderwege) erschlossen, besonders

- den Unstrut-Radweg Eichsfeld - Bad Langensalza
- den Unstrut-Werra-Radweg Heldra - Treffurt - Mühlhausen - Ebeleben - Sondershausen
- die Gelbe und Rote Nationalpark-Route
- den Hainichland-Wanderweg.

Folgende standörtlichen Ziele des Tourismus sind für die ÖPNV-Gestaltung zu beachten:

- die Stadt Mühlhausen
 - Altstadtensemble, begehbare Stadtmauer und historische Wehranlage
 - Museen
 - Therme
 - Schwanenteich mit Popperöder Brunnenhaus
- die Stadt Bad Langensalza
 - als Kur- und Rosenstadt
 - Friederikenschlösschen
 - 7 Themengärten (Japanischer Garten, Rosen- und Botanischer Garten)
 - Therme
- die Stadt Bad Tennstedt als Kurstadt

²⁷ Regionalplan Nordthüringen, a. a. O., Karte 4-1



- Baumkronenpfad im Nationalpark Hainich und Wurzelhöhle
- Klöster in Anrode und Volkenroda
- Weberstedt mit Schloss und Spielscheune
- Opfermoor und prähistorische Siedlung Niederdorla
- Grenzhaus Heyerode
- Vogelschutzwarte Wasserschloss Seebach
- Rittergut Lützensömmern
- Eisenbahnviadukt Lengenfeld unterm Stein mit Draisinenbetrieb auf der ehem. „Kanonenbahn“
- Geografischer Mittelpunkt Deutschlands bei Niederdorla

Die touristische Erschließung des Unstrut-Hainich-Kreises ist eng mit benachbarten Zielen des Tourismus verbunden, besonders mit der Stadt Eisenach und der Wartburg, den Altstädten Erfurt und Nordhausen und den Sehenswürdigkeiten im und am Kyffhäusergebirge, was bei der Gestaltung der ÖPNV-Angebote zu beachten ist. Dabei sind besonders zu erwähnen:

- die Stadt Eisenach mit der Wartburg
- die Stadt Gotha,
mit historischer Altstadt, Schloss Friedenstein, Naturkundemuseum und Sternwarte
- die Landeshauptstadt Erfurt,
mit Altstadt, Anger, Dom, Krämerbrücke, ega und einer Vielzahl weiterer Anziehungspunkte
- die Stadt Nordhausen,
mit Altstadt, Dom, Theater, Traditionsbrennerei, Badehaus, Gedenkstätte KZ Mittelbau Dora
- der Kyffhäuser,
mit Kyffhäuser-Denkmal, Barbarossahöhle, GeoPark, Königspfalz Tilleda
- die Stadt Bad Frankenhausen,
mit Panoramamuseum zum Bauernkrieg, Therme und Solewasser-Vitalpark
- die Stadt Sondershausen,
mit Schloss und Erlebnisbergwerk, Freizeit- und Erholungspark Zum Possen
- Ferienpark Feuerkuppe und Affenwald mit Sommerrodelbahn in Straußberg
- die Modellbahn in Wiehe
- die Wasserburg in Heldrungen
- die Stadt Heiligenstadt, als Heilbad und mit historischer Altstadt.

Der Aufgabenträger wird sich auch weiterhin für eine tourismusfördernde Gestaltung kreis- und ggf. auch ländergrenzenübergreifender Verkehrsangebote einsetzen und sich zu diesem Zweck mit den betreffenden benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abstimmen.



Verkehrsachsen

Die verkehrlichen Hauptachsen des Unstrut-Hainich-Kreises werden eisenbahnseitig durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) gebildet:

- KBS 540.1 Göttingen - Erfurt - Gera - /Greiz - Elsterberg/Lehndorf - Altenburg/Gößnitz - Glauchau (Sachs),
mit einer Länge im Kreisgebiet von ca. 99 km, Zugangsstellen sind Mühlhausen (Thür) und Bad Langensalza
- KBS 604 Kassel/Göttingen - Leinefelde - Bad Langensalza - Gotha - Erfurt,
Länge im Kreisgebiet entspricht KBS 540.1, Zugangsstellen sind außer den o. g. Seebach (Mühlhausen), Großengottern und Schönstedt
- KBS 603 Erfurt - Kühnhausen - Bad Langensalza
(hier einzige Zugangsstelle im Kreisgebiet).

Straßenseitig hat der Unstrut-Hainich-Kreis als einziger Landkreis Nordthüringens keinen Anschluss im Kreisgebiet an das Netz der Bundesautobahnen. Dieser Nachteil wird teilweise durch eine überdurchschnittlich hohe Netzdichte der Bundesstraßen ausgeglichen.

- Die wichtigste, in Nordwest-Südost-Richtung durch das Kreisgebiet führende Bundesstraße ist die B 247 (Leinefelde-Worbis - Mühlhausen - Bad Langensalza - Gotha), die im LEP Nordthüringen als überregional bedeutsame Straßenverbindung ausgewiesen wird.²⁸
- Die B 247 kreuzt im Stadtgebiet von Mühlhausen die B 249 (Sondershausen - Mühlhausen - Eschwege) und
- an der Ortsumfahrung Bad Langensalza die B 84 (Sondershausen - Bad Langensalza - Eisenach).

Diese 3 Bundesstraßen, auch kombiniert miteinander, sind die entscheidenden Bestandteile der überregionalen Straßenverbindungen für den Unstrut-Hainich-Kreis.

- Sie werden durch die B 176 ergänzt, die von der Ortsumgehung Bad Langensalza ausgehend eine Verbindung nach Erfurt und Leipzig herstellt.

Der Bestand von 102 km Bundesstraßen im Kreisgebiet wird durch Landes- und Kreisstraßen mit einer Gesamtlänge von 371 km ergänzt, woraus sich eine Dichte des überörtlichen Straßennetzes von 48,5 km/100 km² ergibt, etwa 7 % unterhalb des Mittelwertes für die Region Nordthüringen.

Schulstandorte

Das Schulstandortnetz (vgl. Karte 2) weist folgende 52 Allgemeinbildende Schulen und die Beruflichen Schulen des Unstrut-Hainich-Kreises in Mühlhausen aus:

- 21 Grundschulen in 13 Städten und Gemeinden
- 4 Grundschulen in freier Trägerschaft

²⁸ Landesentwicklungsplan Nordthüringen, a.a.O., Karte 3-1



- 11 Regelschulen in 9 Städten und Gemeinden
- 1 Regelschule in freier Trägerschaft in Mühlhausen
- 4 Thüringer Gemeinschaftsschulen in Bad Langensalza (OT Aschara), Dünwald (Hüpstedt), Herbsleben und Rodeberg (Struth)
- 2 Gemeinschaftsschulen in freier Trägerschaft in Mühlhausen und Kirchheilingen
- 5 Gymnasien in Mühlhausen, Bad Langensalza (jeweils mit 2 Schulteilern), Großengottern, Schlotheim und Südeichsfeld (Lengenfeld unterm Stein)
- 1 Gymnasium in freier Trägerschaft in Mühlhausen
- 2 staatliche regionale Förderzentren in Mühlhausen und Bad Langensalza
- 2 Förderschulen in freier Trägerschaft in Weinbergen (OT Höngeda) und Bruchstedt

Wie in allen Thüringer Landkreisen weist das Standortnetz der Schulen in der Folge von Schulschließungen und Zusammenlegungen als notwendige Reaktion auf stark rückläufige Schülerzahlen zwischen dem Ende der 1990er Jahre und etwa 2010 eine hohe Konzentration auf, insbesondere auf die Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza, die beide relativ zentral im Kreisgebiet gelegen sind. Auffällig im Unstrut-Hainich-Kreis ist jedoch eine zweite Konzentrationsebene in nahezu allen Randbereichen des Kreisgebietes, wo zumindest Grundschulen, vielfach aber auch weiterführende Schulen erhalten worden sind.

Dies sichert die Qualität in der Schülerbeförderung durch Begrenzung der Entfernungen und Fahrzeiten und begrenzt somit auch den Aufwand für die Durchführung der Schülerbeförderung. Die Schulnetzplanung des Landkreises befindet sich gerade in der Überarbeitung und Abstimmung. In der Folge einer geplanten Änderung des Schulgesetzes könnten mehrere Grund- und Regelschulen bestandsgefährdet sein. Sollte dieser Fall eintreten, würden sich zu gegebener Zeit erheblich erhöhte Anforderungen an die Gestaltung der Schülerbeförderung ergeben.

2.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

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

Als **Hauptstrukturdaten** werden betrachtet:

- | | |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur | <input type="checkbox"/> Pendler |
| <input type="checkbox"/> Erwerbstätige (nach dem Wohnort) | <input type="checkbox"/> Schüler und Schulstandorte |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze) | <input type="checkbox"/> Motorisierungsgrad. |

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrtmöglichkeiten bestimmt. Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.



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

Die **Einwohnerzahl** des Unstrut-Hainich-Kreises verringerte sich zwischen 2000 und 2015 um 14.231 Personen (entsprechend 11,9 %) auf 105.273 Personen. Der Gesamtwert zum Jahresende 2015 entspricht mit einer Abweichung von nur 43 Personen (0,04 %) exakt der Prognose im Nahverkehrsplan 2013 bis 2017. Mit Ausnahme der Personen im Nacherwerbalters (Altersgruppe ab 65 Jahre) ging die Einwohnerzahl in allen Altersgruppen zurück. Der stetige Rückgang der Einwohner entsprang überwiegend Wanderungsverlusten bei einem gleichzeitig wirksamen Sterbeüberschuss.²⁹

Nach der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 des Thüringer Landesamtes für Statistik wird sich die Wohnbevölkerung des Unstrut-Hainich-Kreises im Planungszeitraum und darüber hinaus weiterhin entsprechend **Tabelle 2-2** rückläufig entwickeln.³⁰ Die in der Statistik ausgewiesenen Ist-Werte 2014 sind nicht konsistent zu dem vorstehenden Gesamtwert 2015, der einen erfolgten Bevölkerungsanstieg unterstellen würde. Generell ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Entwicklung bis 2021 und 2025 um etwa 3.000 Personen günstiger ausfallen wird, als nach **Tabelle 2-2** ausgewiesen.

Die Verschiebung nach **Altersgruppen** zu Ungunsten der Personen im Erwerbsalter wird sich allerdings fortsetzen. Die Altersgruppe im Nacherwerbalters wird in der Personenzahl und im Anteil wachsen. Die Zahl der Personen unter 20 Jahren wird im Entwicklungszeitraum auf Grund eines zeitweiligen Anstiegs der Geburten zwar noch relativ stabil bleiben, die Zahl der in die Erwerbstätigkeit übergehenden Jugendlichen aber die der aus der Erwerbstätigkeit Ausscheidenden nicht ausgleichen. Ab etwa 2020 wird die Zahl der Personen im Vorerwerbalters infolge des nächsten Zyklus der Auswirkungen des Geburteneinbruchs in der ersten Hälfte der 1990er Jahre spürbar zurückgehen. Die Wanderungsverluste werden sich weiter verringern und die Gesamtentwicklung kaum noch beeinflussen.³¹

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung und Altersstruktur

Altersgruppe		2014	2021	2025	21/14	25/14
unter 20 Jahre	Personen	17.219	17.032	16.281	-1,1%	-5,4%
	Anteil	16,6%	17,3%	17,2%		
20 bis unter 65 Jahre	Personen	62.431	54.106	49.494	-13,3%	-20,7%
	Anteil	60,1%	55,0%	52,2%		
65 Jahre und älter	Personen	24.272	27.161	28.965	+11,9%	+19,3%
	Anteil	23,4%	27,6%	30,6%		
Gesamt	Personen	103.922	98.299	94.740	-5,4%	-8,8%

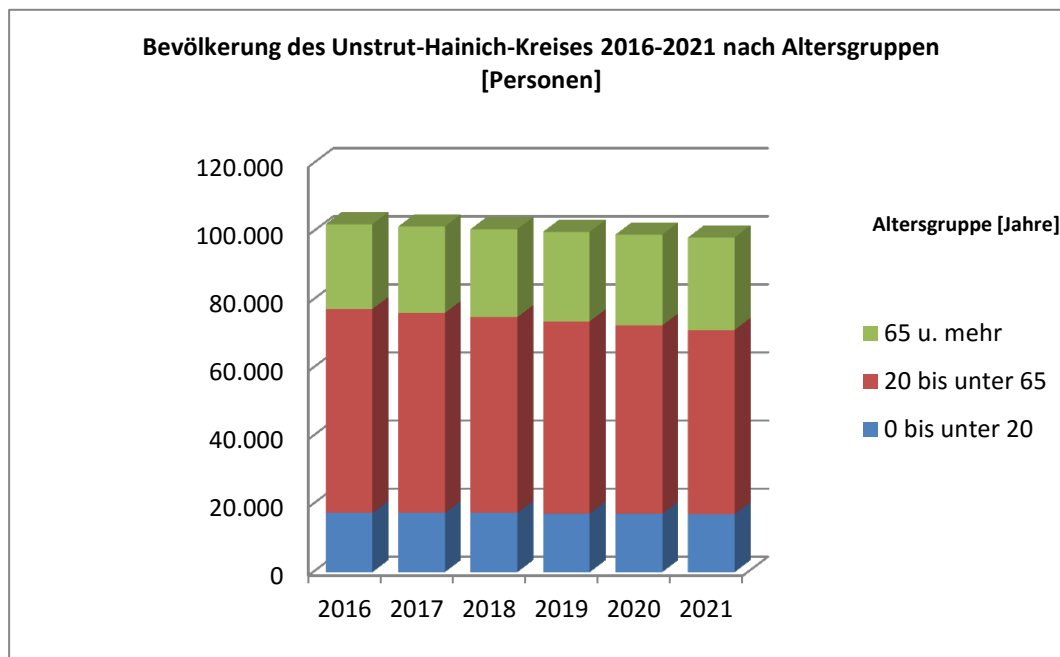
²⁹ Sterbeüberschuss bzw. Geburtendefizit bezeichnen die demografische Situation, dass in einem bestimmten Zeitraum mehr Menschen sterben als geboren werden

³⁰ Thüringer Landesamt für Statistik, Entwicklung der Bevölkerung Thüringens 2015 bis 2035 nach Kreisen - Bevölkerungsvorausberechnung -, Oktober 2015

³¹ Hierbei ist der Zustrom asylsuchender Menschen noch nicht quantifizierbar.



Abbildung 2-1



Die **räumliche Differenzierung** der Bevölkerungsentwicklung ist rückblickend so zu bewerten, dass Einwohnerverluste flächendeckend festzustellen und lediglich im östlichen und nordöstlichen Teilgebiet (um Bad Tennstedt und Menteroda) stärker ausgeprägt waren. Neben der generellen Abschwächung der rückläufigen Tendenzen gibt es jetzt auch Ansätze einer Stabilisierung und sogar einer leichten Trendumkehr. Davon ist vor allem die Kreisstadt Mühlhausen gekennzeichnet, in der Perspektive voraussichtlich auch Bad Langensalza sowie Orte im Umfeld dieser Städte. Darüber hinaus gibt es aus der Bevölkerungsprognose bis 2021 und 2025 keine sicheren Anhaltspunkte für eine deutliche räumlich differenzierte Einwohnerentwicklung im Kreisgebiet.

Die Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. **Tabelle 2-3** zeigt deren aktuellen Stand und die voraussichtliche Entwicklung bis zum Schuljahr 2021/2022. Gegenwärtig gibt es im Unstrut-Hainich-Kreis 9.987 Schüler in allgemeinbildenden Schulen, das sind etwa 9,5 % der Wohnbevölkerung. Die sogenannte Schülerquote, die zwischenzeitlich bis auf etwa 8,0 % abgesunken war, hat sich somit wieder deutlich erhöht. Gegenüber dem Stand im Schuljahr 2011/2012 hat sich die Schülerzahl um etwa 1.400 Personen (16,3 %) erhöht, die der Fahrschüler allerdings um 400 Personen (10,4 %) verringert. Im abgelaufenen Schuljahr waren nach den Unterlagen des Landratsamtes 3.426 Schüler (entsprechend 34,3 % aller Schüler, entspricht der Fahrschülerquote) satzungsgemäß in die ÖPNV-Schülerbeförderung einbezogen.³² Eine so niedrige Fahrschülerquote ist eher ungewöhnlich für Landkreise, die meist Quoten zwischen 40 und 45 %

³² Quellen:
Datenbereitstellung Landratsamt und Verkehrsunternehmen für Untersuchung zur Schülerverkehrsoptimierung. ältere Daten Nahverkehrsplan 2012 bis 2017; Vorausberechnung durch PROZIV auf Basis Landesprognose laut **Tabelle 2-2** (mit Anpassungskorrektur)



aufweisen. Offenbar wirkt hier das hohe Gewicht der Städte Mühlhausen und Bad Langensalza mit eher niedrigeren Fahrschüleranteilen.

Tabelle 2-3 Entwicklung und Struktur der Schüler- und Fahrschülerzahlen

Schuljahr	2011/12		2015/16		17/18	19/20	21/22
	Sch	FS	Sch	FS	Sch	Sch	Sch
Grundschulen	3.016		3.210	766	3.305	3.325	3.280
Regelschulen	1.993		2.360	918	2.435	2.460	2.445
Gymnasien	2.802		3.062	1.238	3.190	3.230	3.175
Gemeinschaftsschulen	450		885	414	925	960	1.000
Förderschulen	324		470	90	515	480	465
Schüler/FS gesamt	8.585	3.825	9.987	3.426	10.370	10.455	10.365

Aus den Vorausberechnungen auf der Grundlage der Landeseinwohnerprognose, den Korrekturen bei den Ausgangswerten und dem aktuellen Trend berücksichtigend leitet sich ab, dass nahezu im gesamten Planungszeitraum bis 2021 mit stabilen bis sogar noch leicht weiter ansteigenden Schülerzahlen (um 450 - 500 Personen bzw. 4 - 5 %) gerechnet werden kann. Erst 2020/2021 muss mit einem leichten Absinken kalkuliert werden, das sich in den Folgejahren verstärkt. Diese Gesamtaussage trifft jedoch nicht für jeden einzelnen Schulstandort gleichermaßen zu. Deshalb sind Auswirkungen in der Schulnetzplanung nicht ausgeschlossen.

Zusätzlich wird sich die Schulstruktur voraussichtlich einerseits durch die Förderung der Thüringer Gemeinschaftsschule, andererseits durch die zunehmende Inklusion von Förderschülern in Grund-, Regel- und Gemeinschaftsschulen ändern. Aus diesem Grund sind Zuwächse an Schülern in Gemeinschaftsschulen und verringerte Schülerzahlen in Förderschulen absehbar, prinzipiell aber noch nicht vorzuberechnen.

Die Angaben der Bundesagentur für Arbeit für das Jahr 2015 zeigen nach Tabelle 2-4 eine Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig **Erwerbstätigen**³³ von 40.825 Personen gegenüber 39.618 im Jahr 2011 und 37.455 Personen im Jahr 2005. Die Zahlen haben sich also nicht nur stabilisiert, sondern deutlich positiv entwickelt. In einer Gesamtbewertung ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass gleichzeitig die Anzahl und der Anteil der Selbständigen, die eben nicht als sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige erfasst werden, ebenfalls weiter angestiegen sind, weshalb grundsätzlich von einer Konsolidierung im Bereich der Arbeitsmarktsituation gesprochen werden kann. Ebenso ist auch die Arbeitslosenquote - einem allgemeinen Trend folgend - zurückgegangen.

³³ Diese Zahl umfasst die sozialversicherungspflichtigen, abhängig Beschäftigten, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten und Berufssoldaten, und zwar generell nach dem Wohnortprinzip.



Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen **Beschäftigten**³⁴ ist letztlich ein Synonym für besetzte Arbeitsplätze. Wie bei den Erwerbstätigen hat sich die Situation schon im zurückliegenden Planungszeitraum deutlich stabilisiert und verbessert. Dieser Trend hat sich verstärkt fortgesetzt. 2011 gab es im Landkreis 32.066 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, also bereits deutlich mehr als 2005 mit 30.461 Personen. Bis zum Jahr 2015 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf 34.778 Personen, also um weitere 8,5 % angestiegen.

Tabelle 2-4 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler des Unstrut-Hainich-Kreises 2005 bis 2015

Kenngröße	Personen			%	%
	2005	2011	2015	15/05	15/11
Erwerbstätige (Wohnort)	37.455	39.618	40.825	+9,0 %	+3,0 %
Beschäftigte (Arbeitsort)	30.461	32.066	34.778	+14,2 %	+8,5 %
Externe Einpendler	5.518	6.504	8.164	+48,0 %	+25,5 %
Externe Auspendler	12.512	14.056	14.239	+13,8 %	+1,3 %
Pendlersaldo des Kreises	-6.994	-7.552	-6.047		
Kreisinterne Pendler zw. den Gemeinden	11.905	12.192	12.456	+4,6 %	+2,2 %
Einpendler der Gemeinden	17.423	18.879	20.645	+18,5 %	+9,4 %
Auspendler der Gemeinden	24.417	26.431	26.695	+9,3 %	+1,0 %
Pendleraufkommen der Gemeinden	29.935	32.935	34.887	+16,5 %	+5,9 %

Eine für die Bestimmung der Fahrgastnachfrage und des Verkehrsaufkommens schlechthin unmittelbar bedeutsame Kenngröße ist das Aufkommen an Berufspendlern. **Berufspendler** entstehen durch das räumliche Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten bzw. Erwerbstätigen (Wohnortprinzip) und Beschäftigten (Arbeitsortprinzip).

Das Kreisgebiet weist mit 6.047 Personen (2011 noch ca. 7.552, 2005 6.994 Personen) einen deutlichen, nunmehr aber stark rückläufigen Auspendlerüberschuss auf. Es pendeln nur noch etwa 74 % mehr Erwerbstätige zur Arbeit aus dem Kreis aus (14.239 Personen), als in den Kreis ein (8.164 Personen). Das heißt, die Auspendlungen überwiegen zwar deutlich die Einpendlungen bzw. der Bestand an Erwerbstätigen ist höher, aber rückläufig höher, als der der Arbeitsplätze im Kreisgebiet, was als ein Zeichen für sich konsolidierende Wirtschaftskraft gewertet werden kann.

Die prägnanteste Trendlinie ist die deutlich Zunahme der externen Einpendlungen in das Kreisgebiet bei andererseits etwa stabilen Auspendlungen. Das spricht für einen wirtschaftlichen Konsolidierungsprozess.

³⁴ Diese Zahl umfasst die sozialversicherungspflichtigen, abhängigen Erwerbstätigen, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten und Berufssoldaten, und zwar generell nach dem Arbeitsortprinzip.



Für verkehrliche Verflechtungen wesentlich ist, dass das Gesamtaufkommen an Pendlern von 2005 bis 2015 um 16,4 % zugenommen, darunter von 2011 bis 2015 um 6,4 %, was entsprechend auf die Nachfrage im Berufsverkehr gewirkt haben sollte, was allerdings nicht nachweisbar ist.

Begründet in der statistischen Basis sind nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst. Nicht berücksichtigt sind also Selbständige, Beamte und Berufssoldaten. Diese pendeln natürlich auch und sind den angeführten Werten im Durchschnitt mit mindestens 15 % zuzuschlagen.

In Karte 3 werden die wesentlichen Pendlerverflechtungen (Einzelströme mit mindestens 50 Personen zwischen jeweils zwei Städten oder Gemeinden) zum Stand 2015 dargestellt. Die jeweiligen Angaben beruhen auf einer Auswertung der Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Gemeinden sowie Ein- und Auspendler der Gemeinden, Stand 30.06.2015. Diese Auswertung ist erforderlich, um Einzelströme hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung in bestimmten Relationen zusammenfassen zu können. Dabei sind Relationen ab insgesamt etwa 100 Personen (auch durch Überlagerung mehrerer Einzelströme) hinsichtlich der Gestaltung von ÖPNV-Angeboten relevant. Die Bewertung der Strukturierung der Pendlerverflechtungen und der Pendlerströme kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die Gesamtausprägung der Pendlerverflechtungen des Unstrut-Hainich-Kreises liegt in einem mittleren Bereich, ist deutlich stärker als beim Kyffhäuserkreis, jedoch noch etwas geringer als beim Landkreis Nordhausen, wo eine extrem starke Ausrichtung auf die Stadt Nordhausen prägnant ist (vgl. auch Karte 3-8 des Kooperationskonzeptes des NVN), was durchaus ein Indiz für Strukturschwäche der Gesamtregion ist.
- Die innerkreislichen Verflechtungen sind sehr stark durch die Ausrichtung auf die Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza und die Verflechtung zwischen diesen beiden Städten gekennzeichnet. Besonders hervortretend sind die Einpendlungen nach Mühlhausen aus Vogtei, Südeichsfeld, Unstruttal, Weinbergen und Anrode (mit jeweils zwischen 500 und fast 800 Personen).
- Die überkreislichen Verflechtungen sind gekennzeichnet durch intensive, im Wesentlichen durch Auspendlungen geprägte Verflechtungen zwischen
 - Mühlhausen und Erfurt sowie Leinefelde-Worbis
 - Bad Langensalza und Erfurt sowie Gotha und Eisenach.

Auffallend gering ausgeprägt sind dagegen die Pendlerverflechtungen mit dem Kyffhäuserkreis.

- Karte 4 belegt die überwiegende und sehr dominante Zunahme der Pendlerverflechtungen im Zeitraum 2011 bis 2015, mit nur wenigen Ausnahmen. Prägnant zeigen sich
 - die stark angestiegenen Auspendlungen nach Erfurt aus Mühlhausen und Bad Langensalza,
 - aus Bad Langensalza nach Eisenach,
 - aus Mühlhausen nach Leinefelde-Worbis und Heiligenstadt,
 - aus Mühlhausen nach Bad Langensalza
 - aus Südeichsfeld nach Mühlhausen sowie



- im Dreieck Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben (KYF).
- Auffällig sind zudem deutlich hervortretende Einpendlungen aus der Tschechischen Republik und Ungarn, jeweils nach Mühlhausen.

Beginnend bereits in 2005 zeigt sich, dass hinsichtlich aller Kenngrößen: Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit und Beschäftigung im Unstrut-Hainich-Kreis von einer durchgängigen Konsolidierung und zumindest weitgehenden Lageverbesserung gesprochen werden kann.

Die Zahl der Beschäftigten (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) entwickelt sich in unmittelbarer Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsraumes und den konkreten standörtlichen Bedingungen. Es wirkt allerdings auch die demografische Veränderung in Richtung auf eine Begrenzung der Nachfrage nach Arbeitsplätzen. So wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigtenzahlen im Planungszeitraum nicht weiter so deutlich ansteigen, sondern ab etwa 2019 stabil bleiben und nach 2020 eher leicht rückläufig sein werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen wird in Korrespondenz zur rapide abnehmenden Zahl der Personen im Erwerbsalter zunächst stagnieren und im weiteren Planungszeitraum ebenfalls rückläufig werden.

Dieser Wandel wird schrittweise auch Auswirkungen auf die Pendleraufkommen haben. Überwiegend werden diese in eine Stagnationsphase übergehen. Lediglich bei den Einpendlern kann es noch zu leichten Anstiegen kommen.

Der **Motorisierungsgrad** ist auch im Unstrut-Hainich-Kreis im Zeitraum 1990 - 1994/95 sprunghaft angestiegen. In diesen Jahren wurden meist 2-stellige Zuwachsraten bei den Pkw-Beständen festgestellt. Dieser Prozess hat sich ab 1996 deutlich verlangsamt und ist erkennbar in eine Sättigungsphase übergegangen. 2002 bis 2004 sind die Bestände sogar einmal leicht rückläufig gewesen, weil in hohem Maße Altfahrzeuge ausgesondert und abgemeldet worden sind. Damit ist aber keine Trendwende eingetreten. Der Motorisierungsgrad (Pkw je 1000 Einw.) ist stetig angestiegen, seit dem Ende der 1990er Jahre um 2 ... 3 %/a.

- Im Unstrut-Hainich-Kreis betrug der Bestand an zugelassenen Pkw 2005 ca. 59.800, was einem Motorisierungsgrad von 525 Pkw/1000 Einw. entsprach und unter dem Durchschnittswert im Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen und im gleichen Verhältnis auch unter dem Durchschnitt im Freistaat Thüringen lag.
- Zum Stand 2010 war der Pkw-Bestand auf 54.281 Fahrzeuge zurückgegangen, das entsprach einem Motorisierungsgrad von 499 Pkw/1000 Einw.³⁵ Das bedeutet allerdings nicht, dass der Motorisierungsgrad im gleichen Zeitraum tatsächlich zurückgegangen wäre. Im Jahr 2008 hat das Kraftfahrtbundesamt die statistische Ausweisung der Pkw-Bestände insofern geändert, dass die zum Stichtag zeitweilig stillgelegten Fahrzeuge nicht mehr in der Statistik erscheinen. Da der Stichtag jeweils der 01.01. d. J. ist, macht dies durchschnittlich einen Anteil von 10 - 14 % der im übrigen Jahr „vorhandenen“ Fahrzeuge aus.

³⁵ Als Datenquelle wurde ausschließlich die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg (KBA-Statistik) verwendet.



- Zum letzten verfügbaren Stand 01.01.2016 betrug die Anzahl der zugelassenen Pkw 55.282 Fahrzeuge, was einem Motorisierungsgrad von 525 Pkw/1000 Einw. entspricht. Der Anstieg gegenüber 2010 betrug damit 5,2 %, also etwas weniger als 1,0 %/a.
- Der tatsächliche Motorisierungsgrad im Unstrut-Hainich-Kreis liegt somit bei mindestens 580 Pkw/1000 Einw. und ist weiter angestiegen. Der tatsächliche Pkw-Bestand ist bei rückläufigen Einwohnerzahlen nur um 1,8 % (etwa 1000 Fahrzeuge) angestiegen.

Die regionale und lokale Differenzierung des Motorisierungsgrades nach Teilräumen und Gemeinden ist in Karte 5 dargestellt, woraus auch erkennbar ist, welches die Orte mit den höchsten und den niedrigsten Motorisierungsgraden sind. Die räumliche Differenzierung folgt weitgehend den bekannten Mustern und ist wie folgt zu beschreiben:

- Überdurchschnittlich hohe Motorisierungsgrade treten auf
 - in Siedlungsbereichen im unmittelbaren Umland der Siedlungszentren, die Zuzugsgemeinden dieser einwohnerstärkeren Orte sind, insbesondere um Mühlhausen (Unstruttal, Rodeberg, Weinbergen) und Bad Langensalza (Kirchheilingen, Kleinwelsbach, Sundhausen, Klettstedt) sowie zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza (Großengottern);
Ursachen: überdurchschnittliche Einkommen, hohes Pendleraufkommen, hohe Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, Wunsch nach Flexibilität
 - in den dünn besiedelten ländlichen Räumen, also vor allem den Randbereichen des Kreisgebietes und zwischen Körner und dem Raum Bad Tennstedt/Kreisgrenze Sömmerda;
Ursache: auf konventionelle Weise ist dort keine adäquate ÖPNV-Erschließung wirtschaftlich möglich
- Deutlich unter dem Durchschnitt liegende Motorisierungsgrade werden vorrangig festgestellt
 - in den Mittelzentren (wobei für Bad Langensalza aufgrund der Großflächigkeit kaum noch nachweisbar);
Ursachen: Effekte erhöhter Straßenverkehrsdichte und guter Erreichbarkeiten, städtische ÖPNV-Angebote, Erreichung des Arbeitsplatzes, Versorgung usw. häufig fußläufig oder mit dem Fahrrad möglich
 - in Orten mit besonderen Ursachen, wie im Beispiel Obermehler.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die bereits eingetretene Sättigungsphase weiter vertieft. Trotzdem wird auch in den Jahren des Planungszeitraumes und darüber hinaus der Motorisierungsgrad mit jährlichen Wachstumsraten von ca. 1,0 %, also ca. um ca. 5 % im Gesamtzeitraum, weiter ansteigen. Die Zahl der zugelassenen Pkw wird dagegen stagnieren und tendenziell zum Ende des Planungszeitraumes eher leicht zurückgehen.

Die gegebenen und sich im Planungszeitraum verändernden siedlungs- und verkehrsgeografischen Bedingungen beinhalten keine wesentlichen Besonderheiten, die bei der ÖPNV-Gestaltung zu beachten wären.



Das Kreisgebiet ist Bestandteil des Thüringer Beckens und somit weitgehend durch flache, landwirtschaftlich genutzte Flächen, die durch vorwiegend kleinere Flussläufe, wie insbesondere die Unstrut, sowie Bachläufe durchzogen und durch einige Riedflächen unterbrochen werden.

Lediglich an den südwestlichen, westlichen und nördlichen Rändern des Kreisgebietes treten Höhenzüge bis etwa 500 Meter ü. NN. auf, von denen der Hainich der bekannteste und ausgedehnteste ist. Diese sehr begrenzten Teilräume weisen topografische Merkmale von Mittelgebirgslandschaften auf. In diesen Gebieten mit Höhenlagen, Steigungstrecken und verminderten Kurvenradien werden zwar besondere, aber noch keine außergewöhnlichen Anforderungen an die ÖPNV-Gestaltung, insbesondere den Fahrzeugeinsatz, die Fahrplankonstruktion oder die Streckenwahl aufgrund eingeschränkter Straßennetzdichte, gestellt. Größere Wasserflächen oder Flussläufe mit Brücken, die in ähnlicher Weise wirken würden, sind ebenfalls nicht vorhanden.

Das Kreisgebiet weist kaum Ansätze für eine ausgesprochene Zersiedelung auf. Der Grad der Siedlungsdispersion ist relativ gering, weil die einzelnen kleinen Gemeinden oder Ortsteile in der Regel nicht die Struktur von Streusiedlungen haben, sondern vergleichsweise kompakt sind.

Eine weitere Rahmenbedingung der Gestaltung von Angeboten des straßengebundenen ÖPNV ist das Vorhandensein von konkurrierenden Angeboten. Dazu ist zunächst festzustellen, dass bei sinnvoller und abgestimmter Gestaltung der ÖPNV-Angebote diese sich natürlich nicht gegenseitig Konkurrenz machen, sondern im Gegenteil Angebots- und Nachfragesynergien erreicht werden sollen und können. Der tatsächliche Konkurrent des ÖPNV ist dann der motorisierte Individualverkehr (MIV). Und bei optimal abgestimmter und entsprechend dimensionierter ÖPNV-Angebotsgestaltung bestehen nachweislich auch Chancen, in dieser Konkurrenzsituation mit guten Marktanteilen zu bestehen.

Die Überprüfung auf mögliches Vorhandensein konkurrierender (paralleler) Angebote zwischen Bus und Bahn bzw. auch verschiedenen Busverkehrsangeboten war einer der Untersuchungsgegenstände des Kooperationskonzepts und auch von Folgeuntersuchungen. Die Ergebnisse, Schlussfolgerungen und abgeleiteten Maßnahmenvorschläge sind umgesetzt bzw. werden diese im Planungsabschnitt 4 erneut aufgegriffen.

Im Vergleich mit dem MIV hat der ÖPNV in den letzten Jahren eine erhebliche Verschlechterung der Konkurrenzsituation hinnehmen müssen. Diese Entwicklung ist eingetreten, obwohl ein starker Preisauftrieb im MIV, insbesondere durch bis 2012 angestiegene Kraftstoffpreise, zu verzeichnen war. Ablesbar ist diese Situation nicht nur am überall erheblich angestiegenen Motorisierungsgrad, sondern vor allem auch an der Entwicklung der Mobilitätsstruktur der Bevölkerung (Modal split). Vorbehaltlos positiv zu bewerten ist aber in jedem Fall der Anstieg der Gesamtmobilität als Merkmal gesteigerter Lebensqualität, abzulesen an der Anzahl der durchgeführten Gesamtfahrten pro Tag mit Bahn, Bus und Pkw. Die gegenwärtige Niedrigpreissituation bei den Kraftstoffpreisen wirkt zwar begünstigend für ÖPNV und MIV, eindeutig stärker aber zugunsten des MIV. Im Planungszeitraum wird sich diese Situation aber wieder relativieren.

Das Verkehrsverhalten der Menschen ist in den vergangenen Jahren auch im Unstrut-Hainich-Kreis durch zunehmende ökologische Denk- und Verhaltensweisen gekennzeichnet. Unter diesem Aspekt ist z. B. auch zu beachten, dass die Bedeutung und der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtmobili-



tät stark angestiegen sind. Daraus leiten sich auch zunehmende Forderungen nach Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im SPNV (auf touristischen Relationen durchaus auch mit dem Bus) sowie geeigneter Abstellmöglichkeiten für Bike & Ride an den Zugangsstellen ab.

Obwohl der Trend zu umweltbewusstem Verkehrsverhalten und damit zur ÖPNV-Nutzung durch ein ÖPNV-Angebot auf relativ hohem Niveau zu vergleichsweise günstigen Beförderungstarifen gestützt worden ist, ist dennoch die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV-Angebots zurückgegangen. Der zwischenzeitliche Preisanstieg für die MIV-Nutzung hat andererseits nur dazu geführt, dass die spezifische Nutzungshäufigkeit der Fahrzeuge weiter abgenommen hat, der Preisanstieg jedoch kaum zu einer Begrenzung des Motorisierungsgrades (Pkw-Verfügbarkeit) beigetragen hat. Bei den gegenwärtig sehr niedrigen Kraftstoffpreisen ist auch die Wirkung auf die Pkw-Nutzungshäufigkeit nicht feststellbar.

Eine weitere Rahmenbedingung für die Gestaltung und vor allem die Effizienz von ÖPNV-Angeboten sind das Vorhandensein eines oder ggf. auch mehrerer Gemeinschaftstarife und eines Verbundmarketing (im Sinne eines gemeinsamen oder zumindest aufeinander abgestimmten, kooperativen ÖPNV-Marketing). Generell muss festgestellt werden, dass in beiden Feldern bisherige Bemühungen im Wesentlichen nicht oder nur ansatzweise erfolgreich waren.



3 Angebots- und Nachfrageanalyse

3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

3.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Aus infrastruktureller Sicht wurde das SPNV-Netz des Landkreises in Abschnitt 2.1 beschrieben. Auf diesem Netz verkehren im Landkreis gegenwärtig folgende Linien, die alle von DB Regio betrieben werden:

Tabelle 3-1 SPNV-Linien und Angebot 2016

Linie	Zuglauf	Angebot	Zugangsstellen im UHK
RE 1	Göttingen - Leinefelde - Mühlhausen - Gotha - Erfurt - Gera - Glauchau (Sachs)	120-min-Takt Mo-So	Mühlhausen (Thür), Bad Langensalza
RE 2	Kassel-Wilhelmshöhe - Leinefelde - Mühlhausen - Kühnhausen - Erfurt	120-min-Takt Mo-So	Dachrieden, Mühlhausen (Thür), Bad Langensalza
RB 52	Leinefelde - Mühlhausen - Bad Langensalza - Kühnhausen - Erfurt	120-min-Takt Mo-So	Dachrieden, Ammern, Mühlhausen (Thür), Seebach (Mühlhaus), Großengottern, Schönstedt, Bad Langensalza
RB 53	Bad Langensalza - Gotha	120-min-Takt Mo-So	Bad Langensalza, Eckardtsleben (Bedarfshalt)

Jede dieser Linien verkehrt lediglich in einem 120-min-Takt. Die Linien RE 2 und RB 52 bilden jedoch einen angenäherten Stundentakt. Die RB 52 und die RB 53 haben in Bad Langensalza Anschluss von Leinefelde in Richtung Gotha und in entgegengesetzte Richtung. Die Fahrplanlage des RE 2 ist zwischen Leinefelde und Bad Langensalza ungefähr in der Mitte zwischen RE 1 und RB 52. Man kann also von einem angenäherten 60'/30'/30'-Takt sprechen.

Direkt erreicht werden mit den im Landkreis verkehrenden RE-Linien von den Halten Bad Langensalza und Mühlhausen aus - neben dem thüringischen Oberzentrum Erfurt - die beiden Oberzentren Göttingen in Niedersachsen und Kassel in Hessen. In Kassel, Erfurt und Göttingen kann auf das ICE-Netz umgestiegen werden. Göttingen und Erfurt sind zudem in weniger als einer Stunde zu erreichen. Die Fahrzeit nach Kassel beträgt ab Mühlhausen ca. 90 min. Auch in Eisenach besteht Zugang zum Fernverkehr. Der Unstrut-Hainich-Kreis ist somit ohne eigenen Halt von Fernverkehrszügen dennoch vergleichsweise gut an das Fernverkehrsnetz der Bahn angebunden.

Der Bahnhof Bad Langensalza dient als Abzweigbahnhof der Strecke Bad Langensalza - Kühnhausen (KBS 603) und Leinefelde - Gotha (KBS 604). Beide Strecken sind gegenwärtig eingleisig und nicht elektrifiziert, so dass ausschließlich Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen.



Die Strecke Leinefelde - Mühlhausen - Gotha ist für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Eine weitere Steigerung der Reisegeschwindigkeit ist auf dieser Strecke mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Eine Elektrifizierung der Strecke ist zwar vorgesehen, jedoch mittelfristig eher unwahrscheinlich (potenzieller Bedarf im Bundesverkehrswegeplan).

Die Strecke Bad Langensalza - Kühnhausen ist lediglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgebaut. Sie ist relativ kurvig, daher ist eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit nur mit großem Aufwand möglich.

Es sind SPNV-Angebote in nur einer, sich in Bad Langensalza aufteilenden SPNV-Achse vorhanden. Somit kann der SPNV nur in Nordwest <-> Südost-Richtung zur Gewährleistung der Verbindungsfunktionen innerhalb des Kreisgebietes und zur überregionalen Erreichbarkeit des Kreisgebietes beitragen.

In gleicher Weise sind auch die Erschließungsfunktionen auf diese Achse und die daran betriebenen 8 Zugangsstellen beschränkt. Allerdings ist dabei positiv hervorzuheben, dass die beiden Mittelzentren des Kreises gut durch ein SPNV-Angebot verbunden sind und dass auch die wichtigsten überregionalen Ziele Erfurt, Gotha, Leinefelde-Worbis, Kassel und Göttingen sowie auch Eisenach gut mit dem SPNV erreichbar sind.

3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst zum Fahrplanstand 2016 die in **Anlage 2** aufgelisteten 38 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises, darunter 8 Stadtlinien.

Weitere 13 Linien fremder Aufgabenträger erbringen Leistungen des StPNV im Unstrut-Hainich-Kreis (7 Linien in Aufgabenträgerschaft des Eichsfeldkreises, 2 Linien des Kyffhäuserkreises, 3 Linien des Wartburgkreises, 1 Linie des Nordhessischen Verkehrsverbundes - NVV).

Von den 30 Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises überschreiten 10 Linien die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Kyffhäuserkreis, Wartburgkreis, Landkreis Gotha und Landkreis Sömmerda.

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises sind:

- für 20 Regionalbuslinien die **Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG)**, mit Sitz in Mühlhausen (Liniennummern: 111, 112, 131, 141, 142, 151-153, 161, 162, 164, 171, 728, 732, 733, 735b, 739, 740, 743, 745)
- für die 6 Stadtlinien des Stadtverkehrs Mühlhausen mit den Liniennummern 2, 3A, 5, 7, 8/1 und 8/2 die **Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH (SBG)**, mit Sitz in Mühlhausen
- für die beiden Stadtlinien des Stadtverkehrs Bad Langensalza (Linien A und B) sowie für 5 Regionallinien mit den Liniennummern 730, 735, 736, 737 und 738 die **Salza-Tours König OHG (STK)**, mit Sitz in Bad Langensalza



- für 3 Regionallinien mit den Liniennummern 123, 134 und 135 der **Omnibusbetrieb Siegfried Ludwig (OBL)**, mit Sitz in Schlotheim
- für 2 Regionallinien mit den Liniennummern 122 und 124 der **Omnibusbetrieb und Reiseservice Olaf Weingart e.K. (OBW)**, mit Sitz in Menteroda
- für 1 Regionallinie mit der Liniennummer 726 **Reise-Schieck Omnibusverkehr Reinhard Schieck e.K.**, mit Sitz in Hörselberg-Hainich.

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

- die Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
- die EW Bus GmbH, Leinefelde-Worbis
- die Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH, Wutha-Farnroda
- der Eschweger Omnibusverkehr Frölich (EOV), Eschwege.

Aus Anlage 2 geht weiterhin das **mittlere tägliche Fahrtenangebot** im Busliniennetz, einschließlich der Fahrten kreisfremder Unternehmen und der angebotenen Rufbusfahrten, hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses für die Leistungen im Landkreis nach Tagesarten³⁶ wie folgt:

Tabelle 3-2 Fahrtenangebot im Busverkehr 2016

Betriebstag	Regional- und Stadtverkehr		Nur Regionalverkehr		Nur Stadtverkehr	
	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag
Schultag	1.013	100,0 %	815	100,0 %	198	100,0 %
Ferientag	756	74,6 %	563	69,1 %	193	97,5 %
Samstag	140	13,8 %	88	10,9 %	52	26,3 %
Sonn-/Feiertag	61	6,0 %	19	2,4 %	42	21,2 %

Die Anzahl der angebotenen Fahrten hat sich an allen Tagesarten gegenüber 2012 vermindert, insgesamt um ca. 8,8 %. Der Rückgang betrug differenziert an Schultagen 6,3 %, an Ferientagen 8,5 %, an Samstagen 14,6 %, an Sonn- und Feiertagen um über 30 %. Damit ist eine noch stärkere Konzentration auf den Schülerverkehr erfolgt.

Gemessen an den Referenzwerten strukturell vergleichbarer Landkreise³⁷ liegen die Fahrtenanteile bezogen auf das Gesamtangebot aus Stadt- und Regionalverkehr an Ferientagen über diesen Referenzwerten von 65 - 70 %, an Samstagen mit 15 - 20 % leicht darunter und an Sonntagen mit 10 - 15 % deutlich darunter.

Beschränkt man die Betrachtung auf den Regionalverkehr, dann liegen die Anteile an Ferientagen und an Samstagen gut im Limit, an Sonntagen aber deutlich darunter.

³⁶ Vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 2

³⁷ Als Portfolio der Vergleichswerte im Benchmarking wurden durch den Gutachter entsprechende Daten aus etwa 45 Landkreisen und weiteren Städten mit Stadtverkehren in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Nordthüringen und Nordhessen verwendet, die strukturell mit dem Unstrut-Hainich-Kreis vergleichbar sind. Dabei ist eine vollständige Vergleichbarkeit zwar nicht zu erreichen, dennoch eignen sich die Vergleichswerte als wichtige Orientierungswerte für die Angebotsbewertung.



Die Betrachtung der Stadtverkehre führt zu einer Deckungsgleichheit mit den Referenzwerten für Ferientagsanteile (nahezu 100 % gegenüber dem Schultag), erreicht bei den Wochenendfahrten aber nicht die Referenzwerte, weil der Stadtverkehr Mühlhausen gerade am unteren Limit liegt, der Stadtverkehr Bad Langensalza jedoch weit dahinter zurückbleibt, insbesondere weil nur an Samstagen ein Angebot besteht. Allerdings ist hier auch die deutlich geringere Stadtgröße zu berücksichtigen.

Nach Linien betrachtet verkehren an Ferientagen immerhin 45, an Samstagen 23 und an Sonn- und Feiertagen lediglich 9 der 50 Linien.

Der **Angebotsumfang** im StPNV im Kreisgebiet liegt bei 3,39 Mio. Fahrplan-km und entspricht spezifischen Werten von 32,2 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 3.460 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Der einwohnerbezogene Wert entspricht nahezu exakt dem Referenzwert von 32,5 Nutz-km/Einw. und Jahr. Der flächenbezogene Wert liegt weit über dem Referenzwert von 2.650 Nutz-km/km² und Jahr.

Einerseits begrenzt die Bedienung der innerkreislichen Hauptachse Mühlhausen <> Bad Langensalza mit dem SPNV mit einem regelmäßigen und häufigen Angebot die Notwendigkeit umfangreicherer StPNV-Leistungen. Ebenso ist der Landkreis über die Bahn mit den Großstädten Erfurt, Kassel und Göttingen verbunden. Andererseits führt gerade das Fehlen eines tatsächlichen SPNV-Netzes mit mehreren, zu vernetzenden Schienenstrecken und entsprechenden Angeboten dazu, dass nahezu die gesamte ÖPNV-Flächenerschließung, wie auch ein Großteil der Verbindungsfunktionen mit Angeboten des StPNV zu erfüllen sind. Dies ist nur mit überdurchschnittlich hohen Angebotsleistungen möglich, um der Daseinsvorsorgeaufgabe gerecht werden zu können.

Tabelle 3-3 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2015/2016

Nutzfahrleistung im Unstrut-Hainich-Kreis [1000 Fpl-km/a]	Nach Leistungsart		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Konventionell	Bedarfsabhängig	Regionalverkehr	Stadtverkehr	
Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises	3.202,0	81,0	2.633,9	587,9	3.221,8
Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft	159,6	0	159,6	0	159,6
Alle Leistungen im Unstrut-Hainich-Kreis	3.3361,6	81,0	2.793,5	587,9	3.381,4
Leistungsanteile	99,4 %	2,4 %	82,6 %	17,4 %	

Im Zeitraum von 2012 bis 2015/16 ist das Leistungsangebot um 5,0 % reduziert worden. Geplant war eine Reduzierung um 2,1 %. Das betraf sowohl den Stadt- als auch den Regionalverkehr. In den Jahren zuvor (2006 - 2012) gab es lediglich eine Angebotsreduzierung um 1,7 %. Da der Bevölkerungs-



rückgang zu dieser Zeit jedoch größter war, wurde mit den stärkeren Einsparungen der letzten Jahre der Bevölkerungsrückgang seit 2006 nachvollzogen.

Das Mittel der bedarfsgesteuerten Angebotsgestaltung wird im UHK nahezu überhaupt nicht angewendet. Lediglich ca. 81.000 Nutz-km pro Jahr, das entspricht 2,4 % des Gesamtangebots, werden auf nur wenigen Linien als Rufbusfahrten angeboten. Die Referenzwerte liegen hier (mit relativ großer Spanne) bei 3 ... 15 %.

3.1.3 Netzerschließung und Verbindungsqualität im Regionalverkehr

Netzerschließung

Karte 6 zeigt, dass das Liniennetz des ÖPNV flächendeckend ist, alle Verkehrsachsen bedient und das gesamte Kreisgebiet erschließt, wobei eine deutliche Orientierung auf die Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza erkennbar ist.

Die Karten 7 bis 10 zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o. g. Tagesarten. Daraus geht hervor, dass

- auch an Ferientagen (Karte 8) eine ähnlich flächenerschließende Angebotsstruktur wie an Schultagen (Karte 7) vorhanden ist, allerdings mit deutlich geringerem Umfang, was die insgesamt relativ wenig ausgeprägten Hauptnetzrelationen deutlicher hervortreten lässt;
- am Samstag (Karte 9) im Regionalverkehr weitgehend noch flächendeckend bedient wird, allerdings mit in der Regel nur 2 Fahrten je Richtung, und mit Ausnahme der Verbindung Bad Tennstedt - Bad Langensalza ist der gesamte Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Bad Tennstedt samstags vom ÖPNV „abgehängt“;
- an Sonn- und Feiertagen (Karte 10) sich das StPNV-Angebot dagegen nur auf vereinzelte Verbindungen beschränkt, die meist die Kreisgrenze überschreiten und touristisch geprägt, aber auch nur auf einzelne Fahrten beschränkt sind.

In den Städten Mühlhausen und Bad Langensalza wird darüber hinaus ein verdichteter Stadtverkehr angeboten. In Mühlhausen wird der Stadtverkehr auch am Wochenende angeboten, in Bad Langensalza lediglich samstags.

Gravierende Unterschiede in der ÖPNV-Versorgung zwischen Teilräumen lassen sich insoweit erkennen, dass achsenferne Räume nur ein stark reduziertes StPNV Angebot haben. Diese Angebotsstruktur entspricht den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen und ist dadurch im Wesentlichen bedarfsgerecht, da größere Potenziale mit den Achsenverkehren direkt an die jeweiligen Hauptorte angebunden sind.

Verbindungsqualität im Hauptnetz des StPNV

Die Verbindungsqualität im Hauptnetz wird im Wesentlichen durch die Angebotshäufigkeit und Vertaktung der Verkehre auf den Hauptnetzrelationen bestimmt.



Tabelle 3-4 stellt die Vorgabe von Angebotshäufigkeiten nach dem NVP 2013-2017 und deren Einhaltung auf den klassifizierten Relationen durch das realisierte Angebot dar.

Tabelle 3-4 Angebot im Hauptnetz des StPNV³⁸

Nr.	Relation	Linien	VU	Angebot [Fahrten pro Tag u. Rtg.]			Takt [min]
				Vorgabe	Schul-tag	Ferien-tag	
Hauptverbindungsrelationen							
H1	Mühlhausen - Körner - Schlotheim	131, 421	RBG	12	16	15	kein Takt
H2a	Mühlhausen - Oberdorla	30,151, 152,153	RBG, VGW	12	36	30	~60'--120'
H2b	Oberdorla - Heyerode - Diedorf - Lengenfeld u. St. (nur bis Schierschwende)	151	RBG	12	14	10	~60'--120'
H3	Bad Tennstedt - Herbsleben - Döllstädt (Lk Gotha)/SPNV	735b	RBG	12	9	9	~120'
Verbindungsrelationen							
V1	Mühlhausen - Felchta - Eisenach	30	VGW	9	2	2	-
V2	Mühlhausen - Obermehler - Schlotheim	123	OBL	9	5	5	tlw. 120'
V3	Mühlhausen - Menteroda	122	OBW	9	8	8	~60'--120'
V4	Mühlhausen - Hüpstedt	112	RBG	9	10	8	~60'--120'
V5	Mühlhausen - Lengfeld - Bickenriede	171	RBG	9	12	10	60'
V6	Mühlhausen - Großengottern - Altengottern	141	RBG	9	15	11	~60' / ~120' +SV
V7a	Mühlhausen - Heroldishausen - Mülverstedt - Weberstedt	142	RBG	9	3	0	kein Takt
V7b	Mülverstedt - Schönstedt - Bad Langensalza	733	RBG	9	12	5	kein Takt
V8	Bad Langensalza - Issersheilingen/ Kleinwelsbach - Kirchheilingen	728	RBG	9	11	9	kein Takt
V9	Bad Langensalza - Klettstedt - Bad Tennstedt	740	RBG	9	12/10	11/8	~60' / ~120'
V10	Mühlhausen - Hohenebra - Sondershausen	421,131, 434	RBG	9	7	7	kein Takt

³⁸ Bedeutung der Markierung: grün - Einhaltung der Vorgabe, gelb - geringfügige Nichteinhaltung, rot - Nichteinhaltung



Die wichtigste Verbindung innerhalb des Landkreises, zwischen der Kreisstadt Mühlhausen und dem Mittelzentrum Bad Langensalza, wird durch die Bahn mit einer dichteren Fahrtenfolge als 60 min bedient. Hier ist also kein Bedarf für ein über den Erschließungs- und Schülerverkehr hinaus gehendes Angebot im StPNV vorhanden.

Es ist grundsätzlich festzustellen:

- Die Angebotsstruktur die Achsenstruktur aus dem alten Nahverkehrsplan insbesondere für die Verbindungsrelationen nicht eingehalten hat. Auf den beiden landesbedeutsamen Relationen Mühlhausen - Sondershausen und Eisenach - Mühlhausen ist dies ab Dezember 2016 korrigiert.
- Die Achse Mühlhausen - Oberdorla - Heyerode - Faulungen - Lengenfeld unterm Stein wird gegenwärtig auf dem Abschnitt Mühlhausen - Oberdorla verdichtet betrieben (30 Fahrten pro Tag). Die Fahrten verteilen sich bei den einzelnen Linien in der Regel über den ganzen Tag, saubere Takte sind nicht vorhanden. Darüber hinaus wird nur bis Schierschwende bedient.
- Die Vorgaben an Schultagen werden mit nur wenigen Ausnahmen eingehalten, teilweise sind sogar deutlich höhere Angebote (auch aus Anforderungen der Schülerbeförderung) vorhanden. An Ferientagen dagegen treten mehr Nichteinhaltungen auf. Insbesondere bei den Verbindungsrelationen liegen die Fahrtenangebote an Ferientagen deutlich unter denen an Schultagen.

Ein durchgängiges Merkmal des Regionalbusverkehrs besteht generell, aber auch im Hauptnetz, in der nachfrageorientierten Fahrplangestaltung, die durch den Berufs- und insbesondere den Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt wird. Demzufolge sind Taktverkehre nur auf wenigen Linien oder nur in Ansätzen vorhanden.

Lengenfeld unterm Stein und die umliegenden Orte sind nicht innerhalb der anzustrebenden Reisezeit zu erreichen. Da dies jedoch wünschenswert ist, sollten die in dem Gebiet verkehrenden Buslinien Anschluss auf die Linie 230 von und nach Eschwege erhalten.

Verbindungsqualität im Ergänzungsnetz des StPNV

Die im Ergänzungsnetz aufgeführten Relationen werden größtenteils lediglich mit einzelnen Fahrten bedient. An Schultagen dominiert hier der Schülerverkehr. An Ferientagen ein Grundangebot mit wenigen Fahrten zum Erreichen der zentralen Orte.

Die im NVP 2013-2017 vorgesehenen Flächenrufbusgebiete sind nicht realisiert worden, so dass Rufbusse lediglich als 1:1-Ersatz für Fahrten normalen Linienverlaufs zu festgelegten Zeiten stattfinden.

Die weiteren Verkehre im Ergänzungsnetz werden primär durch die Anforderungen an die Schülerbeförderung und die Anbindung der Siedlungseinheiten an Zentrale Orte bestimmt.



Erschließung der Siedlungseinheiten und Anbindung an Zentrale Orte

Gemäß bisher und künftig geltendem Nahverkehrsplan wird die Erschließung und Verbindungsqualität zu Zentralen Orten für 91 Siedlungseinheiten des Unstrut-Hainich-Kreises mit mindestens 100 Einwohnern ausgewiesen.³⁹ Gemessen an den Richtwerten des Bedienungsstandards (vgl. Abschnitt 4.3.3), die sich an den Vorgaben des NVP 2013-2017 und den Grundsätzen der Raumordnung orientieren, ist zusammenfassend zu konstatieren:

- Die Richtwerte der Angebotshäufigkeit werden in den Verbindungen zu Grundzentren lediglich für die Orte Marolterode (an Schul- und Ferientagen) und Heroldshausen (an Schultagen) nicht eingehalten.
Einzelne Defizite, die auf die Nichteinhaltung des Reisezeit-Richtwerts von 30 min zurückzuführen sind, treten an Schul- und Ferientagen gleichermaßen auf. Betroffen sind ausschließlich Siedlungseinheiten in schwer erreichbaren Randlagen des Kreisgebiets (Raum Lengelfeld unterm Stein und nördliches Randgebiet).
- Für die Verbindungen zum nächsterreichbaren Mittelzentrum werden die Richtwerte an Schultagen ebenfalls weitestgehend eingehalten (Ausnahmen Heyerode und Lengelfeld). An Ferientagen treten etwas mehr Nichteinhaltungen auf. Diese sind überwiegend in einer Überschreitung des Reisezeit-Richtwerts und nicht in einer zu geringen Angebotshäufigkeit begründet. Auch hier überwiegen die räumlichen Randlagen des Kreises.
- Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Mühlhausen ist aus den peripheren Bereichen problematisch. Hier wirken sich die geografischen Entfernungen, aber auch fehlende Anschlüsse zwischen den Linien unterschiedlicher Unternehmen (Linie 230 aus Eschwege) aus.
- Schnelle Verbindungen ins Oberzentrum Erfurt sind für all die Orte gegeben, die entweder selbst über einen SPNV-Halt verfügen oder mit Hilfe des StPNV an den SPNV angeschlossen sind. Für alle Siedlungseinheiten, für die dies nicht zutrifft, besteht keine realistische Möglichkeit der Einhaltung der Vorgaben. Betroffen sind vor allem Siedlungseinheiten im westlichen und nördlichen Randgebiet des Kreises.

Die vorstehenden Feststellungen werden durch die **Karten 11 bis 18** visualisiert.

3.1.4 Angebot in den Stadtverkehren Mühlhausen und Bad Langensalza

Im Unstrut-Hainich-Kreis werden die beiden Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza durch Stadtverkehrslinien bedient. Nach **Anlage 2** gibt es insgesamt 8 Stadtlinien, die Linien 2, 3A, 5, 7, 8/1 und 8/2 bedienen Mühlhausen und die Linien A und B Bad Langensalza.

- Montag-Freitag verkehren 8 Linien (Linien 2, 3A (nur Schülerverkehr), 5, 7, 8/1, 8/2, A, B),
- Samstag 7 Linien (Linien 2, 5, 7, 8/1, 8/2, A, B) und
- Sonntag 5 Linien (Linien 2, 5, 7, 8/1, 8/2).

Die Angebotshäufigkeit unterscheidet sich Montag-Freitag zwischen einem 30-min-Takt auf den Hauptlinien (Linien 5, A, B) und einem 60-min-Takt mit HVZ-Verstärkung auf den Nebenlinien (Linien

³⁹ Zu den Siedlungseinheiten vgl. Abschnitt 2.1 und Anlage 1



2, 7). Die Linien 3A, 8/1 und 8/2 verkehren ungetaktet (Linie 8/2) oder lediglich mit einzelnen Fahrten.

Am Wochenende verkehren lediglich die Linien 5 (60-min-Takt), 7 (120-min-Takt) sowie 2, 8/1, 8/2, A (nur Sa) und B (nur Sa) mit Einzelfahrten.

Sonntags verfügt folglich lediglich Mühlhausen über ein Stadtverkehrsangebot.

Eine Veranschaulichung der Angebotshäufigkeit und Erschließungsqualität in den Stadtgebieten von Mühlhausen und Bad Langensalza erfolgt in den **Karten 19 - 26** durch Eintragung der Linienführungen, der Bedienungshäufigkeiten und der Erschließungsbereiche durch 500-Meter-Radius-Isochronen um die jeweiligen Haltestellen.⁴⁰

Der Nahverkehrsplan 2013 - 2017 enthält Vorgaben für die Mindestbedienung in den Stadtverkehren hinsichtlich

- Bedienungshäufigkeit und Taktschema nach Kernstadt, kernstadtnahen Bereichen und Außenbereichen,
- Verkehrszeiten,
- zur Erschließung der Siedlungsflächen.

Außerdem werden Vorgaben zur Angebotsanpassung gemacht.

Alle genannten Vorgaben werden mit dem gegenwärtigen Angebot erfüllt. Aufgrund der Achsenkreuzstruktur aus nur zwei Linien bleibt in Bad Langensalza allerdings ein zentraler Bereich um Reha-Klinik, Rosenmuseum, Jüdengasse durch Stadtlinien unterversorgt. In diesem Bereich müssen Regionallinienverkehre Aufgaben der städtischen Erschließung mitübernehmen. Ebenso trifft das für die Ortsteile im Außenbereich zu.

Eine hervorzuhebende Besonderheit im Stadtverkehr Bad Langensalza ist der seit Juni 2016 erfolgende Einsatz von 2 Elektrobussen. Im Stadtverkehr Mühlhausen werden zur Hälfte Erdgasbusse eingesetzt.

3.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme (Im Unstrut-Hainich-Kreis: Eisenbahn-Regionalverkehr und kategorisiertes Busliniennetz) ist ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal aus der Sicht des Nutzers. Der NVP 2013-2017 legt dazu folgende Verknüpfungspunkte (VP) fest:

<u>Hauptverknüpfungspunkte</u>	<u>Weitere wichtige VP</u>	<u>Wichtige Umsteigepunkte</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Mühlhausen Bf und ZOB • Bad Langensalza Bf 	<ul style="list-style-type: none"> • Bad Tennstedt • Schlotheim • Lengenfeld unterm Stein, Schule+Viadukt 	<ul style="list-style-type: none"> • Struth

⁴⁰ Die Isochronen beschreiben den Radius um eine Haltestelle, der den Einzugsbereich der Haltestelle grafisch darstellt (in diesem Fall 500 Meter mit einer Gehzeit von 7 Minuten).



Die Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtanzahl für die Verknüpfungspunkte ermitteln.

Die Analyse und Bewertung der Bus-Bahn-Verknüpfung betrifft die RE-Halte Mühlhausen und Bad Langensalza. Die Verknüpfung gilt als gewährleistet, wenn die Übergangszeit Kriterien erfüllt werden:

- Verknüpfungszeit ≤ 15 min. bei Direktverkehr der Regionalbusse zum Bahnhof,
- Verknüpfungszeit ≤ 10 min. für das zusätzliche Umsteigen von Regionalbussen in Stadtbusse, mit denen dann die Bus-Bahn-Verknüpfung erfolgt,
- analoge Anwendung der Verknüpfungszeiten für die Verknüpfung Bahn - Bus.

Tabelle 3-5 Bus-Bahn-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Busfahrten mit der Bahn					
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	Jahr
Mühlhausen	216 von 358 (60,2%)	202 von 329 (61,4%)	41 von 76 (53,9%)	19 von 42 (45,2%)	57,0%
Bad Langensalza	112 von 226 (49,7%)	104 von 200 (52,0%)	8 von 26 (30,8%)	3 von 4 (75,0%)	51,5%

Tabelle 3-6 Bahn-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Bahnfahrten mit dem Bus					
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	Jahr
Mühlhausen	43 von 54 (79,6%)	43 von 54 (79,6%)	23 von 52 (44,2%)	11 von 52 (21,2%)	64,9%
Bad Langensalza	54 von 76 (71,7%)	54 von 76 (71,7%)	7 von 69 (10,1)	3 von 69 (4,3%)	51,3%

Die Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sind für Mühlhausen zwar insgesamt als besser gegenüber der Situation in Bad Langensalza zu beurteilen, allerdings waren zum Fahrplanstand 2012 schon einmal bessere Werte ermittelt worden. Für Bad Langensalza hat sich die Verknüpfungsquote zwar insgesamt kaum verändert, allerdings ist mit der Reduzierung des Angebots auch das Verknüpfungspotenzial an beiden Verknüpfungspunkten geschmolzen. Eine allgemeine Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus kann daher an dieser Stelle gefordert werden.

Die Bus-Bus-Verknüpfung wird für die Verknüpfungspunkte Mühlhausen Bf; Mühlhausen ZOB; Bad Langensalza ZOB (bisher nicht als Verknüpfungspunkt kategorisiert); Schlotheim; Lengenfeld unterm Stein, Schule; Lengenfeld unterm Stein, Viadukt; Bad Tennstedt und Struth analysiert. Analog der Bus-Bahn-Verknüpfung gilt die Verknüpfung als erfüllt, wenn die Verknüpfungszeit ≤ 15 min. beträgt.



Tabelle 3-7 Bus-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Busfahrten					
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	Jahr
Mühlhausen Bf	341 von 358 (95,3%)	311 von 329 (94,5%)	63 von 76 (82,9%)	17 von 42 (40,5%)	84,4%
Mühlhausen ZOB	362 von 376 (96,3%)	309 von 322 (96,0%)	63 von 77 (85,1%)	33 von 39 (84,6%)	92,7%
Bad Langensalza ZOB	210 von 226 (93,0%)	184 von 200 (92,0%)	10 von 26 (38,5%)	0 von 4 (0,0%)	69,7%
Schlotheim	52 von 82 (63,4%)	42 von 68 (61,8%)	0 von 12 (0,0%)	0 von 2 (0,0%)	43,6%
Lengenfeld unterm Stein, Schule	36 von 52 (69,7%)	2 von 16 (12,5%)	0 von 2 (0,0%)	0 von 2 (0,0%)	39,0%
Lengenfeld unterm Stein, Viadukt	36 von 56 (65,2%)	17 von 36 (47,2%)	0 von 6 (0,0%)	0 von 2 (0,0%)	42,2%
Bad Tennstedt	34 von 52 (64,9%)	27 von 44 (60,7%)	0 von 8 (0,0%)	-	52,8%
Struth	14 von 32 (43,5%)	17 von 30 (56,7%)	0 von 4 (0,0%)	-	38,5%

Nach [Tabelle 3-7](#) werden für die Verknüpfungspunkte in Mühlhausen und Bad Langensalza gute Verknüpfungsquoten erreicht, Werte deutlich über 50 % sind im Vergleich sehr zufriedenstellend. Für die weiter entfernt liegenden anderen Verknüpfungspunkte und wichtigen Umsteigepunkten Lengenfeld, Schlotheim und Struth sind die Werte weniger zufriedenstellend, so dass hier über Anschlussverbesserungen nachgedacht werden sollte. In Bad Tennstedt ist der Wert mit 52,8 % noch im zufriedenstellenden Bereich. Im Verhältnis zum Nahverkehrsplan 2013 - 2017 wurden offensichtlich deutliche Verbesserungen der Verknüpfungsanzahl vorgenommen, jedoch ist hier durchaus noch Verbesserungspotenzial zu erkennen.

Bei den [Stadtverkehren Mühlhausen](#) und [Bad Langensalza](#) stellt die Verknüpfungsqualität zwischen den Stadtlinien und zum SPNV ein besonderes Qualitätsmerkmal dar, da die Aufgabe von Stadtverkehren neben der Erschließung der Siedlungsgebiete auch in einer Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz, speziell dem SPNV, besteht.

Für die Verknüpfung zwischen den Stadtlinien besteht am ZOB und am Bahnhof Mühlhausen ein Anschluss mehrerer Busse (Rendezvous) zu den Taktminuten 25 und 55 bzw. 20 und 50. Wobei die meisten Fahrten beide Knotenpunkte bedienen so dass Umstiege zwischen Regional- und Stadtverkehr nur zum Erreichen peripherer Ziele notwendig sind. Auf der Bahnstrecke zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza verkehren alle drei Linien der Bahn in einem 2-h-Takt.



3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Die räumliche Verteilung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2011 weist im Abschnitt Leinefelde - Mühlhausen mit einer Querschnittsbelastung von 2.150 und im Abschnitt Mühlhausen - Bad Langensalza mit sogar 2.950 Fahrgästen an vergleichsweise hohe Werte auf.

Zwischen Bad Langensalza und Gotha wurden 2.450 Fahrgäste je Schultag festgestellt und im Abschnitt Bad Langensalza - Kühnhausen immerhin 650 - 800 Fahrgäste im Tagesquerschnitt.⁴¹

In der Entwicklung der Fahrgastnachfrage seit 2006 ist keine der Strecken von großen Nachfrageveränderungen betroffen, so dass von relativ stabilen Werten auszugehen ist.

Für den Unstrut-Hainich-Kreis ist kennzeichnend, dass eine außergewöhnlich hohe Konzentration der SPNV-Nachfrage festzustellen ist. Das liegt zum einen daran, dass das SPNV-Netz überhaupt nur 8 Zugangsstellen im Kreisgebiet aufweist und sich zum anderen 92 % (2011 noch 90 % und 2006 knapp 85 %) des Gesamtaufkommens auf nur 2 Zugangsstellen (Mühlhausen und Bad Langensalza) konzentrieren. Entsprechend gehört der Netzabschnitt von Bad Langensalza in/aus Richtung Gotha mit fast 3.000 Reisenden im Querschnitt (Summe aus beiden Richtungen) zu den am stärksten genutzten in Nordthüringen.

Tabelle 3-8 Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen (gerundet)⁴²

Zugangsstelle (Kursbuchbezeichnung)	Mittelwert Ein- und Aussteiger täglich (Mo-Fr) - gerundete Werte -		
	2006	2011	2015
AMMERN	100	50	40
BAD LANGENSALZA	1.500	1.450	1.750
DACHRIEDEN	< 50	40	40
ECKARDSLEBEN (Bedarfshalt)	100	30	10
GROßENGOTTERN	100-150	130	150
MÜHLHAUSEN (THÜR)	1.500	1.770	2.250
SCHÖNSTEDT	150	80	80
SEEBACH	50	30	20
Summe	3.550	3.580	4.340

Es ergibt sich 2015 an einem mittleren Arbeitstag ein Gesamtaufkommen an Ein- und Aussteigern im SPNV von 4.340 Personen, was gemessen an der Einwohnerzahl noch immer vergleichsweise wenig

⁴¹ Quelle für alle Angaben zum Schienenpersonennahverkehr: 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2013 bis 2017

⁴² Angaben aus der Reisendenstatistik (RES), bereitgestellt durch NVS Thüringen, nach Zugangsstellen und Streckenabschnitten (gerundet)



ist. Allerdings bedeutet dies einen Anstieg gegenüber dem Stand 2011 um 760 Personen (21 %), nachdem das Aufkommen in den Vorjahren etwa konstant war. Allerdings bleibt der Anstieg im Wesentlichen auf die bedeutenden Zugangsstellen Mühlhausen und Bad Langensalza beschränkt. Großengottern, Schönstedt und Dachrieden scheinen sich konsolidiert zu haben.

Problematisch ist aber der Nachfrageverlust bei den weiteren kleineren Zugangsstellen. Da nach allgemeiner Einschätzung die SPNV-Würdigkeit einer Zugangsstelle bei einem täglichen Aufkommen von weniger als 50 Ein- und Aussteigern infrage zu stellen ist, müssen mindestens zwei der acht Zugangsstellen im Unstrut-Hainich-Kreis als bestandsgefährdet eingestuft werden.⁴³

Das jährliche Fahrgastaufkommen im Straßenpersonennahverkehr liegt in den Jahren 2015 und 2016 bei ca. 3,1 Mio. Beförderungsfällen im Unstrut-Hainich-Kreis.⁴⁴ Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des StPNV von 29,4 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

Tabelle 3-9 Nachfrage im StPNV 2006 bis 2016

Leistungsbereich	2006	2012	2014	2016	2016/ 2012	Nutzungshäufigkeit	
	Beförderungsfälle (in 1.000)					2012	2016
						(in Beff./Einw. und Jahr)	
Stadtlinien Mühlhausen	647,3	524,1	486,6	490,2	-6,5 %	15,8	14,2
Stadtlinien Bad Langens.	190,8	124,3	108,5	92,9	-25,2 %	7,0	5,3
Regionallinien	3.108,1	2.540,1	2.509,9	2.498,2	-1,6 %	47,0	46,9
StPNV gesamt	3.946,2	3.188,5	3.105,1	3.081,3	-3,4 %	30,4	29,3
Davon Schüler/Azubi		2.288,2	2.053,4	2.242,5	-2,0 %		
Anteil		71,8 %	66,1 %	72,8 %			
Sonstige		900,3	1.051,7	838,8	-6,8 %		

Nach **Tabelle 3-** entfallen etwa 2,2 Mio. Fahrgäste (entsprechend 73 %) auf Schüler. Beschränkt man diese Betrachtung nur auf den Regionalverkehr, dann liegt der Schüleranteil bei 81 %. In den Stadtverkehren - sowohl in Mühlhausen als auch in Bad Langensalza - werden dagegen deutlich mehr sonstige Fahrgäste (Jedermann-Fahrgäste) befördert als Schüler.

Zwischen 2012 und 2016 ist die Fahrgastnachfrage insgesamt „nur noch“ um ca. 3,4 % gesunken, was nahezu exakt der Vorausschätzung im Nahverkehrsplan 2013 - 2017 entspricht. Damit hat sich der rückläufige Trend erheblich abgeschwächt und unterscheidet sich immer weniger zwischen Schülerverkehr (-2,0 %) und Jedermann-Verkehr (-6,8 %).

Die spezifische Nutzungshäufigkeit des StPNV ist aktuell auf unter 30 Beff. je Einwohner und Jahr gesunken. Werte unter 30 Beff./Einw., Jahr sind als vergleichsweise niedrig einzuschätzen.

⁴³ Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

⁴⁴ Datenquelle: Datenbereitstellung der Verkehrsunternehmen



Weiterhin allerdings sehr bedenklich ist der fortgesetzte starke Fahrgastrückgang bei den Stadtverkehren mit insgesamt -10,1 %, wogegen der Regionalverkehr mit -1,6 % (bei Schülern sogar nur -1,3 %) als annähernd stabilisiert eingeschätzt werden kann.

In den Stadtverkehren gibt es zudem drei wesentliche Unterschiede zwischen beiden Städten:

- Während das Volumen des Fahrgastverlustes in Mühlhausen mit -6,5 % zumindest in der Größenordnung noch mit der durchschnittlichen Nachfrageentwicklung im Kreis korrespondiert, ist dies in Bad Langensalza mit -25,2 % nicht der Fall. Auslöser dafür waren nachvollziehbar auch erfolgte Angebotseinschränkungen und Unregelmäßigkeiten durch andauernde Baustellen.
- Der zweite Unterschied liegt im Trend. Während sich in Mühlhausen die Entwicklung tendenziell stabilisiert, ist das Tempo des Fahrgastverlusts in Bad Langensalza tendenziell sogar noch leicht angestiegen. Offenbar ist die Konsolidierungsphase nach den erfolgten Angebotsanpassungen noch nicht abgeschlossen.
- Die spezifische Nutzungshäufigkeit des Stadtverkehrs in Mühlhausen liegt bei 14,2 Beff. je Einwohner und Jahr. Das ist bereits ein eher niedriger Wert und korrespondiert mit dem des Stadtverkehrs Sondershausen (12,9 Beff./Einw., Jahr). Im Stadtverkehr Bad Langensalza ist die spezifische Nutzungshäufigkeit jetzt allerdings auf 5,3 Beff./Einw., Jahr zurückgegangen.
Hierbei muss allerdings erwähnt werden, dass ein Teil der ÖPNV-Nutzung durch Einwohner der Stadt auch auf Regionallinien entfallen.

3.3 Zusammengefasste Mängel, Feststellungen und Gesamtbewertung

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten dienen

- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des StPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum 2017 bis 2021,
- der Kontrolle der Einhaltung von Vorgaben des Aufgabenträgers, definiert durch den bisher gültigen Nahverkehrsplanes 2013-2017, im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der definierten ausreichenden Verkehrsbedienung,
- der Erfolgskontrolle zur Umsetzung der raumordnerischen Grundsätze, definiert durch das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und den Regionalplan Nordthüringen 2012,
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Förderung des ÖPNV.

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

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- b. Das Gesamtvolumen des Angebots im StPNV je Einwohner entspricht dem Durchschnitt vergleichbarer Kreise und übertrifft mit Bezug auf die Fläche diesen Durchschnittswert deutlich, was aufgrund des unterdurchschnittlichen SPNV-Angebots aber als angemessen zu bewerten ist.



- c. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen weist ein leicht überdurchschnittliches Angebot an Ferientagen auf, was am Gewicht der Stadtverkehre liegt. Leicht unter dem Durchschnitt liegen die Fahrtenangebote an Samstagen. Generell als Mangel einzuschätzen sind die nahezu völlig fehlenden StPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen, zumindest im Regionalverkehr, was allerdings leider inzwischen in vergleichbaren Regionen verbreitet ist.
- d. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot im StPNV ist weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den benachbarten Städten und Landkreisen, insbesondere den Städten Sondershausen, Eisenach und Eschwege.
- e. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- f. Der quantitative Mindestbedienstungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird - sowohl hinsichtlich der Achsenbedienung, als auch der Flächenerschließung - an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme von Einzelfällen, eingehalten. An Ferientagen treten vermehrt Defizite auf.
- g. Die anteilige Nutzung von Bedarfsverkehren ist durch die nicht erfolgte Umsetzung entsprechender Maßnahmen nach wie vor sehr gering. Hier liegen weiterhin Gestaltungsreserven für eine wirtschaftliche Erfüllung der Daseinsvorsorgeaufgaben, insbesondere in den Randgebieten des Kreisgebiets.
- h. Die relevanten Ziele des Freizeitverkehrs sind überwiegend erschlossen. Das Potenzial für zusätzliche touristische Angebote ist gering.
- i. Die Vorgaben für den Schülerverkehr laut Schülerbeförderungssatzung und dem Thüringer Schulfinanzierungsgesetz werden weit überwiegend eingehalten. Lediglich bei 59 Schülern werden Wartezeitüberschreitungen festgestellt. Die Prüfung einer Optimierung der Schülerbeförderung zur Erschließung von Wirtschaftlichkeits- und Qualitätsreserven ist mit dieser Fortschreibung erfolgt.
- j. Die Angebotsumfänge in den Stadtverkehren Mühlhausen und Bad Langensalza ist angemessen, die Angebotsverteilung entspricht den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten. Allerdings zwingt die geringe Nutzung der Angebote, insbesondere in Bad Langensalza zur grundsätzlichen Prüfung.
- k. Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht. Dennoch ergibt sich noch punktueller Optimierungsbedarf.
- l. Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist im Kreisgebiet im Zeitraum 2012-2015/16 im SPNV leicht angestiegen und im StPNV mit deutlich rückläufiger Tendenz weiter zurückgegangen und ist kritisch lediglich in den Stadtverkehren zu bewerten.

In der Gesamtbewertung des gegenwärtigen Standes des verkehrlichen Angebotes ist festzustellen, dass sich die vorstehend genannten Mängel, Defizite und Nichteinhaltungen von Vorgaben ganz überwiegend als Einzelprobleme darstellen und nicht auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen sind.



Insgesamt sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

1. Die wesentlichen Ziele des Nahverkehrsplanes 2013 - 2017 konnten erreicht werden, aber noch nicht alle Vorgaben werden eingehalten.
2. Aus dem bestellten Leistungsvolumen und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine weitergehend optimierte Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes und auch zunehmend modernisiertes Angebot bereitgestellt worden.
3. Im Planungszeitraum sind aber unter den weiter schwieriger werdenden demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erhebliche weitere Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zumindest zu sichern, aber gezielt auch weitere Verbesserungen zu erreichen.

Die wesentlichen raumordnerischen Grundsätze sind erfüllt:

1. Die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge werden erreicht. In Teilräumen ist in der ÖPNV-Bedienung allerdings noch Handlungsbedarf zur zukünftigen Sicherung dieser Ziele vorhanden.
2. Eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger, ist im Rahmen der Möglichkeiten gewährleistet.
3. Die Folgen des demografischen Wandels werden bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt.

Daraus lassen sich die nachfolgend aufgelisteten Handlungsbedarfe ableiten. Diese sollen Ansatzpunkte dafür sein, eine weitere Optimierung und Modernisierung des Angebotssystems erreichen zu können und die festgestellten Defizite weitgehend zu beseitigen, andererseits aber auch eine höhere, zeitgemäße Qualität in den Bedienungsvorgaben (auch mit Blick auf eine künftige Leistungsvergabe) zu erreichen:

1. Anforderungsgerechte Aktualisierung der Kategorisierung des Busnetzes und der Verknüpfungspunkte sowie eine entsprechende punktuelle Anpassung der Angebote in den Verkehrsachsen.
2. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Beseitigung bzw. Minderung der wenigen Nichteinhaltungen vorgesehener Vorgaben, vorwiegend durch Weiterentwicklung des vorhandenen Busangebots und unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotsformen.
3. Optimierung Schülerbeförderung unter dem Aspekt einer Gesamtoptimierung des Angebots.
4. Prüfung der Möglichkeiten einer Aufwertung von Angeboten in Hauptrelationen durch Einbringung in das landesbedeutsame ÖPNV-Netz und Nutzung entsprechender Fördermöglichkeiten.
5. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen Busverkehren und dem SPNV (fortlaufende Anpassung an Bahnfahrpläne) ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhöhen.
6. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für weitere Ferientags- und Wochenendangebote, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren.



4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Unstrut-Hainich-Kreises besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Thüringer Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr. Gleichzeitig müssen aufgrund der angespannten Haushaltssituation des Aufgabenträgers die Mittel für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der Unternehmen auf das Maß beschränkt werden, das für die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Erfüllung von Pflichtaufgaben und Aufgaben des öffentlichen Verkehrsinteresses erforderlich sind.

Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende **Leitlinien** beschlossen:

- A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken. Den differenzierten Anforderungen in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten ist gleichermaßen Rechnung zu tragen (vgl. LEP G 2.1.1 u. G 2.2.13).
- B) Bei der Erfüllung wesentlicher Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein (vgl. LEP G 4.5.14).
- C) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll künftig aber wieder stärker auf eine attraktivere Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen hingewirkt werden.
- D) Neue oder wachsende Potenzialstandorte - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden.
- E) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der Schadstoffemissionen einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann (vgl. LEP G 4.5.1).
- F) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung sind vorwiegend im Stadtverkehr und im Hauptnetz des Regionalverkehrs vorzusehen. In ländlichen



- Räumen ist eine entsprechend den Mindestbedienungsstandards angemessene Flächenerschließung zu gewährleisten.
- G) Entsprechend § 2 Absatz 7 ÖPNVG des Freistaats Thüringen sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und zunehmend zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können (vgl. LEP G 2.1.2).
- H) Zur Mobilitätssicherung gehört die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme unter besonderer Beachtung der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs als Zu- und Abbringer zum/vom ÖPNV.
- I) Neben den Zielen der quantitativen Angebotsgestaltung ist auch die Angebotsqualität in allen ihren Komponenten und Merkmalen weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, die Fahrzeugqualität, die Befähigung des Personals, die Fahrgastinformation und die Vertriebswege.
- J) Der Landkreis gewährleistet in eigener Zuständigkeit nach § 39 Abs. 1 PBefG eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife. Maßvoll bedeutet, dass bei der Tarifgestaltung die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen sind.
- K) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei die Angebotsgestaltung und das koordinierte Zusammenwirken der Unternehmen bei der ÖPNV-Durchführung, das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling.
- L) Der Unstrut-Hainich-Kreis bekennt sich zur Fortsetzung der kooperativen Zusammenarbeit der Aufgabenträger auf der Ebene des Zweckverbandes NVN. Die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit soll vorrangig im Bereich der Angebotskoordinierung, der Verkehrstarife, des Marketings, der Organisation der Zusammenarbeit und in Form einer intensivierten Einbeziehung der tätigen Unternehmen aller Verkehrsträger sowie der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH erfolgen.

4.2 Finanzieller Handlungsrahmen

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende **Leitlinien** definiert:

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



- B) Die Sicherung der angebotsplanerischen Ziele muss weitestgehend ohne finanzielle Mehrbelastung des Aufgabenträgers erreicht werden. Aus diesem Grund sind Maßnahmen, die in der Summe zu einer substanziellen Ausweitung des Angebotsvolumens führen, ausgeschlossen. Kostensteigerungen sind in Wesentlichen durch Rationalisierungsmaßnahmen auszugleichen und die Beförderungstarife periodisch an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen.
- C) Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) für gebündelte Leistungen (im Busverkehr) und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzhilfe des Landes, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, ggf. Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

4.3 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

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

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

- a) Vorgaben zur Mindestbedienungs von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,
- b) Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, bedarfsabhängige Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort und zur Kreisstadt sowie
- c) Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für Stadtverkehre beinhaltet die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienungs und für Bedienungszeiträume auf Stadtlinien.

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

Verbindlichkeit der Festlegungen

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

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessenen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger



durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen.

4.3.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Im Kreisgebiet nehmen der SPNV und der StPNV die verkehrsträgerspezifischen Grundfunktionen wahr. Für den SPNV betrifft das vorwiegend die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentralen Orten innerhalb und vor allem außerhalb des Kreisgebietes. Der hierarchischen Struktur des Verkehrssystems folgend übernimmt der StPNV

- die Verbindungsfunktionen in den Relationen, in denen kein SPNV-Angebot besteht, und darüber hinaus
- Zu- und Abbringeraufgaben zum/vom SPNV und den StPNV-Hauptlinien, was eine stringente Ausrichtung der Fahrplangestaltung des Flächenerschließungsverkehrs an den Fahrplänen des SPNV und der Hauptlinien im Busverkehr voraussetzt,
- die Feinerschließung (Verkehr in der Fläche), mit dem wesentlichen Element der Schülerbeförderung.

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Folgende **Kategorien von Bedienungsrelationen** werden festgelegt:

Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, StPNV
	Verbindungsrelationen	StPNV
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Fahrgastaufkommen	StPNV
	Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Stadtverkehre	

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



Gegenüber dem bisher geltenden Nahverkehrsplan werden sowohl bei Zuordnung der Netzabschnitte zu den Kategorien als auch bei den Bedienungsvorgaben Anpassungen vorgenommen, die sich aus einer Neubewertung, insbesondere aus Sicht der Fahrgastnachfrage, ergibt.

Das **Hauptnetz** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den kategorisierten Verknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten. Die festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im StPNV bilden die übergeordneten Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelationen (HVR):
 - Großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten des Verkehrsgebietes ohne parallele SPNV-Verbindungen mit erheblicher Bedeutung für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr
 - Angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit Montag bis Freitag, möglichst durch Taktfahrplan (verdichteter 120-min-Takt), mit wenigstens 10 Richtungsfahrten pro Tag (ggf. bedarfsabhängige Verstärkerfahrten), bei landesbedeutsamen Linien ist Vertaktung verbindlich
 - Prüfung eines Mindestangebotes an Wochenenden und Feiertagen, für den dem Netz der landesbedeutsamen Linien zugeordneten Relationen ist diese vorgegeben
 - Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV und Busverkehren der nachfolgenden Kategorien
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
 - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort (leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert)
- Verbindungsrelationen (VR):
 - Verbindungen (soweit nicht den Hauptverbindungsrelationen zuzuordnen) zwischen Grundzentren und Mittelzentren bzw. zwischen Grundzentren, wenn diese nicht oder nicht durchgehend günstig durch den SPNV hergestellt werden
 - Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen zwischen Zentralen Orten, sofern nicht wegen ihrer Bedeutung als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
 - Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV
 - Bedienung Montag bis Freitag, möglichst durch Taktfahrplan (120-min-Takt), mit mindestens 8 Richtungsfahrten pro Tag (ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung in der Hauptverkehrszeit), bei landesbedeutsamen Linien ist Vertaktung verbindlich
 - Prüfung eines Mindestangebotes an Wochenenden und Feiertagen, für den dem Netz der landesbedeutsamen Linien zugeordneten Relationen ist diese vorgegeben.



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

Gliederung und Charakteristik:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Fahrgastaufkommen:
 - Erschließung einwohnerstarker Gemeinden und Ortsteile sowie deren Anbindung an Zentrale Orte und SPNV-Zugangsstellen (soweit keine Hauptnetzrelationen)
 - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte
 - Bedienung (Montag bis Freitag) bei starker Nutzung durch Berufsverkehr durch bis zu 8 Richtungsfahrten pro Tag (vorwiegend nachfrageorientiert)
- Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen:
 - Erfüllung räumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - starke Bindung an die Erfordernisse des integrierten Schülerverkehrs
 - Bedienung nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten
 - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen ggf. durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienung entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
 - in der Regel kein Angebot an Ferientagen.
- Rufbus-Korridore / Rufbus-Räume:
 - geeignete Räume und Relationen für Rufbusbedienung
- Stadtverkehre:
 - Erschließung des Stadtgebietes und Anbindung an SPNV-Zugangsstellen
 - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte
 - taktorientierte Angebotsgestaltung (30-min-Takt oder 60-min-Takt)
 - Bedienung entsprechend differenzierter Vorgaben an die Anbindung der Stadtgebiete
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll.

Die für den Planungszeitraum gültige Kategorisierung, zusammen mit der Festlegung der Verknüpfungspunkte im Netz, wird in **Karte 27** dargestellt.



4.3.2 Vorgaben zur Mindestbedienung für das Hauptnetz

Die Definition der Relationen im Hauptnetz des sonstigen ÖPNV sowie die entsprechenden Mindestbedienungshäufigkeiten sind in **Tabelle 4-2** aufgeführt. Die Hauptverbindungsrelation zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza wird durch die Bahn abgedeckt.

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

Tabelle 4-2 Definition und Vorgaben für die Verbindungsrelationen im Hauptnetz

Relation		Mindestbedienung (Fahrten pro Tag und Richtung)	
		Mo - Fr ⁴⁵	Sa + So
Hauptverbindungsrelationen			
H1	Mühlhausen - Schlotheim	10	nach Bedarf
H2	Mühlhausen - Windeberg - Obermehler/Menteroda	10	nach Bedarf
H3	Mühlhausen - Hüpstedt/Beberstedt	10	nach Bedarf
H4	Mühlhausen - Struth - Lengenfeld unterm Stein	10	nach Bedarf
H5	Mühlhausen - Oberdorla	10	nach Bedarf
H6	Bad Langensalza - Klettstedt - Bad Tennstedt	10	nach Bedarf
Verbindungsrelationen			
V1	Mühlhausen - Oberdorla - Langula - Eisenach [Landesbedeutsame Linie]	8	4
V2	Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen [Landesbedeutsame Linie]	8	4
V3	Mühlhausen - Rodeberg - Katharinenberg - Eschwege	8	nach Bedarf
V4	Schlotheim - Menteroda	8	nach Bedarf
V5	Oberdorla - Heyerode - Lengenfeld unterm Stein	8	nach Bedarf
V6	Bad Tennstedt - Herbsleben - Döllstädt/SPNV	8	nach Bedarf

Die Definition der Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen

- Mühlhausen - Sondershausen
- Eisenach - Mühlhausen
- Mühlhausen - Eschwege

⁴⁵ an Schul- und Ferientagen



finden sich auch in der Konzeption eines landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes des Freistaats Thüringen⁴⁶ sowie den Festlegungen zu Hauptbuslinien des Regionalplans⁴⁷ wieder. Insbesondere die Verbindung Sondershausen - Mühlhausen - Eisenach (auch nach Abschnitten) erfüllte auch bisher schon - von Lücken abgesehen - die Anforderungen an eine landesbedeutsame Linie⁴⁸ relativ weitgehend und kam damit als eine solche in Frage. Ebenso ist für die Verbindung Mühlhausen - Eschwege die Einrichtung einer landesbedeutsamen Linie denkbar.

Für die darüber hinaus nach der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats infrage kommenden Relationen wird für die Relation

- Bad Langensalza - Sondershausen

Untersuchungsbedarf gesehen.

Für die Relationen

- Bad Langensalza - Eisenach
- Bad Langensalza - Sömmerda

wird vom Unstrut-Hainich-Kreis aufgrund der zu geringen Nachfrageerwartung und der damit verbundenen Finanzierungsproblematik keine kurzfristige Umsetzungsperspektive gesehen.

Für die Relation Mühlhausen - Sondershausen ist durch den Kyffhäuserkreis ebenfalls eine Bewertung hinsichtlich landesbedeutsamer Buslinie erfolgt. Die Ergebnisse sind abgestimmt und bereits in eine gemeinsame Entscheidung eingeflossen.

4.3.3 Vorgaben zur Mindestbedienung für das Ergänzungsnetz (Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten)

Der Bedienungsstandard für das Ergänzungsnetz beinhaltet Vorgaben für die Erschließung von Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkten und deren Verbindung zum nächsterreichbaren Zentralen Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr).

Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl bzw. die Zahl der Arbeitsplätze. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und die Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit mind. 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete ab 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 80 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des SPNV/StPNV wohnen bzw. arbeiten sollen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.3.4).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/StPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-3 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare).

⁴⁶ Anhang und Anlage 1 zur „Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie)“, Thüringer Staatsanzeiger Nr. 49/2015, S. 2160 und 2161

⁴⁷ Regionalplan Nordthüringen 2012, G 3-16

⁴⁸ Anforderungen an landesbedeutsame der StPNV-Linien laut StPNV-Finanzierungsrichtlinie: Mo-Fr mind. 8, Sa+So mind. 4 vertaktete Fahrten je Richtung, Verknüpfung mit SPNV an mind. einer Station bei einer Übergangszeit von höchstens 15 min



Tabelle 4-3 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)	Kreisstadt, Oberzentrum (KS, OZ) ⁴⁹
4.500 und darüber	VII	selbst GZ	10	8
3.000 bis unter 4.500	VI	selbst GZ	10	6
2.000 bis unter 3.000	V	6	8	4
1.000 bis unter 2.000	IV	4	6	2
500 bis unter 1.000	III	2	3	1
200 bis unter 500	II	2	2	2 x wöchentlich
100 bis unter 200	I	1	1	1 x wöchentlich

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist. Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.⁵⁰

Zwischen der Ankunft der Hinfahrt und Abfahrt der Rückfahrt im Zentralen Ort muss ausreichend Zeit für Erledigungen vorgesehen werden. Daher ist grundsätzlich eine minimale Aufenthaltsdauer von 120 Minuten vorzusehen.

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

Richtung Grundzentrum = 30 min; Mittelzentren = 45 min;
 Kreisstadt = 90 min; Oberzentrum = 120 min

In Sonderfällen, z. B. bei Ringverkehren, kann auch die Summe aus Hin- und Rückfahrt für die Bewertung der Reisezeitvorgaben herangezogen werden.

Außerdem gilt generell das Kriterium der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit, so dass auch Ausnahmeregelungen möglich sind, die allerdings zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abzustimmen sind.

⁴⁹ Verbindung zur Kreisstadt, wenn sie nicht das nächsterreichbare Mittelzentrum ist, betrifft also den Raum Bad Langensalza - verminderte Vorgabe

⁵⁰ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



4.3.4 Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht nach der Schülerbeförderungssatzung des Unstrut-Hainich-Kreises⁵¹ und dem Thüringer Schulfinanzierungsgesetz unter festgelegten Voraussetzungen ein Beförderungsanspruch mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den regulären Schulweg zur nächstgelegenen Schule der entsprechenden Schulform, wenn dieser nach Altersstufen gestaffelt 2,0 km bis Klasse 4 bzw. 3,0 km ab Klasse 5 für die einfache Schulwegstrecke überschreitet.

Weitergehende Festlegungen zur Beförderungsqualität (zulässige Schulwegzeiten, Wartezeiten vor und nach dem Unterricht, Umstiege) werden nicht getroffen. Für die Gestaltung der Schülerverkehre sollen die Richtwerte für Wartezeiten von maximal 60 min. Anwendung finden. Zudem sollten für Schulen der Sekundarstufe in Abhängigkeit zu den Unterrichtsendzeiten mindestens 2 Rückfahrten angeboten werden.

4.3.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

Die Bedienstungsstandards für Stadtverkehre gelten für die Städte Mühlhausen und Bad Langensalza. Grundsätzlich kann die Bedienung im Stadtverkehr auch durch einstrahlende Regionallinien erfolgen und in jedem Falle unterstützt werden. Taktabweichungen sind bei alternierender Bedienung oder Überlagerung mehrerer Linien nur insoweit zulässig, dass sich die Anzahl angebotener Fahrtmöglichkeiten dadurch nicht verringert. Als Richtwert gilt hier die Hälfte der regulären Taktzeit als max. Verschiebung.

Die Bedienungsvorgaben für die Stadtverkehre wurden mit dem derzeit geltenden Nahverkehrsplan eingeführt. Trotz rückläufiger Wirtschaftlichkeit soll aufgrund der Bedeutung dieses Angebots für die beiden Städte und einer verbesserten Perspektive nichts Grundsätzliches an den bestehenden Vorgaben geändert werden:

Mühlhausen

Allgemeine Vorgaben

- Taktverkehr für Kernstadt und kernstadtnahe Bereiche
- 60-min-Grundtakt

Spezifische Vorgaben für Stadtgebiete und Verkehrszeiten

- innerhalb der Kernstadt 30-min-Takt bei vorgegebener Verkehrszeit, darunter in der Hauptachse zwischen ZOB und Bahnhof durch Überlagerung deutlich häufigere Fahrzeugfolge
- zwischen Kernstadt und kernstadtnahen Bereichen 30-min-Takt bei vorgegebener Verkehrszeit
- zwischen Außenbereichen und Kernstadt 30- 60-min-Takt bei vorgegebener Verkehrszeit, geringfügige Ausnahmen sind bei mangelnder Nachfrage zulässig

Festlegung der Verkehrszeiten

- Mo - Freitag 05:00 - 19:00 Uhr (Schul- und Ferientage)
- keine spezifischen Vorgaben für Wochenendtage

⁵¹ Satzung des Unstrut-Hainich-Kreises über die Schülerbeförderung, vom 28.06.2010



Bad Langensalza

Allgemeine Vorgaben

- Taktverkehr für Kernstadt und kernstadtnahe Bereiche
- 60-min-Grundtakt
- nachfrageabhängige Verdichtung auf 30-min-Takt

Festlegung der Verkehrszeiten

- Mo - Freitag 05:30 - 18:30 Uhr (Schul- und Ferientage)
- keine spezifischen Vorgaben für Samstage, kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.

4.3.6 Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen. Eingeordnet werden die Verknüpfungspunkte nach **Tabelle 4-4** entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz als

- Hauptverknüpfungspunkte (mit vorwiegender Bedeutung für die regionale Erschließung)
- Weitere Verknüpfungspunkte (mit vorwiegender Bedeutung für die lokale Erschließung)
- Wichtige Umsteigepunkte (für weitere lokale Anschlussbeziehungen).

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regional- und Stadtverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.

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

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. **Karte 27**):

Tabelle 4-4 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)

Typ	Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Wichtige Umsteigepunkte
Bus <> Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Mühlhausen, Bf • Bad Langensalza, Bf 	<ul style="list-style-type: none"> • Gräfenonna, Bf (Lk Gotha) • Dollstädt, Bf (Lk Gotha) 	<ul style="list-style-type: none"> • Großengottern, Bf
Bus <> Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Mühlhausen, ZOB • Mühlhausen, Bf • Bad Langensalza, ZOB 	<ul style="list-style-type: none"> • Bad Tennstedt • Oberdorla • Schlotheim • Lengenfeld unterm Stein, Schule+Viadukt 	<ul style="list-style-type: none"> • Struth



Die Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen werden in **Abschnitt 5.1 C** dargestellt.

4.4 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

Im Rahmen der Gesamtaufgabe zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde eine umfangreiche Untersuchung mit dem Ziel einer Gesamtoptimierung des ÖPNV-Angebots durchgeführt. Wesentliche Bestandteile waren die Auffindung von Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr im Zusammenhang mit dem Gesamtangebot sowie die Gestaltung der Angebote in Verkehrsachsen, vor allem im Hinblick auf die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien. Die Ergebnisse sind nachfolgend in das Maßnahmenkonzept eingeflossen.

4.4.1 Grundgerüst

Das bestehende Liniennetz bildet das Grundgerüst der Angebotsplanung während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes. Aufgrund der eingeschränkten finanziellen Handlungsspielräume sind wesentliche Erweiterungen aber auch grundsätzliche Umstellungen des Angebotes ausgeschlossen. Insgesamt kommt es darauf an, bereits beschrittene, richtige Wege weiterzugehen und soweit möglich weitere Rationalisierungsmöglichkeiten zu erschließen.

Die oberste Zielstellung besteht darin, die vorhandene Angebotsstruktur in 3 Ebenen konsequent weiter auszugestalten:

1. Schwerpunkt der Angebotsgestaltung im Regionalverkehr und auch mit großer Bedeutung in den Stadtverkehren ist und bleibt der Schülerverkehr auf Basis der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis. Die Anforderungen aus der Schülerbeförderungssatzung werden gegenwärtig erfüllt, auch die Wartezeitorientierung für fast alle Schüler. Kurzfristig ergeben sich keine Anpassungsbedarfe aus der Schulentwicklungsplanung des Landkreises. Längerfristig werden einzelne periphere Grundschulen in Frage zu stellen sein und die Einrichtung weiterer Gemeinschaftsschulen anstehen.

Anpassungsbedarf wird sich also daraus sowie weiterhin laufend aus Ganztagsbeschulung, Entwicklung der Schulform der Gemeinschaftsschule, Anwahlverhalten und Inklusion ergeben. Zusätzlich besteht die Anforderung einer verbesserten Wirtschaftlichkeit im Schülerverkehr.

2. Konzentration des konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen oder Teilnetzen sowie Stadtverkehren. Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten oder zumindest regelmäßigen Fahrtenlagen, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.
3. Ergänzung des konventionellen Linienverkehrsangebotes und dessen Teilablösung durch adäquate bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus, in Schwachlastzeiten auch in Verkehrsachsen.



4.4.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist der Freistaat Thüringen Aufgabenträger des SPNV. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2013 bis 2017. Darin sind die geplanten Entwicklungen der Infrastruktur und Bedienungsangebote festgelegt.

Das SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen gründet sich entsprechend dem SPNV-Landesplan auf dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans, der für die Züge auf allen Linien ein einheitliches Taktgefüge mit kurzen Anschlusszeiten in den Knotenbahnhöfen vorsieht. Dabei bestehen auf fast allen Strecken stündliche Angebote, die auf stark nachgefragten Abschnitten weiter verdichtet werden.⁵²

Das Angebot gliedert sich in

- **Expresslinien** als Verbindungen zwischen den wichtigsten Zentren des Landes und der benachbarten Bundesländer untereinander und zur Herstellung attraktiver Verbindungen zum Schienenpersonen-Fernverkehr mit Halten nur auf nachfragestarken Stationen (angestrebte Reisegeschwindigkeit mind. 90 km/h) und
- **Regionallinien** zur vorrangig regionalen Erschließung mit Halt in der Regel an allen Stationen und bedarfsorientierter Verdichtung nach den Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs (angestrebte Reisegeschwindigkeit mind. 60 km/h).

Für den Unstrut-Hainich-Kreis bestätigt die 4. Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans im Rahmen des Zielkonzepts das Bedienkonzept auf den Kursbuchstrecken 540 und 603 und 604 mit den in **Abschnitt 3.1.1** dargestellten Zugangeboten, mit Ausnahme der vorgesehenen Aufwertung der Verbindung Erfurt - Kühnhausen - Bad Langensalza - Mühlhausen - Leinefelde - Kassel als Expresslinie.

Für die Strecke 603 Erfurt - Kühnhausen - Bad Langensalza waren die Beseitigung punktueller Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Kühnhausen und Bad Langensalza sowie sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang vorgesehen. Letzteres auch für die Strecke 604 Leinefelde - Gotha.

Der Nahverkehrsplan SPNV 2013 - 2017 sieht in seinem Kapitel 6.4 Handlungsbedarf bei nachfrage-schwachen Streckenabschnitten im SPNV-Netz, d. h. Strecken mit einer Querschnittsbelastung von unter 500 Reisenden pro Tag. Das betrifft keine der Strecken im Unstrut-Hainich-Kreis. Allerdings werden aufgrund geringer Fahrgastaufkommen mit den Stationen Eckardtsleben (Bedarfhalt) und Seebach (10 bzw. 20 Ein- und Aussteigern pro Werktag) nach aktuellem Datenstand 2 Zugangsstellen als „aufzugebende Zugangsstellen“ einzuordnen sein. Bei beiden Stationen wäre diese Einordnung neu und auf eingetretene weitere Fahrgastverluste in den letzten Jahren zurückzuführen. Bei einer Aufgabe will der Freistaat gemeinsam mit dem Landkreis als StPNV-Aufgabenträger und den Kommunen (in diesem Falle Bad Langensalza und Weinbergen) auf eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung hinwirken.⁵³ Die NVS erklärt generell hierzu, dass eine Kompromisslösung zwischen der Verkürzung der Reisezeiten und einer angemessenen Bedienungshäufigkeit der weniger stark ge-

⁵² 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013-2017, S. 26

⁵³ 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013-2017, S. 73



nutzten Zugangsstellen anzustreben ist. Dennoch setzt sich der Unstrut-Hainich-Kreis, insbesondere aufgrund der bereits gegenwärtig schon unterdurchschnittlichen Erschließungswirkung durch den SPNV, für die Erhaltung der genannten Zugangsstellen ein.

Darüber hinaus setzt sich der Unstrut-Hainich-Kreis dafür ein, dass die Züge im Bahnhof Großengottern als kategorisiertem wichtigen Umsteigepunkt wieder das barrierefrei erreichbare Gleis 1, statt des nicht barrierefreien Gleises 2, nutzen.

4.4.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr

(1) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten zum Schülerverkehr

Im Planungszeitraum sind generell Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen - bspw. durch die Schließung bzw. Verlagerung von Schulstandorten - bei der Planung des Schülerverkehrs, insb. unter Kapazitäts Gesichtspunkten, zu berücksichtigen, sofern solche Veränderungen eintreten. Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und - unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - zu optimieren.

Über diese allgemeine Anforderung hinaus ist jedoch im Rahmen der Vorarbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eine komplexe Untersuchung zur Optimierung des Schülerverkehrs durchgeführt worden, die als Aufgabe im Nahverkehrsplan 2013 - 2017 genannt war. Kern einer solchen Untersuchung ist es herauszufinden, durch welche Maßnahmen der Aufwand für die Durchführung des Schülerverkehrs, integriert in das Gesamtsystem des öffentlichen Linienverkehrs, begrenzt werden und dabei gleichzeitig die Qualität der Beförderung für die Schüler nicht beeinträchtigt, sondern möglichst noch verbessert werden kann.

Methodik und Durchführung

In der Regel kann ein solches Ergebnis durch eine **Staffelung der Unterrichtszeiten** zwischen den Schulen, die durch Linienfahrten verbunden sind oder verbunden werden können, und eine darauf aufsetzende Fahr- und Umlaufplanung erreicht werden. Auf diese Weise wird

- der Beförderungsbedarf zeitlich entzerrt,
- es werden weniger Busse gleichzeitig benötigt (was den Fahrzeugvorhaltungsaufwand reduziert, obwohl nicht weniger Fahrten durchgeführt werden (nur eben nicht alle gleichzeitig),
- die Busse können gleichmäßiger durch Fahrgäste ausgelastet und übermäßig stark besetzte Fahrten vermieden werden,
- durch die Neuplanung können ggf. auch Wartezeiten vor und nach dem Unterricht reduziert werden.

Der „gefühlte“ Nachteil für die Betroffenen ist lediglich, dass eine Veränderung der bisherigen Unterrichtszeiten um in der Regel ± 20 bis 30 Minuten organisiert werden muss.

Im Rahmen einer groben Abschätzung bei der Fortschreibung des NVP 2013 - 2017 war festgestellt worden, dass ein derartiges Rationalisierungspotenzial im Unstrut-Hainich-Kreis etwa in der Größenordnung besteht, wie es auch im Kyffhäuserkreis 2008 erschlossen wurde.



Neben dem Gestaltungsmittel der Staffelung von Unterrichtszeiten gibt es weiterhin die Möglichkeit, Reserven in der betriebstechnologischen Gestaltung der Verkehre zu erschließen. Größere Potenziale ergeben sich erfahrungsgemäß immer dann, wenn - wie vorliegend - mehrere Unternehmen mit sich teilweise überschneidenden Bedienungsgebieten an der Durchführung der Verkehre beteiligt sind und diese nicht aus einer Hand geplant werden.

Die Prüfung der Gestaltungsmöglichkeiten durch eine Staffelung der Unterrichtszeiten hat ergeben, dass

- die Unterrichtszeiten zwischen den Standorten ausreichend gestaffelt sind,
- das System aus Unterrichtszeiten, Entfernungen und Fahrzeiten sowie Fahrzeugumläufen soweit optimiert ist, dass zumindest durch weitere Veränderungen von Unterrichtszeiten kein messbarer weiterer Rationalisierungseffekt erschlossen werden könnte.

Die **betriebstechnologische Optimierung** beinhaltet die Verlegung einzelner Fahrtenlagen und eine verbesserte Kooperation zwischen den Unternehmen. Dabei werden Fahrten (Umlaufteile) auf Linien des einen Unternehmens durch Fahrten eines anderen Unternehmens übernommen und umgekehrt, wenn diese umlauftechnologisch besser zusammenpassen. Die Effekte liegen vorrangig in einer Absenkung der Einsatzspitze bei den Fahrzeugen und geringfügigen Reduzierungen bei den Fahrleistungen.

Parameter bei einer Konzeptumsetzung

- Es werden 29 schultägliche Fahrten in ihrer zeitlichen Lage verändert, davon 11 Fahrten maximal 15 min früher und 18 Fahrten maximal 15 min später (unter Einhaltung der Vorgaben an die Wartezeiten).
- Streichung eines einzelnen nicht als Lastfahrt benötigten Fahrtabschnitts der Linie 745 mit einer resultierenden geringfügigen Reduzierung der Fahrplanleistung.
- Leistungsaustausch zwischen den Unternehmen bei insgesamt 232 der schultäglich stattfindenden 836 Linienfahrten (mit vergleichbaren Leistungsanteilen von ca. 30 % der Gesamtleistung), die detailliert aufgelistet werden.

Ergebnisse

- Der Fahrzeugspitzenbedarf kann um insgesamt 7 Busse reduziert werden, darunter 6 Busse bei der RBG/SBG Bad Langensalza und Mühlhausen.
- Bei keinem Unternehmen steigt der Fahrzeugbedarf, so dass Sprungkosten vermieden werden.
- Gemäß Leistungsbilanz werden 1.127 Fahrplan-km pro Schuljahr eingespart (was aber unerheblich ist).
- Dabei erhalten überwiegend die KMU Mehrleistungen zugeordnet, die RBG Mühlhausen Minderleistungen.
- Der wirtschaftliche Effekt kann bei voller Umsetzung bei etwa 200 TEUR saldierter Aufwandsreduzierung pro Jahr angesetzt werden.



- Die Wartezeiten von mehr als 60 Minuten vor oder vor allem nach dem Unterricht vermindern sich von 58 auf 29 Schüler, die Wartezeitveränderungen liegen dabei weit überwiegend im Bereich von ± 15 Minuten.
- Veränderungen der Reisezeiten der Schüler oder vermehrte Umstiege von Schülern gibt es nicht.

Über das Gesamtergebnis liegt ein entsprechender Bericht vom 28.07.2016 vor⁵⁴.

Umsetzungsorganisation

Die Konzeptumsetzung ist rationell nur im Zusammenwirken mit den beteiligten Unternehmen zu gestalten. Laut § 3 Abs. 7 der bestehenden Verkehrsverträge sind die Unternehmen zu konstruktivem Handeln zur Umsetzung derartiger Anpassungsmaßnahmen verpflichtet.

In diesem Zusammenhang wurden alle relevanten vergaberechtlichen, vertragsrechtlichen und genehmigungsrechtliche Aspekte geprüft.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine Umsetzung zulässig ist. Die sich ergebenden Änderungen sind mit und zwischen den Unternehmen zu verhandeln und auf eine vertragliche Basis zu stellen. Ggf. können auch die bestehenden Verkehrsverträge zwischen dem Landkreis und den Unternehmen angepasst werden.

(2) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Zähl- und Fahrgastbelegungsdaten und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch die Betreiberunternehmen ständig zu überprüfen und in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Dauerhaft schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder ggf. auch zu streichen. Andererseits soll gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienstungsstandard bereitgestellt wird. Die konkrete Umsetzung dieser „pauschalen“ Maßnahme wurde bisher dadurch erschwert, dass keine flächendeckenden Erhebungsdaten zur Fahrgastnutzung zur Verfügung standen. Dem kann künftig (gemäß Investitionsplanung) dadurch abgeholfen werden, dass automatische Fahrgastzähleinrichtungen beschafft werden.

(3) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

Nach erfolgter Neugestaltung der Kategorisierung des Liniennetzes und der Anpassung der Mindestbedienstungsanforderungen laut Abschnitt 4.3.2 und Tabelle 4-2 ergibt sich (außer bei den landesbedeutsamen Relationen, siehe nachfolgend) an keiner Stelle das Erfordernis einer Angebotsausweitung. Im Gegenteil ist an bestimmten Stellen, wo es insbesondere zu Angebotsüberlagerungen

⁵⁴ Untersuchung der Potenziale einer Optimierung des Schülerverkehrs als Teilleistung zur Erarbeitung des Nahverkehrsplanes für den Unstrut-Hainich-Kreis. PROZIV. Schlussbericht vom 28.07.2016 mit Ergänzungen vom 02.12.2016



kommt, zu prüfen, ob punktuelle Leistungsreduzierungen möglich sind, ohne dabei den Systemcharakter des Gesamtangebots infrage zu stellen. Es kommt saldiert zu keinen Mehrleistungen.

Generell ist eine Ausweitung vertakteter Verkehre auf den Achsen des Hauptnetzes anzustreben.

(4) Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien

Die StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes gibt kartografisch und tabellarisch ein Netz von Relationen vor, die aus Sicht des Landes landesbedeutsam und förderfähig sind. Betreffend den Unstrut-Hainich-Kreis sind folgende StPNV-Achsen verzeichnet:

1. Mühlhausen - Sondershausen
2. Mühlhausen - Eschwege
3. Bad Langensalza - Sömmerda
4. Eisenach - Mühlhausen
5. Eisenach - Bad Langensalza
6. Bad Langensalza - Sondershausen.

Alle Relationen überschreiten die Grenzen des Landkreises. Für die Linien in den Relationen 1 und 3 ist der Unstrut-Hainich-Kreis Aufgabenträger und zuständige Behörde. Für die Linien in den Relationen 4 und 5 ist dies der Wartburgkreis. Bei Relation 6 ist die Aufgabenträgerschaft zu klären. Aber auch unabhängig von der Aufgabenträgerschaft müssen sich - wie bei allen grenzübergreifenden Angeboten - die benachbarten Aufgabenträger abstimmen.

Für die Einrichtung einer landesbedeutsamen Linie sind folgende Anforderungen zu erfüllen, um die in der StPNV-Finanzierungsrichtlinie definierten Anforderungen zu erfüllen:

- Montag - Freitag durchgehendes vertaktetes Angebot mit mindestens 8 Fahrtenpaaren
- an Wochenendtagen durchgehendes vertaktetes Angebot mit mindestens 4 Fahrtenpaaren
- an mindestens einem der angegebenen Verknüpfungspunkte Verknüpfung mit dem SPNV (max. 15 min Übergang und plausible Mindestübergangszeit).

Die Relationen 3 und 5 scheiden vorläufig aus der Betrachtung aus, weil keine hinreichende Nachfrageerwartung begründet werden kann. Bei Taktverkehren muss eine hinreichend hohe und regelmäßige Nachfrage erwartet werden können. Das sind einerseits Pendler und andererseits die Summe der Bedarfe in anderen Fahrtzwecken. Beides fehlt in den genannten Relationen (siehe dazu auch **Karten 3 und 4**).

Allerdings werden 8 Fahrten je Richtung Mo - Fr in der Relation Mühlhausen - Eschwege auch als „normale“ Verbindungsrelation vorgegeben. Für diese Relation ist aufgrund des Ländergrenzen überschreitenden Charakters neben einer nachfrageseitigen vor allem eine organisatorische Prüfung zu Fördermöglichkeiten und Beantragungsmodalitäten durchzuführen.

Für die Relation 5 besteht zwar ein deutlich höheres Pendleraufkommen (höher auch als in den Relationen 1 und 4), allerdings ist dieses sehr unpaarig nur auf Eisenach ausgerichtet und es bestehen zudem günstige und damit konkurrierende Übereck-SPNV-Verbindungen mit Umstieg in Gotha, so dass hier gegenwärtig kein Bedarf gesehen wird.



Auf den Relationen

- 1 Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen,
mit der Linie 130 der RBG mit SPNV-Verknüpfung an beiden Linienenden
und
- 4 Eisenach - Langula - Mühlhausen,
mit der Linie 30 der VG Wartburgkreis mit SPNV-Verknüpfung in Mühlhausen und SPNV-
Verknüpfung in Eisenach

wurden ab Dezember 2016 den Mindestanforderungen entsprechende landesbedeutsame Linien eingerichtet.

Für die Linie Eisenach - Mühlhausen spricht, dass damit auch die touristische Erreichbarkeit des Hainich-Nationalparks sehr deutlich verbessert wird.

In beiden Relationen ist das Pendleraufkommen gegenwärtig nicht sonderlich hoch. Deshalb war der Kyffhäuserkreis bei der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes hinsichtlich der Relation Mühlhausen - Sondershausen zunächst nicht initiativ geworden.

Die Verstärkung auf beiden Linien erhöht das StPNV-Leistungsangebot auf dem Gebiet der jeweiligen Landkreise. Um dies zu kompensieren und parallele Angebote zu vermeiden sowie zur Anschlussgewährung, wurden bezüglich der Linien 130 und 30 umfangreiche Fahrplananpassungen auf den Linien

- 131 Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen (Teilstreckenbedienung),
(mit etwa einer Halbierung des Angebots Mo-Fr und Streichung der Samstagsfahrten)
- 421 Sondershausen - Ebeleben - Schlotheim - Mühlhausen
(bisherige Teilstreckenbedienung mit wenigen Einzelfahrten entfällt)
- 151 Mühlhausen - Langula - Heyerode - Schierschwende
(Anschlussgestaltung, Verkürzung Rufbusbedienung samstags auf Abschnitt Oberdorla - Schierschwende und Erweiterung auf sonntags)
- 152 Mühlhausen - Oberdorla - Langula - Kammerforst
(Reduzierung/Verkürzung von Fahrten und Anschlussgestaltung)
- 153 Mühlhausen - Niederdorla - Flarchheim - Weberstedt
(Anschlussgestaltung, Reduzierung/Verkürzung von Fahrten MHL - Felchta, Verkürzung Rufbusbedienung samstags auf Abschnitt Niederdorla - Flarchheim und Erweiterung auf sonntags)

vorgenommen.

Im Zusammenhang mit den landesbedeutsamen Linien ergeben sich nach Aufgabenträgerbereichen folgende Leistungsveränderungen:

- Linie 30 mit einer Gesamtleistung von 209.600 Fahrplan-km/a, davon 88.704 Fahrplan-km/a im UHK und 120.896 Fahrplan-km/a im Wartburgkreis;
saldierte Mehrleistung im UHK um +62.880 Fahrplan-km/a und im WAK +72.758 Fahrplan-km/a, dar. durch die RBG +104.800 Fahrplan-km/a und darunter +44.140 Fahrplan-km/a im UHK erbracht



- Linie 130 mit einer Gesamtleistung von 227.099 Fahrplan-km/a, davon 108.827 Fahrplan-km/a im UHK und 118.272 Fahrplan-km/a im KYF;
in Kompensation mit 131 und 421:
saldierte Minderleistung im UHK um -22.594 Fahrplan-km/a und im KYF eine Minderleistung um -6.024 Fahrplan-km.
- Insgesamt nimmt die saldierter Fahrplanleistung im Gebiet des UHK im Zusammenhang mit den beiden landesbedeutsamen Linien nur um 40.286 Fahrplan-km/a zu. Die durch die RBG zu erbringende Leistung nimmt saldiert um 82.206 Fahrplan-km/a zu (ohne saldierter Minderleistung in KYF).

Weitere Leistungsveränderungen nach Umsetzung eines positiven Untersuchungsergebnisses für eine mögliche landesbedeutsame Buslinie Bad Langensalza - Sondershausen sind im Zuge einer entsprechend durchzuführenden Untersuchung zu ermitteln.

(5) Maßnahmen zur Einhaltung der Mindesterschließung im Regionalverkehr und bei Angebotsverknüpfungen

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Mindesterschließungsvorgaben gemäß Visualisierung in den Karten 11 - 18 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung Möglichkeiten zu finden, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotelemente, zu wählen (siehe auch Abschnitt 4.4.4).

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Probleme

- relativ gering sind
- räumlich: fast ausschließlich in den äußersten Randbereichen des Kreisgebietes
- zeitlich: etwas verstärkt an Ferientagen

liegen.

Im Abschnitt 3.1.3 wurden die Nichteinhaltungen im Einzelnen benannt und bereits festgestellt, dass es sich weit überwiegend um Reisezeitverstöße handelt, die in zentrenferner Lage begründet und somit nicht ohne unangemessenen Aufwand zu beseitigen sind.

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen. Deshalb ist die Verknüpfungsqualität, insb. zwischen Bus und Bahn, fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.

Bei den Bus<>Bahn-Verknüpfungen erhöht sich in Mühlhausen der Wert wieder deutlich durch die Verknüpfungen mit beiden landesbedeutsamen Buslinien. In Bad Langensalza sind kaum Verbesserungen möglich, aufgrund des geringen Wochenendangebotes im StPNV.

Bei den Bus<>Bus-Verknüpfungen sollen die Bemühungen um Verbesserungen insbesondere an den Verknüpfungspunkten und wichtigen Umsteigepunkten mit Verknüpfungsquoten deutlich unter 50 % (Lengenfeld unterm Stein, Schlotheim und Struth) fortgeführt werden.



(6) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im StPNV ist vergleichsweise schwach ausgeprägt, daran kann aber aus Mangel an potenzieller Nachfrage nichts Grundsätzliches geändert werden. Es gilt für den Regionalverkehr eine Vorgabe zur Vorhaltung von 15 % der Anzahl Fahrten an Wochenendtagen bezogen auf die Fahrtenanzahl an Schultagen. Zwischenzeitlich (siehe Analysen im Abschnitt 3) war dieser Anteil auf nur noch 10,4 % an Samstagen und 2,4 % an Sonn- und Feiertagen abgesunken. Der Bereich der VG Bad Tennstedt wird weitestgehend überhaupt nicht mehr an arbeitsfreien Tagen bedient.

Mit den landesbedeutsamen Buslinien tritt jetzt eine Gegenwirkung ein, die aber auf nur zwei Relationen begrenzt bleibt. In der Fläche besteht weiterhin die Forderung, dass im Regelfall zur Erreichung zentraler Orte mindestens zwei Fahrtenpaare jeweils vormittags und nachmittags angeboten werden sollen. Die Bestrebungen richten sich dabei insbesondere auf Samstage.

Die Nichtbedienung des Raumes Bad Tennstedt ist nur bedarfsabhängig zu korrigieren (siehe Abschnitt 4.4.4.)

Die wesentlichen touristischen Ziele liegen in den Städten Mühlhausen und Bad Langensalza und sind gut mit dem ÖPNV erschlossen. Ansonsten handelt es sich um Flächenziele, wie den Hainich und den Hainich-Nationalpark, wo nur eine punktuelle Erschließung (Baumkronenpfad, Thiemsburg) mit dem ÖPNV möglich ist.

Das vorhandene Angebot mit dem Nationalparkbus soll weitergeführt und bei entsprechender Bedarfsentwicklung auch angemessen ausgeweitet werden. Eine erhebliche Angebotsverbesserung zur Erreichung des Hainich-Nationalparks, insbesondere aus Richtung Mühlhausen, ergibt sich durch die Einrichtung der landesbedeutsamen Buslinie 30 zwischen Eisenach und Mühlhausen.

(7) Angebotsentwicklung in den Stadtverkehren

Das Angebot in beiden Stadtverkehren ist in den zurückliegenden Jahren mehrfach aufgrund rückläufiger Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit reduziert worden.

Das gegenwärtige Angebot erfüllt die Mindestanforderungen nach Abschnitt 4.3.5, so dass zumindest keine angebotsverbessernden Maßnahmen umzusetzen sind.

Im Stadtverkehr Mühlhausen sind die Fahrgastzahlen zwar in den letzten Jahren weiter zurückgegangen, jedoch in moderatem Umfang. Aufgrund der Potenzialentwicklung in der Stadt (Einwohner, Wirtschaft) kann künftig von einer Trendwende mit leicht ansteigenden Fahrgastzahlen und verbesserter Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden.

Im Stadtverkehr Bad Langensalza waren die Rückgänge dramatisch und rational gar nicht erklärbar bzw. nur als Folge der Angebotseinschränkungen. Auch in Bad Langensalza wird sich die Potenzielsituation zumindest stabilisieren. Ebenso kann mit einer Stabilisierung der Fahrgastzahlen auf einem allerdings sehr niedrigen Niveau und einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit gerechnet werden.

Die Betriebsabläufe sind in beiden Stadtverkehren rationell gestaltet. Sollten weitere aufwandsenkende Maßnahmen aus finanziellen Gründen erforderlich sein, kommen dafür nur reine Kürzungen infrage, etwa durch Übergang von 30-minütiger Bedienung auf einen 60-min-Grundtakt oder Entfall



der Wochenendbedienungen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass damit der Anspruch an einen Stadtverkehr verlorengeht und Grundsatzentscheidungen zu treffen sind.

Im Falle des Stadtverkehrs Mühlhausen werden keine weiteren angebotsverändernden Maßnahmen vorgesehen, weil alle Anzeichen für eine positive Entwicklung sprechen.

Im Falle des Stadtverkehrs Bad Langensalza müsste die Grundsatzfrage gestellt werden, ob die Stadt (auch von ihrer Stadtgröße her mit etwa 13.500 Einwohnern im städtischen Siedlungsbereich) überhaupt den Anspruch an einen vollwertigen Stadtverkehr erfüllt.

Andererseits ist das Leistungsvolumen sehr gering und wäre bei einer Einstellung zumindest teilweise durch Mehrleistungen auf Regionallinien zu kompensieren.

Auch für Bad Langensalza wird zumindest eine positive Potenzialprognose gestellt. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch der Einsatz der Elektrobusse image- und damit nachfragehebend wirkt.

Deshalb soll zumindest vorläufig auch im Stadtverkehr Bad Langensalza das gegenwärtige Angebot beibehalten werden. Die Nachfrageentwicklung ist aber jährlich zu überprüfen. Bei anhaltender Negativentwicklung ist dieser zum Ablauf des gegenwärtig laufenden Verkehrsvertrages grundsätzlich neu zu bewerten. Entsprechende Änderungsmöglichkeiten sind bei der Neuvergabe der Leistung in 2018 zu berücksichtigen.

(8) Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen

Zur verstärkten Gewinnung der Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen sowie insbesondere der Senioren als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung zunehmend barrierefreier Verkehrsangebote hinsichtlich der Entwicklung des Fuhrparks, der Haltestelleninfrastruktur und auf den konkreten Bedarf ausgerichteter Angebote auf der Grundlage einer Analyse der vorrangigen Quellen und Ziele. Dabei besteht das Ziel darin, nachgefragte Reiseketten zu gestalten und zu kommunizieren (siehe besonders auch bei „Fahrgastinformation“).

Zur Erfüllung dieser Aufgabenstellung sind die Erkenntnisse des Projektes „Aktiv und mobil - für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“⁵⁵ anzuwenden und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. Neben der schrittweisen Anpassung der technischen und baulichen Voraussetzungen für Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen, dass insbesondere für Senioren ein mangelndes verfügbares Angebot eine mindestens ebenso wichtige Nutzungsbarriere darstellt.

4.4.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen für Teilräume

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

⁵⁵ Abschlussbericht der AG Zentrum für Alterskulturen der Uni Bonn und Umfragezentrum Bonn, 2012



Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugsweise aber deutlich darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und StPNV zu verknüpfen. Sollten die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sein, können diese Hauptlinien des StPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von 60 min. und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen. Das ist allerdings nur mit Hilfe kooperativer Strukturen für Anmeldung und Fahrtdisposition möglich.

Bei der Einführung von Rufbusbedienungen ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen.

Für konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen sind, einschl. der vorgenannten vorbereitenden Erhebungen, zu ermitteln:

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

Für derartige zusätzliche bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen vorwiegend die in Karte 27 dargestellten Rufbus-Räume infrage (ebenso, wie schon zum Stand des NVP 2013 - 2017):

- „UH-1 Menteroda/Dünwald“,
- „UH-2 Bad Tennstedt-Nord“

und mit Abstrichen

- „UH-3 Bad Langensalz-Süd“



4.5 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte als auch die Belange der Daseinsvorsorge und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsumfang durch die im **Abschnitt 4.4.3** dargestellten Maßnahmen sinnvoll.

Insgesamt ergeben sich eine

- Erhöhung der konventionellen Verkehre um etwa 40.000 km/a, ausschließlich durch landesbedeutsame Buslinien in fremder Aufgabenträgerschaft
- Erhöhung (angebotener) bedarfsgesteuerter Verkehre um etwa 40.000 km/a, durchgeführte Mehrleistung 14.000 km/a je nach konkretem Projekt.

Es ist daher im Planungszeitraum von einem leicht ansteigenden Leistungsvolumen bei geringfügig ansteigendem Anteil bedarfsgesteuerter Verkehre auszugehen. Die Fahrplanleistung im Busverkehr liegt somit zukünftig bei den in **Tabelle 4-4** aufgeführten Werten.

Tabelle 4-4 Geplante Nutzfahrleistungen im Busliniennetz

Nutzfahrleistung im Unstrut-Hainich-Kreis [1000 Fpl-km/a]	Nach Leistungsart		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Konventionell	Bedarfsabhängig	Regionalverkehr	Stadtverkehr	
Leistungen in Aufgabenträgerschaft des UHK	3.230,7	130,0	2.705,4	585,0	3.360,7
Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft	203,7	0	203,7	0	203,7
Alle Leistungen im Unstrut-Hainich-Kreis	3.434,6	130,0	2.909,1	585,0	3.564,6
Leistungsanteile	98,3 %	3,6 %	83,3 %	16,7 %	

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



5 Qualitative Angebotsentwicklung, Qualitätsmanagement, Marketing und Vertrieb

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die auf abgestimmte Festlegungen laut Kooperationskonzept des Zweckverbandes Nahverkehr Nordthüringen (NVN) zurückgehen und gleichzeitig Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit den die Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen sind bzw. künftig werden:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

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

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

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung anschlussichernder Maßnahmen - möglich ist.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

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

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

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)

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

C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsmöglichkeit oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen



(Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall oder mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 200 Einw., in der Regel auch alle Schulhaltestellen)

- C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

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

Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Es besteht schon länger für die Verkehrsunternehmen die Aufgabe, eine Kategorisierung der durch sie genutzten insgesamt 310 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet, davon 85 in der Stadt Mühlhausen, 48 in Bad Langensalza und 177 im übrigen Kreisgebiet, nach Richtungshaltestellen (Masten) zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tabelle 5-1** zu kategorisieren. Dazu liegen bisher lediglich Ansätze von der Fa. Reise-Schieck und eine Ankündigung durch das Unternehmen Salza-Tours König vor. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sollen Fahrgastfrequenz und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, einzige Haltestelle im jeweiligen Ort, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) verwendet werden. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachfolgend) zu erfassen.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht - was nicht zu erwarten ist. Um solche Festlegungen treffen zu können, ist jedoch zunächst eine vollständiger Erfassung, Kategorisierung und Priorisierung für die Herstellung von Barrierefreiheit bei Haltestellen erforderlich. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist nach **Tabelle 5-1** beschrieben.



Tabelle 5-1 Haltestellenkategorien und Ausstattungsmerkmale

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

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

() - bei Bedarf

BLT - Zuständigkeit liegt bei Bau-träger (i.d.R. Kommune)



Generell ist beim Haltestellenneu-, aus- oder -umbau auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Eine barrierefreie Haltestelle soll mindestens die laut Checklisten des für Verkehr zuständigen Landesministeriums (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

1. Haltekantenhöhe mindestens 18 cm, z. B. durch Verwendung Kasseler Borde
2. befestigte Aufstellfläche mit Mindestbreite 200 cm und einer Mindestmanövrierfläche für Rollstuhlfahrer, um auf eine bzw. von einer angelegten Rampe gelangen zu können (mind. 150 x 150 cm vor und nach der Rampe)
3. Blindenleitstreifen oder andere geeignete taktile Bodenindikatoren
4. befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegungen mit maximal 3 cm Absatzhöhe, hinreichender Breite für Rollstuhlfahrer (mind. 120 cm) und Gefälle nicht über 6 %.

Über den gegenwärtigen Ausbauzustand liegen keine Angaben vor. Lediglich die Unternehmen Weingart und Schieck haben „behindertengerechte“ Haltestellen in ihrem Bedienungsgebiet angegeben:

Weingart:

Urbach, Menteroda/Schacht, Mühlhausen ZOB, Mühlhausen Querstraße, Mühlhausen Arbeitsdank

Schieck:

Bad Langensalza ZOB, Bad Langensalza Wiebeckplatz, LSZ Ufhofen (Richtung LSA), Thiemsburg/Baumkronenpfad

Verfahren

Der Aufgabenträger wird sicherstellen, dass bis spätestens zum Jahresende 2018 eine vollständige Erfassung und Kategorisierung aller Haltestellen vorliegt und ein Ausbauprogramm aufgestellt und mit den Baulastträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt werden kann.

- Abhängig vom Erfassungsergebnis wird der Aufgabenträger in Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass bis zum Jahr 2020 alle Haltestellen der Kategorien A und B und bis zum 01.01.2022 mindestens ein Viertel aller Haltestellen der Kategorie C1 und C2 in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.
Bei der Auswahl und einer erforderlichen Rang- und Reihenfolgebestimmung ist besonders zu erheben und zu beachten, an welchen Haltestellen durch Lokalisation entsprechender Einrichtungen in der Umgebung (Behindertenwerkstätten, Senioreneinrichtungen, Kranken- und Ärztehäuser, touristische Ziele) ein erhöhtes Aufkommen an Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erwarten ist.
- In den Jahren 2022 bis 2025 wird der Aufgabenträger darauf hinwirken, dass mindestens die Hälfte aller Haltestellen der Kategorien C1 und C2 barrierefrei sind.

Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist, ist weder möglich noch sachlich begründet erforderlich, weil die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen oder



ersatzweise des Landkreises dafür nicht ausreichen und der Bedarf zumindest bei Haltestellen der Kategorie C3 so dispers ist, dass eine Einzelbedarfsermittlung und keine pauschale Vorgabe erforderlich ist. Bereits die für den Zeitraum bis 2020 genannte Orientierungsvorgabe wird nur dann vollständig realisierbar sein, wenn den Kommunen für die Realisierung zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Zwar legt die geltende ÖPNV-Investitionsrichtlinie⁵⁶ eine Zuwendungsquote von bis zu 80 % fest, dennoch werden die meisten Kommunen mit dem 20 %-igen Kofinanzierungsaufwand überfordert sein, weil erhebliche absolute Beträge anfallen.

D) Personaleinsatz

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

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

Über die Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerweiterbildung laut Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrfQG) hinaus ist wenigstens jährlich eine Schulung zu Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnissen durchzuführen.

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

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

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (außer Dienstkleidung).

E) Fahrzeugeinsatz

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

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge entsprechend der Topo-

⁵⁶ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personenverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie). Ziffer 5.2.2. Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL). Thüringer Staatsanzeiger Nr. 4/2015



grafie im Bedienungsgebiet antriebsstark sowie geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2017 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-VI-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Höchstnorm, mindestens die Euro-IV-Norm erfüllen.

Hinsichtlich einer möglichen schrittweisen Umstellung oder Teilumstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsärmeren Antrieb ist im Planungszeitraum die technologische und die Preisentwicklung durch die Betreiber und den Aufgabenträger zu verfolgen. Im Ergebnis und in Fortschreibung einer einschlägigen Untersuchung⁵⁷, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, kommt lediglich der Bioethanolantrieb als kurzfristige Alternative in Frage, weil dieser eine deutliche Reduzierung insbesondere der CO₂-Emissionen bringt und andererseits nur vergleichsweise geringe Mehrkosten gegenüber dem Dieselantrieb verursacht, allerdings Infrastruktur und Bezugsquellen erfordert und daher nicht für einzelne Fahrzeuge geeignet ist. Die insgesamt favorisierten Elektroantriebe sind dagegen weitergehend ausgereift, insbesondere für Stadtverkehre inzwischen auch genügend standfest, insbesondere aber kurzfristig - trotz Fördermöglichkeiten nach der geltenden ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landes - nur für einzelne Fahrzeuge finanzierbar. Deselelektrische Hybridantriebe verursachen gegenwärtig noch Mehraufwendungen von 70 ... 80 TEUR pro Standardlinienbus, können aber im Planungszeitraum zu einer sinnvollen Option werden. Im Ergebnis wird gegenwärtig eine Flottenumstellung nur im Stadtverkehr Bad Langensalza vorgesehen und bereits weitgehend umgesetzt. Hinsichtlich des Einsatzes erdgasbetriebener Busse im Stadtverkehr Mühlhausen (wie auch in Sondershausen) und auch im Regionallinienverkehr wird keine Erneuerung des Fuhrparks und der Infrastruktur vorgesehen. Dagegen sprechen wirtschaftliche Gründe und vor allem auch die schlechteren Abgaswerte (EEV-Standard) gegenüber Euro-6-Dieselantrieben, weil die Erdgas-Antriebstechnologie in dieser Hinsicht nicht weiterentwickelt worden ist.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitäts eingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck sowie die Fahrradmitnahme. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge einzusetzen, die die Anforderung gemäß der Checkliste für Linienbusse des für Verkehr zuständige Landesministerium (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) einzusetzen.

Die Anforderungen werden in folgenden Hauptparametern zusammengefasst:

- niedrige Einstiegshöhe (Niederflur- oder LowEntry-Bauart) oder ausgerüstet mit einem Hublift; weitere Einstiegshilfen, wie Rampe oder Kneelingfunktion,

⁵⁷ Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)



sollen den Ein- und Ausstieg zusätzlich unterstützen, können Barrierefreiheit aber nicht allein herstellen.

- ausreichende Türbreite (mind. 90 cm) an mindestens einer Tür
 - ausreichend bemessene Sonderfläche mindestens in der Manövrierabmessung 150 x 150 cm in Bussen mit mehr als 22 Fahrgastplätzen (Sitz- und Stehplätzen).
 - Hinsichtlich der Mitnahme von E-Scootern mit aufsitzender Person in Linienbussen ist der Ländererlass vom 15.03.2017⁵⁸ zu beachten.
 - Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung.
- Ab dem Jahr 2017 sind zumindest nahezu ausschließlich Fahrzeuge in Niederflur- oder Low-Entry-Bauart zu beschaffen. Die Einsatzquote in vorstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge liegt gegenwärtig in den Stadtverkehren bereits bei 100 %, in den Regionallinienbündeln durchschnittlich bei 77 %, was eine Gesamtquote von 81 % ergibt. Ab dem 01.01.2020 sollen mindestens 86 % und ab dem 01.01.2022 mindestens 92 % erreicht werden. Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG ist weder erforderlich noch sachgerecht möglich, weil Fahrzeuge, die ausschließlich in der Frühspitze des Schülerverkehrs ohne konkreten Bedarf nach Barrierefreiheit eingesetzt werden, diese Merkmale nicht benötigen und zum anderen für das Straßennetz stellenweise zumindest niederflurige Fahrzeuge nicht geeignet sind. Lediglich in den Stadtverkehren sind weiterhin ausschließlich niederflurige oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen.
 - Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
 - Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots sind Höchstalter und Laufleistung eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel
 - im Regionalverkehr auf 15 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung
 - im Stadtverkehr auf 12 Jahre ab Erstzulassung und 600 Tkm Laufleistungzu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, für die Abdeckung von Bedarfsspitzen und als Betriebsreserve eingesetzt bzw. vorgehalten werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung wird jedoch auf maximal 10 % der jährlichen Fahrplanleistung im jeweiligen Unternehmen begrenzt und vertraglich geregelt.
 - Die Fahrzeuge sind mit einer im Tarifgebiet kompatiblen Abfertigungstechnik (Fahrausweisdrucker) auszustatten.

⁵⁸ Erlass Nr. 44 der Länder über die Beförderungspflicht für E-Scooter mit aufsitzender Person in Linienbussen des ÖPNV, veröffentlicht im Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Verkehrsblatt) Nr. 6/2017 vom 31.03.2017



- Vorgaben zur Fahrgastinformation im Fahrzeug (siehe **Abschnitt 5.3**).
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen. Bei regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ist dies vorn durch Vollmatrixanzeige zu gewährleisten, bei nicht regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen und Kleinbussen mindestens durch ein Steckschild hinter der Frontscheibe.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Sukzessive Verbesserung des Fahrzeugkomforts durch Klimatisierung und Wärmeschutzverglasung.
- Technische Ausstattung der Busse zur Ansteuerung der für die Busumlaufbeschleunigung vorgesehenen Lichtsignalanlagen (betrifft insbesondere die im Stadtverkehr eingesetzten Busse).
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

5.2 Qualitätsmanagement

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

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von den Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, werden in Verkehrsverträgen festgelegt.

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

- Die Verkehrsunternehmen haben ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge zu unterhalten. Mittels RBL werden gegenwärtig oder perspektivisch u. a. realisiert: eine digitale bisensorische Haltestellenankündigung (akustische Ansage und visuelle Anzeige) im Fahrzeug (wobei die Ansage technisch auch unabhängig vom RBL realisiert werden kann), die Versorgung der Thüringer Datendrehscheibe mit Ist-Daten, die Datenversorgung der DFI-Anlagen, die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlussicherung, die Fahrzeugortung/-verfolgung und Pünktlichkeitskontrolle, die entsprechenden Statistikfunktionen.
- Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie des Aufgabenträgers sind als wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen.



- Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal an das Unternehmen gelangten Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion der Unternehmen werden durch diese in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und vierteljährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zu den in den Verkehrsverträgen festgelegten Terminen übergeben.
- Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.
- Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

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

5.3 Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing

Es gelten die folgenden Anforderungen und Empfehlungen:

- Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen der zentralen Fahrplanauskunft wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige **Fahrplaninformation** gewährleistet. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten des Betreibers, die jährliche kostenfreie Herausgabe der Fahrplanhefte im Zweckverband, das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen und zentrale telefonische Information zu Fragen der Fahrplanauskunft, der Tarifauskunft und weiteren Kundendienstleistungen mit hinreichenden Erreichbarkeitszeiten.
- Teilnahme der Unternehmen am System der Thüringer Datendrehscheibe, soweit die dabei gegenwärtig noch auftretenden technischen Probleme gelöst sind.



- Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der **Anschlussicherung** und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.
- Die Betreiberunternehmen sollen zunächst an den Hauptverknüpfungspunkten und danach an den als weitere wichtige Verknüpfungspunkte kategorisierten Haltestellen der Kategorien A und B sowie in Ausnahmefällen C1 eine **dynamische Fahrgastinformation** (DFI) an entsprechenden stationären Anlagen sicherstellen und dafür die Datenversorgung perspektivisch auch in Echtzeit (Ist-Daten statt „nur“ Soll-Daten) über das RBL zu gewährleisten.

Kategorie A

- Mühlhausen, ZOB⁵⁹
- Mühlhausen, Bahnhof
- Bad Langensalza, Bahnhof
- Bad Langensalza, ZOB

Kategorie B

- Schlotheim
- Oberdorla

- Weiterhin haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die **Kundeninformation** weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der akustischen Haltestellenansage auch eine visuelle Haltestellenanzeige in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden (bisensorische Information - Zwei-Sinne-Prinzip).
- Die Bemühungen um eine zunehmend **barrierefreie Fahrgastinformation** beziehen sich auf die Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) an Haltestellen, in den Fahrzeugen und in den Informationsmedien. Abweichungen wegen Platzmangel sind möglich.
- Vielfältige **Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs**, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs im Fahrzeug (in der Regel beim Fahrer) zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrausweisdruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment anzubieten. Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.
- Der Unstrut-Hainich-Kreis und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Realisierung und ggf. die Erprobung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone sowie e-ticketing.
- Bei allen **Marketingaktivitäten** ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

⁵⁹ Die örtlich unterschiedliche Bezeichnung „Busbahnhof/ZOB“ sollte bei der Neufassung von Fahrplanunterlagen vereinheitlicht werden bzw. sollten ergänzende Hinweise zur inhaltlich gleichen Bedeutung aufgenommen werden



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

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

Unter den Instrumentarbereichen erhält die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über das Internet oder Mobiltelefon, auch über Facebook und andere soziale Netzwerke, um gerade jungendliches Kundenpotenzial zu erreichen, und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf.

Es ist in dieser Hinsicht notwendig, bereits eingeschlagene Wege konsequent weiterzuerfolgen und durch weitere **Maßnahmen** zu ergänzen:

1. Aufbau eines Systems der Mobilitätszentralen (siehe nachstehend besonders) an den Hauptverknüpfungspunkten mit breiter funktionaler Kombination unter Nutzung der Erfahrungen bereits realisierter Lösungen im Zweckverband (Leinefelde, Nordhausen). Im Unstrut-Hainich-Kreis sind dafür Mühlhausen und Bad Langensalza vorzusehen.
2. Die elektronische Verbindungsausweisung über die Webseiten der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH oder der Unternehmen in Kombination mit der DB-Reiseauskunft sind ständig weiter zu vervollkommen (Information über Fahrpreise, haltestellengenaue Auskunft).
3. Das inzwischen entwickelte Logo des Zweckverbandes ist wesentlich öffentlichkeitswirksamer einzusetzen als bisher.



4. Einrichtung einer Homepage mit den wichtigsten Informationen über Ziele, Aktivitäten und Ansprechpartner, jeweils für das Verbandsgebiet insgesamt und die Bereiche der einzelnen Aufgabenträger.
5. Schritt für Schritt umzusetzende Verbesserungen der visuellen und akustischen Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an ausgewählten Verknüpfungshaltestellen im Zuge der Umsetzung des Investitionsplanes.
6. Schrittweise Aufnahme von Informationen über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele und aller kategorisierten Verknüpfungspunkte in die Fahrplanmedien, die es ermöglichen, barrierefreie Reiseketten (einschl. Rückverbindungen) abzulesen.
7. Wenn unkonventionelle Angebote eingeführt werden sollen, ist rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zumindest in der Ta-



gespresse (mehrfach) und auf den Internetseiten der Betreiberunternehmen, des Landkreises und der betroffenen Kommunen (einschl. in deren Amtsblättern) zu informieren.

Nach wie vor hervorhebenswert und kundenwirksam ist die kostenfreie Bereitstellung der Fahrplanhefte für den Stadt- und Regionalverkehr (Bus- und Bahnverkehr) Nordthüringens. Die Finanzierung der Fahrplanhefte wird von den am ÖPNV beteiligten Verkehrsunternehmen, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Unstrut-Hainich-Kreis, Kyffhäuserkreis und der Stadt Nordhausen sowie dem Freistaat Thüringen über die Kooperationsrichtlinie (zumindest bis 2016) getragen. Die gemeinsame Verantwortung für die ÖPNV-Gestaltung wird durch die Verwendung eines einheitlichen Layouts für alle 4 Fahrplanhefte im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Nordthüringen hervorgehoben.

Darüber hinaus gilt der bewährte Grundsatz, dass ein quantitativ und qualitativ hochwertiges und den sich entwickelnden Verkehrsbedürfnissen der Kunden angepasstes Leistungsangebot die beste Marketingmaße und effizienteste Kundenwerbung darstellt.

Aus diesem Grund ist auch auf die konsequente Durchsetzung der im Abschnitt 5.1 genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen.

Die Tarifgestaltung befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen (maximale Tarifergiebigkeit), andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. In der Vergangenheit ist dieser Spagat weitgehend gelungen. Die für die kommenden Jahre konzeptionell vorgesehene maßvolle Tarifentwicklung (vgl. Abschnitt 8.2) trägt dem weiterhin Rechnung.

Die Unternehmen im Unstrut-Hainich-Kreis erkennen sich gegenseitig die Fahrausweise an, was bestimmte Züge eines Gemeinschaftstarifes trägt.

- Von besonderer Bedeutung auch unter Gesichtspunkten von Marketing und Vertrieb ist die weitere Entwicklung der Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätszentralen (siehe auch vorstehend bei Kunden- und Fahrplaninformation):
 - ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan im Bus- und Bahnverkehr (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus / Erreichbarkeit von Zielen im Kreis- und Verbandsgebiet / Erreichbarkeit der nächstgelegenen Oberzentren)
 - ausführliche Tarifinformationen für den StPNV und den SPNV im Kreisgebiet und im Verbandsgebiet des NVN
 - Fahrscheinverkauf (gesamtes Sortiment für Jedermann, alle Verkehrsträger)
 - ggf. Übernahme von Funktionen der Stadtinformation (Vermittlung von Informationen zu touristischen Sehenswürdigkeiten - Erreichbarkeit, Öffnungszeiten und Eintrittspreise, Verkauf von Eintrittskarten für Veranstaltungen, Souvenirverkauf, Vermittlung von Leihfahrrädern und CarSharing)
 - zusätzliche Ausstattung: B+R-Anlage, Fahrscheinautomat, Toiletten.



6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2021

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

Für die **SPNV-Nachfrage** wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass diese auf nahezu allen Streckenabschnitten weitestgehend stabil bleiben bzw. - dem aktuellen Trend folgend - leicht ansteigen wird. Eine ggf. erfolgende Auflassung schwach genutzter Zugangsstellen würde daran nichts ändern.

Die **Nachfrage im StPNV** ist im Zeitraum 2012 bis 2016 insgesamt um -3,4 %, und damit genau wie nach dem Nahverkehrsplan 2013 - 2017 vorausgeschätzt, zurückgegangen. Der stärkere Rückgang resultierte insbesondere als Folge deutlicher Angebotsreduzierung im Stadtverkehr Bad Langensalza. Aber auch im Stadtverkehr Mühlhausen waren noch weitere Nachfragerückgänge zu verzeichnen. Dagegen hat sich die Nachfrage im Regionalverkehr nahezu stabilisiert, was stark auf die Entwicklung im Schülerverkehr zurückzuführen ist.

Im Planungszeitraum ist damit zu rechnen, dass es im **Schülerverkehr** nach noch kurzfristigen leichten Anstiegen voraussichtlich bis zum Schuljahr 2019/2020 noch zu stabilen Werten kommt. Stabilität wird bis dahin auch für das Schulstandortnetz unterstellt. Danach kommt es im Schülerverkehr durchgängig zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage aufgrund der nächsten Welle sinkender Schülerzahlen⁶⁰. Sollten sich daraus Konsequenzen für das Schulnetz und daraus folgend für die Fahrschülerquote ergeben, werden diese erst zum Ende des Planungszeitraumes und insbesondere in den Folgejahren wirksam.

Bei der StPNV-Nachfrage im **Jedermannverkehr** wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei der Beschäftigung und weitgehend stabile Werte bei der Erwerbstätigkeit und beim Pendleraufkommen sowie die Angebotsverstärkungen auf den landesbedeutsamen Buslinien. Im Stadtverkehr Mühlhausen kann die positive Einwohnerentwicklung den Rückgang der Fahrgastnachfrage beenden.

Ebenfalls positiv wirkt der Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss (ganz besondere in Bad Langensalza sollte dies - unterstützt durch den Elektrobus-Einsatz nachfragewirksam werden). Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erwei-

⁶⁰ Die ab 1991 nicht mehr geborenen Frauen müssten ihre somit ab etwa 2010 nicht mehr geborenen Kinder einschulen



tertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

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

Tabelle 6-1 Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2021

Leistungsbereich	2012	2016	2016/12	2021	2021/16
Gesamt	3.188	3.081	-3,4 %	3.048	-1,1 %
Schüler	2.288	2.242	-2,0 %	2.225	-0,8 %
Anteil	71,8 %	72,8 %		73,0 %	
Sonstige	900	839	-6,8 %	823	-1,9 %
Anteil	28,2 %	27,2 %		27,0 %	
Regionalverkehr	2.540	2.498	-1,6 %	2.461	-1,5 %
Schüler	2.060	2.034	-1,3 %	2.018	-0,8 %
Anteil	81,1 %	81,4 %		82,0 %	
Sonstige	480	464	-3,3 %	443	-4,5 %
Anteil	18,9 %	18,6 %		18,0 %	
Stadtverkehr	648	583	-10,1 %	587	+0,7 %
Schüler	228	208	-8,7 %	207	-0,5 %
Anteil	35,9 %	35,7 %		35,3 %	
Sonstige	420	375	-10,7 %	380	+1,3 %
Anteil	64,8 %	64,3 %		64,7 %	

Für den Planungszeitraum wird per Saldo im StPNV des Unstrut-Hainich-Kreises

- im Zeitraum bis 2021 von einem nahezu auslaufenden Rückgang des Fahrgastaufkommens ausgegangen (Tendenz -1,1 %);
- im Wesentlichen tritt der Rückgang ab etwa 2019/20 ein, weil dann die Schülerzahlen zurückgehen und unterstellt wird, dass keine sofortige Reaktion im Schulnetz erfolgt;
- im Folgezeitraum bis etwa 2025 ist dann von einem verstärkten Nachfragerückgang auszugehen, weil der Rückgang der Schülerzahlen voll wirksam wird; dann allerdings ist mit einem Gegensteuern durch die Schulnetzplanung zu rechnen;
- der Rückgang der Nachfrage bei den Jedermannfahrgästen wird bis 2021 in Prozent stärker sein, als bei den Schülern und etwa dem Rückgang der Einwohnerzahlen insgesamt entsprechen.



chen, weil die beschriebenen Indikatoren entsprechend wirken, allerdings gilt diese Aussage nur für den Regionalverkehr;

- in den Stadtverkehren kann von wesentlich günstigeren Tendenzen ausgegangen werden, wenn dort die Angebote nicht weiter gekürzt werden, insbesondere gibt es keine nachvollziehbare Begründung für weitere drastische Rückgänge im Stadtverkehr Bad Langensalza;
- das Verhältnis der Fahrgastnachfrage zwischen Schülern und Sonstigen verschiebt sich entsprechend **Tabelle 6-2**, erst im Folgezeitraum bzw. beginnend ab 2019/2020 wird sich dieser Trend umkehren.

Tabelle 6-2 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2021

	2016			2021	
	Schüler : Sonstige			Schüler : Sonstige	
Regionalverkehr	81,4	: 18,6	→	82,0	: 18,0
Gesamt	72,8	: 27,2	→	73,0	: 27,0



7 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Unstrut-Hainich-Kreis hat sich mit den anderen Aufgabenträgern für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in Nordthüringen, Landkreis Eichsfeld, Landkreis Nordhausen, Stadt Nordhausen und Kyffhäuserkreis, im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“ zusammengeschlossen. Dieser Zweckverband nimmt die ihm satzungsgemäß übertragenen aufgabenträgerübergreifenden Aufgaben der ÖPNV-Gestaltung in der Region wahr.

Dabei verzichtet der Zweckverband auf eine gesonderte „Arbeitsinstitutionalisierung“. Die jeweiligen Aufgaben werden durch die bei den Verwaltungen der Gebietskörperschaften für das ÖPNV-Ressort zuständigen Mitarbeiter fachlich umgesetzt. Die Kontrolle der Arbeitsabläufe erfolgt durch die Verbandsversammlung und deren Beirat, dem die fachlich zuständigen Mitarbeiter in den Verwaltungen der Aufgabenträger, das/die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die konzessionstragenden Verkehrsunternehmen des StPNV sowie die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH und die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen zugehören.

Diese Verfahrensweise gewährleistet den denkbar geringsten Aufwand. Die notwendigen Gestaltungsmöglichkeiten liegen bei den Verbandsmitgliedern und ihren jeweils im Vertragsverhältnis stehenden ÖPNV-Betreibern.

Es ist ein 3-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation, bestehend aus

politischer Ebene ♦ Regieebene ♦ Betreiberebene

vorhanden.

Dabei vertritt die Zweckverbandsversammlung die politische Ebene, Beirat und ein Arbeitsgremium stellen die Regieebene dar. Eine intensivere Wahrnehmung von Regiefunktionen würde eine neue Institutionalisierungsform erforderlich machen, was jedoch nicht vorgesehen ist.

Der **Hauptgestaltungsgrundsatz** der ÖPNV-Organisation **im Zweckverband** ist ein optimales Verhältnis zwischen Organisationsaufwand und dem damit erzielten verkehrlichen und wirtschaftlichen Ergebnis. Der gleiche Gestaltungsgrundsatz gilt auch für die Organisationsstruktur **beim Aufgabenträger**. Dort bildet der Landkreis die politische Ebene des Aufgabenträgers, die entsprechende Arbeitseinheit der Kreisverwaltung die Regieebene.

Aufgrund der Feststellung im Kooperationskonzept des NVN, dass kurz- und mittelfristig die Einführung eines großräumigen Verbundtarifs im Zweckverbandsgebiet nicht zur Realisierung ansteht, entfällt der Aufbau einer Regieeinheit, da deren Finanzierung ohne einen solchen Verbundtarif nicht gesichert ist.

Wie bisher sollen zur Verbesserung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Nordthüringen die organisatorischen Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern fortgesetzt werden. Wichtigste Grundlagen dafür sind das aufgabenträgerübergreifende Kooperationskonzept und die intensive Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne. Darüber hinaus werden auch weiterhin im Beirat des Zweckverbandes bestimmte Komponenten - die Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanes, Finanzierungsaspekte und übergreifende Marketingfragen - diskutiert und jährlich fortgeschrieben.



Tabelle 7-1 Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Zweckverband Verbandsversammlung [Politische Ebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Ausübung einer gemeinsamen Richtlinienkompetenz für die strategische Gestaltung des ÖPNV im Verbandsgebiet
Zweckverband Beirat, Arbeitseinheit [Regieebene]	<ul style="list-style-type: none"> • grundlegende Richtungsbestimmung der ÖPNV-Entwicklung („Strategisches ÖPNV-Management“) • Abstimmung und Vereinheitlichung wesentlicher Standards für ÖPNV-Angebote und die Vermarktung der Angebote • Tarifabstimmung und Abstimmung der Fahrausweisarten • Abstimmung kreisübergreifender Linienverkehre • Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanes Bus / Bahn • aufgabenträgerübergreifende Abstimmung bei der Nahverkehrsplanung, einschl. der zwischen Bus und Bahn • gemeinsame Fortschreibung des aufgabenträgerübergreifenden Kooperationskonzeptes • gemeinsame „Außenvertretung“ gegenüber den Landesbehörden und nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmen
Aufgabenträger Landkreis [Politische Ebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Mitgliedsfunktionen im Zweckverband und im Beirat des Zweckverbands • Gesellschafterfunktionen bei den kommunalen Verkehrsunternehmen • Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan
Aufgabenträger Arbeitseinheit [lokale Regieebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgestaltung des Strategischen ÖPNV-Managements auf der Ebene des Landkreises • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Wahrnehmung der Arbeitsaufgaben im Rahmen des Zweckverbandes • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuflüssen zur Förderung des StPNV im Landkreis • Wahrnehmung der Aufgaben und Interessen des Aufgabenträgers im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linieneinbindung • Vorbereitung der Leistungsvergabe, Vorbereitung vertraglicher Regelungen über Leistungsvereinbarung und Finanzierung mit den Konzessionären (Bestellerfunktion) • Erstellung und Veröffentlichung ÖPNV-Jahresbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/07 • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung und Überkompensationskontrolle nach dem Anhang zur VO (EG) 1370/2007 und Einhaltung ThürVgG (soweit anzuwenden) • Beantragung und Abrechnung von GVFG-Mitteln für Vorhaben in Verantwortung des Aufgabenträgers
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	<p>Konzessionäre</p> <ul style="list-style-type: none"> • operatives ÖPNV-Management • Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber der Arbeitsebene des Aufgabenträgers, Führung und Bereitstellung statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen • betriebliche Planung • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung, Kontrolle Einhaltung ThürVgG (soweit anzuwenden) und MiLoG • Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet • lokales Marketing in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und dem Zweckverband • Beantragung gesetzlicher Ausgleichs- und Erstattungszahlungen sowie Fördermitteln für Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur <p>Subunternehmer</p> <ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen



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

Für die Erstellung von Konzepten für verkehrliche Gestaltungsmaßnahmen, die Optimierung von Verkehrsangeboten und Vorbereitung innovativer Angebotslösungen, die Entwicklung eines Marketingkonzepts, die Weiterentwicklung des Tarifsystems, Einnahmeaufteilungsvereinbarungen bei Gemeinschaftstarifen, die Vorbereitung von Leistungsvergaben und vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie ggf. auch deren Durchführungscontrolling usw. ist es dennoch effizienter, dann, wenn dies aktuell erforderlich ist, zusätzliche externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen.

7.2 Unternehmensorganisation

Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises mit öffentlichen Dienstleistungskonzessionen sind die

- Regionalbusgesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG), Mühlhausen, Gesellschafter zu je 50 % Unstrut-Hainich-Kreis und Kyffhäuserkreis, für die Linien im Linienbündel UH-Mitte Regional, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019, nicht vollständig harmonisierte Genehmigungslaufzeiten bis 31.08.2018 und 31.05.2019
- Stadtbusgesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH (SBG), Mühlhausen, Gesellschafter zu 100 % die RBG und damit faktisch zu je 50 % Unstrut-Hainich-Kreis und Kyffhäuserkreis, für die Linien im Linienbündel MHL-Stadt, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019, harmonisierte Genehmigungslaufzeiten bis 31.05.2019
- Salza-Tours König OHG (STK), Bad Langensalza, KMU, für die Linien im Linienbündel UH-Südost mit dem Stadtverkehr Bad Langensalza und den Regionallinien im Raum Bad Langensalza, nicht vollständig harmonisierte Genehmigungslaufzeiten bis 31.08.2018 und 15.10.2018, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019
- Omnibusbetrieb Siegfried Ludwig (OBL), Schlotheim, KMU, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019 für die Leistungen im Linienbündel UH-Nordost, harmonisierte Genehmigungslaufzeiten bis 31.03.2019
- Omnibusbetrieb und Reiseservice Olaf Weingart e. K. (OBW), Menteroda, KMU, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019 die Leistungen im Linienbündel UH-Nord, nicht harmonisierte Genehmigungslaufzeiten bis 31.03.2019 und 30.04.2020
- Omnibusverkehr Reinhard Schieck e. K., Hørselberg-Hainich (RSO), KMU, Verkehrsvertrag bis 30.11.2019 für eine nicht gebündelte Leistung, Genehmigungslaufzeit bis 30.11.2019



- Die Durchführung der vereinbarten und genehmigten ÖPNV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises erfolgt überwiegend durch die genannten Betreiber mit eigenen Kapazitäten. Mit der Durchführung von Teilleistungen sind zusätzlich regional ansässige kleine und mittlere private Unternehmen (KMU) als Subunternehmer beauftragt. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass die genannte Verteilung der Leistungsdurchführung im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung gegenwärtig und auch künftig als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger sieht vor, die vorstehende Bemessung in künftigen Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten, soweit dies rechtlich zulässig ist. Dabei ist zu beachten, dass nach einer erfolgten Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 an einen internen Betreiber laut Buchstabe e) dieses Artikels der überwiegende Teil der Leistungen selbst zu erbringen ist. Nach Ziffer 2.2.9 der Auslegungsleitlinien zur Verordnung (EG) 1370/2007 (die nicht den Charakter einer Rechtsvorschrift haben) ist überwiegend tendenziell mit mindestens zu zwei Dritteln des Auftragswertes zu interpretieren. Der Begriff des überwiegenden Teils ist insoweit als unbestimmter Rechtsbegriff zu bewerten, den der Unstrut-Hainich-Kreis im Sinne der vorstehend genannten Auslegungsleitlinien interpretiert. Die Möglichkeit der Unterauftragsvergabe bei einer durchgeführten Direktvergabe an einen Dritten nach Art. 5 Abs. 4 ist nicht explizit geregelt. Der Aufgabenträger geht von einer gleichen Handhabung aus, wie bei einer Direktvergabe an einen internen Betreiber, weil der gleiche Regelungszweck erfüllt wird.
- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in Abschnitt 3) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder Bündeln, für die der Unstrut-Hainich-Kreis nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit allerdings nur teilweise harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen, die mit der Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan 2017 - 2021 weitergeführt wird.

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

Die Linienbündelung im Unstrut-Hainich-Kreis erfolgte nach planerischen (insbesondere verkehrlichen/verkehrsplanerischen und betrieblichen), wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien.



Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch dem/n Betreiber/n optimale Voraussetzungen der Leistungsdurchführung und des Durchführungscontrollings geschaffen.

Diese Linienbündelung erfolgte somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Es erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises (mit Ausnahme der Linie 726 Bad Langensalza - Thiemsburg - Wolfsbehringen) zu den nach Verkehrsräumen (nicht Verkehrsunternehmen) räumlich abgegrenzten

5 Linienbündeln im Sinne von Teilnetzen

Nr. und Bezeichnung	Ablauf öDA und Liniengenehmigungen
1. „UH-Mitte Regional“	Laufzeit öDA bis 30.11.2019, unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigungen oder Einstweiliger Erlaubnisse (EEs); Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.08.2018 und 31.05.2019
2. „MHL-Stadt“	Laufzeit öDA bis 30.11.2019, unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigungen oder EEs; Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.05.2019
3. „UH-Südost“	Laufzeit öDA bis 30.11.2019, unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigungen oder EEs; Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.08.2018 (Regionallinien) und 15.10.2018 (Stadtlinien LSZ)
4. „UH-Nordost“	Laufzeit öDA bis 30.11.2019, unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigungen oder EEs; Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.03.2019
5. „UH-Nord“	Laufzeit öDA bis 30.11.2019, unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigungen oder EEs; Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.03.2019 und 30.04.2020

Mit diesem Nahverkehrsplan wird der bereits bestehende Bündelungsbeschluss für den neuen Gültigkeitszeitraum bis zum 31.12.2021 verbindlich bestätigt. Allerdings hat der Aufgabenträger, gleichzeitig wirkend als für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Leistungen zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) 1370/2007, in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde sicherzustellen, dass vor künftigen Vergaben gemeinwirtschaftlicher Leistungen - gleichgültig nach welchem Vergabeverfahren - Auftrags- und Genehmigungslaufzeiten in Übereinstimmung gebracht werden, da Anträge auf Genehmigungen für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsdurchführung durch die Genehmigungsbehörde nur noch bei Vorlage eines verbindlich erteilten Öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Bearbeitung entgegengenommen werden.

Vor dem Hintergrund künftiger strategischer Entscheidungen im Hinblick auf Gesellschafter- bzw. Betreiberstrukturen und in Voraussicht kommunaler Neugliederungen im Freistaat Thüringen beab-



sichtigt der Unstrut-Hainich-Kreis, durch seine Vergabestrategie für StPNV-Leistungen und in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde auf eine vollständige Harmonisierung der Ablaufzeiten der Liniengenehmigungen in allen Linienbündeln herzustellen. Demzufolge werden Aufgabenträger und zuständige Behörde die derzeitigen Genehmigungsinhaber veranlassen:

- auf der Grundlage und in Anwendung ihrer bis 30.11.2019 geltenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge),
- frist- und formgerecht Anträge auf kurzfristete Wiedererteilungen ihrer Liniengenehmigungen oder ggf. auch Einstweilige Erlaubnisse nach § 20 PBefG,
- auf ein einheitliches Ablaufdatum 30.11.2019

zu stellen. Der Unstrut-Hainich-Kreis wird entsprechenden Genehmigungsanträgen im Anhörungsverfahren nach § 14 PBefG zuzustimmen.

Eine tabellarische Zuordnung der Linien zu den Bündeln ist in Anlage 3 verzeichnet. Karte 28 visualisiert die Linienbündel. Im Freistaat Thüringen besteht die Möglichkeit der Genehmigungsbeantragung für Linienbündel, wobei aber auch jede einzelne Linie die Anforderungen an die Genehmigungserteilung erfüllen muss, oder aber die Möglichkeit Genehmigungsbeantragung je Linie, wobei die Genehmigungsbehörde einen Bündelungsbeschluss des Aufgabenträgers beachten muss.

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und rechtliche Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Alle gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises enden während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes. Dieser Nahverkehrsplan ist somit einer Neuvergabe und Neuerteilung unmittelbar zugrunde zu legen. Im Ergebnis sind alle Busverkehrsleistungen neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV weiterhin grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung (Inhouse-Geschäft) zu. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestimmt zwar gemäß Art. 5 Abs. 1 die wettbewerbliche Vergabe als Grundform, lässt allerdings mit ihren Regelungen nach Art. 5 Abs. 2 eine systematische Ausnahme in Form von Inhouse-Geschäften und Direktvergaben an eigene oder beherrschte Unternehmen (interne Betreiber) sowie nach Art. 5 Abs. 4 auch an Drittunternehmen zu. Darüber hinaus besteht noch die Möglichkeit der zeitlich begrenzten „Notvergabe“ nach Art. 5 Abs. 5 der genannten Verordnung, die bei einer drohenden Unterbrechung der Verkehrsdienste zur Anwendung gebracht werden kann, wenn z. B. sich ein Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen von der Betriebspflicht entbinden lassen muss oder ein Vergabeverfahren durch Unregelmäßigkeiten nicht rechtzeitig zum Abschluss gebracht werden kann.

Voraussetzung für die Möglichkeit des Inhouse-Geschäftes nach den „spezifischen Inhouse-Kriterien“ (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) ist das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Unstrut-Hainich-Kreises aus.



Bereits seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 vergibt der Unstrut-Hainich-Kreis als Aufgabenträger nach dem ÖPNV-Gesetz des Freistaats und als zuständige Behörde gemäß Art. 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) 1370/2007 Leistungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs als Dienstleistungskonzessionen nach Maßgabe dieser Verordnung. Die Vergabeverordnung (VgV) und der Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB/Kartellgesetz) finden nur insoweit Anwendung, wie nach dem PBefG vorgeschrieben. Der Aufgabenträger beabsichtigt, auch weiterhin nach erfolgter Prüfung der rechtlichen Anforderungen und Zulässigkeit sowie der zu erwartenden wirtschaftlichen und organisatorischen Effizienz Leistungsvergaben ausschließlich im Wege der Direktvergabe auf der Grundlage des Art. 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 durchzuführen.

Voraussetzung für die Möglichkeit der Direktvergabe ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) auf der Grundlage der VO (EG) 1370/2007 vergeben werden kann oder wenn nicht als öDK qualifiziert, damit nationalem Vergaberecht und den Richtlinien 2014/23/EG (Konzessionsrichtlinie) oder 2014/24/EG (Vergaberichtlinie) als Nachfolgebestimmungen der Richtlinie 2004/18/EG unterliegt und somit eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) nach den sogenannten „allgemeinen Inhouse-Kriterien“ an ein vollständig eigenes oder vollständig beherrschtes Unternehmen erfolgen darf.

Die rechtlichen Voraussetzungen der Direktvergabe an interne Betreiber werden aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Situation der Regionalbusgesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH sowie faktisch auch der Stadtbusgesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH dadurch geschaffen, dass das erforderliche Kontrollkriterium nach Art. 2 Buchstabe j und Art. 5 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) 1370/07 durch Konstituierung einer den Anforderungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) 1370/2007 entsprechende Verwaltungsvereinbarung über das Zusammenwirken der Gesellschafter als Gruppe von Behörden erfüllt wird. Eine solche Vereinbarung besteht zwischen dem Unstrut-Hainich-Kreis und dem Kyffhäuserkreis weiterhin fort.

Bei Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen besteht auch weiterhin die rechtliche Zulässigkeit der Direktvergabe an Dritte nach Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 (sogenannte Schwellenwert- oder Bagatellvergabe, Vergabe eines kleinen Auftrags an ein kleines oder mittleres Unternehmen (KMU)), für die Aufträge, bei denen der vorgegebene Schwellenwert⁶¹ nicht überschritten wird.

Wirtschaftliche und organisatorische Mindestvoraussetzungen für Direktvergaben

Wirtschaftliche Mindestvoraussetzung für eine Direktvergabe ist zunächst allgemein die Möglichkeit des Abschlusses eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) mit dem jeweiligen Unternehmen, die durch die Vorlage einer Testierung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nach den Kriterien des Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) Az. C-280/00 in der Rechtssache Altmark-Trans GmbH vor dem Vertragsabschluss bestätigt wird. Mit diesen Testierungen wird sichergestellt, dass die Finanzierungsbeiträge des Landkreises keine unzulässigen Beihilfen im Sinne von Art. 87 des EG-Vertrages sind und durch die dabei erfolgende Feststellung des marktüblichen Preises nur in der mindestens erforderlichen Höhe ausgereicht werden. Ohne eine erfolgreiche Testierung erfolgt kein

⁶¹ Die Schwellenwerte liegen bei 300.000 km oder 1,0 Mio. EUR Auftragswert pro Jahr, bei KMU doppelte Werte. Auftragswert bedeutet Gesamteinnahme aus dem Auftrag.



Vertragsabschluss, ohne die Möglichkeit des Vertragsabschlusses keine Direktvergabe. Es handelt sich dabei um eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vor Vergabe und Vertragsabschluss, wodurch von vorn herein Überkompensationen und die ggf. erforderliche Organisation von Mittelrückforderungen vermieden werden können.

Eine vergaberechtliche Mindestvoraussetzung ist der Nachweis des Auftrags als Dienstleistungskonzession, der dadurch erbracht wird, dass der Betreiber ein hinreichend großes betriebliches Risiko zu übernehmen hat und die Risikoübernahme durch den Auftraggeber eng begrenzt bleibt.

Eine besondere organisatorische, letztlich aber auch wirtschaftlich und verkehrlich wirkende Voraussetzung bei Direktvergaben an nicht interne Betreiber (auf die gesellschaftsrechtlich durch den Auftraggeber/die zuständige Behörde nicht durchgegriffen werden kann) ist, dass die zuständige Behörde sicherstellen muss, dass der Betreiber auch nach Vorlage einer erfolgreichen Testierung im Verlaufe der Auftragsdurchführung bereit sein muss, die Verkehrsdurchführung zu rationalisieren, aufgezeigte Rationalisierungsmöglichkeiten umzusetzen, mit anderen Verkehrsunternehmen konstruktiv zu kooperieren und insgesamt flexibel auf Bedarfsveränderungen zu reagieren. Die zuständige Behörde wird vor ggf. beabsichtigten Vergaben entsprechende Erklärungen von den betreffenden Unternehmen verlangen und zur Direktvergabevoraussetzung machen.

Vorgesehene Leistungsvergaben

Nach den in **Abschnitt 7.3.1** erläuterten Laufzeitharmonisierungen der Liniengenehmigungen werden zunächst die bestehenden Auftragslaufzeiten voll bis zum 30.11.2019 ausgeschöpft. Die zuständige Behörde beabsichtigt, daran anschließend (mit Wirkung ab 01.12.2019), alle 5 Linienbündel und die Einzellinie 726 als Vergabelose:

- als öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) in der Form öffentlicher Dienstleistungskonzessionen (öDK),
- mit einer Laufzeit von maximal 10 Jahren,
- in Form der Direktvergabe an jeweils einen internen Betreiber (beherrschtes Unternehmen) oder an ein KMU,
- gemäß Art. 5 Abs. 2 oder 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG,
- mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages (kurz: Verkehrsvertrag) als Nettovertrag

zu vergeben.

Voraussetzung für die Zulässigkeit ist der Nachweis der rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Mindestvoraussetzungen (laut vorstehendem Unterabschnitt) vor einer Auftragserteilung.

Bei allen Vergaben ist die Tariftreuevorgabe nach dem Thüringischen Vergabegesetz (ThürVgG) einzuhalten und nachträglich zu kontrollieren, soweit die zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge in den Geltungsbereich des Thüringer Vergabegesetzes und der Thüringer Verwaltungsvorschrift zur Vergabe öffentlicher Aufträge fallen.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 sieht für alle direkt oder im Zusammenhang mit einer Allgemeinen Vorschrift (AV) vergebenen Leistungen mit ihrem Anhang einen nachträglichen regelmäßigen Nach-



weis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung zur Sicherstellung einer Überkompensationskontrolle vor (siehe auch Abschnitt 7.4).

Subunternehmerleistungen sind durch den Auftragnehmer in dem gemäß Art. 5 Abs. 2 Buchstabe e) der Verordnung (EG) 1370/2007 vorgeschriebenen Höchstumfang in einem wettbewerblichen Verfahren, ab der vorgeschriebenen Größenordnung auf der Grundlage der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU, zu vergeben. Der Unstrut-Hainich-Kreis interpretiert die Vorgabe der Eigenerbringungsquote entsprechend Auslegungsleitlinien zur genannten Verordnung mit mindestens zwei Dritteln des Auftragswertes. Dabei sind insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des ThürVgG, soweit dieses anzuwenden ist, und des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in den jeweils gültigen Fassungen zu beachten.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 geltenden Fassung. Darin eingeflossen sind wesentliche primärrechtliche, beihilferechtliche und vergaberechtliche Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG fallen Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) weiterhin auseinander und sind juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen. Insbesondere ist der Umfang von Vorgaben des Aufgabenträgers im eigenwirtschaftlichen Verfahren nicht erschöpfend oder kaum geregelt, insbesondere was die Zulässigkeit der Vorgabe von Sozialstandards betrifft. Daher ist es sinnvoll, das vorgesehene Verfahrenskonzept - sobald ein solches vorliegt - zwischen der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) und der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

Die zuständige Behörde hat zu beachten, dass sie mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe ihren Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 durch Vorinformation/Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Der früheste zulässige Veröffentlichungstermin gemäß § 8a Abs. 2 PBefG soll 27 Monate vor Betriebsbeginn sein. Die Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG hat einen Hinweis auf die dreimonatige Antragsfrist in § 12 Abs. 6 zur Stellung eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge zu enthalten. Die genannte Frist beginnt somit für alle Linienbündel (als Vergabelose) am 01.09.2017.

Anträge auf eine eigenwirtschaftliche Verkehrsdurchführung sind gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor der beantragten Laufzeit zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn innerhalb der Frist kein genehmigungsfähiger Antrag vorlag.

Das novellierte PBefG schreibt in § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne jede finanziell wirkende Leistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 Satz 1 in Verbindung mit § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab einer Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftliche Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot laut Nahverkehrsplan wie bei einer gemeinwirt-



schaftlichen Leistungsdurchführung. Ebenso hat die Genehmigungsbehörde auch im eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb eine rechtskräftig beschlossene Linienbündelung zu beachten.

Die Antragstellung für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsdurchführung soll gemäß § 12 Abs. 7 PBefG spätestens 6 Monate vor der beantragten Geltungsdauer (Betriebsaufnahme) erfolgen. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen. Von dieser Möglichkeit macht die Genehmigungsbehörde des Freistaats keinen Gebrauch. Gleichzeitig mit der Antragstellung wird die Vorlage eines verbindlich erteilten (gezeichneten) öffentlichen Dienstleistungsauftrages verlangt. Zumindest letzteres ist in anderen Bundesländern bis zur Genehmigungserteilung ersetzbar durch Erklärung über einen geplanten öDA.

7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

In Umsetzung des Kooperationskonzepts des NVN und zur Erfüllung der Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 hat der Unstrut-Hainich-Kreis ab Dezember 2009 das Verfahren der Leistungsbeauftragung der ÖPNV-Unternehmen und des Ausgleichs von Aufwanddeckungsfehlbeträgen „nach Maßgabe der Haushaltslage“ auf ein **Verfahren mit vertraglicher Bindung** umgestellt.

Der Unstrut-Hainich-Kreis bestellt die Leistungen im Ergebnis durchgeführter Direktvergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen).

Die abzuschließenden Verträge umfassen mindestens folgende Regelungsinhalte (in Präzisierung der Vorgaben gemäß Art. 4 der Verordnung (EG) 1370/2007):

1. den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung i. S. d. quantitativen Leistungsumfanges und dessen Struktur sowie den geografischen Geltungsbereich
2. einzuhaltende Qualitätsparameter (Bedienungsstandards)
3. Gewährte Ausschließlichkeitsrechte
4. Nachweispflichten über die quantitative und qualitative Leistungserbringung sowie hinsichtlich der vorzulegenden Trennungsrechnung zur Bestimmung des finanziellen Nettoeffekts aus der Leistungsdurchführung gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007
5. Umfang der Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (unter Einschluss aller Finanzierungskomponenten) sowie die (vorher festzulegenden) Parameter für deren Bemessung
6. zusätzliche Finanzierungskomponenten aus Bonus/Malus-Regelungen
7. Anpassungsregelungen für Leistungen und Zahlungen in Reaktion auf die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen der Vertragserfüllung (Wertsicherungsvereinbarung)
8. Umgang mit den Einnahmen aus der Auftragsdurchführung
9. die Laufzeit
10. einzuhaltende Sozialstandards (soweit zutreffend).

Der Abschluss derartiger Verkehrsverträge schafft Planungssicherheit für die beteiligten Vertragsparteien, insbesondere bei langer Laufzeit.



Entsprechend der Aufgabenzuordnung nach **Tabelle 7-1** führt der Aufgabenträger auf der Grundlage der Angaben zu Ziffer 4 und ggf. eigener Recherchen in seinen Möglichkeiten entsprechendes Vertragsdurchführungscontrolling durch und setzt angemessene Maßnahmen bei Verstößen gegen die vertraglichen Vereinbarungen durch. Dabei ist schon mit dem Vertragsentwurf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.



8 Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungsplan

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2022

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV.

Zum gegenwärtigen Planungsstand erfolgt die Gewährung von Investitionszuschüssen nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie in der Fassung vom 21.12.2014,⁶² die am 31.12.2017 außer Kraft tritt.⁶³ Gemäß Punkt 5 der Richtlinie erfolgt für die Beschaffung barrierefreier ÖPNV-Fahrzeuge eine Festbetragsförderung, für andere förderungsfähige Maßnahmen eine differenzierte Anteilsfinanzierung.

Mit Stand vom 06.02.2017 liegen nach Abfrage von den Kommunen

für 2017 Unstruttal, OT Horsmar

Klettstedt

Weinbergen, Bollstedt

Sundhausen

Ballhausen (Buswendeschleife)

für 2018 Vogtei, Oberdorla

Anrode, Bickenriede und Zella

Schlotheim, Hohenbergen

Weinbergen, Bollstedt

VG Unstrut-Hainich, Großgotttern

Bedarfsanmeldungen für 4 Vorhaben des Haltestellenneubaus und barrierefreien Ausbaus sowie eine Buswendeschleife in 2017 mit einem zuwendungsfähigen Kostenvolumen von zusammen 94,8 TEUR und für 6 Vorhaben des barrierefreien Haltestellenausbaus in 2018 mit einem Kostenvolumen von zusammen 71,0 TEUR vor. Die

VG Bad Tennstedt

plant eine nicht bezifferte Anzahl von Vorhaben des barrierefreien Haltestellenausbaus mit einem Kostenvolumen von 2018 - 2022 jährlich 50,0 TEUR.

In Summe ergeben sich für diese Vorhabengruppe 415,8 TEUR. Gemäß Punkt 5.2.2 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie können diese Zuwendungen in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten, also in Höhe von 332,6 EUR erhalten. Wegen der notwendigen Anstrengungen zur Herstellung der durchgängigen Barrierefreiheit sind - auch unter Berücksichtigung der in **Abschnitt 5.1** festgelegten

⁶² Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) vom 21.12.2014, Thüringer Staatsanzeiger Nr. 4/2015, S. 272

⁶³ Die Planwerte dieses Abschnitts gelten deshalb unter der Voraussetzung, dass für den Zeitraum 2018 bis 2021 eine Nachfolgerichtlinie zur ÖPNV-Förderung mit etwa gleichem Inhalt ergeht.



Einschränkungen - im Planungszeitraum noch erheblich höhere Bedarfsanforderungen zu erwarten, wobei auch die Städte und Gemeinden höhere Mittel für den eigenen Finanzierungsanteil bereitstellen müssen.

Im Zeitraum seit 2012 wurden im Unstrut-Hainich-Kreis 22 Busse für den StPNV mit einer Förderung durch den Freistaat in Dienst gestellt. Der Altersdurchschnitt der im Unstrut-Hainich-Kreis durch die konzessionierten Unternehmen eingesetzten Busflotte mit insgesamt 84 Fahrzeugen (einschl. Reservefahrzeugen) beträgt 6,4 Jahre, darunter 7,4 Jahre bei der RBG, 6,6 Jahre bei der SBG und 5,1 Jahre bei den KMU. Das sind vergleichsweise günstige Werte, die auch mit einer relativ günstigen Altersstruktur verbunden sind und einen normalen Reproduktionsprozess, ohne größeren Nachholbedarf, ermöglichen. Insgesamt 21 Busse, darunter 15 der RBG, erreichen bis 2021/2022 die in Abschnitt 5 vorgegebene Altersobergrenze und müssen ersetzt werden, von diesen 4 Busse der RBG auch sehr kurzfristig.

Zur Erneuerung der im Linienverkehr eingesetzten Busflotte wurde von den Trägern der Liniengenehmigungen die Beschaffung von 50 barrierefreien Linienbussen, darunter 2 Hochbodenfahrzeugen, auch ein weiterer Elektrobuss durch Salza-Tours, mit einem Beschaffungsaufwand von insgesamt 12,255 Mio. Euro für den Zeitraum 2017 bis 2022 angemeldet. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Altersstruktur des Fuhrparks wird damit der turnusmäßige Ersatzbedarf von jährlich mindestens 5 Fahrzeugen, der das gemäß Abschnitt 5.1 Buchst. E einzuhaltende Höchstalter der Fahrzeuge von 15 Jahren auch strukturell sichert, übertroffen. Gemäß Punkt 5.2.4 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaats können im Planungszeitraum von der Längensklasse der Fahrzeuge abhängige Zuwendungen ausgereicht werden, die 35 % bis 40 % (bei Elektrobussen 80 %) der Beschaffungspreise entsprechen. Somit würden sich die durch Fördermittel nicht abgedeckten Aufwendungen der ÖPNV-Unternehmen für die Fahrzeugreproduktion mehr als verdoppeln und damit entsprechend die Haushaltsbelastung des Aufgabenträgers erhöhen, wenn diesem Bedarf voll entsprochen werden würde. Davon wird allerdings nicht ausgegangen.

Die darüber hinaus nutzbaren Fördermöglichkeiten aus der zum 01.07.2014 in Kraft getretenen De-minimis-Beihilferegelung auf der Grundlage der EU-VO 1407/2013 besagen, dass je Unternehmen (unter Einschluss verbundener Unternehmen) über einen gleitenden Zeitraum von jeweils 3 Steuerjahren ein maximaler Förderbetrag von 200.000 Euro in Anspruch genommen werden darf. Für die verbundenen kommunalen Unternehmen ist dies gegenstandslos. Ein kleines KMU könnte diese Fördermöglichkeit im Ausnahmefall in Anspruch nehmen. Es ist anzustreben, dass in der Summe der Fördermöglichkeiten nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie und der De-minimis-Beihilferegelung die erforderlichen Beträge möglichst weitgehend akquiriert werden können.

Anmeldungen aus ÖPNV-Unternehmen zur Modernisierung betrieblicher Anlagen liegen für den Zeitraum 2017 bis 2022 von den Unternehmen RBG, STK und OBW insgesamt 10 Vorhabenanträge mit einem Gesamtvolumen von 2,138 Mio. EUR vor, die im Umfang von 1,159 Mio. EUR (50 %) förderfähig sind.

Für Telematik-Anlagen, einschl. Fahrgastinformation, Fahrgastzählensysteme, Datendrehzscheibe und Vertriebstechnik (Fahrausweisdrucker) haben die Unternehmen im genannten Zeitraum Bedarf im Gesamtumfang von 253,2 TEUR angemeldet. Für diese Vorhaben sind Zuwendungen in Höhe von 189,9 TEUR (entsprechend 75 % der zuwendungsfähigen Kosten) vorgesehen.



Die bereits im Nahverkehrsplan 2013 - 2017 genannten Bedenken gegen die projektbezogene Förderung von Linienbussen und betrieblichen Anlagen, könnten noch im Planungszeitraum zur Änderung des ÖPNV-Finanzierungsinstrumentariums des Freistaates Thüringen in Richtung einer leistungsbezogenen und damit vollständig wettbewerbsneutralen unternehmensbezogenen Investitionsförderung führen. In diesem Fall müsste durch den Aufgabenträger eine Umsteuerung der Fahrzeug- und Anlagenförderung über die Verkehrsverträge erfolgen. Die Wahrscheinlichkeit ist allerdings mittelfristig gering, durch die erfolgte Neufassung der ÖPNV-Investitionsrichtlinie und dem damit erfolgten Bescheid, zumindest bis Ende 2017 an der Verfahrensweise der Objektförderung festhalten zu wollen.

8.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV

Unter den Bedingungen geltender vertraglicher Vereinbarungen spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung der Unternehmen zunächst nur mittelbar eine Rolle, dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass vergebene Aufträge zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) ausgeführt werden können. Maßgeblich werden die Planungen für einen Zeitraum ab Dezember 2019. Für den Zeitraum bis dahin ist zu ermitteln, inwieweit eine Anpassung der Leistungsbestellung oder Änderungen der Anforderungen an die Verkehrsdurchführung die Aufwands- und Ertragsentwicklung beeinflussen.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass der Freistaat im Planungszeitraum nicht von der gegenwärtig gehandhabten projektbezogene Förderung von Linienbussen und betrieblichen Anlagen abgeht (siehe vorstehend).

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

8.2.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2021

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und für Erdgas (CNG)
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4** ergeben sich keine signifikanten Veränderungen. Das Gesamtleistungsvolumen im UHK nimmt lediglich um 77.200 km zu (2,3 %), darunter mehr als die Hälfte angebotene bedarfsabhängige Leistungen. Der konventionelle Zuwachs entsteht im Zusammenhang mit den landessbedeutsamen Buslinien.
 - Für den Unstrut-Hainich-Kreis steigt die aufwandsrelevante Leistung (einschl. der im Wartburgkreis erbrachten Leistung der RBG) um 82.200 Fahrplan-km/a konventionell und um 40.000 km angebotene bzw. 14.000 km/a durchgeführte bedarfsabhängige Leistung an. Der



Mehrleistungsbedarf ist bereits durch den bestehenden Verkehrsvertrag abgedeckt. Es werden lediglich bisher bestehende Minderleistungen ausgeglichen.

- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt konstant. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann sich eine Bedarfsverschiebung zu Subunternehmern ergeben, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Diese verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Zusätzlich sind Dispositions- und Vorhaltungskosten zu kalkulieren.
- Bei den Personalvergütungstarifen werden durchschnittliche jährliche Anstiege um ca. +1,5 % angesetzt, die aufgrund der altersbedingten Fluktuation aber nicht vollständig kostenwirksam werden. Zusätzliche Auswirkungen aus der Anwendung des ThürVgG werden nicht kalkuliert, da dieses bereits seit dem 01.05.2011 wirksam ist und dessen Anwendungspflicht bei Direktvergaben nach der VO (EG) 1370/2007 unklar ist.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und daran gekoppelt auch CNG unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Der aktuelle Trend seit 2012 ist allerdings rückläufig, zuletzt sogar deutlich rückläufig. Zumindest für die Jahre 2015 und 2016 entstehen daraus nicht unerhebliche Kalkulationspolster für die Unternehmen gegenüber ihren Verkehrsverträgen. Mittelfristig ist wieder mit einer stärkeren Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen.
- Zum Volumen der Abschreibungen wirken überwiegend neutrale bis nur leicht aufwanderhörende Tendenzen:
 - die weitere Heraufsetzung des zulässigen Fahrzeughöchstalters von 14 auf 15 Jahre im Regionalverkehr, bei Festlegung einer höchstzulässigen Laufleistung von 750 Tkm, und die Tendenz zu kleineren Fahrzeugeinheiten wirken nur geringfügig aufwanddämpfend
 - aufwanderhörend wirkt die zunehmende Erfüllung der Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge (nur noch im Regionalverkehr).
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,25 %/a angenommen, darunter bis 2018 maximal +1,0 %/a.

8.2.2 Erträge

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

Beförderungstarife

Im StPNV des Unstrut-Hainich-Kreises gilt ein in seiner Grundstruktur einheitlicher, zwischen den leistungserbringenden Unternehmen abgestimmter degressiver Teilstreckentarif. Teilstrecken werden im Liniennetz zwischen Tarifpunkten (an einzelnen oder mehreren eng zusammenliegenden Haltestellen) gebildet, ergänzend werden längere Abschnitte zwischen 2 Haltestellen durch Zählpunkte unterteilt. Im Die Tariftabelle für den Regionalverkehr enthält 14 Teilstrecken (Fahrpreisstu-



fen). Das Fahrausweisangebot umfasst Einzelfahrausweise, Wochen- und Monatskarten (jeweils für Erwachsene und Kinder bzw. Auszubildende), dazu Jahreskarten und 5-Fahrtenkarten nur für Erwachsene. In den Stadtverkehren von Mühlhausen und Bad Langensalza Sonderhausen gilt ein Einheitstarif, die Fahrpreise entsprechen denen der Teilstrecke 1 im Regionalverkehr. Ein zusätzliches Fahrausweisangebot in den Stadtverkehren ist die Tageskarte (nur für Erwachsene). Aufgrund der häufig geringen Reiseweiten in den Stadtverkehren sind die nachfrage- und einnahmeseitigen Auswirkungen der Einführung eines Kurzstreckentarifs zu prüfen.

Im Freistaat Thüringen, zumindest in den eher ländlich geprägten Aufgabenträgerbereichen, ist bislang eine eher zurückhaltende Preisanpassung bei den Beförderungstarifen kennzeichnend gewesen, was sich in der Regel auch begünstigend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ausgewirkt hat. Das Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVwA) drängt andererseits auf einen höheren Anteil der Nutzerfinanzierung des ÖPNV und fordert, mindestens alle drei Jahre entsprechende Tarifanpassungen vorzunehmen.

Die Planungen gehen davon aus, dass ein Anstieg der Fahrpreise um $\approx +1,25\%/a$, in der Summe also um $+6,3\%$ im Zeitraum bis 2021, zu kalkulieren ist. Wesentlich für die Bewertung der Ergiebigkeit der Anpassungen sind die Anpassungsrhythmen und die strukturelle Gewichtung nach Fahrausweisarten. Bei einer harmonischen Anpassung alle zwei Jahre und differenzierter Gestaltung nach Fahrausweisarten und Strecken sowie insgesamt einer weiteren Verbesserung der Angebotsqualität kann von einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhung von annähernd 100% ausgegangen werden, sofern diese Dynamisierung zumindest nicht deutlich über dem Niveau der Entwicklung der „gefühlten“ Verbraucherpreise insgesamt liegt.

Die Diskussion um mögliche Gemeinschaftstarife oder die Anwendung eines Verbundtarifes ist noch nicht abgeschlossen, steht aber gegenwärtig nicht im Vordergrund. Generell bleibt es bei der Einschätzung, dass eine substantielle Entscheidung nur in Kenntnis aller voraussehbaren Vor- und Nachteile getroffen werden kann, was eine entsprechende Machbarkeitsuntersuchung erfordern würde. Bis zum Vorliegen einer solchen Untersuchung und der daraus folgenden Entscheidung können mögliche Folgen noch nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes berücksichtigt werden.

Verkehrserlöse

Komponenten für die Entwicklung der Verkehrserlöse ist einerseits das Fahrgastaufkommen, andererseits die Entwicklung der Beförderungstarife.

Der laut **Abschnitt 6** bis 2021 erwartete Rückgang des Beförderungsaufkommens um insgesamt $-1,1\%$ resultiert per Saldo aus einem erst ab 2019/2020 verstärkt einsetzenden Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr und einem kontinuierlichen, prozentual mit $-1,9\%$ stärker ausgeprägten, nominal aber weniger spürbaren Rückgang der Nachfrage im Jedermannverkehr. Dabei wird sich die Nachfrage in den Stadtverkehren sowohl bei Schülern als auch bei Jedermannfahrgästen stabilisieren. Bei den Jedermannfahrgästen kann es sogar zu einem leichten Anstieg kommen, soweit keine wesentlichen angebotseinschränkenden Maßnahmen umgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung der in **Abschnitt 6** erläuterten Nachfrageprognose und der vorstehend vorausgeschätzten Fortentwicklung der Beförderungstarife ergibt sich somit ein vorzusehender Anstieg der Verkehrserlöse bis 2021 um etwas mehr als $+5,0\%$.



Gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen

Die Verkehrsunternehmen haben 2015 für Leistungen im Unstrut-Hainich-Kreis Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Fahrgästen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG in Höhe von ca. 1,37 Mio. Euro erhalten, das waren 122 TEUR bzw. 9,7 % mehr als noch 2013.

Der Freistaat Thüringen beabsichtigt in Übereinstimmung mit der Novellierung des PBefG die Weiterführung der Zahlungen auf der gegenwärtigen Rechtsgrundlage, sieht also nicht deren Einbeziehung in den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß Art. 3 der VO (EG) 1370/2007 vor. Damit bleiben diese Einnahmen weiterhin erlöswirksam.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anspruchsberechtigung im Planungszeitraum korrespondierend mit den Fahrschülerzahlen entwickelt und somit zunächst noch leicht ansteigt, dann stabil bleibt und danach ab 2019/2020 negativ wird. Allerdings wäre eine alternierende Entwicklung zu den Finanzhilfen nicht auszuschließen.

Mehr noch allerdings als von der Entwicklung der Fahrschülerzahlen sind die 45a-Beträge von der künftigen Ausgleichssatzentwicklung und von den mittleren Reiseweiten im Schülerverkehr, die nicht weiter zurückgehen dürfen, abhängig.

Zudem fließen den Unternehmen weiterhin erlöswirksame gesetzliche Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu. Die Größenordnung lag 2015 bei 183,9 TEUR. Der Anteil dieser Erstattungen an den Gesamterlösen ist zwar vergleichsweise gering, die Beträge steigen jedoch, einem allgemeinen Trend folgend, an (zuletzt aber nicht bei Salza-Tours).

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

Aus der Saldierung der in **Abschnitt 8.2** dargestellten Tendenzen der Aufwands- und Erlösentwicklung ergeben sich weitgehend parallele Trendlinien, wobei insbesondere der niedrige Dieselpreis bis noch in 2017 hinein sehr entlastend wirkt. Alle Trends sind mit den bestehenden Verkehrsverträgen bis 2019 gut abgebildet. Für die Auftragsvergabe und den Vertragsabschluss für den Zeitraum nach 2019 muss von einer leicht verminderten Wirtschaftlichkeit und einem Anstieg des Finanzierungsbedarfes aus Haushaltsmitteln des Landes und des Aufgabenträgers in Summe ausgegangen werden.

Tendenzen der Bereitstellung von Finanzhilfen des Freistaats

Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁶⁴ Bereits seit dem Jahr 2014 befand sich die Mittelaufteilung nach diesem Finanzierungsinstrument in der Revision, die 2016 in eine Gesamtrevision des Länderfinanzausgleichs übergegangen ist. Im Juli 2016 wurde die Anwendung des „Kieler Verteilungsschlüssels“ beschlossen. Dabei wird eine Schlechterstellung der ost-deutschen Flächenländer durch Zuschläge abgewendet. Außerdem werden die Mittel weiterhin bis

⁶⁴ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert am 15.12.2015 (BGBl. I, S. 2322)



2032 jährlich um +1,8 % dynamisiert. Damit stehen auch dem Freistaat langfristig mehr Regionalisierungsmittel als bisher zur Verfügung.

Das Entflechtungsgesetz⁶⁵ regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €. ⁶⁶ Eine Revision dieser Mittel war ebenfalls bereits für das Jahr 2014 angekündigt. Mit Ablauf des Jahres 2014 ist die bundesgesetzliche Zweckbindung für diese Mittel abgelaufen. Im Freistaat Thüringen wird die Zweckbindung durch das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz von 31.01.2013⁶⁷ hergestellt, wobei aber keine Aufteilung zwischen Straßenbau und ÖPNV vorgenommen wird. Das GVFG-Bundesprogramm ist bis 2019 befristet, jedoch wurde im Herbst 2015 zwischen Bund und Ländern eine Absprache getroffen, dieses über das Jahr 2019 hinaus zu verlängern.

Unter Würdigung aller perspektivischen Überlegungen und in Anbetracht längerfristiger Tendenzen (Stabilität mit moderaten Ausschlägen nach oben und unten) kann hinsichtlich des künftigen Umfangs der Finanzhilfen des Freistaats auch nach 2019 von stabilen und sogar ansteigenden Zuweisungen ausgegangen werden, wobei nach aktueller Information⁶⁸ auch „Ausreißerjahre“ durch die Mittelverwendung in der Strukturierung Finanzhilfen und Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG („kommunizierende Röhren“) ab 2017 nicht mehr auftreten können, weil zusätzliche Bedarfe an 45a-Mitteln aus Regionalisierungsmitteln gedeckt werden. Allerdings wird dies zu Einschränkungen der investiven Fördermöglichkeiten führen.

Bereitstellung von Finanzmitteln des Unstrut-Hainich-Kreises

Der Unstrut-Hainich-Kreis wird während des Geltungszeitraumes der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2017 bis 2021 und darüber hinaus weiterhin im notwendigen Umfang Haushaltsmittel für die Finanzierung des StPNV in seinem Kreisgebiet wenigstens nach den Mindestanforderungen für die Daseinsvorsorge aufwenden.

Zusammengefasst geht die gegenwärtige und vorausberechnete Ausgleichsfinanzierung im Planungszeitraum aus **Tabelle 8-1** hervor. Daraus wird ersichtlich, dass bis 2019 die Haushaltsbelastung noch unter der nach den bestehenden Verkehrsverträgen geplanten Werten bleibt und auch bis 2020 nur moderat ansteigt.

Erläuterungen zu **Tabelle 8-1**:

- Für das Jahr 2015 sind Istwerte, unter Berücksichtigung erfolgter Vertragsanpassungen und Überkompensationsrückforderungen, dargestellt. 2016 sind voraussichtliche Istwerte und ab 2017 Planwerte.
- Das dargestellte Leistungsangebot umfasst alle Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Unstrut-Hainich-Kreises (innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes).

⁶⁵ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

⁶⁶ Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10

⁶⁷ GVBl. 2013, S.22

⁶⁸ „Verteilung der Finanzhilfe für den Straßenpersonennahverkehr an die kommunalen Aufgabenträger im Jahr 2017“ (und fortgeltend), Schreiben des TLVvA vom 24.04.2017 und des Thüringischen Landkreistages vom 08.05.2017



- Im geplanten Leistungsvolumen ab 2017 ist die Umsetzung aller laut **Abschnitt 4** vorgesehene Anpassungsmaßnahmen am Leistungsangebot, einschl. der Angebotsveränderungen im Zusammenhang mit der Erreichung der Vorgaben an die landesbedeutsamen Buslinien auf den Relationen Mühlhausen <> Sondershausen und Eisenach <> Mühlhausen (zur Hälfte durch die RBG betrieben), unterstellt. Die Zunahme des Anteils von Bedarfsverkehren ist sukzessive, im Wesentlichen aber erst nach 2019 berücksichtigt.
- Der Effekt einer Umsetzung der technologischen Optimierung der Schülerbeförderung ist zunächst nicht berücksichtigt, sondern wird nachfolgend als „Möglichkeit zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit“ aufgeführt.
- Der Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist der nicht durch Erlöse und (erlösgleiche) gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen gedeckte Aufwanddeckungsfehlbetrag.
- Die Finanzierungsplanung berücksichtigt für 2016 einen Rückgang der Finanzhilfen des Freistaats als „Ausreißerjahr“, danach aber bis 2021 eine Stabilisierung und Fortsetzung der verstärkten Dynamisierung.
- Ab 2017 werden Landeszuwendungen zur Förderung landesbedeutsamer Buslinien berücksichtigt. Diese können in maximaler Höhe von 0,50 EUR/Fahrplan-km liegen, sind aber von der Summe der insgesamt gestellten und genehmigten Anträge bzw. sich den daraus ergebenden Förderbeträgen abhängig. Deshalb wurde in der Kalkulation von 0,42 EUR/Fahrplan-km in 2017, 0,41 und 0,40 EUR/Fahrplan-km 2018 und 2019 ausgegangen.

Tabelle 8-1 Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes

Kenngröße	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Leistungen und Ausgleichsbedarf							
Leistungsangebot [1.000 Vertrags-km]	3.392	3.398	3.489	3.489	3.489	3.489	3.489
darunter Stadtverkehr	587	600	620	620	620	620	620
<i>darunter in flexiblen Bedienungsformen [1.000 Vertrags-km]</i>	81	96	117	127	127	145	145
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtsch. Verpflichtung [TEUR]	2.543,3	2.744,6	2.815,3	2.817,7	2.817,7	2.850,1	2.870,7
<i>je Vertrags-km [EUR]</i>	0,750	0,808	0,807	0,808	0,808	0,817	0,823
Deckungsquellen							
Finanzhilfe des Freistaates Thüringen	549,9	479,7	516,4	549,0	572,2	582,5	593,0
Sonderzuwendung Landesnetz	-	-	76,3	74,4	72,6	72,6	72,6
Zuwendungen des Aufgabenträgers (Deckungsbeitrag des Landkreises, TEUR)	1.993,4	2.264,9	2.222,6	2.194,2	2.172,9	2.195,0	2.205,1
<i>je Vertrags-km [EUR]</i>	0,588	0,667	0,638	0,629	0,623	0,627	0,630
in % (2016 = 100)	88,0	100	98,1	96,9	95,9	96,9	97,4



- Die Belastung des Kreishaushalts kann unter diesen Rahmenbedingungen im gesamten Planungszeitraum auf dem gegenwärtigen Niveau gehalten werden.
- In der Kalkulation nach **Tabelle 8-1** sind lediglich Betriebskostenzuschüsse enthalten, keine investiven Zuschüsse bzw. nur mittelbar über verminderte Abschreibungen. Diese unterliegen besonderen Risiken.

Möglichkeiten zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

In Anbetracht der umzusetzenden verkehrspolitischen Zielstellungen sind die Rationalisierungsmöglichkeiten bei der Durchführung des StPNV im Unstrut-Hainich-Kreis schon sehr weitgehend ausgereizt. In den zurückliegenden Planungsperioden wurden mit:

- der „schleichenden“ Umsetzung einer Schülerverkehrsoptimierung mit Unterrichtszeitstaffelung
- mehrfachen Angebotseinschränkungen in beiden Stadtverkehren
- teilweise verbesserten Verknüpfungen zur Erhöhung der Attraktivität und Fahrgastnachfrage
- Heraufsetzung des zulässigen Fahrzeugalters auf 14 Jahre

bereits erhebliche Rationalisierungserfolge erzielt.

Die Nutzung bzw. Prüfung weiterer Möglichkeiten ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes:

- Eine technologische Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen im Schülerverkehr und zur Reduzierung von Bedarfsspitzen bei Fahrzeugen. Das daraus zu erschließende Einsparungspotenzial liegt bei ca. 200 TEUR pro Jahr.
- stärkere Nutzung der Kostenvorteile aus Angebotsumstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung, unter der Beachtung, dass die Genehmigungsfähigkeit linienwegabweichender Betriebsformen jetzt wieder rechtlich stärker umstritten ist
- gezielte Reduzierung bestimmter Angebote, die über den Mindestvorgaben liegen und gering nachgefragt sind
- eine weitere Heraufsetzung des zulässigen Höchstalters der einzusetzenden Fahrzeuge im Regionalverkehr auf 15 Jahre
- eine generelle Überprüfung der Angebote auf Möglichkeiten verbesserter Verknüpfungen, mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung und Nachfragegewinnung (unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Qualität des Schülerverkehrs).

Hinsichtlich der Möglichkeiten einer kreisübergreifenden Gesamtnetzüberplanung ist zu berücksichtigen, dass netzoptimierende Maßnahmen nicht auf Spekulationen, sondern auf eine zumindest relativ sicher absehbare Gestalt einer Kreisgebietsreform zurückgreifen müssen. Diese Situation ist derzeit noch nicht gegeben, sollte dann aber nochmals aufgegriffen werden.

Darüber hinaus können im Hinblick auf Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit nur noch durch Aufwandssenkungen infolge umfassender Einschränkungen der Angebote in den Stadtverkehren, d. h. die Aufgabe des Stadtverkehrs Bad Langensalza und/oder die Aufgabe des 30-min-Taktes auf mindestens einer der drei Stadtlinien in Mühlhausen, führen, dann aber mit den entsprechenden Konsequenzen für die Erfüllung der verkehrspolitischen Zielstellungen (öffentliches Verkehrsinteresse),



die Daseinsvorsorge, Modal Split und Umweltbelastung, die Attraktivität der Städte und des Landkreises sowie Fahrgastnachfrage und Einnahmen bzw. sogar Existenz der Unternehmen.

Risiken und nicht vermeidbare Unzulänglichkeiten der Finanzierungsplanung

- Die Kalkulation geht davon aus, dass sich Kosten und Erlöse zumindest bis 2019 etwa im gleichen Verhältnis entwickeln. Die dabei zugrunde liegenden und in Abschnitt 8.2 erläuterten Annahmen unterliegen den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Kraftstoffpreise als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes können diese Risiken aber als relativ gering eingeordnet werden.
- Die mit den Unternehmen geschlossenen Verkehrsverträge enthalten Wertsicherungsklauseln zur Abfederung besonders drastischer Veränderungen der Kosten durch nicht zu beeinflussende Preisentwicklungen (nach oben und nach unten) und künftig auch Bonus-/Malus-Regelungen zum Qualitätsanreiz. Diese Regelungen können zu einer moderaten Modifizierung der gemeinwirtschaftlichen Ausgleichszahlungen führen, was auch schon in den zurückliegenden Jahren der Fall war.
- Ein wesentlich größerer Unsicherheitsfaktor lag bisher in der künftigen Höhe der zufließenden Finanzhilfen des Freistaats. Die Risiken lagen dabei insbesondere bei den Quellen für diese Mittel:
 - Hinsichtlich der Quelle Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist die Prognose nach Bekennnissen auf der bundespolitischen Ebene relativ optimistisch anzusetzen, wenngleich es wünschenswert wäre, wenn der Freistaat die bestehende landesspezifische Zweckbindungsregelung für die Infrastrukturförderung auch speziell für den Bereich des ÖPNV festlegen würde.
 - Die absehbare Entwicklung der Landesförderung für Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Ausrüstungen, führt zu einem Risiko für die Umsetzung der Investitionsplanungen der Unternehmen, welches durch den Aufgabenträger auszugleichen wäre oder zur nicht vollständigen Umsetzung der Planungen führen würde.
 - Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, deren Ergebnisse ab 2020 wirksam werden, waren angesichts der geäußerten nachvollziehbaren Begehrlichkeiten der alten Bundesländer Kürzungen dieser Mittel für den Freistaat zu befürchten, nachdem diese bisher jährlich dynamisiert wurden, was auch noch bis 2019 unterstellt wurde. Der nunmehr beschlossene sogenannte „Kieler Verteilungsschlüssel“, unter Einschluss der für die ostdeutschen Flächenländer und das Saarland vorgesehenen „Aufschlags“ sieht bis 2032 stabil höhere und jährlich um +1,8 % dynamisierte Zuweisungen an den Freistaat vor.
 - Damit nicht geklärt ist die landesinterne Verwendung dieser Mittel, z. B. die Verteilung auf den SPNV und den StPNV. Bei der Darstellung in Tabelle 8-1 wurden von einer Fortschreibung der bisherigen Relationen ausgegangen.
- Völlig offen und derzeit in keinem Finanzierungsplan zu berücksichtigen ist die Umsetzung der Vorgabe nach § 8 Abs. 3 PBefG zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV, insbesondere bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur. Diese Vorgabe des Bundesgesetzgebers ist ohne



jegliches Finanzierungskonzept zu Lasten Dritter erlassen worden, bleibt allerdings bei Nichteinhaltung auch ohne unmittelbare rechtliche Konsequenzen. Kommunen und kommunale Aufgabenträger sind ohne massive finanzielle Unterstützung durch den Bund oder ggf. das Land nicht einmal bruchstückhaft in der Lage, die Vorgabe umzusetzen. Ggf. wird der Freistaat gemäß § 62 Abs. 2 PBefG eine entsprechende länderspezifische Übergangs- oder Abweichungsregelung (Fristen, Umfang der Vorgabe usw.) treffen. Erfolgt dies nicht, werden die kommunalen Aufgabenträger dies gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG in eigener Verantwortung tun. Auch der Unstrut-Hainich-Kreis würde seine bereits in diesem Nahverkehrsplan getroffenen Regelungen präzisieren.

Aus den genannten Gründen muss der Aufgabenträger von einer defensiven Finanzierungsstrategie ausgehen, um die objektiv vorhandenen nicht noch durch selbst initiierte Risiken aufzustocken.



Anlagen

Stadt, Gemeinde, EFG Verwaltungsgemeinschaft.	Einw. 31.12.2015	Fläche [km ²]	Einw./ km ²	Siedlungseinheit	Größenklasse	Grund- versorgungs- bereich
Mühlhausen/Thüringen, Stadt	34.552	86,74	398,3	Mühlhausen. Kernstadt	≥4500	Mhl
				Felchta	≥500 bis <1000	Mhl
				Görmar	≥1000 bis <2000	Mhl
				Saalfeld	≥100 bis <200	Mhl
				Windeberg	≥200 bis <500	Mhl
Bad Langensalza, Stadt	17.483	123,67	141,4	Bad Langensalza, Kernst., Ufhofen	≥4500	BLg
				Aschara	≥200 bis <500	BLg
				Eckardtsleben	≥200 bis <500	BLg
				Großwelsbach	≥200 bis <500	BLg
				Grumbach	≥200 bis <500	BLg
				Henningsleben	≥200 bis <500	BLg
				Illeben	≥200 bis <500	BLg
				Merxleben	≥200 bis <500	BLg
				Nägelstedt	≥500 bis <1000	BLg
				Thamsbrück	≥1000 bis <2000	BLg
				Waldstedt	≥100 bis <200	BLg
				Wiegleben	≥200 bis <500	BLg
				Zimmern	≥200 bis <500	BLg
Anrode	3.228	52,73	61,2	Bickenriede	≥1000 bis <2000	Mhl
				Dörna	≥200 bis <500	Mhl
				Hollenbach	≥200 bis <500	Mhl
				Lengefeld	≥500 bis <1000	Mhl
				Zella	≥200 bis <500	Mhl
Dünwald	2.261	28,89	78,3	Beberstedt	≥500 bis <1000	Mhl
				Hüpstedt	≥1000 bis <2000	Mhl
				Zaunröden	≥100 bis <200	Mhl
Herbsleben EFG	2.904	25,07	115,8	Herbsleben	≥2000 bis <3000	BLg
				Kleinvargula	≥200 bis <500	BLg
Großvargula	731	15,33	47,7	Großvargula	≥500 bis <1000	BT
Menteroda	2.019	27,35	73,8	Menteroda (Ort)	≥1000 bis <2000	Mhl
				Kleinkeula	≥100 bis <200	Mhl
				Sollstedt	≥100 bis <200	Mhl
				Urbach	≥200 bis <500	Mhl

Stadt, Gemeinde, EFG Verwaltungsgemeinschaft.	Einw. 31.12.2015	Fläche [km ²]	Einw./ km ²	Siedlungseinheit	Größenklasse	Grund- versorgungs- bereich
Südeichsfeld EFG	6.779	60,02	112,9	Heyerode	≥2000 bis <3000	SE
				Hildebrandshausen	≥200 bis <500	SE
				Katharinenberg	≥100 bis <200	SE
				Diedorf	≥1000 bis <2000	SE
				Faulungen	≥500 bis <1000	SE
				Schierschwende	≥100 bis <200	SE
				Wendehausen	≥500 bis <1000	SE
Rodeberg	2.011	26,68	75,4	Lengenfeld unterm Ste	≥1000 bis <2000	SE
				Struth	≥1000 bis <2000	SE
				Eigenrieden	≥200 bis <500	SE
				Kloster Zella	≥200 bis <500	SE
Unstruttal	3.198	44,58	71,7	Ammern	≥1000 bis <2000	Mhl
				Dachrieden	≥200 bis <500	Mhl
				Eigenrode	≥200 bis <500	Mhl
				Horsmar	≥500 bis <1000	Mhl
				Kaisershagen	≥200 bis <500	Mhl
				Reiser	≥200 bis <500	Mhl
Vogtei EFG	4.398	49,57	88,7	Langula	≥1000 bis <2000	Mhl
				Niederdorla	≥1000 bis <2000	Mhl
				Oberdorla	≥2000 bis <3000	Mhl
Kammerforst	808	16,93	47,7	Kammerforst	≥500 bis <1000	Gg
Oppershausen	301	8,61	35,0	Oppershausen	≥200 bis <500	Mhl
Weinbergen	3.080	43,96	70,1	Bollstedt	≥1000 bis <2000	Mhl
				Grabe	≥500 bis <1000	Mhl
				Höngeda	≥500 bis <1000	Mhl
				Seebach	≥500 bis <1000	Mhl
VG Bad Tennstedt	6.867	139,34	49,3	Bad Tennstedt, Stadt	≥2000 bis <3000	BT
Bad Tennstedt, Stadt				Ballhausen	≥500 bis <1000	BT
Ballhausen				Blankenburg	≥100 bis <200	BT
Blankenburg				Bruchstedt	≥200 bis <500	BT
Bruchstedt				Haussömmern	≥200 bis <500	BT
Haussömmern				Hornsömmern	≥100 bis <200	BT
Hornsömmern				Kirchheilingen	≥500 bis <1000	BLg
Kirchheilingen				Klettstedt	≥200 bis <500	Blg
Klettstedt				Kutzleben	≥500 bis <1000	BT
Kutzleben				Mittelsömmern	≥200 bis <500	BT
Mittelsömmern				Sundhausen	≥200 bis <500	BLg
Sundhausen				Tottleben	≥100 bis <200	BT
Tottleben				Urleben	≥200 bis <500	BT
Urleben						

Stadt, Gemeinde, EFG Verwaltungsgemeinsch.	Einw. 31.12.2015	Fläche [km ²]	Einw./ km ²	Siedlungseinheit	Größenklasse	Grund- versorgungs- bereich
VG Schlotheim	8.180	113,12	72,3			
Bothenheilingen				Bothenheilingen	≥200 bis <500	BLg
Issersheilingen				Issersheilingen	≥100 bis <200	BLg
Kleinwelsbach				Kleinwelsbach	≥100 bis <200	BLg
Körner				Körner	≥1000 bis <2000	Sh
Körner				Osterkörner	<100	Sh
Körner				Volkenroda	≥100 bis <200	Sh
Marolterode				Marolterode	≥200 bis <500	Sh
Neunhailingen				Neunheilingen	≥200 bis <500	BLg
Obermehler				Obermehler	≥500 bis <1000	Sh
Schlotheim, Stadt				Schlotheim, Stadt	≥3000	Sh
				Mehrstedt	≥200 bis <500	Sh
				Hohenbergen	≥100 bis <200	Sh
VG Unstrut-Hainich	6.473	117,09	55,3			
Altengottern				Altengottern	≥1000 bis <2000	Gg
Flarchheim				Flarchheim	≥200 bis <500	Gg
Großengottern				Großengottern	≥2000 bis <3000	Gg
Heroldishausen				Heroldishausen	≥200 bis <500	Gg
Mülverstedt				Mülverstedt	≥500 bis <1000	Gg
Schönstedt				Schönstedt	≥1000 bis <2000	Gg
				Alterstedt	≥200 bis <500	Gg
Weberstedt				Weberstedt	≥500 bis <1000	Gg
Unstrut-Hainich-Kreis	105.273	979,69	107,5			

Erläuterung zur Bezeichnung der Grundversorgungsbereiche s. Nahverkehrsplan, S. 9

Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen

Unternehmen	Liniennummer	Linienverlauf	Nachbar-kreis	Nutzfahrleistung [Fahrplan-km]		Fahrtenzahl in UH			
				UH	Nachbarkr.	Schultag	Ferientag	Sa	So
Stadtlinien Mühlhausen									
SBG	2	Bahnhof - Th.-Müntzer-Str. - Untermarkt - Bastmarkt - Schwanenteich		23.254		21	21		
SBG	3A	Bahnhof - ZOB - Altenburgstraße - Felchta		2.487		3			
SBG	5	Bollstedt - Görmar - Forstberg - Bahnhof - ZOB - Blobach - Schwanenteich - Weißes Haus		260.555		59	58	20	20
SBG	7	Jobcenter - Bonatplatz - An der Trift - Bahnhof - ZOB - Sambach		88.581		42	38	10	10
SBG	8/1	Felchta - Unterstadt - Oberstadt - Forstberg - ZOB - Harwand - Ammern, OBI		23.281		4	4	4	4
SBG	8/2	Felchta - Bahnhof - ZOB - Harwand - Ammern, OBI		34.960		18	21	8	8
Stadtlinien Bad Langensalza									
Salza-T	A	Gewerbegebiet Nord - EKZ Rasenmühlenweg - Wiebeckplatz - Gutenbergstr. - Gewerbegebiet Ost		92.290		51	51	10	
Salza-T	B	Ufhoven Schenke - Bahnhof - Gutenbergstraße - Wiebeckplatz		62.441		51	51	10	
Zwischensumme Stadtlinien				587.849		198	193	52	42
Regionallinien									
RBG	111	Mühlhausen - (Kaisershagen) - Horsmar - Zella		89.484		22	16		
RBG	112	Mühlhausen - (Kaisershagen) - Eigenrode - Beberstedt - Hüpstedt	NDH	185.584	7.348	28	22	4	
RBG	131	Mühlhausen - Volkenroda - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen	KYF	174.704	58.181	32	26	10	
RBG	141	Mühlhausen - Großengottern - Altengottern		105.725		28	22	4	
RBG	142	Mühlhausen - Großengottern - Altengottern - Schönstedt - Weberstedt		35.596		11	1		
RBG	151	Munthausen - Langula - Oberdorta - Heyerode - Wendenausen (-Schierschwende)		164.071		27	19	4	
RBG	152	Mühlhausen - Oberdorla - Langula - Kammerforst		106.523		30	22		
RBG	153	Mühlhausen - Niederdorla - Flarchheim		114.410		31	19	4	

Unternehmen	Liniennummer	Linienverlauf	Nachbarkreis	Nutzfahrleistung [Fahrplan-km]		Fahrtenzahl in UH			
				UH	Nachbarkr.	Schultag	Ferientag	Sa	So
RBG	161	Mühlhausen - Eigenrieden - Wendehausen - Schierschwende		21.944		5	3		
RBG	162	Mühlhausen - Struth - Faulungen - Lengenfeld unterm Stein - Hildebrandshausen		179.185		27	22	4	
RBG	164	Lengenfeld unterm Stein - Schierschwende - Heyerode		27.299		17			
RBG	171	Mühlhausen - Lengefeld - Bickenriede - Büttstedt	EIC	118.798	4.026	30	20	4	
RBG	728	Bad Langensalza - Großwelsbach - Issersheilingen		112.693		25	20		
RBG	732	Bad Langensalza - Bad Tennstedt - Greussen	KYF	40.934	18.361	18	16		
RBG	733	Bad Langensalza - Alterstedt - Weberstedt - Mülverstedt - Flarchh.		118.234		34	22		
RBG	735b	Döllstedt - Herbsleben - Bad Tennstedt - Ballhausen - Gebesee	SOM	77.261	19.772	42	32	8	
RBG	739	Bad Tennstedt - Bruchstedt - Bad Langensalza		50.835		13	9		
RBG	740	Hornsömmern - Bad Tennstedt - Bad Langensalza		118.628		31	26		
RBG	743	Bad Langens. - Sundhausen - Kirchheilingen - Blankenburg - Bruchstedt		117.059		30	22		
RBG	745	Bad Langensalza - Altengottern		12.230		7			
Salza-T	730	Bad Langensalza - Grumbach - Wiegleben - Aschara		72.400		22	18	6	
Salza-T	735	Bad Langensalza - Großvargula - Herbsleben	GTH	85.513	37.074	24	14	6	
Salza-T	736	Bad Langensalza - Burgtonna - Aschara	GTH	35.096	30.226	18	14	4	
Salza-T	737	Bad Langensalza - Illeben - Aschara		54.835	25.870	21	14	6	
Salza-T	738	Bad Langensalza - Nägelstedt - Gräfentonna		48.060	25.870	26	16	6	
Ludwig	123	Schlotheim - Obermehler - Menteroda - Mühlhausen		94.890		24	18	2	2
Ludwig	134	Schlotheim - Hohenbergen - Kirchheilingen		18.956		8	6		
Ludwig	135	Schlotheim - Marolterode		6.220		8	6		
Weingart	122	Mühlhausen - Menteroda - Holzthaleben - Keula	KYF	212.768	46.960	39	35	4	5
Weingart	124	Menteroda _ Keula - Friedrichsrode	KYF	2.443	11.373	5			
Schieck	726	Wolfsbehringen - Tüngeda - Bad Langensalza	WAK	41.270	40.216	17	15		
Zwischensumme Regionallinien				2.643.646	325.277	700	495	76	7
Summe Linien in Aufgabenträgerschaft UH				3.231.495	325.277	898	688	128	49

Unternehmen	Liniennummer	Linienverlauf	Nachbarkreis	Nutzfahrleistung [Fahrplan-km]		Fahrtenzahl in UH				
				UH	Nachbarkr.	Schultag	Ferientag	Sa	So	
Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Kreise										
EW Bus	07	Effelder - Wachstedt - Heiligenstadt	EIC	3.439		4	3			
EW Bus	10	Kella - Geismar - Lengenfeld/Stein	EIC	14.031		10	5			
EW Bus	11	Schwobfeld - Krombach - Ershausen - Geismar - Lengenfeld/Stein	EIC	4.266		9	3			
EW Bus	34	Hüpstedt - Dingelstädt	EIC	12.185		7				
EW Bus	35	Zella - Helmsdorf - Dingelstädt	EIC	3.794		19	13			
EW Bus	36	Bickenriede - Büttstedt - Dingelstädt	EIC	5.590		11	4			
EW Bus	37	Lengenfeld/Stein Großbartloff - Dingelstädt	EIC	35.602		21	16	2	2	
RBG	421	Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen	KYF	24.059		4	4			
RBG	432	Ebeleben - Schlotheim - Mehrstedt	KYF	20.692		18	8			
VGW	27A	Eisenach Wartburg - Behringen - Thiemsburg - Bad Langensalza	WAK	6.673		5	5	6	6	
VGW	28	Eisenach - Heyerode	WAK	1.130		3	3			
VGW	30	Eisenach - Mühlhausen	WAK	28.175		4	4	4	4	
EOV	230	Eschwege - Wanfried - Mühlhausen	ESW			16	16	8	8	
Summe Linien in fremder Aufgabenträgerschaft (Leistungen in UH)					159.636		131	84	20	20

Erläuterung:

- SBG - Stadtbusgesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH
- Salza-T - Salza-Tours Omnibusbetrieb König OHG, Bad Langensalza
- RBG - Regionalbusgesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
- Ludwig - Omnibusbetrieb Siegfried Ludwig, Schlotheim
- Weingart - Omnibusbetrieb und Reiseservice Olaf Weingart e. K., Menteroda
- Schieck - Busbetrieb Reinhard Schieck, Hørselberg-Hainich
- EW Bus - Eichsfeld Werke, Bereich Bus, Heilbad Heiligenstadt
- VGW - Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis, Wutha-Farnroda
- EOV - Eschweger Omnibusverkehr Frölich, Eschwege

Erläuterung:

- GTH - Landkreis Gotha
- KYF - Kyffhäuserkreis
- SÖM - Landkreis Sömmerda
- WAK - Wartburgkreis
- EIC - Landkreis Eichsfeld
- ESW - Landkreis Eschwege

Linienbündel

Zugeordnete Linien		Nachbar-
Liniennr.	Linienverlauf	kreise
Linienbündel UH-Mitte Regional		
Leistungsumfang: 2.080.200 NutzkM		
111	Mühlhausen - (Kaisershagen) - Horsmar - Zella	
112	Mühlhausen - (Kaisershagen) - Eigenrode - Beberstedt - Hüpstedt	(KYF)
131	Mühlhausen - Volkenroda - Schlotheim - Ebeleben - Sondershausen	KYF
141	Mühlhausen - Großengottern - Altengottern	
142	Mühlhausen - Großengottern - Schönstedt - Weberstedt	
151	Mühlhausen - Langula - Oberdorla - Heyerode - Wendehausen (-Schierschwende)	
152	Mühlhausen - Oberdorla - Langula - Kammerforst	
153	Mühlhausen - Niederdorla - Flarchheim	
161	Mühlhausen - Eigenrieden - Wendehausen - Schierschwende	
162	Mühlhausen - Struth - Faulungen - Lengenfeld unterm Stein - Hildebrandshausen	
164	Effelder - Lengenfeld unterm Stein - Schierschwende	
171	Mühlhausen - Lengefeld - Bickenriede - Büttstedt	EIC
728	Bad Langensalza - Großwelsbach - Issersheilungen	
732	Lützensömmern - Bad Tennstedt	
733	Bad Langensalza - Mülverstedt - Flarchheim	
735 b	Döllstedt - Bad Tennstedt - Ballhausen	GTH
739	Bad Tennstedt - Bruchstedt - Bad Langensalza	
740	Hornsömmern - Bad Tennstedt - Bad Langensalza	
743	Bad Langensalza - Sundhausen - Kirchheilingen - Blankenburg - Bruchstedt	
745	Bad Langensalza - Altengottern	
Linienbündel UH-Südost		
Leistungsumfang: 543.800 NutzkM		
A	Gewerbegebiet - Friederiketherme - Wiebeckplatz - Bahnhof - Rosengarten	
B	EKZ Tonnaer Straße - Lindenbühl - Wiebeckplatz - Jahnplatz - Kirchplatz	
730	Bad Langensalza - Grumbach - Wiegleben - Aschara	
735	Bad Langensalza - Großvargula - Herbsleben	GTH
736	Bad Langensalza - Burgtonna - Aschara	GTH
737	Bad Langensalza - Illeben - Aschara	
738	Bad Langensalza - Nägelstedt - Gräfentonna	GTH
Linienbündel UH-Nordost		
Leistungsumfang: 120.100 NutzkM		
123	Schlotheim - Obermehler - Menteroda - Mühlhausen	
134	Schlotheim - Hohenbergen - Kirchheilingen	
135	Schlotheim - Marolterode	
Linienbündel UH-Nord		
Leistungsumfang: 273.500 NutzkM		
122	Mühlhausen - Holzthaleben - Keula	KYF
124	Menteroda - Keula - Friedrichsrode	KYF, (NDH)
Linienbündel MHL-Stadt		
Leistungsumfang: 433.100 NutzkM		
2	Bahnhof - Th.-Müntzer-Str. - Untermarkt - Bastmarkt - Schwanenteich	
3A	Bahnhof - ZOB - Altenburgstraße - Felchta	
5	Bollstedt - Görmar - Forstberg - Bahnhof - ZOB - Blobach - Schwanenteich - Weißes Haus	
7	Bonatplatz - An der Trift - Bahnhof - ZOB - Sambach	
8/1	Felchta - Unterstadt - Oberstadt - Forstberg - ZOB - Harwand - Ammern, OBI	
8/2	Felchta - Bahnhof - ZOB - Harwand - Ammern, OBI	

Angabe zu Nachbarkreis in (): Gebiet des Nachbarkreises wird ohne Halt durchfahren

Investitionsplan 2017, Voranmeldungen 2018 bis 2021

Vorhabengruppe/ Förderkomplex	Investitionsträger	Vorhabensbezeichnung Realisierungsort	Finanzierungsplanung [TEUR]				Gesamtkosten im Haushaltjahr [TEUR]			
			Kosten, gesamt	Kosten, zuwendgsf.	Zuwendungs- bedarf	Eigenmittel	2018	2019	2020	2021
	(2)	(3)	(4a)	(4b)	(4c)	(4d)	(5)	(6)	(7)	(8)
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur										
Telematik										
	Regionalbus-Gesellschaft	Schnittstelle zur Datendrehscheibe Thüringen	45,2	45,2	33,9	11,3				
	wie Vorige	Beschaffung von 4 Fahrgast-Zählsystemen	24,0	24,0	18,0	6,0				
	Stadtbus-Gesellschaft	Beschaffung von 1 Fahrgast-Zählsystem	6,0	6,0	4,5	1,5				
2.2. Fahrzeugbeschaffung										
Solobus neu										
	Regionalbus-Gesellschaft	Beschaffung 4 Citaro-Überland Niederflur, Diesel, (incl. Wlan und Lizenzen)	980,0	980,0	280,0	700,0				
	Stadtbus Gesellschaft	Beschaffung 1 Citaro-Überland Niederflur, Diesel, (incl. Wlan und Lizenzen)	245,0	245,0	70,0	175,0				
Midibus neu										
	Omnibusbetrieb Weingart	Ersatzbeschaffung 2 Midibusse, Hochboden	290,0	290,0	100,0	190,0				
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Baumaßnahmen										
Wendeschleifen										
	Gemeinde Ballhausen	Bau einer Wendeschleife am Endpunkt der Regionalbuslinie 735	40,0	35,0	28,0	12,0				
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen										
	Gemeinde Unstruttal	OT Horsmar, Neubau Omnibushaltestelle Zellaer Straße (Gemeinschaftsmaßnahme)	14,3	14,3	11,4	2,9				
	Gemeinde Klettstedt	OT Klettstedt, Neubau Omnibushaltestelle (einschl. Abriss vorhandener Hst.)	30,0	25,0	20,0	10,0				

	(2)	(3)	(4a)	(4b)	(4c)	(4d)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Gemeinde Weinbergen	OT Bollstedt, Neubau Bushaltestelle "Am Sportplatz"	8,0	8,0	6,4	1,6				
	Gemeinde Sundhausen	Sundhausen, behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle	15,0	12,5	10,0	5,0				
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur										
Telematik										
	Regionalbus-Gesellschaft	Beschaffung von Fahrgast-Zählsystemen					17,0	17,0	17,0	17,0
	Stadtbus-Gesellschaft	Beschaffung von Fahrgast-Zählsystemen					8,6	8,6	8,6	8,6
	wie Vorige	Ersatzbeschaffung Fahrscheindrucker						20,0	15,0	15,0
Ersatz technischer Anlagen in Omnibusbetriebshöfen										
	Regionalbus-Gesellschaft	Erneuerung Werkstattboden (Hebebühne) mit Scheinwerfereinstellplatz, Betriebshof Mühlhausen					100,0			
	wie Vorige	Ersatzbeschaffung Scheinwerfereinstellgerät					3,0			
	wie Vorige	Erneuerung von Werkstattgruben					250,0	250,0	250,0	
	wie Vorige	Ersatzbeschaffung Hebebühne						25,0		
	wie Vorige	Ersatzbeschaffung AU-Gerät (einschl. Software)						10,0		
	wie Vorige	Erneuerung des Fahrzeughallenbodens								250,0
	Salza-Tours	Ersatzbeschaffung Buswaschanlage im Betriebshof Bad Langensalza						100,0		50,0
	wie Vorige	Sanierung Betriebstankstelle [ohne Kostenangabe]								
	Omnibusbetrieb Weingart	Sanierung Hofbefestigung und Gebäudefassade, Betriebshof Schlotheim					100,0	200,0		
	wie Vorige	Sanierung Heizungsanlage , Dachsanierung							150,0	150,0

	(2)	(3)	(4a)	(4b)	(4c)	(4d)	(5)	(6)	(7)	(8)
2.2 Fahrzeugbeschaffung										
Beschaffung von Dieselbussen										
	Regionalbus-Gesellschaft	Beschaffung 3 Solofahrzeuge					736,5			
	wie Vorige	Beschaffung 1 Gelenkzug					337,7			
	wie Vorige	Beschaffung 4 Solofahrzeuge						998,0		
	wie Vorige	Beschaffung 3 Solofahrzeuge							761,3	
	wie Vorige	Beschaffung 4 Solofahrzeuge								1.033,0
	wie Vorige	Beschaffung 1 Gelenkzug							343,4	
	Stadtbus-Gesellschaft	Beschaffung 2 Solofahrzeuge					493,1			
	wie Vorige	Beschaffung 2 Solofahrzeuge						501,5		
	wie Vorige	Beschaffung 2 Solofahrzeuge							510,1	
	wie Vorige	Beschaffung 2 Solofahrzeuge								518,8
	Salza-Tours	Beschaffung von 3 Linienbussen, Niederflur						220,0	220,0	200,0
	Omnibusbetrieb Weingart	Beschaffung 1 Linienbus					200,0			
	wie Vorige	Beschaffung 6 Linienbusse						400,0	400,0	400,0
Beschaffung Elektrobusse										
	Salza-Tours	Anschaffung 1 Linienbus mit Elektroantrieb in Niederflurbauweise, Ladestation, Stadtverkehr Bad Langensalza					400,0			
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur										
Omnibushaltestellen										
	Gemeinde Vogtei	OT Oberdorla, Bushaltestelle "Am Anger", Buswartehalle, barrierefreier Einstieg					30,0			
	Gemeinde Anrode	OT Bickenriede, Erneuerung Bushaltestelle Büttstedter Str./Klosterstr.					8,0			
	wie Vorige	OT Zella, Erneuerung Bushaltestelle "Am Sportplatz"					5,0			
	VG Schlotheim	Erneuerung Omnibushaltestelle Stadt Schlotheim, OT Hohenbergen					8,0			

	(2)	(3)	(4a)	(4b)	(4c)	(4d)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Gemeinde Weinbergen	Ersatzneubau (barrierefrei) Omnibushaltestelle OT Bollstedt, Höngedaer Straße					10,0			
	VG Unstrut-Hainich	Ersatzneubau (barrierefrei) Omnibushaltestelle Gem. Großengottern, Waidstraße					10,0			
	VG Bad Tennstedt	Ersatzneubauten bzw. barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen in verschiedenenen Gemeinden					50,0	50,0	50,0	50,0
Summe Vorhaben			1.697,5	1.685,0	582,2	1.115,3	2.766,9	2.800,1	2.725,4	2.692,4

Anzahl Einwender/Hinweisgeber: 15
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 59

Legende zu Spalte 6: A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
 A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
 B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt
 C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung s. Sp. 5
 D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
 E (...) - Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nummer (...)

Kap. 0 steht für Grundsatzbemerkungen

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtig.
1	2	3a	3b	4	5	6
1	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TML)	1	S. 3 ff.	Während der Laufzeit des NVP UH sinken die Regionalisierungsmittel, die der Freistaat Thüringen vom Bund erhält. Zudem sieht die Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab 2020 keine Weiterführung der Entflechtungsmittel vor, lediglich das GVFG-Bundesprogramm wird fortgeführt. Inwieweit weiterhin investive Mittel für den ÖPNV bereit stehen, ist unklar.	Zumindest für den Zeitraum nach 2019 ist diese Einschätzung zu den Zuführungen aus Regionalisierungsmitteln nicht zutreffend (siehe Zahlenwerk nach dem Kieler Schlüssel). Zu den Entflechtungsmitteln und zum GVFG-Bundesprogramm werden keine abweichende Aussagen getroffen.	C D
2		4.4.3 (4)	S. 55 ff.	Aussagen zur landesbedeutsamen Achse Mühlhausen - Eschwege fehlen. Die Aussage „Weitere Leistungsveränderungen nach Umsetzung eines positiven Untersuchungsergebnisses für eine mögliche landesbedeutsame Buslinie Bad Langensalza - Sondershausen sind im Zuge dieser Untersuchung zu ermitteln.“ ist nicht verständlich (S. 57 oben)	Die entsprechenden Aussagen stehen auf Seite 55 in dem Absatz unter den 3 Anstrichen und wurden durch eine Prüfaufgabe ergänzt. Die Formulierung "...dieser Untersuchung ..." wurde ersetzt durch "... einer entsprechend durchzuführenden Untersuchung ...".	A2 A1
3		4.4.3 (7)	S. 58	Ein NVP sollte Festlegungen und keine Infragestellungen enthalten (zur Stadtbuslinie Bad Langensalza)	Doch das muss der NVP sogar, wenn Bedarf und Wirtschaftlichkeit grundsätzlich infrage stehen.	C
4		4.4.3 (7)	S. 59	Zum Stadtbusverkehr Bad Langensalza sollte m. E. eine konkretere Aussage getroffen werden.	Der letzte Absatz zu (7) auf Seite 59 trifft diese klare Aussage.	C

1	2	3a	3b	4	5	6
5	weiter TMIL	5		Nach § 8 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Die Ausführungen im NVP entsprechen (noch) nicht den gesetzlichen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit, besonders in nachfolgenden Punkten:	Einführungstext	E6, E7
6		5.1	S. 63 - 65	Da der Aufgabenträger verpflichtet ist, die vollständige Barrierefreiheit zu schaffen, sollte das Thema „Haltestellenkataster“ nicht bei jedem einzelnen Verkehrsunternehmen angesiedelt werden, sondern bei einer zentralen Stelle, auch, damit einheitliche Maßstäbe angelegt werden. Diese Stelle sollte hier genannt werden. „Zeitplan“ und weiteres Vorgehen („bis spätestens 2018 wird der Aufgabenträger eine vollständige Erfassung und Kategorisierung sicherstellen“) sind viel zu unkonkret. Bitte weiter ausführen.	Es sind einheitliche Merkmale vorgegeben, sowohl für die Kategorisierung schlechthin als auch für die Parameter der Barrierefreiheit. Das weitere Verfahren ist beschrieben. Es wird keine weitere Präzisierungsmöglichkeit und weiterer Präzisierungsbedarf für den einen Nahverkehrsplan mit Geltung bis 2021 gesehen.	D
7		5.1	S. 65 f	Die Aussage „Eine vollständige Umsetzung (...) ist weder möglich noch sachlich begründet erforderlich, weil die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen (...) dafür nicht ausreichend ist und der Bedarf zumindest bei den Haltestellen der Kategorie C 3 so dispers ist, dass eine Einzelbedarfsermittlung und keine pauschale Vorgabe erforderlich ist“ genügt nicht den gesetzlichen Anforderungen, dass Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen. Voraussetzung für eine solche Festlegung ist m. E. zudem eine Übersicht über die Haltestellen (Haltestellenkataster). Bitte überdenken, konkretisieren und anpassen.	Es wird kein Widerspruch zu den Vorgaben nach § 8 Abs. 3 PBefG gesehen, weitere Konkretisierungen über die bereits formulierten hinaus sind gegenwärtig nicht möglich. Ein Mechanismus zur Weiterentwicklung im Planungszeitraum ist an den entsprechenden Stellen formuliert. Darüber hinaus wäre gegenwärtig jede weitere Konkretisierung wegen grundsätzlicher Nichtfinanzierbarkeit völlig inhaltleer. Aussagen zum Haltestellenkataster sind vorstehend erläutert.	C

1	2	3a	3b	4	5	6
8	weiter TMIL	7.3.2	S. 85	Sektorenrichtlinie 2014/25/EU wurde in nationales Recht umgesetzt	Formulierung wird ergänzt um "... EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU oder nach nationalem Vergaberecht ..."	A2
9		7.3.2	S. 85 f	An anderer Stelle (Kap. 7.3.1) wird darauf hingewiesen, dass die Linienverkehrsgenehmigungen (derzeit noch) zu unterschiedlichen Zeitpunkten ablaufen und eine Harmonisierung stattfinden soll. Nur unter der Voraussetzung der Umsetzung kann der einheitliche Termin für die sog. Vorabkennzeichnung realisiert werden.	Das ist zutreffend und wird zur Kenntnis genommen	D
10		8.3	S. 94 f	Regionalisierungsmittel siehe oben; Entflechtungsmittel, GVFG-Bundesprogramm: siehe oben Finanzhilfe (an kommunale Aufgabenträger) soll <u>nach aktueller politischer Aussage</u> konstant gehalten werden (vgl. 3. Absatz von oben und Tabelle 8-1)	Siehe Abwägung vorn Der Hinweis zur "politischen Aussage" ist nicht verständlich	E1 D
11		8.3	S. 97	dritte Punkt, erster Anstrich (optimistische Prognose für die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz): siehe oben Regionalisierungsmittel siehe oben		E1
12		Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVwA)			Keine Einwände und Hinweise zu genehmigungsrelevanten Fragen	Zur Kenntnis genommen
13	Nahverkehrsservice- gesellschaft Thüringen (NVS)	0		Insgesamt sehr gelungener Entwurf, der insbesondere die Anliegen der Arbeitsteilung zwischen den Teil-systemen, die Vermeidung von Parallelverkehren und Angebotsverknüpfungen beinhaltet.	Zur Kenntnis genommen	D
14		2.1	S. 12	Länge der KBS 540.1 im Kreisgebiet beträgt 41 km	Angabe wurde korrigiert	A1
15		3.1.1	S. 23	Überlagerung von Angeboten auf RE 1 und RB 52 wie bei RE 2 und RB 53 zu einem angenäherten Stundentakt ist nicht verständlich	Formulierung trifft nur zu für RE 2 und RB 52 und wurde entsprechend angepasst	A2
16		4.4.2	S. 51	Aussage, dass im NVP-SPNV die Verkehrsstationen Eckartsleben und Seebach b. Mühlhausen als aufzugebende Zugangsstellen einzuordnen sind, können wir nicht nachvollziehen.	Die Aussage leitet sich nicht aus einer namentlichen Angabe in der entsprechenden Tabelle 6.6 auf Seite 76 des NVP-SPNV ab, sondern aus der aktuell niedrigen Zahl der Ein- und Aussteiger, die in der Konsequenz auf diese Liste laut Tabelle 6.6 führt.	C

1	2	3a	3b	4	5	6
17	weiter NVS	4.4.3	S. 52	Klarstellung einfügen, inwieweit der SPNV bei der Schülerverkehrsoptimierung berücksichtigt worden ist	Klarstellung wurde ergänzt	A2
18		4.4.3	S. 55	Landesbedeutsame Buslinie Eisenach - Langula - Mühlhausen hat in Eisenach auch eine Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Hinweis soll ergänzt werden, weil wichtiger Entscheidungsgrund für die Linie gewesen.	Ergänzung in Abschnitt 4.4.3 aufgenommen	A1
19	Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	0		Bisherige Linie 200 ist seit Dez. 2015 Linie 230 in Aufgabenträgerschaft auf hessischer Seite des NVV, Linie bitte in Linienlisten und Karten ergänzen	Ergänzungen in Linienliste und Anlage 2 wurden vorgenommen	A1
20		4.4.3 (4)	S. 55	Linie 230 erfüllt die Voraussetzungen für eine Landesbedeutsame Buslinie. Förderung könnte zur Finanzierung der Linie beitragen.	Der UHK sieht dafür gegenwärtig keine Veranlassung, ein Prüfauftrag insbesondere zur organisatorischen Machbarkeit wurde eingefügt.	A2
21		4.4.1		Bereitschaft zur abgestimmten verkehrlichen Zusammenarbeit und zu tariflichen Kooperationen	Diese Bereitschaft wird gern aufgenommen. Kreisübergreifende Abstimmung und Zusammenarbeit ist im NVP grundsätzlich angelegt.	D
22	Unstrut-Hainich-Kreis, Stabsstelle Sozialplanung	0		keine substantiellen Einwände	zur Kenntnis genommen	D
23	Unstrut-Hainich-Kreis, Kommunale Behindertenbeauftragte	7		Interessen der Behinderten und der Senioren bereits zum Gegenstand der Ausschreibung von Leistungsvergaben machen	Das wird geschehen und ist in Abschnitt 7 des NVP auch so angelegt, auch wenn es sich nicht um Ausschreibungen, sondern Direktvergaben handelt.	D
24		0		Barrierefreie Mobilitätsketten für die touristische Erschließung werden benötigt und sind entsprechend zu bewerben	Entsprechende Inhalte sind in Abschnitt 7 Bestandteil der Fortschreibung des NVP	
25		0		Behinderten- und Seniorenbeirat des UHK wird weiter laufend Anregungen, Kritik und Hinweise weiterleiten	dankend zur Kenntnis genommen	D
26	Kyffhäuserkreis	2.1	S. 11	Bei Zielen in der Stadt Bad Frankenhausen zusätzlich den Solewasser-Vitalpark nennen	wurde ergänzt	A2
27		4.3.2	S. 46	Ggf. besteht weiterer Untersuchungsbedarf zu einer landesbedeutsamen Verbindung Bad Langensalza - Sondershausen		E2

1	2	3a	3b	4	5	6
28	weiter KYF	4.4.3	S. 55	Aufgabenträgerschaft und Zuständigkeit für die Relation der landesbedeutsamen Linie Mühlhausen - Sondershausen zu klären	Die Situation ist nicht eindeutig und wurde zunächst nach logischen Maßstäben dargestellt. Ggf. können sich im Nachhinein Korrekturen ergeben.	D
29		4.4.3	S. 56	Leistungsbilanz zwischen KYF und UHK stimmt nicht mit Förderantrag für die landesbedeutsame Linie 130 überein	Es handelt sich um eine statistische Abweichung (mit leichter Ungenauigkeit). Die Beantragung der geförderten Kilometer zwischen den Aufgabenträgern folgt formalen Kriterien, die im NVP dargestellte Verteilung der tatsächlichen Leistungsverteilung.	D
30	Landkreis Gotha		Anlage 2	Bezug zum Landkreis Gotha noch bei den Linien 735b und 738 nennen	Für den NVP des Unstrut-Hainich-Kreises nicht von Bedeutung	D
31		4		Kreisübergreifende Linienverkehre von UHK und Lk GTH sind noch ungenügend aufeinander abgestimmt. Es bestehen Optimierungspotenziale.	Wird als weitere Aufgabe der Aufgabenträger und Unternehmen zur Kenntnis genommen	D
32		4		Bessere Anbindung an den Baumkronenpfad gewünscht und in NVP des LK GTH eingebracht. Zusätzliche Fahrten auf Linie 822 geplant. Unterstützung durch UHK gewünscht. Weiter großes Interesse an aufeinander abgestimmten kreisübergreifenden Verkehrskonzepten.	Wird als weitere Aufgabe der Aufgabenträger und Unternehmen zur Kenntnis genommen	D
33	Wartburgkreis	0		Hinweis auf Angebotsverbesserung und intensiviertere verkehrliche Verflechtung zwischen UHK und WAK durch die landesbedeutsame Buslinie Eisenach - Mühlhausen.	zur Kenntnis genommen	D
34		2.2, 4.3.2, 4.4.3	S. 18, 46, 56, Karten 3 und 4	Zweifel an geringer Nachfrageerwartung des UHK an eine mögliche landesbedeutsame Buslinie Bad Langensalza - Eisenach aufgrund der im NVP des UHK und auch des WAK und der Stadt Eisenach dargestellten starken und stark zunehmenden Pendlerverflechtungen.	Ändert nichts an Gesamteinschätzung. Pendlerverflechtungen stellen nicht per se hohes ÖPNV-Potenzial dar, zumal auch SPNV-Verbindungen zu berücksichtigen sind. Im Übrigen ist grundsätzlich weitere Prüfung vorgesehen.	D
35		0		Hinweis auf Wochenendbedienung auch November bis März ab 2019 auf der Hauptlinie 150 (im Sommer Wanderbus). Im gegenseitigen Interesse wird finanzielle Beteiligung auch durch UHK gewünscht.	Zur Kenntnis genommen. Wenn Verbindung im Interesse des UHK, ist Beteiligung nicht ausgeschlossen.	D
36	Gemeinde Unstruttal	3.1		Bitte um Prüfung von Möglichkeiten für Fahrplanänderungen zur besseren Koordinierung zwischen Zug- und Busfahrten	Bahn-/Bus-Verknüpfungen sind als permanente Prüfungsaufgabe ausdrücklich formuliert	D

1	2	3a	3b	4	5	6
37	Gemeinde Anrode	0		Grundsätzliche Hinweise auf die Bedeutung funktionierender Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Angeboten, sichere Schülerbeförderung, Angebotsgestaltung im Interesse der älter werdenden Gesellschaft, mehr Werbung und verbesserte Fahrplaninformation	Allen diesen zutreffenden Anliegen wird im Entwurf der Fortschreibung des NVP entsprochen	D
38		0		Formulierung einiger spezifischer Anliegen zur Berücksichtigung in der Schülerbeförderung	Nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplanes. Anliegen wurde zur Planung an zuständiges Verkehrsunternehmen weitergegeben	D
39	Salza-Tours König OHG	0		Grundsätzliche Zustimmung zu den Inhalten des NVP	zur Kenntnis genommen	D
40		2.3		Hinweis auf anhaltende Baustellen als zusätzliche Ursache für Fahrgastrückgänge in zurückliegenden Jahren und dass diese im Planungszeitraum nicht anstehen	Hinweis wurde auf Seite 36 eingefügt	A2
41		8.2.2		Anregung für eine Kurzstreckentarif im Stadtverkehr	Anregung wurde auf Seite 92 als Prüfauftrag eingefügt	A1
42		4.4.3 (7)		Infragestellung des innerstädtischen ÖPNV in Bad Langensalza ist nicht zielführend		E3
43		8.2.1		Aufwandsprognose wird als zu optimistisch eingeschätzt	Prognose entspricht wissenschaftlichen Standards und Erfahrungswerten aus zurückliegenden Zeiträumen	D
44	Omnibusbetrieb Weingart	0		Enverständniserklärung	zur Kenntnis genommen	D
45		0		Heraufsetzung zulässiges Fahrzeugalter von 14 und 15 Jahre nicht im Interesse von Komfort und Sicherheit	15 Jahre sind nicht sicherheitsrelevant, Altersgrenze entspricht allgemeinen Standards	C
46		0		Einsparungsmöglichkeit von 7 Bussen durch Optimierung wird unterstützt	zur Kenntnis genommen	D
47	Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis (RBG) und Stadtbus-	2.1	S. 10	UNO-Welterberregion ist nicht korrekt	wurde korrigiert	A2
48	Gesellschaft Mühlhausen und Sondershausen (SBG)	3.1.3	S 28	Landesbedeutsame Linien sind nicht in der Tabelle 3-4 aufgeführt	Dargestellt ist die Analysesituation vor Einführung der landesbedeutsamen Linien	D
49		3.1.3	S. 29	Saubere Vertaktung in Lengefeld unterm Stein führt zur Verschlechterung im Schülerverkehr	Problem ist bekannt und benannt, dennoch als Mangel zu bewerten	D

1	2	3a	3b	4	5	6
50	weiter RBG und SBG	3.1.3	S. 29	Begriff "gewünschte" Reisezeit ist nicht erläutert	Begriff wurde durch "anzustrebende" Reisezeiten ersetzt; es handelt sich um die Ziele laut Mindestbedienungsstandard	A2
51		3.1.4	S. 31	Verweis auf Elektrobusse ohne Hinweis auf Erdgasbusse	wurde ergänzt	A1
52		3.1.5	S. 32	Verknüpfung Bahn-Bus: Verweis auf Verschlechterung ohne Hinweis auf gewollte Reduzierung	Präzisierung wurde eingefügt	A2
53		3.3	S. 37	59 Schüler mit zu langen Wartezeiten sind nicht bekannt, Nachweis zu erbringen	Nachweis wird in vorgelagerter Untersuchung zur Optimierung des Schülerverkehrs erbracht, deren Ergebnisse in den NVP eingegangen sind	D
54		4.4.3	S. 53	Einsparung von 6 Bussen ist nicht nachgewiesen. Ergebnisse der Studie zum Schülerverkehr in Frage gestellt. Auswirkungen auf mittlere Reiseweiten und Anspruch auf § 45a-Mittel nicht bekannt.	Vorgelegte Studie weist ein entsprechendes Einsparungspotenzial nach. Die Auswirkungen auf die mittlere Reiseweite und die 45a-Mittel sind definitiv gleich Null, weil zur Umsetzung die beteiligten Unternehmen lediglich betriebstechnologisch weitergehend kooperieren müssen.	D
55		5.1	S. 63	Von RBG und SBG wurden keine Angaben zu Haltestellen abgefordert. Die Darstellung, dass lediglich zwei andere Unternehmen Daten geliefert haben, ist deshalb unzutreffend.	Die Anforderung bestand schon entsprechend Abschnitt 5.2.2 (S. 59) des Nahverkehrsplanes UHK 2013 - 2017.	D
56		7.2	S. 79	Für Firma Salza-Tours fehlt die Angabe der Vertragslaufzeit	Angabe wurde ergänzt	A1
57		8.2.1	S. 91	Es wird der Eindruck erweckt, Busse würden über 14 - 15 Jahre abgeschrieben. Tatsächlich erfolgt dies über 9 Jahre.	In besagtem Abschnitt geht es um die Aufwandsentlastung durch Heraufsetzung des zulässigen Fahrzeugalters. Die Abschreibungsperiode ist davon zunächst unabhängig, sollte aber natürlich auch angepasst werden.	D
58		8.2.2	S. 92	Tarifergiebigkeit von 100 % ist illusorisch. Erhöhung der Verkehrserlöse um 5 % bis 2021 ist ebenfalls erheblich zu hoch angesetzt und im Hinblick auf eigenwirtschaftliche Anträge mehr als schädlich.	Zahlreiche Erfahrungen zeigen, dass bei dargestellter Vorgehensweise von annähernd 100 % Ergiebigkeit der Tarifentwicklung ausgegangen werden kann. Erlössteigerung von 5 % ergibt sich rechnerisch aus Tarif- und Nachfrageprognose. Eigenwirtschaftlichkeit ist auszuschließen.	D
59			Anlage 2	Innerhalb der Linie 164 wird Effelder nicht mehr bedient.	Angabe wurde aktualisiert. Bitte auch im Linienverzeichnis auf den Webseiten der RBG/SBG korrigieren.	A1