

ILM-KREIS

Landratsamt



**Nahverkehrsplan
Ilm-Kreis
für den
Planungszeitraum**

01.01.2025 bis 30.06.2029

Inhalt

1	Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen.....	8
2	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze.....	10
3	Bestandsaufnahme.....	12
3.1	Nahverkehrsraum IIm-Kreis.....	12
3.2	Strukturdatenanalyse und -entwicklung.....	13
3.2.1	Einwohner	13
3.2.2	Erwerbstätige und Beschäftigte	15
3.2.3	Bildung	18
3.2.4	Tourismus	20
3.2.5	Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	21
3.3	Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs.....	22
3.3.1	Organisationsstruktur	22
3.3.2	Schienenpersonennahverkehr	22
3.3.3	Landesbedeutsames Busnetz	24
3.3.4	Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises	25
3.3.5	Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte	29
3.3.6	Verkehrsnachfrage	30
3.3.7	Tarif und Fahrgastinformation	30
3.3.8	Fahrzeug- und Verkehrstechnik	31
4	Anforderungsprofil.....	32
4.1	Zielsetzung und Qualitätsmerkmale.....	32
4.2	Standards der Erschließungsqualität.....	33
4.2.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr	33
4.2.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte	34
4.3	Standards der Verbindungsqualität.....	35
4.3.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	35
4.3.2	Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten	35

4.3.3	Umsteigehäufigkeit	37
4.3.4	Anschlusssicherung	38
4.3.5	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung und flexible Bedienungsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr	38
4.4	Standards der Beförderungsqualität.....	41
4.4.1	Fahrzeuge	41
4.4.2	Haltestellen	42
4.4.3	Verknüpfungspunkte	44
4.4.4	Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs	46
4.4.5	Fahrgastinformation und Kommunikation	46
4.4.6	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit	47
4.4.7	Tarifsystem	49
4.4.8	Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit	49
4.4.9	Umweltstandards und Klimaschutz	51
4.5	Organisationsstruktur.....	52
5	Bewertung der Bestandsstrukturen	53
5.1	Öffentlicher Personennahverkehr – Erschließungsqualität.....	53
5.1.1	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen	53
5.1.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte	54
5.1.3	Haltestelleninfrastruktur	54
5.2	Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität.....	55
5.2.1	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele	55
5.2.2	Bedienungshäufigkeiten	59
5.2.3	Umsteigehäufigkeit	61
6	Realisierungskonzept.....	62
6.1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage.....	62
6.2	Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf	63
6.3	Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen	66
6.3.1	Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen	66

6.3.2	Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs	69
6.4	Maßnahmen Tarif und Finanzierung	73
6.5	Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge	73
6.6	Maßnahmenplan	78
7	Investitions- und Finanzierungsplan	80
7.1	Investitionsplan	80
7.2	Finanzierungsplan	80
	Anlagen	82
	Impressum	111

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Reisezeit in Zentrale Orte entsprechend Landesentwicklungsprogramm	13
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose 2021 – 2040 nach Altersgruppen	15
Tabelle 3:	Gewerbegebiete	18
Tabelle 4:	Studierendenzahlen der TU Ilmenau (jeweils zum Wintersemester)	20
Tabelle 5:	Relevante Expresslinien im SPNV	23
Tabelle 6:	Relevante Regionalbahnlinien im SPNV	23
Tabelle 7:	Aufgabenträgerübergreifende Linien des IIm-Kreises	28
Tabelle 8:	Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im IIm-Kreis	28
Tabelle 9:	Anforderungsprofil und Qualitätsstandards des ÖPNV im IIm-Kreis	33
Tabelle 10:	Einzugsradius Haltestellen	34
Tabelle 11:	Maximale Beförderungszeiten zu Zentralen Orten	35
Tabelle 12:	Bedienstandards Grundnetz I und II	36
Tabelle 13:	Bedienstandards Ergänzungsnetz	36
Tabelle 14:	Bedienstandards Stadtverkehr Arnstadt und Ilmenau	37
Tabelle 15:	Maximale Zahl notwendiger Umstiege	38
Tabelle 16:	Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit der örtlichen Städte bzw. Gemeinden	43
Tabelle 17:	Empfehlung zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens	44
Tabelle 18:	Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis	45
Tabelle 19:	Verknüpfungspunkte zu anderen Aufgabenträgern	45
Tabelle 20:	Ausstattung Haltestellen Kategorie A	54
Tabelle 21:	Reisezeitüberschreitungen Oberzentrum Erfurt	57
Tabelle 22:	Erfüllung der Mindeststandards im Grundnetz	60
Tabelle 23:	Haltestellen mit unzureichender Bedienung	61
Tabelle 24:	Maßnahmenbedarf Barrierefreiheit Haltestellen Kategorie A	74
Tabelle 25:	Vergleich alternativer Antriebe	77
Tabelle 26:	Maßnahmenplan	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentralörtliche Funktion	12
Abbildung 2: Einwohnerverteilung (Hochrechnung Zensus 2011)	14
Abbildung 3: Bevölkerung nach Altersstruktur	14
Abbildung 4: Pendlerverflechtungen auf Landkreisebene	16
Abbildung 5: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene	17
Abbildung 6: Schulstandorte	19
Abbildung 7: Gästeankünfte und -übernachtungen (2016 – 2022)	20
Abbildung 8: Beteiligungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises	22
Abbildung 9: Fahrplanleistung (Stand: 20.08.2023)	26
Abbildung 10: Angebot Regionalbus der IOV (Schultag)	27
Abbildung 11: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von ÖPNV-Angeboten [2]	39
Abbildung 12: Übersicht flexibler Angebotsformen	40
Abbildung 13: Erschließungsqualität	53
Abbildung 14: Überprüfung der maximalen Reisezeit ins nächste Grundzentrum	56
Abbildung 15: Überprüfung der maximalen Reisezeiten ins Oberzentrum Erfurt	58
Abbildung 16: Erste und letzte Fahrt des Tages	61
Abbildung 17: Entwurf Liniennetz Stadtverkehr Ilmenau	71
Abbildung 18: Differenz der Fahrtanzahl je Streckenabschnitt gegenüber Ist-Zustand	72
Abbildung 19: Angebot Regionalbus Schultag	84
Abbildung 20: Angebot Regionalbus Ferientag	85
Abbildung 21: Angebot Regionalbus Samstag	86
Abbildung 22: Angebot Regionalbus Sonntag	87
Abbildung 23: Auszug Liniennetzplan IOV (Stand 01.07.2019)	88
Abbildung 24: Lage der ÖPNV-Verknüpfungspunkte	89

Abkürzungsverzeichnis

ABRM	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes
EB	Erfurter Bahn GmbH
Hbf	Hauptbahnhof
GZ	Grundzentrum
IOV	Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
KomBus	KomBus Verkehr GmbH
MIV	motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
OBS	DB RegioNetz Verkehr GmbH, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
STB	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
ThürGiG	Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen

1 Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen

Der vorliegende Nahverkehrsplan dient der Bilanzierung des bestehenden Angebotes im öffentlichen Verkehr und definiert die zukünftige Ausrichtung dessen. Er soll Ziele und Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis darlegen. Der öffentliche Verkehr wird dabei als Grundlage der Daseinsvorsorge und als Standortfaktor für die Region verstanden.

Zuständig für die Erfüllung von Maßnahmen auf dem Gebiet des überörtlichen öffentlichen Personenverkehrs sind nach § 87 Absatz 2 der Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (ThürKO) die Landkreise. Im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG §3 Abs.1 und 2) sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (StPNV) benannt. Das bedeutet, dass sie den in ihren Aufgabenbereich fallenden Nahverkehr zu planen, zu organisieren und zu finanzieren haben. Es wird außerdem geregelt, dass die Großen kreisangehörigen Städte Aufgabenträger für den Stadtverkehr sind, soweit der Stadtrat dies beschließt. Ilmenau als Große Kreisstadt im IIm-Kreis hat mit Beschlüssen des Stadtrates bis 2029 auf die Aufgabenträgerschaft verzichtet. Somit ist der Landkreis auch für den Stadtverkehr Ilmenau zuständig.

Nach § 5 ThürÖPNVG sind die Aufgabenträger verpflichtet, einen Nahverkehrsplan für die Dauer von jeweils fünf Jahren aufzustellen und diesen bedarfsgemäß fortzuschreiben. Dabei sind die Maßgaben aus § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beachten.

Nach § 6 des ThürÖPNVG hat ein Nahverkehrsplan folgende Punkte zu beinhalten:

- Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur
- Abschätzung des ÖPNV-Bedarfs
- Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV
- Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung
- jährlich fortzuschreibender Investitions- und Finanzierungsplan als Anhang

Laut PBefG § 8 Abs. 4 sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ist dies nicht möglich, ist die „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße [...]“ maßgebend. In dieser wird festgelegt, wie die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, die von allgemeinem Interesse sind, gewährleistet werden kann. So sind nach Art. 4 Abs. 1 dieser Verordnung die vom Betreiber der Dienstleistung zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter zur Berechnung der Ausgleichsleistung vorab in klarer und transparenter Weise aufzustellen. Dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden. Dies gilt insbesondere bei direkter Vergabe, für welche im Anhang der Verordnung weitere Bestimmungen festgesetzt sind. Eine direkte Vergabe ist nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch an einen internen Betreiber möglich. Ein interner Betreiber ist eine von der zuständigen Behörde rechtlich getrennte Einheit, über die die genehmigende Behörde die gleiche Kontrolle ausübt, wie über ihre eigenen Dienststellen.

Die Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Verkehrs wird u.a. durch die „Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen“ (StPNV-Finanzierungsrichtlinie) des Freistaates Thüringen unterstützt. Laut dieser können die Aufgabenträger für den StPNV

vom Freistaat Zuwendungen erhalten. Die Zuwendungen dienen der Gewährleistung bedarfsgerechter Busangebote und der Einrichtung von landesbedeutsamen Buslinien. Eine Grundvoraussetzung für den Erhalt der Zuwendungen ist das Vorweisen eines bedarfsgerecht fortgeschriebenen Nahverkehrsplans.

Die Finanzierung von Investitionsvorhaben von Unternehmen (Verkehrsunternehmen) wird durch den Freistaat Thüringen durch die „Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (RL - ÖPNV-Unternehmensförderung) unterstützt. Ziel der Investitionen soll die Erhöhung des Grades der Barrierefreiheit, die Verbesserung der Fahrgastinformation und die Erhöhung des Anteils sauberer und emissionsfreier Linienbusse sein. Förderfähig sind im straßengebundenen ÖPNV folgende Investitionen:

- Beschaffung von technischen Anlagen in Betriebshöfen
- Kauf von barrierefreien und sauberen oder emissionsfreien Linienbussen sowie diesbezüglicher Infrastruktur
- Telematikvorhaben, wie Leit-, Beschleunigungs-, Sicherungs-, Dispositions-, Vertriebs-, Fahrgastservice- und Fahrgastinformationssysteme

Die Förderung von kooperativen Zusammenarbeiten von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zur Koordinierung von Tarifen, Netzen, Fahrplänen, Nahverkehrsplanungen und Marketingmaßnahmen wird durch den Freistaat Thüringen mit der „Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (ÖPNV-Kooperationsrichtlinie) unterstützt.

Für die Beförderung einzelner Personengruppen werden den Verkehrsunternehmen zudem Ausgleichszahlungen gewährt. So regelt § 45a PBefG, dass für die Beförderung von Personen mit ermäßigten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich erfolgen kann. Die Höhe des Ausgleichbetrages ist abhängig von den im Ausbildungsverkehr geleisteten

Personenkilometern, dem erwirtschafteten Ertrag sowie einem vom Land festgelegten verkehrsspezifischen Kostensatz je Kilometer.

Ausgleichszahlungen werden ebenfalls für die Fahrgeldausfälle aufgrund der unentgeltlichen Beförderung von schwerbehinderten Personen gewährt. Dies ist im Sozialgesetzbuch (SGB IX §§ 228 ff) geregelt. Die Höhe der Ausgleichszahlungen ist abhängig von den Fahrgeldeinnahmen des Unternehmens und dem Anteil beförderter Schwerbehinderter. Dieser Anteil wird vom Land aus der Anzahl ausgegebener Wertmarken ermittelt oder vom Verkehrsunternehmen im Rahmen von Erhebungen nachgewiesen.

2 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze

Angebot

- Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im IIm-Kreis soll durch den ÖPNV sichergestellt werden. Unter Berücksichtigung der politischen, infrastrukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen soll das Angebot beibehalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Die spezifischen Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden bei der Planung und Gestaltung von Infrastruktur und Angebot berücksichtigt. Auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wird auch in Zukunft hingearbeitet.
- Der ÖPNV wird als integriertes System aus Bahn- und Busangeboten verstanden. Die bestehende Netzhierarchie wird weiterentwickelt und ausgebaut. Dabei bilden der SPNV und ausgewählte StPNV-Linien das Grundangebot zur schnellen Verbindung Zentraler Orte. Diese werden durch weitere Regional- und Stadtverkehre zur flächendeckenden Erschließung ergänzt. Konkurrierende Parallelverkehre sind zu vermeiden und Synergieeffekte zu nutzen. Der IIm-Kreis befürwortet die Bestrebungen zur Reaktivierung der Ohratalbahn und wird sich bei Bedarf an einem Verkehrskonzept beteiligen.
- Die Vernetzung der verschiedenen Angebotsebenen soll an definierten Verknüpfungspunkten gefördert und optimiert werden. Dabei sind übergeordnete Planungen wie der Integrale Taktfahrplan des Freistaates Thüringen zu berücksichtigen.
- Zentrale Orte sowie Verwaltungssitze der Gemeinden sollen nach Maßgabe differenzierter Standards erreichbar sein.
- Die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr wird beibehalten.
- Intermodale Reiseketten sollen durch die Weiterentwicklung entsprechender Verknüpfungen gefördert werden. Neben infrastrukturellen Verknüpfungspunkten (P+R-Plätze, B+R-Angebot) sollen auch Fahrgastinformationen und Tarifstrukturen (zum Beispiel Fahrradmitnahme) unter diesem Aspekt weiterentwickelt werden.
- Ausgewiesene Sondergebiete (insbesondere Gewerbestandorte und Tourismusregionen) sollen in Abhängigkeit von ihrer Größe und Bedeutung nach Maßgabe differenzierter Standards erreichbar sein.
- Die Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren (bspw. Tourismusbranche) soll weitergeführt und intensiviert werden.

Tarif

- Tarifierpassungen sind zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit nach Bedarf durchzuführen. Ein Kostendeckungsgrad von 60 Prozent ist unter Berücksichtigung von Fahrgeldersatzleistungen und sonstigen Erlösen anzustreben. Dabei ist die Sozialverträglichkeit des Tarifsystems zu berücksichtigen. Für bestimmte Personengruppen ist die Einführung von Sondertarifen einzubeziehen.
- Die bestehenden tariflichen Kooperationen und gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten sollen fortgeführt werden. Bei Bedarf sind weitere Kooperationen zu prüfen.

- Moderne Vertriebssysteme sind unter Berücksichtigung aktueller technischer Entwicklungen schrittweise weiterzuentwickeln und nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit einzuführen.

Organisation

- Unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises wird die Finanzierung eines attraktiven StPNV-Angebotes in Zuständigkeit des IIm-Kreises sichergestellt.
- Der IIm-Kreis als Aufgabenträger für den StPNV berücksichtigt die Belange des ÖPNV bei allen Fachplanungen.
- Der IIm-Kreis und das kreisliche Verkehrsunternehmen fördern durch aktives Marketing ein positives Image des ÖPNV im Landkreis. Durch ihre Zusammenarbeit wirken sie auf ein für den Fahrgäste einheitlich organisiertes ÖPNV-Angebot unter Beachtung der verkehrspolitischen Ziele des Landkreises hin.

SPNV in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen sowie Schienenpersonenverkehr in externer Verantwortung

- Die Anbindung des IIm-Kreises an den SPNV am Knoten Erfurt ist beizubehalten und weiterzuentwickeln. Aufgrund seiner Bedeutung als Universitätsstandort ist das Angebot zwischen Ilmenau und Erfurt besonders zu berücksichtigen. Das betrifft neben dem SPNV-Angebot auch die Verknüpfungen zum StPNV.
- Der Personenbahnhof „Ilmenau Wümbach“ an der Schnellfahrstrecke ist entsprechend den ursprünglichen Planungen einzurichten.
- Das touristische SPNV-Angebot zwischen Ilmenau und Bahnhof Rennsteig ist aufgrund seiner Bedeutung für die Entwicklung des Tourismus in der Region zu sichern. Eine perspektivische Verlängerung bis Themar ist vorzusehen.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Nahverkehrsraum IIm-Kreis

Der IIm-Kreis hat eine Fläche von 805 km² (Stand 31.12.2022). Er liegt in der Planungsregion Mittelthüringen und grenzt an die Landkreise Gotha, Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen, Saalfeld-Rudolstadt und Weimarer Land, sowie an die Kreisfreien Städte Erfurt und Suhl.

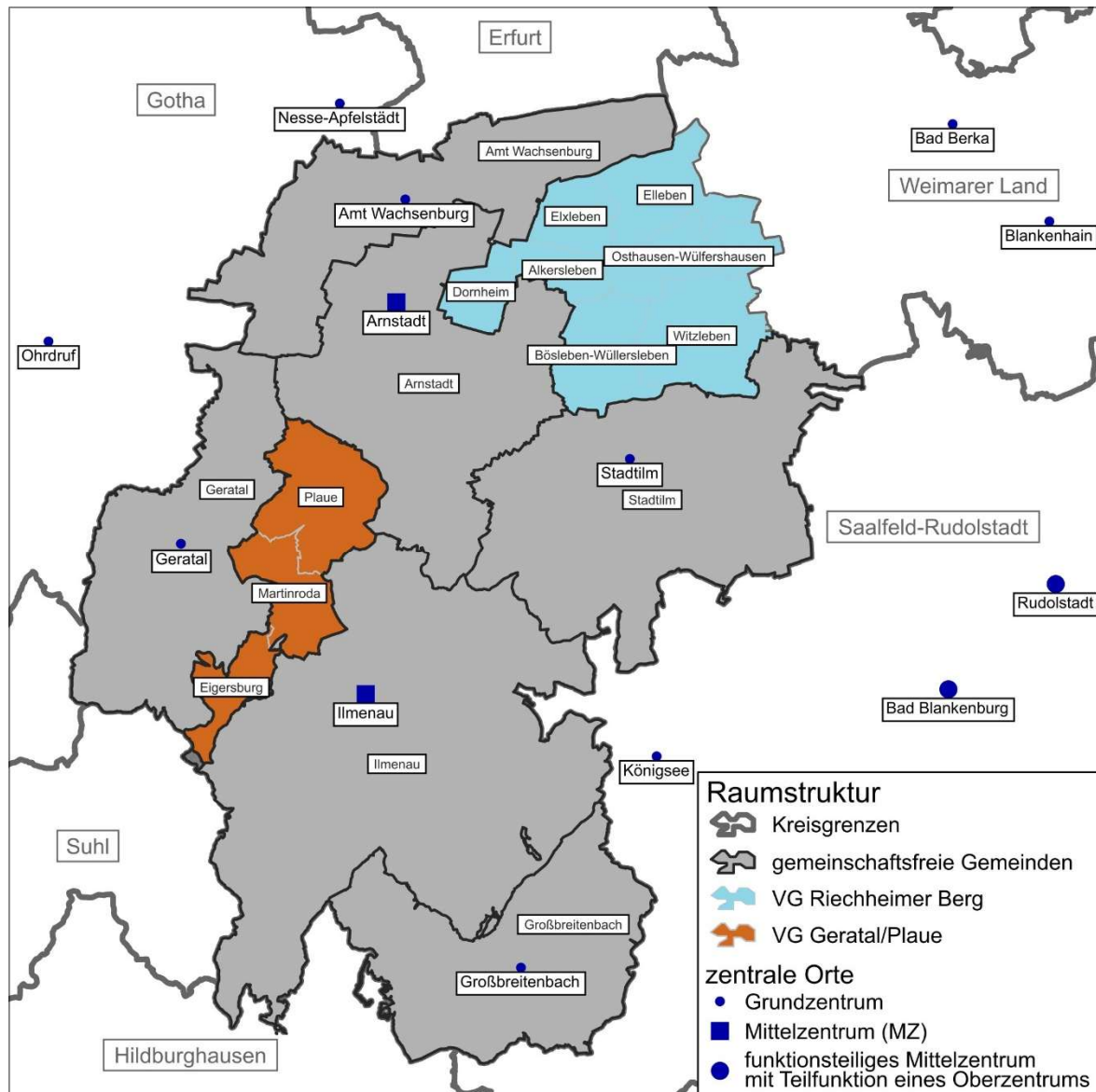


Abbildung 1: Zentralörtliche Funktion

Der IIm-Kreis ist in sechs gemeinschaftsfreie Gemeinden und zwei Verwaltungsgemeinschaften unterteilt (vgl. Abbildung 1). Zur Verwaltungsgemeinschaft (VG) „Riechheimer Berg“ gehören die Gemeinden Elleben, Elxleben, Alkersleben, Dornheim, Osthausen-Wülfershausen, Bösleben-Wüllersleben und Witzleben. Der VG „Geratal/Plau“ gehören die Gemeinden Stadt Plau, Martinroda und Elgersburg an. Zentraler Verwaltungssitz ist die Kreisstadt Arnstadt. Mit Arnstadt und Ilmenau gibt es im IIm-Kreis zwei Mittelzentren sowie die vier Grundzentren Amt

Wachsenburg, Stadtilm, Geratal und Großbreitenbach¹. Das nächstgelegene Oberzentrum ist Erfurt, welches im Norden an den IIm-Kreis grenzt. Suhl als Teil des funktionsteiligen Oberzentrums Südthüringen nimmt Teilfunktionen eines Oberzentrums war.

Die Funktionen der einzelnen Zentren sind im Landesentwicklungsprogramm des Freistaates Thüringen beschrieben und die Zentren der jeweiligen Kategorie zugeordnet. Da den Zentralen Orten eine besondere Bedeutung bei der Versorgung zukommt, sind im Landesentwicklungsprogramm Wegezeiten festgesetzt, welche nicht überschritten werden sollen (vgl. Tabelle 1). Es wird dabei in öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) unterschieden. Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖV und MIV soll maximal 1,5 betragen. Zudem sind im Landesentwicklungsprogramm Entwicklungskorridore ausgewiesen. Durch den IIm-Kreis führt ein Entwicklungskorridor entlang der A 71 von Erfurt über Arnstadt und Ilmenau in Richtung Zella-Mehlis sowie entlang der B 90 von der Anschlussstelle Stadtilm der A 71 in Richtung Saalfeld-Rudolstadt.

Diese Entwicklungskorridore und die Zentralen Orte finden sich auch im Regionalplan Mittelthüringen und im Kreisentwicklungskonzept wieder. Im Kreisentwicklungskonzept werden die Orte Ichtershausen, Kirchheim, Plaue, Geschwenda, Geraberg, Gräfinau-Angstedt, Stadt Langewiesen und Gehren zudem als raumbedeutsame Orte ausgewiesen.

Zentraler Ort	Reisezeit ÖV	Reisezeit MIV
Oberzentrum	90 Minuten	60 Minuten
Mittelzentrum	45 Minuten	30 Minuten
Grundzentrum	30 Minuten	20 Minuten

Tabelle 1: Reisezeit in Zentrale Orte entsprechend Landesentwicklungsprogramm

3.2 Strukturdatenanalyse und -entwicklung

3.2.1 Einwohner

Im IIm-Kreis lebten zum Stand 31.12.2022 etwa 106.800 Menschen, davon etwa 63 Prozent (67.300) in den Mittelzentren Arnstadt und Ilmenau. Mit einer Einwohnerdichte von etwa 133 Personen je Quadratkilometer gehört der IIm-Kreis zu den dichter besiedelten Landkreisen in Thüringen. Lässt man die kreisfreien Städte des Freistaates außer Acht, belegt der IIm-Kreis den dritten Platz hinsichtlich der Bevölkerungsdichte. Die Verteilung der Einwohner im Landkreis ist in Abbildung 2 dargestellt. Die höchste Einwohnerdichte weist die Stadt Arnstadt mit fast 270 Einwohnern je Quadratkilometer auf. Auch die Stadt Ilmenau weist mit fast 200 Einwohnern je Quadratkilometer eine hohe Einwohnerdichte auf.

¹ Quelle: Erster Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen (Stand: 16.01.2024)

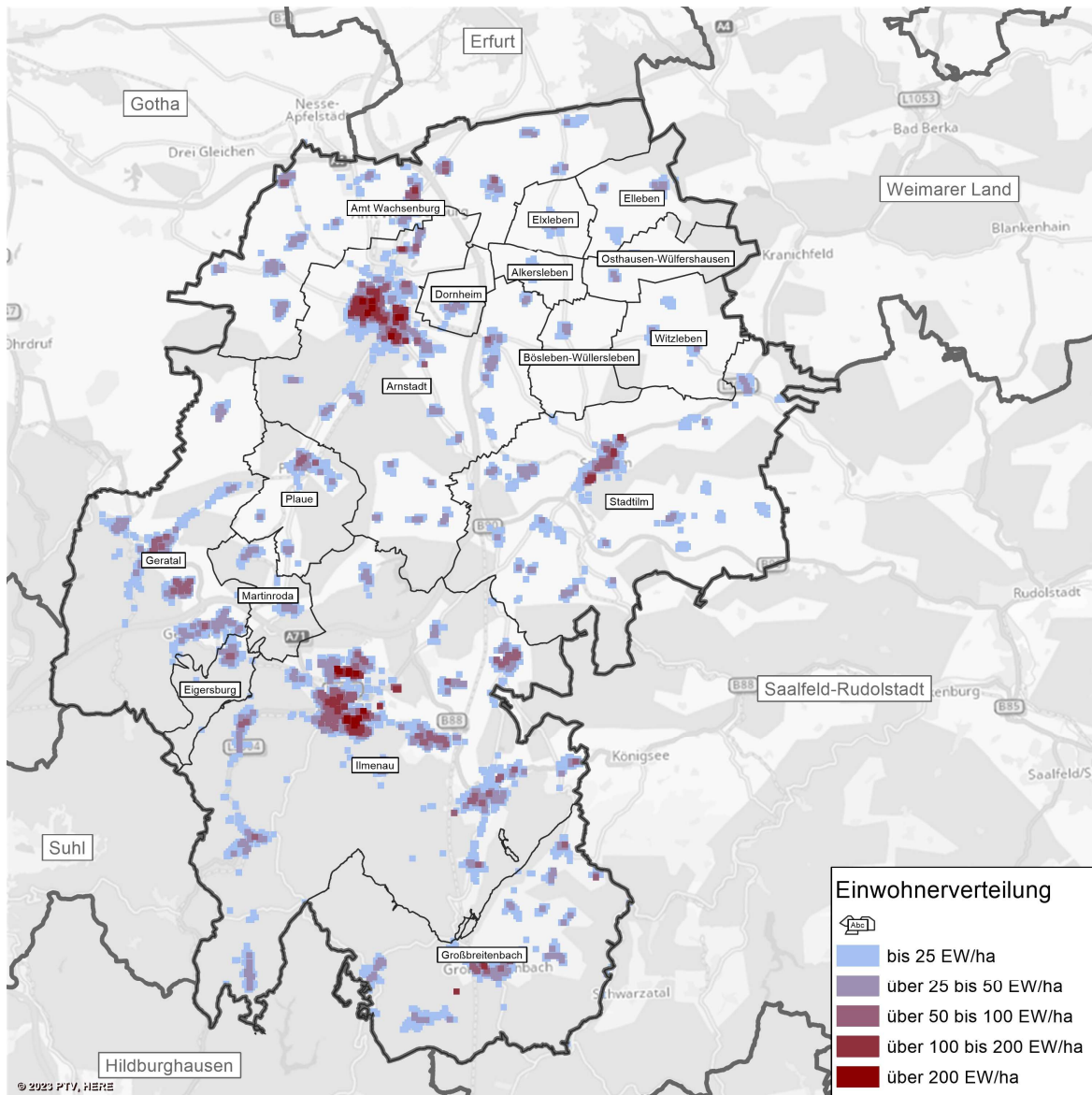


Abbildung 2: Einwohnerverteilung (Hochrechnung Zensus 2011)

Die Verteilung der Bevölkerung auf die verschiedenen Altersgruppen ist in Abbildung 3 dargestellt. Der Anteil der Altersgruppe ab 65 Jahren ist seit 2017 um zwei Prozentpunkte gewachsen, während die Anteile der übrigen Altersgruppen geschrumpft sind.

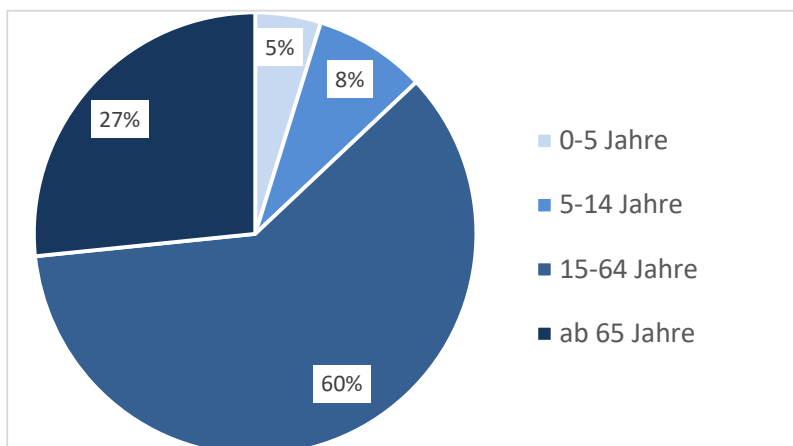


Abbildung 3: Bevölkerung nach Altersstruktur

Laut 3. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung wird der Anteil der über 65-jährigen bis 2030 auf fast 30 Prozent ansteigen und bis 2040 wieder geringfügig sinken. Der Anteil der unter 20-jährigen bleibt bis 2040 konstant. Der Anteil der Bevölkerung zwischen 20 und 65 Jahren verringert sich mit etwa zwei Prozentpunkten am stärksten. Insgesamt schrumpft die Bevölkerung des Ilm-Kreises bis 2040 um etwa vier Prozent auf 101.000 Personen.

Altersgruppe	2021	2030	2040
0-19 Jahre	17.700 (17%)	17.700 (17%)	16.500 (16%)
20-64 Jahre	59.300 (56%)	56.600 (54%)	55.200 (55%)
ab 65 Jahre	28.300 (27%)	30.500 (29%)	29.300 (29%)
Gesamt	105.300	104.800	101.000

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose 2021 – 2040 nach Altersgruppen

3.2.2 Erwerbstätige und Beschäftigte

Da durch Berufspendelnde regelmäßige Wege zurückgelegt werden, hat diese Zielgruppe eine hohe Bedeutung für die Gestaltung des ÖPNV. Zum Stand 30.06.2022 arbeiteten im Ilm-Kreis etwa 39.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon sind fast ein Drittel Einpendler. Ihren Wohnort hatten etwa 42.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Ilm-Kreis. Davon sind etwa 15.200 Auspendler. Es ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von 2.800 Personen. Die meisten Menschen sind in der Dienstleistungsbranche (38 Prozent) sowie in der Industrie (32 Prozent) tätig.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist seit 2017 nahezu unverändert geblieben. Da diese Zahl jedoch unmittelbar mit der Bevölkerungsentwicklung verknüpft ist, muss aus der Entwicklung der Bevölkerungsprognose geschlossen werden, dass durch den zukünftigen Rückgang der Personen im Alter zwischen 15 und 65 Jahren auch die Zahl der Erwerbstätigen zurückgeht.

Die Arbeitsplätze des Landkreises konzentrieren sich auf Ilmenau (35 Prozent) und Arnstadt (27 Prozent). Jeweils zwischen acht und zehn Prozent der Arbeitsplätze des Landkreises befinden sich im Amt Wachsenburg, im Geratal und in der Stadt Stadtilm.

Laut Bundesagentur für Arbeit pendeln die meisten Menschen aus dem Ilm-Kreis von und nach Erfurt. Auch zu den benachbarten Landkreisen Gotha, Saalfeld-Rudolstadt und nach Suhl bestehen starke Pendlerverflechtungen (siehe Abbildung 4).

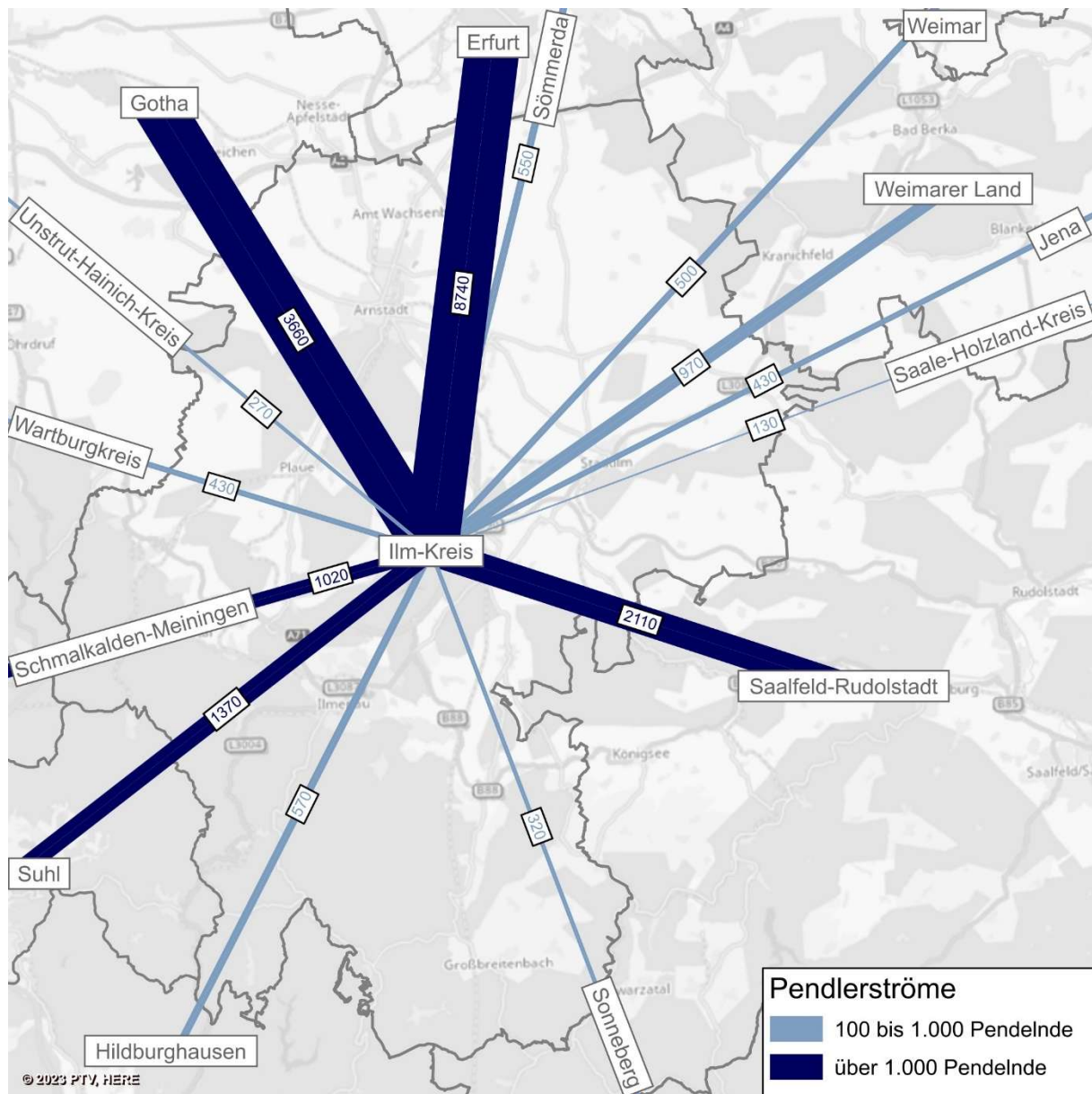


Abbildung 4: Pendlerverflechtungen auf Landkreisebene

Innerhalb des Landkreises bestehen die stärksten Pendlerströme im Zulauf auf die Mittelzentren Ilmenau und Arnstadt sowie zwischen den beiden Zentren. Zwischen den Mittelzentren und den sie umgebenden Gemeinden pendeln täglich mindestens 500 Personen. Zwischen den übrigen Gemeinden liegt die Anzahl der Pendler bei maximal 200 Personen pro Tag.

Die 2005 gegründete Technologieregion Ilmenau-Arnstadt (TRIA) vereint die technologieorientierten Unternehmen rund um die Technische Universität Ilmenau und das Industriegebiet Erfurter Kreuz. Sie ist Teil des Technologiedreiecks Erfurt – Jena – Ilmenau.

Gemeinsam mit dem Landkreis Gotha wurde das Regionalmanagement „Thüringer Bogen“ aufgebaut, das die Entwicklung der Wirtschaft in der Region fördern soll.

Das größte Gewerbegebiet des Landkreises ist die Industriegroßfläche „Erfurter Kreuz“ mit einer Gesamtfläche von 334 Hektar. Sie liegt südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes zwischen der A 4 und der A 71. Ein Großteil der Fläche wird durch die Einzugsbereiche bestehender Haltestellen abgedeckt. Lediglich die noch ungenutzten Randbereiche der Gewerbefläche liegen nicht im Einzugsbereich einer Haltestelle. Werden diese Teile zukünftig genutzt, ist abzuwägen, ob die Einrichtung weiterer Haltestellen notwendig ist.

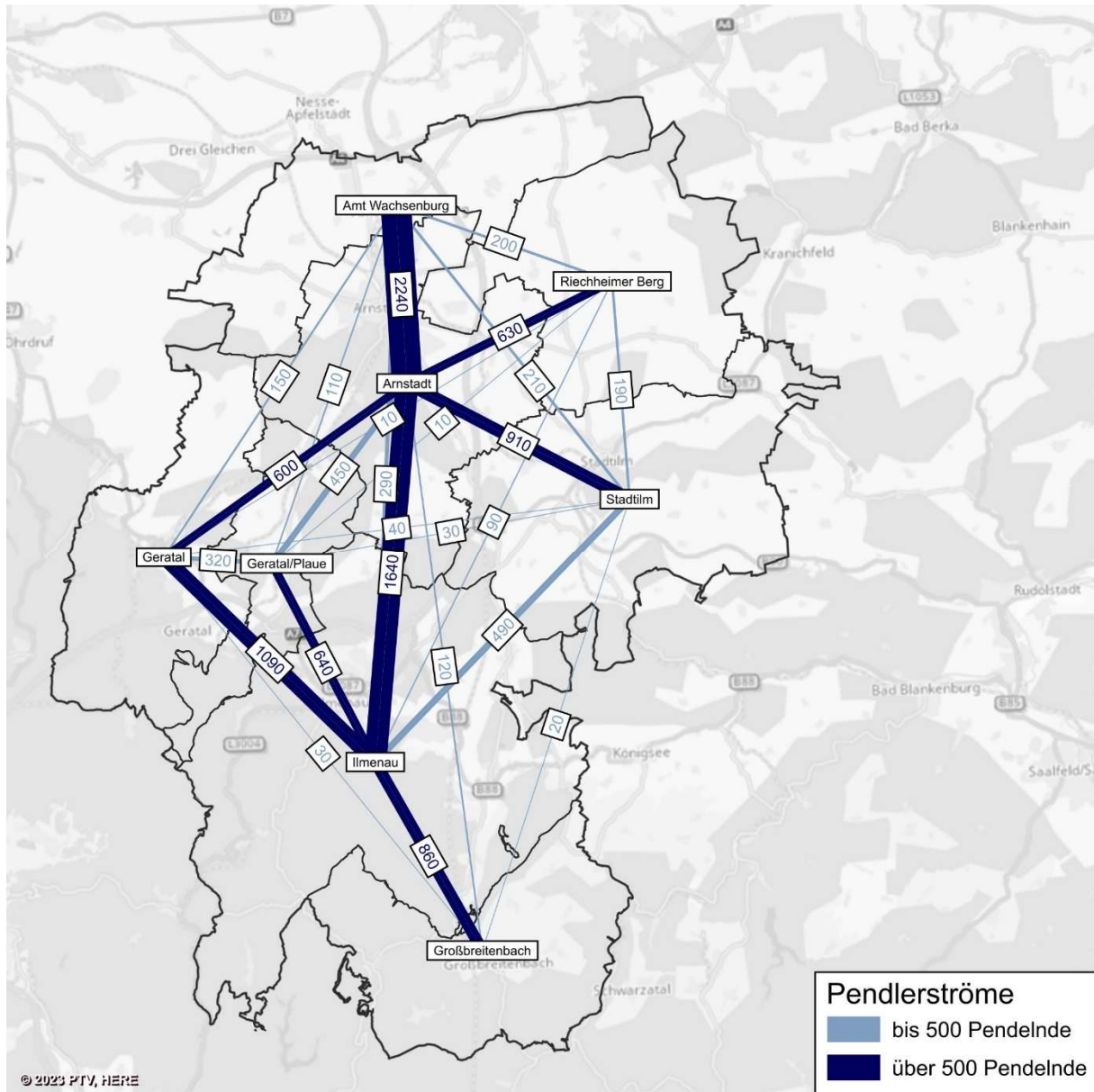


Abbildung 5: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene

Weitere große Gewerbestandorte gibt es in der Stadt Ilmenau, der Stadt Stadtilm und im Geratal (vgl. Tabelle 3)

Gemeinde	Gewerbegebiet	Gesamtfläche in ha ²
Amt Wachsenburg	Gewerbegebiet GITA	109
	Teile der Industriegroßfläche Erfurter Kreuz	k.A.
Arnstadt	Industrie- u. Gewerbegebiet Arnstadt- Rudisleben	24
	Teile der Industriegroßfläche Erfurter Kreuz	334
Geratal	Industriegebiet An der A71	9
	Gewerbegebiet Geschwenda-Süd	12
	Industrie- und Gewerbegebiet Geschwenda-Nord	6
Ilmenau	Gewerbegebiet Am Vogelherd	12
	Gewerbegebiet Am Wald	9
	Gewerbegebiet Ausspanne	17
	Gewerbegebiet Gehren-Ost	25
	Gewerbegebiet Ilmwerk (Am Eichicht)	12
	Gewerbegebiet In den Folgen	25
	Gewerbegebiet In den langen Lehden	7
	Gewerbegebiet Mittelfeld/Friesenstraße	5
	Gewerbegebiet Wümbach-Ost	7
Stadtilm	Industrie- und Gewerbegebiet Lohmühlenweg	15

Tabelle 3: Gewerbegebiete

3.2.3 Bildung

Im IIm-Kreis gibt es 40 allgemeinbildende Schulen, an denen etwa 10.100 Schülerinnen und Schüler beschult werden. Davon sind zum Beginn des Schuljahres2023/2024:

- 22 Grundschulen mit ca. 3.680 Schülerinnen und Schülern (36 Prozent)
- 7 Regelschulen mit ca. 1.950 Schülerinnen und Schülern (19 Prozent)
- 3 Gemeinschaftsschulen mit ca. 1.070 Schülerinnen und Schülern (11 Prozent)
- 3 Gymnasien mit ca. 2.170 Schülerinnen und Schülern (21 Prozent)
- 2 Förderschulen mit ca. 190 Schülerinnen und Schülern (zwei Prozent)
- 2 Schulen in freier Trägerschaft mit ca. 1.030 Schülerinnen und Schülern (zehn Prozent)

Die Grundschulen sind räumlich über den Landkreis verteilt. Die Schulen der Sekundarstufe befinden sich zum Großteil in den beiden Zentren Ilmenau und Arnstadt.

Mit Ausnahme des Hauses 1 des Staatliches Gymnasium „Goetheschule Ilmenau“ in Ilmenau liegen alle Schulen im Einzugsradius einer Haltestelle. In vielen Fällen befindet sich eine Haltestelle direkt neben bzw. an den Schulgrundstücken.

² Quelle: <https://www.ilm-kreis.de/Wirtschaft/Gewerbegebiete/?&La=1>

An den beiden Standorten des Staatlichen Berufsschulzentrum Ilmenau in Ilmenau und Arnstadt lernen etwa 1.200 Schülerinnen und Schüler bzw. Auszubildende.

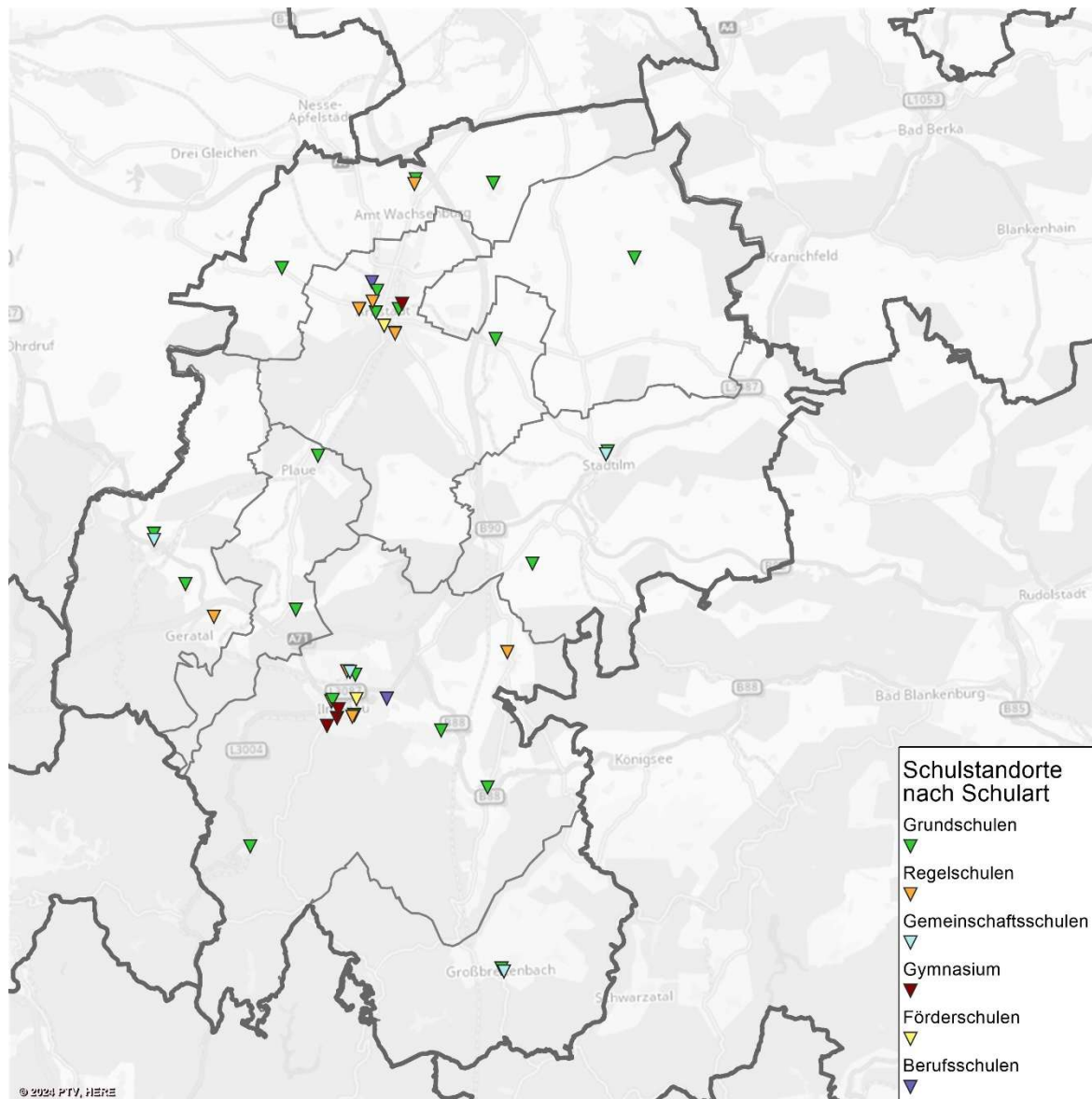


Abbildung 6: Schulstandorte

Für die Grundschulen kann anhand der Geburtenraten in den jeweiligen Einzugsbereichen die Entwicklung der Schülerzahlen in den kommenden Jahren abgeschätzt werden. Bei vielen Grundschulen bleibt die Zahl der Schülerinnen und Schüler bis 2026 relativ konstant. Ein Rückgang der Schülerzahlen ist insbesondere in den dünn besiedelten Räumen zu verzeichnen. Den größten Zuwachs haben die Grundschulen in den Zentren. Die Regelschulen verzeichnen einen leichten bis mittelstarken Zuwachs. Die Schülerzahlen der Gemeinschaftsschulen hingegen nehmen bis 2026 voraussichtlich leicht ab. Für die Gymnasien stehen keine konkreten Prognosen zur Verfügung. Anhand der im Schulnetzplan des Landkreises festgelegten, vorzuhaltenden Plätze und der konstanten Zahl an Schülerinnen und Schüler im entsprechenden Alter ist nicht von großen Veränderungen bei den Schülerzahlen dieser Schulform auszugehen.

Die Technische Universität Ilmenau ist die einzige Hochschule des Landkreises. Zum Wintersemester 2024/25 waren ca. 4.130 Studierende immatrikuliert. Davon sind fast die Hälfte internationale Studierende. Die Studierendenzahlen der letzten Jahre zeigen, dass ein negativer Trend eingesetzt hat. Seit 2012, als an der TU Ilmenau etwa 7.000 Studierende eingeschrieben waren, nehmen die Studierendenzahlen kontinuierlich ab.

2017	2018	2019	2020	2021	2022
5.807	5.608	5.425	5.225	4.889	4.752

Tabelle 4: Studierendenzahlen der TU Ilmenau (jeweils zum Wintersemester)

3.2.4 Tourismus

Der Tourismus ist für die Wirtschaft des Landkreises von besonderer Bedeutung. Die beliebteste Urlaubsregion des Landkreises ist der Naturpark Thüringer Wald und das UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald. Auch der UNESCO Global GeoPark Inselsberg - Drei Gleichen und das Ilmtal sind naturräumlich besonders reizvoll. Insbesondere Wander- und Sporttourismus ist ganzjährig relevant, da die höhergelegenen Orte des Thüringer Waldes als Wintersportregionen gelten. Der Luftkurort Stützerbach und die acht staatlich anerkannten Erholungsorte sind beliebte Ziele für Erholungsurlaube.

Die Städte Arnstadt und Ilmenau mit den dort wirkenden, historisch bedeutsamen Persönlichkeiten sind für den Städte- und Kulturtourismus von Bedeutung. Auch für Tagungsgäste und den Bildungstourismus sind dies die Schwerpunkte im Landkreis. Tages- und Ausflugstouristen sind vermehrt in der Region „Riechheimer Berg“, der „Lange Berg Region“, dem „Ilmtal“ und der Region um die Wachsenburg zu finden. Das Marketing der touristischen Angebote im Landkreis wird u.a. durch die Thüringer Tourismus GmbH und den Regionalverbund Thüringer Wald e.V. unterstützt.

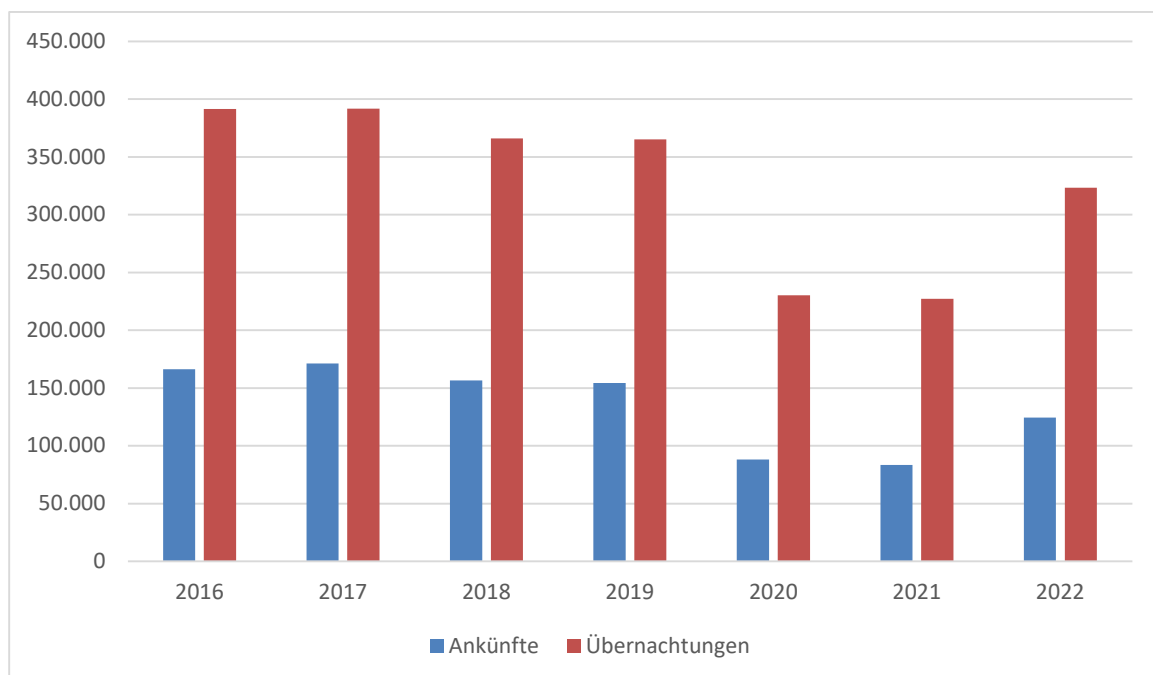


Abbildung 7: Gästeankünfte und -übernachtungen (2016 – 2022)

3.2.5 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Im IIm-Kreis existieren folgende Schienenstrecken:

- (Erfurt – Neudietendorf) – Arnstadt – Plaue – Gräfenroda – (Suhl – Meiningen):
Infrastrukturbetrieb durch DB InfraGO AG SPNV-Betrieb durch DB Regio AG Südost,
Erfurter Bahn GmbH und Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Plaue – Ilmenau:
Infrastrukturbetrieb durch DB InfraGO AG
SPNV-Betrieb durch Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Arnstadt – Stadtilm – (Rottenbach – Saalfeld):
Infrastrukturbetrieb durch DB InfraGO AG
SPNV-Betrieb durch Erfurter Bahn GmbH
- Ilmenau – Stützerbach – (Bahnhof Rennsteig – Schmiedefeld – Schleusingen):
Infrastrukturbetrieb durch Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
regulärer SPNV-Betrieb nur am Wochenende durch Süd Thüringen Bahn GmbH so-
wie anlassbezogene touristische Personenverkehre und Güterverkehr

Zudem verläuft die Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis. Da der Landkreis nicht über einen Fernverkehrshalt verfügt, hat diese Strecke keine Erschließungsfunktion im Landkreis. Es lässt sich daraus die Notwendigkeit für den SPNV ableiten, Anschlüsse zum Fernverkehr am Erfurter Hauptbahnhof herzustellen.

Durch den Landkreis verläuft in Nord-Süd-Richtung die Autobahn A 71. Diese schließt am nördlichen Rand des Landkreises am Autobahnkreuz „Erfurter Kreuz“ an die A 4 an, welche entlang der nördlichen Landkreisgrenze verläuft. Für den straßengebundenen Personenverkehr sind die Autobahnen von geringer Bedeutung. Allenfalls ein Rückstau auf die umliegenden Anschlussstellen oder zubringenden Straßen kann sich negativ auf die Betriebsstabilität des ÖPNV auswirken. Das Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen ist sternförmig um die Mittelzentren Ilmenau und Arnstadt sowie Stadtilm ausgerichtet. Im Norden des Landkreises existiert zudem ein feingliedriges Netz aus Kreisstraßen, welche Verbindungen zwischen benachbarten Orten schaffen. Im Süden des Landkreises verlaufen die Straßen entlang der Kerbtäler.

Zum 01. Januar 2023 waren im IIm-Kreis 73.900 Kraftfahrzeuge gemeldet, wovon etwa 59.000 Pkw waren. Bei einer Einwohnerzahl von 106.800 Personen ergibt sich eine Pkw-Dichte von 552 Pkw pro 1.000 Einwohner. Damit ist die Pkw-Dichte seit 2018 um fast zwei Prozent gestiegen. Thüringenweit liegt die Pkw-Dichte bei 560 Pkw pro 1.000 Einwohner.

3.3 Analyse des Öffentlichen Personennahverkehrs

3.3.1 Organisationsstruktur

Der IIm-Kreis ist Aufgabenträger für den StPNV im Kreisgebiet. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen bzw. Vorgaben für den Landkreis werden durch den Kreistag des IIm-Kreises festgelegt. Die Umsetzung und Kontrolle dieser obliegt dem ÖPNV-Ausschuss des Kreistages als zuständigem Fachausschuss. Für die konkrete Umsetzung der Aufgaben im StPNV bedient sich der Landkreis der IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH (IKPV), deren Geschäftsanteile zu 100 Prozent im Besitz des Landkreises sind.

Die IKPV erfüllt Aufgaben der Planung und Organisation des ÖPNV im Landkreis und wirkt bei dessen Finanzierung mit. Hierbei wird sie als öffentliches Unternehmen im Auftrag des Landkreises tätig.

Die Durchführung des StPNV im IIm-Kreis erfolgt durch die IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV). Die IOV ist kommunales bzw. ein mittelbar kreisliches Unternehmen. Die Geschäftsanteile der IOV liegen zu 100 Prozent bei der IKPV. Die folgende Abbildung zeigt die Beteiligungsverhältnisse im StPNV des IIm-Kreises:

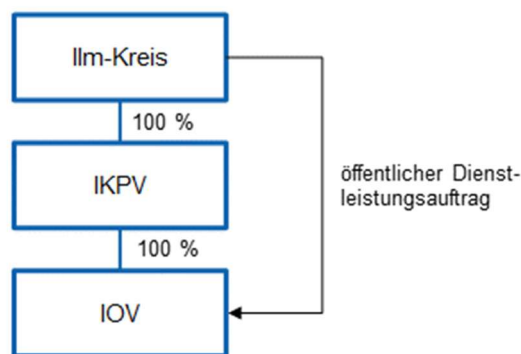


Abbildung 8: Beteiligungsverhältnisse im Straßenpersonennahverkehr des IIm-Kreises

Kreisübergreifende Linien werden mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt und fortentwickelt. Zudem werden Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) berücksichtigt. Hierzu finden bei Bedarf Abstimmungen mit dem Freistaat Thüringen statt.

3.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV wird vom Freistaat Thüringen bestellt. Im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen werden der Angebotsumfang und weitere Qualitätsstandards für den SPNV im Freistaat definiert. Die Landkreise haben auf das SPNV-Angebot nur geringfügigen Einfluss. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle das SPNV-Angebot an den für den Landkreis relevanten Zugangspunkten dargestellt. Unterteilt werden kann das Angebot in die Regionalexpress-Linien, welche nicht an allen Bahnhöfen halten und dadurch kürzere Reisezeiten aufweisen, und in die Regionalbahn-Linien, welche alle Bahnhöfe an der Strecke bedienen und dadurch mehr Fahrzeit benötigen. Regionalexpress-Linien dienen der Verbindung von Zentren. Regionalbahn-Linien dienen der feineren Erschließung.

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen im IIm-Kreis	Bedien- zeitraum	Grundtakt
(RE 1)	DB Regio	Göttingen – Gotha – Neudietendorf – Erfurt – Gera – Glauchau (Sachs)	keine	04:30 – 24:00	120 min
RE 7	DB Regio	Erfurt – Arnstadt – Plaue – Suhl – Grimmenthal – Würzburg	Arnstadt Hbf, Plaue, mit Einzelleistungen in Gräfenroda	04:30 – 00:00	120 min
RE 45	STB	Erfurt – Plaue – Ilmenau	Arnstadt Hbf, Arnstadt Süd, Ilmenau Pörlitzer Höhe, Ilmenau	06:30 – 18:30	Einzelzüge (4 ZP, nur Mo-Fr)
RE 50	STB	Erfurt – Arnstadt – Plaue – Zella-Mehlis (– Grimmenthal – Meiningen)	Arnstadt Hbf, Arnstadt Süd, Plaue, Gräfenroda	07:00 – 00:00	120 min (nur Mo-Fr)

Tabelle 5: Relevante Expresslinien im SPNV

Linie	EVU	Linienweg	Zugangsstellen im IIm-Kreis	Bedien- zeitraum	Grundtakt
(RB 20)	ABRM	Eisenach – Gotha – Erfurt – Leipzig / ab Fahrplanwechsel 12/2025 nur noch bis Naumburg (Saale)	keine	05:00 – 23:00	60 min
RB 23	EB	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Saalfeld	Sülzenbrücken, Haarhausen, Arnstadt Hbf, Marlishausen, Niederwilligen, Stadtilm, Singen,	04:30 – 00:00	60 min
RB 44	STB	Erfurt – Arnstadt – Grimmenthal – Meiningen	Arnstadt Hbf, Arnstadt Süd, Plaue, Gräfenroda, Dörrberg	06:00 – 22:00	120 min
RB 46	STB	Erfurt – Plaue – Ilmenau (– Rennsteig)	Sulzenbrücken, Haarhausen, Arnstadt Hbf, Arnstadt Süd, Plaue, Martinroda, Geraberg, Elgersburg, Ilmenau-Roda, Ilmenau Pörlitzer Höhe, Ilmenau, (Ilmenau Bad, Manebach, Stützerbach)	04:30 – 23:30 (10:00-17:00)	60 min (120 min)
(RB 60)	OBS	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte	keine	05:30 – 21:30	60 min

Tabelle 6: Relevante Regionalbahnlinien im SPNV

Auf dem Abschnitt Ilmenau – Plaue überlagern sich die Linien RB 46 und RE 45. Das stündliche Angebot der RB 46 wird in der Hauptverkehrszeit durch den RE 45 auf ein halbstündliches Angebot verdichtet.

Zwischen Zella-Mehlis und Plaue überlagern sich der RE 7, der RE 50 sowie die RB 44. Der RE 50 und die RB 44 bilden montags bis freitags gemeinsam einen Stundentakt auf diesem Abschnitt. Der RE 7 verkehrt zweistündlich um 30 Minuten versetzt, sodass in diesen Stunden ein Halbstundentakt angeboten wird.

Zwischen Arnstadt und Erfurt verkehren die Linien RE 7, RE 45, RE 50, RB 23, RB 44 und RB 46 gemeinsam. Insgesamt verkehren ohne den RE 45 fünf Züge in zwei Stunden. Da die

Abfahrten jedoch sehr gebündelt stattfinden, wird effektiv ein Halbstundentakt zwischen Arnstadt und Erfurt angeboten, wobei die Bahnhöfe Haarhausen und Sülzenbrücken nur stündlich angefahren werden.

Die Abfahrtszeiten der RB 23 und RB 46 sind in Neudietendorf auf die Abfahrten der RB 20 abgestimmt, sodass ein Umstieg auf der Relation Gotha – Arnstadt – Plaue – Ilmenau bzw. Gotha – Arnstadt – Stadtilm mit geringen Wartezeiten möglich ist.

In Erfurt besteht ein Fernverkehrstaktknoten zur vollen und halben Stunde³. Mit den aktuellen Abfahrts- und Ankunftszeiten der oben genannten SPNV-Linien lassen sich kurze Übergangszeiten auf den Fernverkehr realisieren.

3.3.3 Landesbedeutungsbereich Busnetz

Seit 2017 werden in Thüringen landesbedeutende Buslinien vom Freistaat gefördert. Diese Linien verkehren auf vom Freistaat definierten überregional bedeutsamen Relationen, auf denen kein SPNV-Angebot besteht, und tragen so zur Verbesserung der Erschließung im ÖPNV bei. Sie zeichnen sich durch einheitliche Mindestbedienhäufigkeiten und Qualitätsstandards, welche ebenfalls vom Freistaat festgelegt werden, aus:

- Montag bis Freitag mindestens acht vertaktete Fahrtenpaare
- an Wochenend- und Feiertagen mindestens vier vertaktete Fahrtenpaare
- Verknüpfung mit dem SPNV an mindestens einem Knotenpunkt (maximale Übergangszeit von 15 Minuten)

Im IIm-Kreis verkehren aktuell zwei landesbedeutende Buslinien. Die Linie 300 bindet Ilmenau an Suhl an und wird von der Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) betrieben. Die Linie 215 verbindet Ilmenau mit Rottenbach und Rudolstadt im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und wird durch die KomBus Verkehr GmbH betrieben. Sowohl Suhl als Teil des funktionsteiligen Oberzentrums Südthüringen als auch Rudolstadt als Teil eines funktionsteiligen Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums sind für den IIm-Kreis von Bedeutung.

Des Weiteren werden derzeit folgende weitere Relationen vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als landesbedeutend und damit förderfähig definiert, auf welchen jedoch aktuell noch kein StPNV-Angebot besteht:

- Ilmenau – Oberhof
- Ilmenau – Bad Berka/Kranichfeld
- Ilmenau – Neuhaus a.Rw./Lauscha

Die Relation von Arnstadt nach Gotha wird nicht als landesbedeutende StPNV-Relation geführt, da die SPNV-Verbindung mit Umstieg in Neudietendorf mit geringeren Reisezeiten verbunden ist als eine direkte Busverbindung.

³ aus Richtung Gotha nur in der geraden Stunde

3.3.4 Straßenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises

Stadtverkehr Ilmenau

Zum Stadtverkehr Ilmenau zählen die vier Buslinien, welche die Kernstadt sowie die direkt angrenzenden Ortsteile bedienen. Sie bedienen alle den „Busbahnhof“ in der Kernstadt und schaffen so eine Übergangsmöglichkeit zum SPNV am Bahnhof Ilmenau. Neben den Stadtverkehrslinien wird Ilmenau auch durch Regionalverkehrslinien erschlossen, welche die weiter entfernten Ortsteile an die Kernstadt anbinden (siehe Abschnitt Regionalverkehr).

Die Stadtverkehrslinien A, C und D sind vertaktet und weisen einen einheitlichen Linienweg auf. Die Linie A verkehrt werktags (Montag – Freitag) im 30-Minuten-Takt. Auch am Wochenende werden Fahrten mit Taktfolgen zwischen 45 und 90 Minuten angeboten. Die Linie C verkehrt werktags im Stundentakt. Auf der Linie B werden einzelne Fahrten in den werktäglichen Morgenstunden angeboten.

Die Linie D bietet werktags zwischen 10 und 17 Uhr stündlich Fahrten zwischen dem Campus der TU Ilmenau und dem Bahnhof an. Diese Fahrten werden mit hochautomatisierten Fahrzeugen durchgeführt. Der Linienbetrieb im Rahmen des Pilotprojektes CAMIL startete am 01.06.2023 und ist thüringenweit der erste Einsatz von hochautomatisierten Fahrzeugen im Linienverkehr des StPNV.

Stadtverkehr Arnstadt

Im Stadtverkehr Arnstadt verkehren drei Linien. Die Linien 1 und 2 verkehren werktäglich im 30-Minuten-Takt. Zwischen beiden Linien bestehen zur halben und vollen Stunde Umsteigemöglichkeiten am „Bustreff“ sowie am Hauptbahnhof in Arnstadt Umsteigemöglichkeiten zum SPNV. Sie erschließen die Bereiche in und um die Innenstadt. Am Wochenende verkehren beide Linien im Stundentakt mit Anschluss am „Bustreff“ zur halben Stunde. Die Linie 3 bindet den Ortsteil Rudisleben im Norden der Stadt an weitere Orte im IIm-Kreis und im Landkreis Gotha sowie den SPNV in Neudietendorf an. Sie verkehrt werktags im Stundentakt und wird zu den Hauptverkehrszeiten auf einen Halbstundentakt verdichtet. Zu den Minuten 15 und 45 besteht am Umsteigepunkt „Erfurter Kreuz“ Anschluss an die Linie 2. Die Linie 3 verkehrt am Wochenende mit je drei Fahrtenpaaren am Morgen und Abend, um für Schichtarbeiter eine Anbindung des Gewerbe- und Industriegebietes „Erfurter Kreuz“ zu gewährleisten.

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr im IIm-Kreis umfasst 27 Linien. Auf diesen Linien werden etwa 2.877.000 Fahrplankilometer pro Jahr geleistet. Eine Aufschlüsselung der Fahrplanleistung nach Linien ist in Abbildung 9 zu sehen. Die Linien 300, 304 und 350 weisen mit jeweils über 200.000 Fahrplankilometern pro Jahr eine besonders hohe Fahrplanleistung auf. Bis auf die Linie 308 besitzen alle Linien ein Fahrtangebot an Ferientagen. Dieses ist geringer als an Schultagen. Samstags verkehren insgesamt sechs Linien und sonntags vier Linien. In Anlage 1 ist für jede Linie die Anzahl Fahrplanfahrten je Verkehrstag (Schule, Ferien, Samstag, Sonntag) aufgelistet.

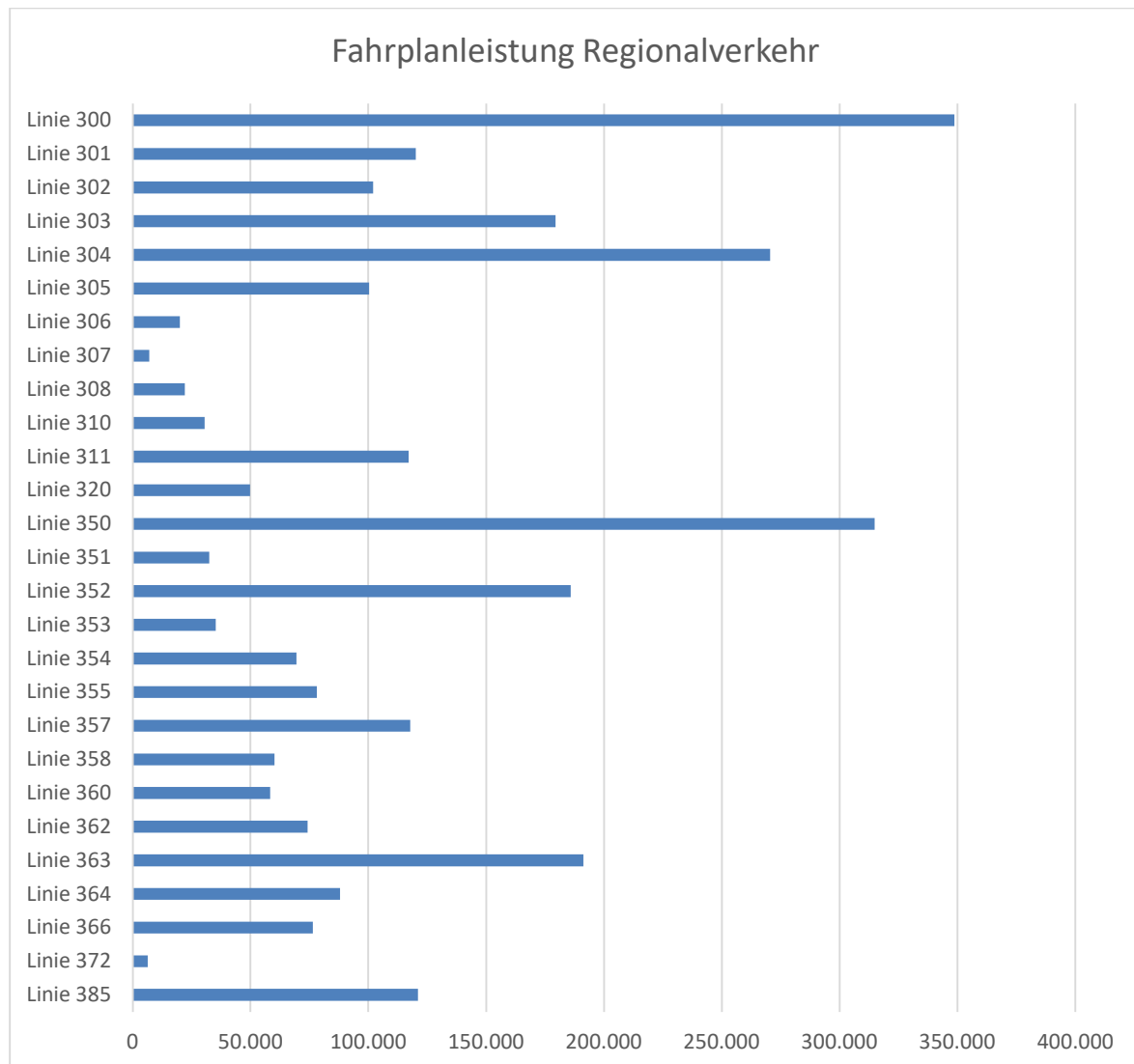


Abbildung 9: Fahrplanleistung (Stand: 20.08.2023)

In Abbildung 10 ist das Fahrtenangebot des Regionalverkehrs der IOV an einem Schultag dargestellt. Die Abbildungen der anderen Verkehrstage befinden sich in Anlage 2. Elf Linien der IOV verkehren aus dem IIm-Kreis in andere Landkreise (siehe Tabelle 7). Auf diesen Linien gibt es Tarifanerkennungen (siehe Kapitel 3.3.7). Für diese Linien bestehen in den angrenzenden Landkreisen keine Bedienverbote.

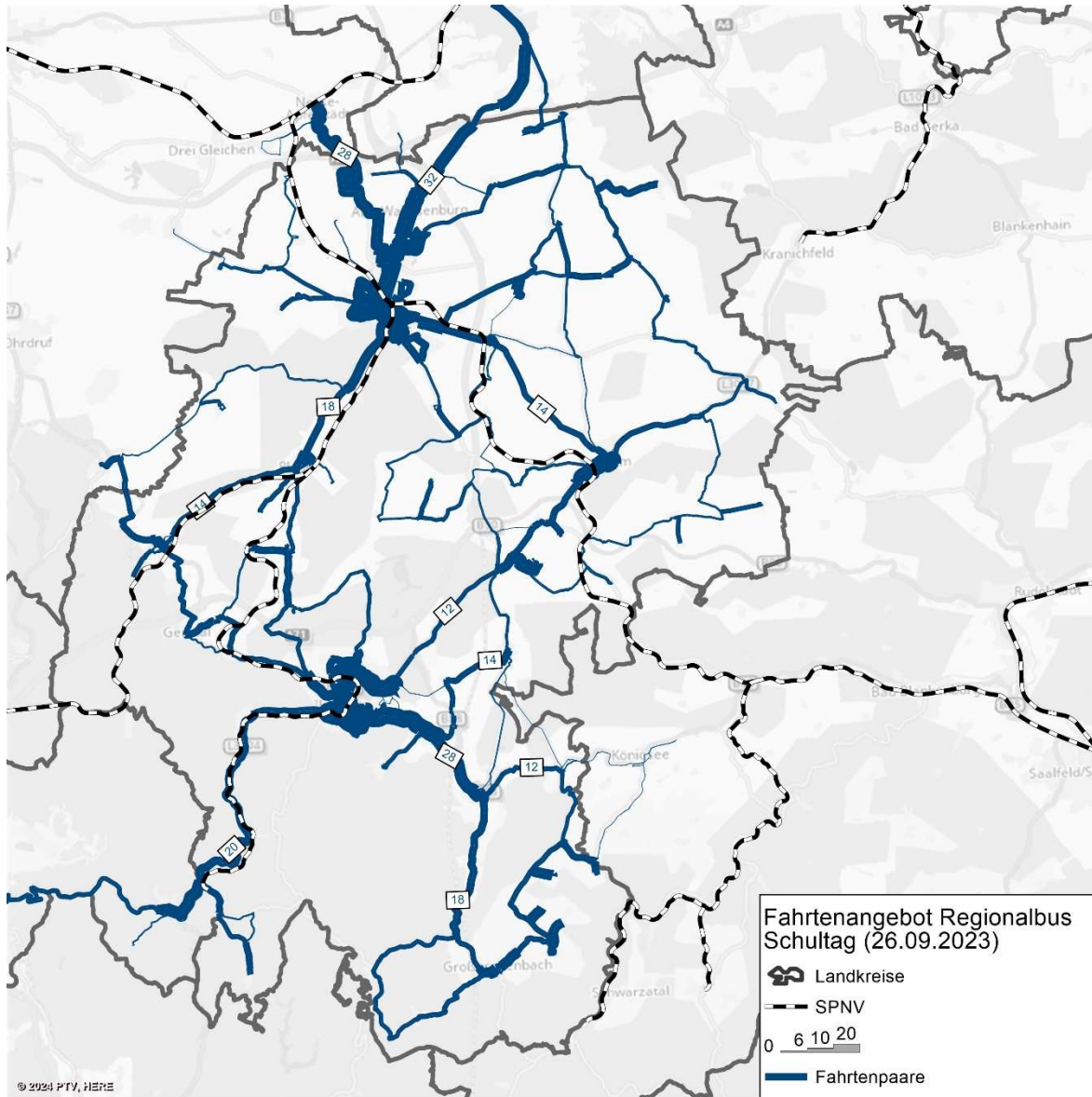


Abbildung 10: Angebot Regionalbus der IOV (Schultag)

Landkreis Gotha	Landeshauptstadt Erfurt
Linie 3: Rudisleben – Erfurter Kreuz – Neudietendorf – Apfelstädt	Linie 350: Arnstadt – Ichttershausen – Erfurt
Linie 352: Arnstadt – Gräfenroda – Crawinkel	Linie 351: Arnstadt – Molsdorf/Thörey
Linie 354: Arnstadt – Holzhausen – Mühlberg	Linie 357: Arnstadt – Wernigsleben – Erfurt
Linie 360: Arnstadt – Gossel – Crawinkel – Gräfenroda	
Kreisfreie Stadt Suhl	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Linie 300: Ilmenau – Schmiedefeld – Frauenwald / Suhl	Linie 306: Ilmenau – Gehren – Königsee
Linie 307: Großbreitenbach – Neustadt – Frauenwald – Vesser/Suhl	Linie 308: Altenfeld – Herschdorf – Königsee

Tabelle 7: Aufgabenträgerübergreifende Linien des IIm-Kreises

Zudem bedienen folgende Linien anderer Aufgabenträger den IIm-Kreis (Tarifanerkenntnisse siehe Kapitel 3.3.7):

Landeshauptstadt Erfurt	Landkreis Hildburghausen
Linie 155: Erfurt – Hohenfelden – Kranichfeld [EVAG]	Linie 202: Hildburghausen – Schleusingen – Schmiedefeld – Neustadt a.R. – Masserberg [WerraBus]
	Linie 209: Eisfeld – Masserberg – Neustadt a.R. [WerraBus]
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Linie 113: Erfurt – Remda – Rudolstadt [KomBus]	
Linie 215: Ilmenau – Königsee – Rudolstadt [KomBus]	

Tabelle 8: Aufgabenträgerübergreifende Linien in externer Aufgabenträgerschaft im IIm-Kreis

Die im Juni 2024 geschlossene Kooperationsvereinbarung zwischen dem Landkreis Hildburghausen und dem IIm-Kreis ermöglichte die Einrichtung eines attraktiven touristischen Angebotes im Bereich des Rennsteigs und eine zusätzliche Bedienung des Korridors Neustadt a.R. – Frauenwald – Bahnhof Rennsteig am Wochenende. Der IIm-Kreis ist an einer langfristigen Aufrechterhaltung dieses Angebotes interessiert.

Flexible Bedienformen und alternative Mobilität

Aktuell existieren im IIm-Kreis keine zeitlich oder räumlich flexibilisierten ÖPNV-Angebote.

Zur Ergänzung des ÖPNV-Angebotes wurden im Rahmen des KOMET⁴-Projektes im Juni 2019 in den acht teilnehmenden Projektgemeinden insgesamt 28 Mitfahrbänke installiert. Diese Gemeinden sind Altenfeld, Böhlen, Stadt Großbreitenbach, Gillersdorf, Wildenspring, Friedersdorf, Herschdorf und Neustadt a. Rennsteig.

⁴ KOMET = Kooperative Orte managen im UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald

Die Gemeinde Großbreitenbach verfügt seit 2019 über ein zentrales Ausleihsystem für Pedelecs. Es handelt sich um ein stationsbasiertes Ausleihsystem. Eine Ausleihe ist in den drei Touristen-Informationen möglich.

3.3.5 Haltestelleninfrastruktur, Fahrweg und Verknüpfungspunkte

Die Haltestellen im IIm-Kreis sind mehrheitlich in gutem Zustand. Sie sind von ihrer Ausstattung sehr unterschiedlich gestaltet. Etwa dreiviertel aller Haltestellen verfügen in mindestens einer Richtung über einen Fahrgastunterstand. Auch in Hinsicht Barrierefreiheit bestehen Unterschiede. Von den 330 Haltestellen im Landkreis sind 25 Prozent (84 Haltestellen) barrierefrei ausgestattet. Das sind die wichtigen Knotenpunkte sowie Haltestellen in zentraler Ortslage. Als barrierefrei werden Haltestellen bezeichnet, welche über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Wartefläche komplett wasserfest befestigt
- Hochborde für barrierefreien Zustieg
- taktile Leitelemente
- barrierefreier Zugang zur Haltestelle (barrierefreier Anschluss an Fußwegnetz)

Weitere 60 Prozent (198 Haltestellen) sind teilweise barrierefrei ausgebaut. An diesen Haltestellen sind entweder nicht alle Haltepositionen barrierefrei ausgebaut oder es sind nicht alle oben genannten Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt. An sechs Haltestellen im Landkreis werden über dynamische Fahrgastinformationssysteme aktuelle Abfahrtszeiten angezeigt.

Besondere Fahrwege für Busse gibt es vereinzelt im Bereich Arnstadt und Ilmenau als Bus- oder Aufstellspuren vor einigen, den ÖPNV bevorrechtigenden Lichtsignalanlagen. Die Fahrwege (öffentliche Straßen) sind im Bereich des Regionalverkehrs in gutem Zustand; im Bereich der Städte trifft dies nur für die Hauptverkehrsstraßen zu, einige Nebenstraßen sind in einem schlechten Zustand. Dies führt u. a. zu einer verringerten Lebensdauer von Verschleißteilen, die von der Qualität des Fahrwegs beeinflusst werden, an den Fahrzeugen des Stadtverkehrs.

Zentrale Busbahnhöfe mit Umsteigemöglichkeiten zum SPNV existieren in Arnstadt am Hauptbahnhof und in Ilmenau am Bahnhof. Verknüpfungspunkte zwischen den Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs bestehen des Weiteren u.a. an folgenden Stellen:

- Erfurter Kreuz
- Bustreff Arnstadt
- Busbahnhof Stadtilm
- Gräfenroda Bahnhof Ort

3.3.6 Verkehrsnachfrage

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 5,4 Millionen Fahrgäste durch die IOV befördert.

3.3.7 Tarif und Fahrgastinformation

Seit dem 01.07.2019 existiert im IIm-Kreis ein eigenständiger Zonentarif, welcher den zuvor gültigen, entfernungsabhängigen Streckentarif abgelöst hat. Insgesamt gibt es 94 Tarifzonen, welche auch in die benachbarten Landkreise und Städte reichen. Für die Tarifzone der Kernstadt Ilmenau sowie die Tarifzone der Kernstadt Arnstadt gelten gesonderte Tarife. Der Fahrpreis ergibt sich aus der Anzahl durchfahrener Zonen. Existieren auf einer Relation mehrere Fahrtmöglichkeiten, so ist die Nutzung einer Fahrtstrecke mit gleicher oder niedrigerer Preisstufe gestattet.

Folgende Produkte werden angeboten:

- Einzelfahrkarte (ermäßigt für Kinder bis 11 Jahre)
- Vier-Fahrten-Karte (ermäßigt für Kinder bis 11 Jahre)
- Tageskarte
- Wochenkarte (ermäßigt für Schüler, Auszubildende und Studenten)
- Monatskarte (ermäßigt für Schüler, Auszubildende und Studenten, Mobilitätsticket und Mobilitätskarte für Personen, die Sozialhilfen empfangen)
- Hunde- und Fahrradkarte (Einzelfahrt)

Zudem existieren nutzerspezifische Sondertickets, wie das „Rennsteigticket“, welches für Übernachtungsgäste der Region in der Gästekarte inkludiert ist, und zur Nutzung festgelegter Bus- und Bahnlinien berechtigt. Das überregionale „Gut-Unterwegs-Ticket“ ist eine Tagesnetz-karte, welche bei teilnehmenden Busunternehmen aus sechs Landkreisen in Thüringen gilt.

Im nördlichen Bereich des IIm-Kreises werden auf den folgenden Buslinien abschnittsweise die Tarife des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT) anerkannt (entsprechen VMT-Tarifzonen 101 und 102, Tarifzonenplan siehe Anlage 3):

- Linie 350: Erfurt Busbahnhof – Arnstadt A.-Brömel-Straße
- Linie 351: Thörey Ort – Arnstadt A.-Brömel-Straße
- Linie 357 Erfurt Busbahnhof – Erfurt Egstedt
- Linie 2 (Stadtverkehr Arnstadt): Arnstadt A.-Brömel-Straße – Arnstadt Abzw. Rudisleben
- Linie 3 (Stadtverkehr Arnstadt): Arnstadt Abzw. Rudisleben – Apfelstädt Fiege Logistik

Weiterhin werden auf der Linie 215 zwischen Rudolstadt und Ilmenau und auf den Linien 303, 304 und 306 im Abschnitt Ilmenau – Königsee Schülerzeitkarten des VMT anerkannt.

Auf den Linien 351, 871 und 895 werden auf dem gemeinsam mit der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha bedienten Abschnitt Neudietendorf – Kornhochheim – Apfelstädt/Fiege Zeitkarten des jeweils anderen Betreibers anerkannt.

Die Fahrplaninformationen aller ÖPNV-Angebote im IIm-Kreis sind in der Fahrplanauskunft Thüringen sowie in den Auskunftssystemen im DELFI-Systemverbund und der Deutschen

Bahn AG integriert. Die Fahrplanauskunft Thüringen wird im Auftrag des Freistaats Thüringen durch die VMT GmbH betrieben. Für die Fahrgäste ist sie auf den Webauftritten mehrerer Verkehrsunternehmen und von diesen getragenen Verbundorganisationen, wie zum Beispiel dem Verein Bus & Bahn Thüringen e.V. erreichbar. Außerdem werden Abfahrtsmonitore an Haltestellen und in öffentlichen Einrichtungen aus dieser Quelle gespeist. Über den Verein Bus & Bahn Thüringen e.V. können für Süd- und Mittelthüringen Linienflyer landkreisweise erworben werden

Mit der Integration der Fahrplaninformationen in die Fahrplanauskunft Thüringen und den DELFI-Systemverbund werden die gesetzlichen Bereitstellungspflichten von Verkehrsdaten und -informationen erfüllt. Der Betreiber der Fahrplanauskunft Thüringen fungiert hierbei als Erfüllungsgehilfe im Sinne des PBefG § 3a und der Mobilitätsdatenverordnung.

Über die Website der IOV kann auf die aktuell gültigen Linienfahrpläne und Fahrpreise zugegriffen werden. Über eine Tarifauskunft kann durch Eingabe der Start- und Zielhaltestelle der Fahrpreis ermittelt werden. Auskünfte zu Fahrplan und Tarif können bei der IOV auch telefonisch oder in den Servicecentern in Arnstadt und Ilmenau eingeholt werden.

3.3.8 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Im IIm-Kreis sind alle 85 im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei ausgebaut. Dazu zählen zwei hochautomatisierte Fahrzeuge, welche im Stadtverkehr Ilmenau eingesetzt werden.

Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt aktuell etwas über fünf Jahre.

Alle Fahrzeuge sind vollklimatisiert. Eine Ausstattung mit WLAN und Steckdosen im Fahrgastraum ist nicht vorhanden.

Etwa ein Drittel der Fahrzeuge ist mit TFT-Monitoren ausgestattet, welche die nachfolgenden Haltestellen anzeigen. Die übrigen Fahrzeuge verfügen über konventionelle Matrixanzeigen.

4 Anforderungsprofil

4.1 Zielsetzung und Qualitätsmerkmale

Um eine einheitliche Qualität des ÖPNV zu gewährleisten, bildet ein Anforderungsprofil die Grundlage für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes.

Im Anforderungsprofil werden Richtwerte hinsichtlich der Erschließungs- und Verbindungsqualität sowie zur Vernetzung der Verkehrsträger definiert. Des Weiteren werden neben Aussagen zur Einhaltung der Beförderungsqualität bzgl. Fahrzeug- und Verkehrstechnik, Haltestelleninfrastruktur, Tarifsysteem, Fahrgastinformation und Umweltstandards insbesondere Ziele für die Gewährleistung von Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgastgruppen festgeschrieben. Hierbei sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit als wesentliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Neben der künftigen Angebotsgestaltung im ÖPNV sind die Qualitätsstandards auch eine wesentliche Voraussetzung für die Kontrolle der durch das kreisliche Verkehrsunternehmen betriebene Leistungen.

Nicht zuletzt wird mit dem Anforderungsprofil eine Grundlage zur Analyse des Status quo-Angebots im ÖPNV und zur Definition von Verbesserungsmaßnahmen geschaffen.

Die Anforderungen orientieren sich einerseits an den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [1] für raumstrukturell vergleichbare Gebiete. Auf der anderen Seite werden allgemeine Trends der Anforderungen an ein modernes ÖPNV-Angebot aufgegriffen. Wo immer dies erforderlich war, sind differenzierte Standards für den IIm-Kreis festgelegt, die die spezifischen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen.

Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen von Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen. Daher sind die Kriterien in zwei Gruppen eingeteilt worden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich behandelt werden (vgl. Tabelle 9).

Die Kriterien zur Beschreibung der Verkehrserschließung und der Verbindungsqualität lassen sich mithilfe von Messgrößen quantitativ beschreiben, so zum Beispiel die Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten. Mithilfe dieser Kriterien werden Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und geeignete Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen definiert. Diese Kriterien beziehen sich räumlich auf Orts- bzw. Stadtteile oder auf die jeweilige Gemeinde bzw. die jeweilige Stadt. Als zugrundeliegende Einwohnerzahlen auf Gemeindeebene werden die Daten zum 31.12.2022 verwendet. Die feinträumliche Aufteilung auf die Ortsteile erfolge mit Hilfe von Gewichtungen, welche aus den Zensusdaten hergeleitet wurden.

Die Kriterien zur Beschreibung der Beförderungsqualität, wie zum Beispiel Sauberkeit, Sicherheit oder Haltestellenausstattung, lassen sich unter Berücksichtigung des Diskriminierungsverbots überwiegend nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziele für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen.

Folgende Standards werden definiert:

Kategorie	Kriterium	Definition von (Mindest-)Standards	Schwachstellenanalyse
Erschließungsqualität	Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	X
	Erreichbarkeit Zentraler Orte	X	X
Verbindungsqualität	Beförderungszeit	X	X
	Bedienungshäufigkeit	X	X
	Umsteigehäufigkeit	X	X
	Anschlusssicherung	X	
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	X	
Beförderungsqualität	Fahrzeuge	X	
	Haltestellen	X	
	Verknüpfungspunkte	X	
	Bevorrechtigung des ÖPNV	X	
	Fahrgastinformation/Kommunikation	X	
	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit	X	
	Tarifsystem	X	
	Mobilitätseingeschränkte Personen/Barrierefreiheit	X	
	Umweltstandards/Klimaschutzziele	X	

Tabelle 9: Anforderungsprofil und Qualitätsstandards des ÖPNV im IIm-Kreis

Die im Anforderungsprofil für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) festgelegten Mindeststandards können in Ausnahmefällen unterschritten werden, sofern diese nicht dem tatsächlichen Bedarf entsprechen oder deren Sicherung nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist.

Umgekehrt bedeutet ein Überschreiten des Richtwertes nicht, dass ein Überangebot vorliegt. Vielmehr ist auch hierbei im Einzelfall zu entscheiden, ob in Anbetracht der jeweiligen räumlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten Handlungsbedarf besteht. In diesem Sinne sollen die Richtwerte als Orientierungsgrößen für eine einheitliche Einschätzung der ÖPNV-Qualität verstanden werden.

4.2 Standards der Erschließungsqualität

4.2.1 Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr

Für vergleichbare Lebensverhältnisse im Landkreis und die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung im IIm-Kreis ist eine flächendeckende Erschließung durch den ÖPNV notwendig. Insbesondere in dispers besiedelten Gebieten ist ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot wie in dicht

besiedelten Räumen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte kaum realisierbar. Grundsätzlich sind Orts- und Stadtteile mit einer Einwohnerzahl ab 200 durch den ÖPNV zu erschließen. Ebenso sind Orte zu erschließen, welche einen vergleichbaren Mobilitätsbedarf ausweisen. Dazu gehören:

- touristische Gebiete sowie überörtlich bedeutsame Ziele des Freizeit- und Tourismusverkehrs
- Arbeitsplatz- und Ausbildungszentren
- Mittelpunkte des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs
- zentrale medizinische Einrichtungen

Als erschlossen gelten Orts- und Stadtteile, wenn mindestens 80 Prozent der Einwohner, der dort tätigen Erwerbstätigen bzw. Besucher durch die Einzugsbereiche der Haltestellen abgedeckt sind. Die Einzugsradien der Haltestellen werden nach Verkehrsmittel und der zentralörtlichen Funktion des Ortes differenziert (siehe Tabelle 10).

Zentralörtliche Funktion	Einzugsradius StPNV (Bus)	Einzugsradius SPNV
Mittelzentrum (Arnstadt, Ilmenau)	400 m	1.000 m
Grundzentrum (Gräfenroda, Großbreitenbach, Stadtilm)	500 m	
Sonstiger Orts-/Stadtteil	600 m	

Tabelle 10: Einzugsradius Haltestellen

Begründete Ausnahmen von diesen Richtwerten können sein:

- Siedlungsflächen mit sehr geringem ÖPNV-Potenzial aufgrund geringer Bebauungsdichte oder geringer Größe
- Gewerbe- und Industrieflächen mit geringer Anzahl Beschäftigter und Besucher
- nicht befahrbare Gewerbe- und Industrieflächen
- nicht befahrbare Siedlungsteile (zum Beispiel aufgrund Topografie)

In Orten mit weniger als 200 Einwohnern soll das bestehende ÖPNV-Angebot im Rahmen eines angemessenen finanziellen Aufwandes erhalten bleiben.

Bei der Planung neuer Siedlungs-, Industrie- und Gewerbegebiete sowie von weiteren Standorten mit hohem Mobilitätsaufkommen ist die vorhandene ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen und optimal zu nutzen.

4.2.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte

Die Grund- und Mittelzentren des Landkreises sowie das angrenzende Oberzentrum Erfurt dienen der Versorgung des Umlandes bzw. der dortigen Bevölkerung. Sowohl der Regionalplan Mittelthüringen als auch das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 bemessen den Zentralen Orten und ihrer Funktion eine besondere Bedeutung zu, welche erhalten und gefördert werden soll. Die Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem ÖPNV ist für alle Orts- und Stadtteile mit mindestens 200 Einwohnern zu gewährleisten. Für Ortsteile mit weniger als 200 Einwohnern soll ein Angebot gewährleistet werden, welches wirtschaftlich leistbar ist. Die maximalen Reisezeiten im ÖPNV zu den Zentralen Orten sind in Kapitel 4.3.1 definiert.

4.3 Standards der Verbindungsqualität

4.3.1 Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele

Wie in Kapitel 4.2.2 erläutert, kommt der Erreichbarkeit Zentraler Orte aufgrund ihrer Funktion bei der Versorgung des Umlandes eine besondere Rolle zu. Aus diesem Grund werden maximale Beförderungszeiten im ÖPNV zwischen den Orts- und Stadtteilen im Landkreis und den Zentralen Orten bzw. Stadtzentren als Mindeststandards definiert. Diese Beförderungszeiten beinhalten keine Zu- und Abgangszeiten. Die Fahrpläne des Regionalverkehrs sind unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der Bedürfnisse der Kunden so anzupassen, dass durch Optimierung der Fahrtwege die folgenden Beförderungszeiten nicht überschritten werden:

Verbindung zum nächsten ...	Maximale Beförderungszeit im ÖPNV
Oberzentrum	90 min
Mittelzentrum	45 min
Grundzentrum	30 min
Stadtzentrum (Kernzonen Arnstadt und Ilmenau)	30 min

Tabelle 11: Maximale Beförderungszeiten zu Zentralen Orten

4.3.2 Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Das ÖPNV-Netz des IIm-Kreises wird in folgende Netzebenen gegliedert:

- **SPNV-Netz:** beinhaltet alle SPNV-Linien, welche im IIm-Kreis verkehren
- **Grundnetz:** beinhaltet vertaktete StPNV-Linien, welche für den Landkreis wichtige Verbindungen darstellen und eine dementsprechend hohe Nachfrage erwarten lassen
- **Ergänzungsnetz:** beinhaltet StPNV-Linien, welche das Grundnetz ergänzen und die flächige StPNV-Erschließung im Landkreis sicherstellen sollen. Im Ergänzungsnetz sind die Belange der Schülerbeförderung zu berücksichtigen.
- **Stadtbusnetz:** beinhaltet StPNV-Linien, welche als Stadtverkehr innerhalb der Kernzonen Arnstadts und Ilmenaus verkehren

Für das SPNV-Netz werden im Rahmen des Nahverkehrsplans des IIm-Kreises keine Vorgaben gemacht. Es gelten die Vorgaben des Landesnahverkehrsplans Schienenpersonenverkehr Thüringen 2023 – 2027.

Das Grundnetz wird in zwei Kategorien mit unterschiedlichen Bedienstandards unterteilt. Diese sind in Tabelle 12 dargestellt.

Merkmal	Grundnetz I	Grundnetz II
Linienweg	direkt und konstant	direkt und konstant
Takt	exakt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage	exakt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage
Abweichungen	pro Verkehrstag bis zu drei in Linienweg und/oder Takt abweichende Fahrten aufgrund Schülerverkehr	pro Verkehrstag bis zu drei in Linienweg und/oder Takt abweichende Fahrten aufgrund Schülerverkehr
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	ja	ja
Bedienzeitraum	Mo-Fr	6-20 Uhr
	Sa	keine Vorgaben
	So/F	keine Vorgaben
Takt	Mo-Fr	60-Minuten-Takt
	Sa	6 Fahrtenpaare
	So/F	4 Fahrtenpaare
Vorgesehene Verbindungen	Ilmenau – Suhl (Linie 300) Arnstadt – Ichttershausen – Erfurt (Linie 350)	Ilmenau – Gräfenroda (Linie 301) Ilmenau – Großbreitenbach (Linie 304) Ilmenau – Kranichfeld (Linie 311)

Tabelle 12: Bedienstandards Grundnetz I und II

Da das Ergänzungsnetz die Belange der Schülerbeförderung berücksichtigen soll, ist eine Vertaktung des Angebotes kaum möglich. Die minimalen Bedienungshäufigkeiten werden daher über die Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag definiert, welche die Orts- und Stadtteile an das nächste Mittelzentrum anbinden. Die Anzahl ist abhängig von der Zahl der Einwohner (siehe Tabelle 13).

Einwohner je Stadt- bzw. Ortsteil	Mindestanzahl Fahrtenpaare in Zulauf auf nächstes Mittelzentrum	
	Schultag	Ferientag
bis 200 Einwohner	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
über 200 bis 500 Einwohner	3*	1*
über 500 bis 1.000 Einwohner	5*	2*
über 1.000 bis 3.000 Einwohner	8	3
über 3.000 bis 5.000 Einwohner	10	4
über 5.000 Einwohner	nicht relevant	nicht relevant

Tabelle 13: Bedienstandards Ergänzungsnetz

* Mindestanzahl kann entfallen, wenn On-Demand-Angebot vorhanden

Bis zu einer Einwohnerzahl von 1.000 Personen kann die Mindestfahrtdanzahl entfallen, wenn die Anbindung an den ÖPNV über ein bedarfsgerechtes On-Demand-Angebot erfolgt. Dieses Angebot muss folgende Standards erfüllen, um als Ersatz für die Mindestanzahl Fahrtenpaare gelten zu können:

- Genehmigungsfähig nach § 44 PBefG
- Bedienung innerhalb Sektoren (Flächenbedienung statt festem Linienweg)
- Anbindung an nächstes Zentrum und zur nächsten Linie des Grundnetzes
- Betriebszeitraum Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr
- Bestellmöglichkeit möglichst online und telefonisch (Mo-Fr 6-19 Uhr)
- Vorbuchungsfrist vom maximal 60 Minuten

Für die in den Kernstädten von Ilmenau und Arnstadt verkehrenden Stadtbusse werden folgende Mindestbedienstandards festgelegt:

- Mindestbetriebszeit Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr
- an Wochenendtagen mindestens On-Demand-Angebot von 8 bis 18 Uhr
- vertaktete Fahrten mit einheitlichem Linienweg (Bedienhäufigkeiten siehe Tabelle 14)

	Linie	Relation	Grundtakt Mo-Fr	Grundtakt Sa, So, Ft
Arnstadt	1	Busbahnhof – Bustreff – Bachschleife	30 min	60 min
	2	Erfurter Kreuz – Sonnenhang	30 min	60 min
	3	Rudisleben – Erfurter Kreuz – Neudietendorf – Apfelstädt	60 min (30 min in HVZ ⁵)	6 Fahrtenpaare
Ilmenau	A	Eichicht – Pörlitzer Höhe – Busbahnhof – TU Mensa	30 min	60 min
	B	Eichicht – Vogelherd – Krankenhausstraße	nachfrageorientiert	-
	C	Ehrenberg – Hüttenholzstraße – Weimarer Straße – Unterpörlitz	60 min	-
	D	Neuhäuser Straße – G.-Kirchhoff-Platz	Testbetrieb	Testbetrieb

Tabelle 14: Bedienstandards Stadtverkehr Arnstadt und Ilmenau

4.3.3 Umsteigehäufigkeit

Umstiege sind für Fahrgäste mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Daher sollten wichtige Fahrtbeziehungen möglichst direkt angeboten werden. Insbesondere bei einem Wechsel der Verkehrssysteme sind Umstiege jedoch nicht zu vermeiden. Die maximale Zahl notwendiger Umstiege wird daher nach der Verbindung zu den Zentralen Orten definiert (siehe Tabelle 15).

⁵ Definition HVZ: 6 bis 8 Uhr und 14 bis 18 Uhr

Verbindung zum ...	Maximale Zahl notwendiger Umstiege
Oberzentrum	2 Umstiege
Mittelzentrum	1 Umstieg
Grundzentrum	kein Umstieg / Direktfahrt

Tabelle 15: Maximale Zahl notwendiger Umstiege

4.3.4 Anschlusssicherung

An den in Kapitel 4.4.3 definierten wichtigen Verknüpfungspunkten sollen die Fahrpläne so abgestimmt sein, dass auf den relevanten Übergangsbeziehungen zum SPNV und zwischen den Linien des Grundnetzes kurze Umsteigewartezeiten entstehen. Ist dies aufgrund gegenseitiger Abhängigkeiten nicht für alle Relationen möglich, soll zumindest die Umsteigewartezeit in der Hauptlastrichtung optimiert werden. Eine Wartezeit von 15 Minuten soll nicht überschritten werden. Anzustreben ist eine maximale Wartezeit von 10 Minuten.

Gegebenenfalls notwendige Fußwegzeiten bei Umstiegen sind nicht Teil der Wartezeit. Umsteigewege sollen eine Länge von 250 Metern nicht überschreiten.

Bei Fahrten in der Schwachverkehrszeit (20 bis 6 Uhr) sowie bei der letzten Verbindung des Tages sind Anschlüsse auch bei moderaten Verspätungen zu realisieren. Da sich durch die Wartezeit Verspätungen übertragen und dies zu weiteren Verzögerungen oder Verlusten von Anschlüssen führen kann, ist im Einzelfall abzuwägen, wie lange auf das zubringende Verkehrsmittel gewartet werden kann.

4.3.5 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung und flexible Bedienungsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr

Mit einer marktgerechten Angebotsgestaltung kann in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (zum Beispiel im Spätverkehr) eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht werden. Der Einsatz von nachfragegesteuerten flexiblen Bedienungsangeboten wird den Anforderungen der Nutzer und Betreiber an den Öffentlichen Personennahverkehr oftmals gerechter und ermöglicht es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig, seiner Pflicht zur Daseinsvorsorge zu entsprechen.

Wesentliche Merkmale flexibler Bedienungsformen sind:

- **Zeitliche Flexibilisierung:** Der Einsatz erfolgt nachfragegesteuert nach Anmeldung eines Fahrtwunsches durch den Fahrgast (auf Bestellung). Neben festen Abfahrtszeiten kann der Fahrplan auch Bedienungszeitfenster aufweisen; in diesen Fällen bestimmen die Fahrgäste die Abfahrt- und Ankunftszeiten.
- **Räumliche Flexibilisierung:** Ein fester Linienweg wird aufgrund der Fahrtwünsche nur abschnittsweise bedient oder ganz aufgegeben. Die Linienführung ergibt sich aus dem kürzesten Weg zwischen den Ein- und Ausstiegspunkten der Fahrgäste. Statt einer Haltestellenbedienung ist auch eine Haustürbedienung möglich.
- **Angepasste Fahrzeuggröße:** Der Fahrzeugeinsatz wird an die geringe Nachfrage angepasst (zum Beispiel Einsatz von Pkw, Klein- oder Minibussen).
- **Wirtschaftliche Optimierung des Betriebs:**

- Nur die tatsächlich nachgefragten, d.h. bestellten, Fahrten des Fahrplanangebots werden realisiert.
- Nur die nachgefragten Punkte werden angefahren; damit muss nicht der gesamte Linienweg, sondern nur der kürzeste Weg zwischen den Ein- und Ausstiegspunkten befahren werden.
- Die Fahrzeugkapazität kann optimal auf die Fahrgastzahl abgestimmt werden.
- Der Fahrpreis muss dem verbesserten/flexibleren Angebot angemessen sein und die höheren Kosten abdecken.

Grundsätzlich sind alle Kombinationen der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung möglich. In der Praxis haben sich folgende Betriebsformen von flexiblen Bedienungsangeboten etabliert:

- *Bedarfslinienbetrieb*: Wie im konventionellen Linienbetrieb stehen Fahrstrecke und Fahrplan fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- *Richtungsbandbetrieb*: Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Statt der Bedarfshaltestellen ist auch Haustürbedienung beim Ein- und Aussteigen möglich. Gefahren wird nach einem Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranzen). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwünschen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.
- *Flächenbetrieb*: Unterschieden wird zwischen der Bedienung Haltestelle-zu-Haltestelle und Haustür-zu-Haustür. Die Reihenfolge der Bedienung ergibt sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der angemeldeten Fahrtwünsche und einer zeit- bzw. streckenoptimalen Tourenplanung. Ein fester Fahrplan existiert nicht.

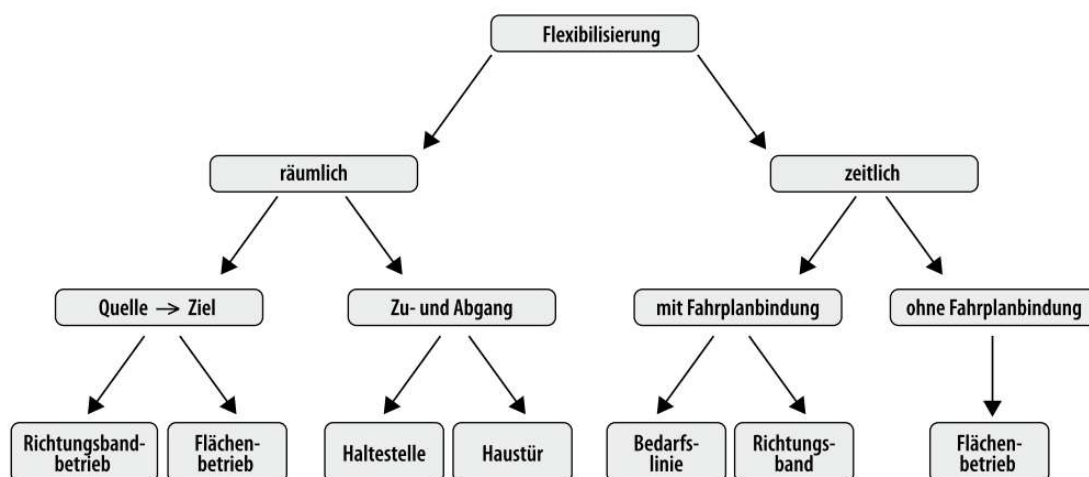


Abbildung 11: Möglichkeiten zur Flexibilisierung von ÖPNV-Angeboten [2]

Flexible Bedienungsformen werden häufig als Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Anrufbus bezeichnet. In den letzten Jahren hat sich vermehrt der Begriff On-Demand-Verkehr durchge-

setzt. Allerdings werden für gleich oder ähnlich gestaltete Angebote oftmals verschiedene Bezeichnungen verwendet, während identische oder zumindest ähnliche Begriffe für ganz unterschiedliche Angebote gelten. Von der Bezeichnung lässt sich also nicht auf die Funktionsweise der Angebote schließen. Daher sollte zunächst (unabhängig vom späteren Produkt- bzw. Marketingnamen) auf die in Abbildung 12 gewählten Bezeichnungen zurückgegriffen werden, die eine Unterscheidung hinsichtlich Bedienungsform, Fahrplanbindung, Anmeldung, Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linienbus		Kombination nicht existent bzw. relevant	
Bedarfslinie	mit	mit	Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb (L-Bus)			
Richtungsband	mit	mit	Anrufbus im Richtungsbandbetrieb (R-Bus)*			
			Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb (R-AST)	-	-	Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb (R-AST)
Fläche	ohne	mit	Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedienung (RF-Bus)		Anrufbus im Flächenbetrieb (F-Bus)	
			-		Taxi	

* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften

Weitere Informationen zu Funktion, Einsatzfeldern, Stärken und Schwächen der genannten Bedienformen s. [14]

Abbildung 12: Übersicht flexibler Angebotsformen

Faktoren, welche die Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienungsangeboten beeinflussen, ergeben sich sowohl aus der gewählten Betriebsform (realisierter Fahrtweg, Haustürbedienung, Fahrzeuggröße), der vorhandenen Nachfrage (Anzahl der abgerufenen Fahrten, Möglichkeiten zur Bündelung von Fahrtwünschen), den Tarifregelungen (ggf. Komfortzuschlag für Haustürbedienung) sowie den vertraglichen Regelungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen (Verkehrsmarkt, ortsübliche Taxitarife, Vergütung von Bereitschaftszeiten, Dispositionsregelungen). In der Praxis können sich daher gegenüber dem konventionellen Linienbetrieb Kosteneinsparungen ergeben. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrtenangebot der flexiblen Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr auch ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind. Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit sind jedoch dann erreicht, wenn keinerlei Bündelung der Nachfrage erreicht werden kann und damit eine zu hohe Zahl von abgerufenen Fahrten mit sehr geringem Besetzungsgrad entstehen oder wenn das Nachfragepotenzial so gering ist, dass die Vorhaltekosten für das Angebot den Nutzen überschreiten.

Einen wesentlichen Einfluss auf ein Bedienungskonzept bzw. das „Zeitfenster“ für die alternative Bedienung hat dabei auch die Organisation der Schülerbeförderung im Linienverkehr.

Vor der Umstellung konventioneller Linienangebote auf flexible Bedienungsformen ist daher differenziert zu untersuchen,

- ob und in welcher Größenordnung mit der Einführung der flexiblen Bedienung das vorhandene ÖPNV-Potenzial erreicht werden kann,
- welche der möglichen Betriebsformen vor dem Hintergrund der jeweiligen Raum-, Verkehrsnetz- und Nachfragestruktur geeignet erscheinen, zum Beispiel Integration in das verbleibende Angebot im konventionellen Linienverkehr und
- ob die Umstellung wirtschaftlich vertretbar ist.

Eine Überprüfung zur Umsetzung von Rufbus- oder On-Demand-Verkehren für den IIm-Kreis ist als Maßnahme in Kapitel 6.3.2 eingetragen.

4.4 Standards der Beförderungsqualität

Bei der Beförderungsdienstleistung sind die Qualitätssicherungsnormen nach DIN EN ISO 9001 und die Umweltmanagementnormen nach DIN EN ISO 14001 zu berücksichtigen.

4.4.1 Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale

Es ist grundsätzlich auf den Einsatz von zeitgemäßen, komfortablen und sauberen Fahrzeugen zu achten. Den besonderen topografischen und infrastrukturellen Bedingungen im Regionalverkehr des IIm-Kreises sowie in den Stadtverkehren ist im Hinblick auf die technische Ausstattung der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Die gesetzlichen Vorgaben (PBefG, STVO, STVZO, SaubFahrzeugBeschG) müssen eingehalten werden. Zudem werden nachfolgende Mindeststandards definiert. Sofern eine abweichende Fahrzeugausstattung aufgrund der Besonderheiten einer Linie oder Betriebsform (zum Beispiel Fahrzeugeinsatz in der flexiblen Bedienung) notwendig ist, werden diese nach Bedarf gesondert definiert.

Fahrgastinformation:

- Bei Neubeschaffung: Ausstattung mit Möglichkeit zur visuellen und akustischen Fahrgastinformation

Barrierefreiheit:

- im Linienverkehr ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen (Low-Entry⁶ oder Niederflur)
- spezifische Anforderungen siehe Kapitel 4.4.8

Komfort und Sicherheit:

- niveaugleiche Einstiege, Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Menschen (Rampe und Kneeling-Funktion)
- mindestens eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten
- Mehrzweckfläche (für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, Traglasten)

⁶ Entsprechend Mindestanforderungen an barrierefreie Fahrzeuge des Instituts für Raum und Verkehr der FH Erfurt

- Haltewunschtaaste für mobilitätseingeschränkte Personen
- Hervorhebung von Gefahrenstellen durch starke optische Kontraste
- Vollklimatisierung im Fahrgastinnenraum (22 Grad Celsius)
- Vorheizen der Fahrzeuge in kalter Jahreszeit
- Ausstattung mit Videoanlage zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens von Fahrgästen und Fahrpersonal unter Berücksichtigung des Datenschutzes

Fahrzeugalter:

- maximales Flottenalter während Laufzeit des Nahverkehrsplans: 6,5 Jahre
- maximales Fahrzeugalter: 15 Jahre

ITCS:

- Ermöglichung der Anwendung eines Barcode-Lesers sowie eines kontaktlosen Chipkartenlesers (Schülersausweise und eTicket)
- Möglichkeit zur Übermittlung von Ist-Daten für Fahrplanauskunft und verkehrsträgerübergreifendes Anschlussmanagement über Schnittstellen VDV 453 und VDV 454 an Datendrehscheibe Thüringen
- möglichst Einsatz von zur EVAG kompatiblen System auf in Erfurt verkehrenden Fahrzeugen (zur LSA-Ansteuerung, Kommunikation mit Leistelle der EVAG zur Anschluss-sicherung)

Umwelt:

- siehe Kapitel 4.4.9

4.4.2 Haltestellen

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen können durch ihr Erscheinungsbild das Image des ÖPNV positiv beeinflussen. Sie sollen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System gut erreichbar, sicher und sauber sein und durch ihre Gestaltung eine einfache Nutzung des ÖPNV und einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen. Zur Förderung intermodaler Reiseketten sind an geeigneten Stellen mit entsprechendem Bedarf und den organisatorischen Möglichkeiten Schnittstellen einzurichten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV untereinander und zum Individualverkehr, wie beispielsweise:

- Park+Ride: Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV, wobei die Fahrzeuge des Individualverkehrs im Bereich der Verknüpfungsanlage parkend verbleiben und dementsprechend Abstellflächen benötigt werden
- Kiss+Ride: Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV. Im Gegensatz zum Park+Ride werden die Fahrzeuge des Individualverkehrs nicht an den Verknüpfungspunkten geparkt, sondern lediglich zum Bringen und Holen von Fahrgästen des ÖPNV an ausgewiesenen Halteflächen genutzt
- Bike+Ride: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr als Zu- und Abbringer kann durch Abstellanlagen an den Verknüpfungspunkten gefördert werden

Bei der Gestaltung der Haltestellen und der Infrastruktur sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Zudem ist besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit, insbesondere

für Schulkinder, auf die barrierearme Gestaltung und den Wetterschutz zu achten. Eine einheitliche Gestaltung von Haltestellen, beispielsweise durch farbliche Gestaltung, Ausstattung, Design und Logos, fördert den Wiedererkennungswert und ist im organisatorischen und finanziell möglichen Rahmen anzustreben. Insbesondere die Ausstattung ist jedoch von der Bedeutung der Haltestelle im Netz abhängig. Es werden folgende Kategorien unterschieden:

Kategorie A: Wichtige Umsteigehaltestellen (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, SPNV-Haltestellen mit verknüpfter StPNV-Anbindung, sonstige wichtige StPNV-Verknüpfungspunkte)

Kategorie B: Standardhaltestellen innerhalb bebauter Gebiete

Kategorie C: Standardhaltestellen außerhalb bebauter Gebiete

Die Zuständigkeit für die Ausstattung der Haltestellen teilen sich die örtlichen Städte bzw. Gemeinden im Landkreis mit dem kreislichen Verkehrsunternehmen. Für die bauliche Ausstattung, die Instandhaltung und Pflege sind die örtlichen Städte bzw. Gemeinden zuständig, auf deren Gebiet die Haltestelle sich befindet. Die Fahrgastinformationen werden vom kreislichen bzw. bedienenden Verkehrsunternehmen angebracht. In nachstehender Tabelle sind Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen unterschieden in die drei Kategorien und die Zuständigkeit dargestellt.

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der zuständigen Kommune)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Wartefläche komplett wasserfest befestigt	X	X	
barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	
barrierefreier Zugang: Taktile Leitelemente (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	
Wetterschutzeinrichtung (mind. Überdachung)	X	X*	
Sitzgelegenheit	X	X*	
Abfallbehälter	X	(X)	
Systemverknüpfung			
Park+Ride-Anlage	(X)		
Kiss+Ride-Haltezone	(X)		
Bike+Ride-Anlage	(X)		
Taxi-Stellplätze ⁷	(X)		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf			
* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Tabelle 16: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit der örtlichen Städte bzw. Gemeinden

⁷ Bei größeren Verknüpfungsanlagen sowie an Endhaltestellen ist die Anordnung von Taxiständen sinnvoll. Sie sind unter Beachtung von kurzen Übergangswegen betrieblich vom Linienverkehr zu trennen. Je nach Verkehrsaufkommen kann eine Trennung in Ankunft- und Abfahrbereiche erforderlich werden. [31]

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung des bedienenden Verkehrsunternehmens)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Grundausrüstung			
Haltestellenschild nach StVO	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Linien- und Fahrplaninformation			
Liniennummer	X	X	(X)
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	(X)
Verkehrsunternehmen	X	X	(X)
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen)	(X)		
Tarifinformation	X	(X)*	
Hinweis auf Info-Telefon, Kontakt bei flexiblen Bedienungsangeboten (zum Beispiel Telefonnummer zur Fahrtwunschanmeldung)	X	X	X
Weitere Informationen			
Linienetzpläne	(X)		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	(X)		
Fahrpläne für sonstigen Regionalverkehr Bahn/Bus	(X)		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf			
* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Tabelle 17: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im IIm-Kreis in Zuständigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens

4.4.3 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte zwischen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs

Für eine zeiteffiziente und komfortable Reisekette im ÖPNV sollten Verkehrsmittel untereinander gut verknüpft sein. Insbesondere die Verknüpfung zwischen SPNV und Busverkehren als Zu- und Abbringer spielt dabei eine wichtige Rolle. Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Busverkehren sollen vorrangig in Grund- und Mittelzentren eingerichtet werden. Der Regionale Entwicklungsplan Mittelthüringen sieht Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus in Arnstadt, Ilmenau, Wümbach, Stadtilm und Gräfenroda vor. Darüber hinaus gibt es weitere Punkte, an denen eine Verknüpfung zwischen Regionalbuslinien sinnvoll ist. In Tabelle 18 sind die Verknüpfungspunkte des Regionalen Entwicklungsplanes sowie weitere sinnvolle Verknüpfungspunkte innerhalb des IIm-Kreises zusammengestellt und die zu verknüpfenden Verkehrsmittel benannt. An diesen Punkten sollen die Fahrpläne der zu verknüpfenden Verkehrsmittel nach den in Kapitel 4.3.4 festgelegten Maßgaben auf der nachfragestärksten Relation optimiert werden. Dabei ist auf ein angemessenes Verhältnis zum betrieblichen Aufwand zu achten. Durch geeignete Kommunikationsmittel zwischen den Verkehrsmitteln ist in der Schwachverkehrszeit (werktags 20 bis 6 Uhr, am Wochenende ganztags) auch bei Verspätung ein Anschluss zu ermöglichen.

Verknüpfungspunkt	Zu verknüpfende Verkehrsmittel		
	SPNV	Regionalbus	Stadtbus
Arnstadt Hauptbahnhof/Busbahnhof	X	X	X
Ilmenau Hauptbahnhof/Busbahnhof	X	X	X
Ilmenau Wümbach ⁸	X	X	
Plaue Postplatz	X	X	
Arnstadt Bustreff		X	X
Arnstadt Erfurter Kreuz		X	X
Stadtilm Busbahnhof		X	
Gräfenroda Bahnhof-Ort		X	
Kreuzung Rennsteig (touristische RennsteigBus-Linien)		X	
Kirchheim/ Kirchheim Schule		X	

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte im IIm-Kreis

Auch außerhalb des Landkreises existieren wichtige Verknüpfungspunkte (vgl. Tabelle 19). Der Hauptbahnhof Erfurt mit dem angrenzenden Busbahnhof ist der wichtigste Zugangspunkt zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) für den IIm-Kreis. Weitere Verknüpfungspunkte in den Nachbarlandkreisen des IIm-Kreises sind für die Anbindung an den SPNV und die aufgabenträgerübergreifende Verknüpfung von Bedeutung.

Verknüpfungspunkt	Zu verknüpfende Verkehrsmittel			
	SPFV	SPNV	Regionalbus	Stadtbus
Erfurt Hauptbahnhof/Busbahnhof	X	X	X	X
Neudietendorf Bahnhof (zur aufgabenträgerübergreifenden Erschließung Erfurter Kreuz)		X	X	X
Suhl Bahnhof		X	X	X
Bahnhof Rennsteig (touristische Angebotsentwicklung)		X	X	
Crawinkel Schule			X	
Mühlberg (Verknüpfung zwischen LK Gotha und IIm-Kreis)			X	

Tabelle 19: Verknüpfungspunkte zu anderen Aufgabenträgern

Eine Karte mit den Verknüpfungspunkten befindet sich in Anlage 4.

Bei Um- und Neubau von Verknüpfungspunkten soll auf möglichst kurze und komfortable Umsteigewege geachtet werden.

⁸ nach Einrichtung eines Haltes

4.4.4 Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Der öffentliche Verkehr ist aufgrund seiner systemischen Eigenschaften gegenüber dem motorisierten Individualverkehr benachteiligt. Aus diesem Grund ist es wichtig, diese Nachteile durch Bevorrechtigung des ÖPNV abzubauen. Bei Sanierung von Straßen des ÖPNV-Netzes sind daher folgende Maßnahmen zu prüfen, sofern die Gesamtverkehrssituation es erfordert und die Anforderungen an die Verkehrssicherheit es zulassen:

- Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
- Sonderfahrstreifen für Busse
- bevorrechtigte Bustrasse in verkehrsberuhigten Bereichen

Zudem soll bei Planungen baulicher und organisatorischer Veränderungen der IIm-Kreis als Aufgabenträger einbezogen werden.

Grundsätzlich ist auf die Vermeidung und Beseitigung von negativen Einflüssen auf den ÖPNV, wie Staus, Sicherheitsmängel an Haltestellen, Behinderung durch fehlende Aufstellflächen an Schulen, hinzuwirken.

4.4.5 Fahrgastinformation und Kommunikation

Für die Attraktivität des ÖPNV und die Zufriedenheit der Kunden sind rechtzeitige, bedarfsgerechte, einfach verständliche Informationen von großer Bedeutung. Dies gilt sowohl für Informationen zum Angebot, zu Tarif und Vertrieb, zu Erreichbarkeiten und bei Abweichungen vom Regelbetrieb. Folgende Grundsätze sind bei der Fahrgastinformation zu beachten:

- Informationen zu Fahrplan, Liniennetz, Tarif, Vertrieb, Beförderungsbedingungen, Nutzung von flexiblen Bedienformen sind übersichtlich und leicht merkbar zu gestalten und sowohl in gedruckter (Linienflyer, Broschüren, Liniennetzpläne) als auch digitaler Form (dynamische Fahrgastinformation, Newsletter, Apps) zur Verfügung zu stellen.
- Bei geplanten Abweichungen vom Standardangebot (Verzögerungen und Fahrtausfälle, Verlegung von Linien oder Haltestellen) sind Informationen frühzeitig über verschiedene Kanäle zur Verfügung zu stellen (zum Beispiel Flyer, Presse, Radio, elektronische Medien).
- Bei nicht geplanten Abweichungen sind Informationen schnellstmöglich über die digitalen Kommunikationskanäle zur Verfügung zu stellen sowie durch das Personal zu kommunizieren.
- Bereitstellen von ausreichenden Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse zu landkreisüberschreitenden ÖPNV-Angeboten.
- An touristisch relevanten Punkten sind zur Verringerung von Zugangsbarrieren geeignete Informationen zum ÖPNV-Angebot anzubieten.
- An Haltestellen sind Hinweise auf touristische Angebote in der Umgebung bereitzustellen (Aktualisierung durch örtliche Städte bzw. Gemeinden und Tourismusakteure).

4.4.6 Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit

Service

In den Mittelzentren Ilmenau und Arnstadt sind durch das kreisliche Verkehrsunternehmen in Kundenbüros bzw. Kundeninformationen folgende Servicezeiten abzudecken:

- Montag bis Freitag: 8 bis 16 Uhr

In den gleichen Zeiträumen ist eine telefonische Erreichbarkeit sicherzustellen. Mit der Einrichtung eines On-Demand-Angebotes mit telefonischer Bestellmöglichkeit sind die telefonischen Erreichbarkeiten auf Montag bis Freitag 8 bis 19 Uhr auszuweiten.

Anfragen und Beschwerden von Fahrgästen sind vom Verkehrsunternehmen in schriftlicher (postalisch und elektronisch), mündlicher und telefonischer Form entgegenzunehmen. Geht die Anfrage in digitaler Form ein, ist innerhalb von 48 Stunden eine Eingangsbestätigung zu versenden. Alle Anfragen und Beschwerden sind innerhalb von zehn Werktagen zu beantworten, sofern der Fahrgast dies nicht ausdrücklich abgelehnt hat. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist eine Zwischeninformation zu versenden. Über den Eingang und den Grund der Beschwerden ist eine Statistik zu führen.

Personal

Das Service- und Fahrpersonal repräsentiert das Verkehrsunternehmen gegenüber den Kunden und hat somit großen Einfluss auf das Bild des ÖPNV im Landkreis. Es wird daher kompetentes und serviceorientiertes Handeln im Sinne der Dienstleistungs- und Kundenorientierung erwartet. Dazu gehören:

- freundliches, hilfsbereites Auftreten und professionelles Verhalten auch in Stress- und Konfliktsituationen
- sprachliche Qualifikation und Fachkenntnis (Fahrplan, Anschlussbeziehungen, Tarif, Netz- und Ortskenntnis im Bediengebiet) zum Erteilen von Auskünften und Informationen, zum Fahrscheinverkauf, zur Kommunikation mit den Kunden und der Leitstelle
- rücksichtsvolle Fahrweise und Leistung von Hilfestellung für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen (gilt für Fahrpersonal)
- Leistung von Hilfs- und Rettungsmaßnahmen
- einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild bei Personal mit Kundenkontakt

Um dies zu gewährleisten sind regelmäßig Schulungen vorzusehen. Diese sollen neben der Festigung von Netz- und Tarifkenntnissen auch Verhaltensweisen gegenüber Kunden (Beschwerdemanagement, Konfliktbewältigung, Verhalten gegenüber Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen) thematisieren.

Netz- und Störungsmanagement

Grundsätzlich sind alle im Fahrplan stehenden Fahrten sowie zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr zuverlässig und pünktlich zu erbringen und Anschlüsse zuverlässig und pünktlich zu gewährleisten. Als pünktlich gelten alle Abfahrten an Haltestellen mit maximal drei Minuten Verspätung.

Da sich der straßengebundene ÖPNV im öffentlichen Verkehrsraum bewegt, lassen sich externe Einflüsse und Störungen des Betriebsablaufes nicht gänzlich vermeiden. Aber auch durch interne Ursachen können Störungen verursacht werden. Hauptaugenmerk sollte auf der

Beseitigung der Störung und der Information der Fahrgäste über die Änderungen liegen. Folgende Standards sind im Netz- und Störungsmanagement einzuhalten:

- Die Behebung der Störung wird von der Leistelle initiiert. Diese ist ebenso verantwortlich für die operative Umdisponierung von Verkehren und die Information der Fahrgäste über die getätigten Änderungen.
- Die Information des Betriebspersonals und der Fahrgäste über Art und Umfang von Betriebsstörungen und Fahrtausfällen hat umgehend zu erfolgen.
- Anschlussbeziehungen zwischen einzelnen Leistungen sind zu gewährleisten. Im Einzelfall hat die Anschlussgewährung eine höhere Priorität als die Pünktlichkeit.
- Spätestens 45 Minuten nach Eingang einer Störungsmeldung haben Ersatzfahrzeuge mit Ersatzfahrern in betriebsnotwendiger Anzahl auszurücken.
- Reisebusse sind im Rahmen des betrieblichen Störungsmanagements nur kurzzeitig als Ersatzlösung einzusetzen.
- Der Einsatz von Mini- und Kleinbussen ist in Schwachlastzeiten zulässig. Der Einsatz von besonders gekennzeichneten Taxis als Ersatz für Linienverkehrsleistungen ist zulässig, sofern bei plötzlich aufkommendem Bedarf der Beförderungspflicht dennoch nachgekommen wird.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Leistungserbringung ist über eine Anbindung an ein zentrales ITCS laufend zu überwachen und zu steuern sowie systematisch zu messen und auszuwerten. Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden ist in regelmäßigen Abständen, jedoch mindestens einmal jährlich, durch eine Befragung zu erheben.

Bei geplanten Abweichungen vom Regelbetrieb, beispielsweise durch Baumaßnahmen, sind die Beeinträchtigungen durch vorausschauende Planungen zu minimieren.

Im Rahmen der jährlichen Fahrplanwechsel sind die Fahrzeiten zu überprüfen und bei Bedarf an die aktuellen Bedingungen anzupassen. Die Kundinnen und Kunden sind über notwendige Änderungen frühzeitig zu informieren.

Sicherheit

Durch übersichtliche Gestaltung der Fahrzeuge und Haltestellen soll sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit erhöht werden. Durch Informationsveranstaltungen soll die Sicherheit junger Fahrgäste (zum Beispiel Veranstaltungen an Schulen) und von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen (zum Beispiel Rollatorenschulungen) gefördert werden.

Sauberkeit

Durch regelmäßige Reinigung, bei Bedarf auch zwischen den regulären Reinigungsintervallen, ist die Sauberkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Zudem sollen Präventivmaßnahmen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung der Fahrzeuge durchgeführt werden.

4.4.7 Tarifsystem

Das eingeführte Zonentarifsystem ist hinsichtlich seiner Wirkung und Akzeptanz regelmäßig zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen.

Die Vertriebswege sind kontinuierlich zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Dabei ist auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden einzugehen und auf den regionalen Kontext zu achten. Es soll ein digitaler Vertriebsweg angeboten werden. Der bargeldfähige Vertrieb eines Basissortiments im Bus soll erhalten bleiben.

Die Tarifkooperation mit dem VMT im Bereich des Gewerbe- und Industriegebietes „Erfurter Kreuz“ und Teilbereichen der Gemeinde Amt Wachsenburg ist fortzuführen, jährlich auf ihre Ausgestaltung zu überprüfen und gegebenenfalls bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Ebenso ist die Fortführung der Anerkennung des „Rennsteig-Tickets“ im ÖPNV in Zuständigkeit des IIm-Kreis als touristisches Angebot anzustreben.

4.4.8 Mobilitätseingeschränkte Personen und Barrierefreiheit

Vorgaben zur Barrierefreiheit im Allgemeinen und im Speziellen im ÖPNV sind an unterschiedlichen Stellen gesetzlich verankert. Sowohl das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG § 4) als auch das Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (ThürGiG § 5 und § 10) definieren den Begriff Barrierefreiheit. Demnach sind Anlagen und Systeme barrierefrei, wenn sie von Menschen mit Behinderung ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG § 8, Abs. 3) ist die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit für sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen bis 01.01.2022 festgesetzt. Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan zu benennen und zu begründen. Auch im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG § 2, Abs. 7) wird die Notwendigkeit der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV beschrieben. Dies bezieht sich sowohl auf die Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur als auch des Fahrzeugparks. Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Haltestellen sind die jeweiligen örtlichen Städte bzw. Gemeinden zuständig. Für die Ausgestaltung der Fahrzeuge und die Information der Fahrgäste ist das kreisliche Verkehrsunternehmen zuständig.

Insbesondere bei Bahnhöfen, Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen, Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit besonderer Bedeutung für das alltägliche Leben von Menschen mit Behinderung ist eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dafür sind folgende Maßnahmen wichtig:

- barrierefreie Zugänge aus bzw. in alle Richtungen durch Rampen oder Aufzüge
- Einrichtung von Querungshilfen, wie Lichtsignalanlagen für Fußgänger
- taktile Leitelemente und Aufmerksamkeitsfelder im Zulauf auf Haltestellen und an Bahnsteigen
- übersichtliche Gestaltung mit ausreichender Beleuchtung
- Informationsübermittlung in akustischer und visueller Form

Für alle Haltestellen im Bediengebiet ist bei Herstellung der Barrierefreiheit auf folgende Punkte zu achten:

- Ausstattung von Bahnsteigen und ausreichend breiten Aufstellflächen mit niveaugleichen Plattenbelägen (rutschfest, rollfest)
- farblich kontrastreiche Kenntlichmachung von Gefahrenstellen, wie Höhenunterschieden
- Umgebungsplan zur einfachen Orientierung
- Zugang von mindestens einer Seite barrierefrei mit sicheren Querungsmöglichkeiten
- Einbau von Formsteinen zur Verringerung der Reststufenhöhe und des Restspaltes bei haltenden Fahrzeugen

Neu zu errichtende und auszubauende Haltestellen sind gemäß Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) und gemäß DIN 18040 grundsätzlich barrierefrei zu gestalten, sofern eine barrierefreie Zuwegung möglich ist. Für die Umsetzung der Barrierefreiheit der Haltestellen sind die jeweiligen Städte und Gemeinden zuständig, deren finanzielle Leistungsfähigkeit jedoch begrenzt ist. Für einen zielorientierten Ausbau und um möglichst vielen Personen eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, wurden folgende Umsetzungsprioritäten festgesetzt.

1. Ausbau von Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung oder überdurchschnittlich hohem barrierefreien Nutzungsbedarf:
 - Haltestellen der Kategorie A
 - Haltestellen der Kategorien B oder C mit Funktion als Verknüpfungspunkt
 - Haltestellen der Kategorien B oder C mit hoher Anzahl Ein- und Aussteiger
 - Haltestellen der Kategorien B oder C mit Erschließungsfunktion für medizinische und pflegerische Einrichtungen gewichtet über die Summe der Kapazität im Haltestelleneinzugsbereich
2. Ausbau von Haltestellen mit bestehendem barrierefreiem Zugang in Abhängigkeit von der Anzahl Ein- und Aussteiger und bei Defiziten im Bereich Bordhöhe oder Leitsystem
3. Ausbau von Haltestellen ohne barrierefreie Zuwegung in Zusammenhang mit Herstellung dieser

Ist eine barrierefreie Zuwegung nicht herstellbar, so ist über den anzustrebenden Grad des barrierefreien Ausbaus im Einzelfall zu entscheiden.

Die Einordnung der Haltestellen des IIm-Kreises in die Kategorien A, B und C ist in der Anlage 9 ersichtlich. Darin ist auch der aktuelle Stand des barrierefreien Ausbaus eingetragen. Der von den Städten und Gemeinden geplante weitere Ausbau ist in Anlage 7 vermerkt.

Der dauerhafte Erhalt der Fördermöglichkeiten sowie die Erhöhung der Fördermittel für die Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen durch den Freistaat Thüringen wird vom Aufgabenträger als notwendig erachtet.

Anforderungen an das Bedienungsangebot:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Versorgungseinrichtungen (Krankenhäuser, Einkaufszentren, Senioreneinrichtungen)
- Prüfung der Bedienung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten (ggf. durch On-Demand-Angebote)
- Berücksichtigung der Notwendigkeit von längeren Umsteigezeiten (in Abwägung zu Bedürfnissen anderer Fahrgäste)

Anforderungen an die Fahrzeuge:

- Beschaffung ausschließlich niederfluriger Fahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion
- Fahrzeugrampen mit ausreichender Länge und geringem Neigungswinkel (maximal zwölf Prozent)
- hindernisfreie Durchgangsbreite von 90 Zentimetern für Fahrzeugtüren zur Nutzung durch Personen mit Rollstuhl (130 Zentimeter bei Doppeltüren) sowie erreichbare Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich
- kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen)
- Mehrzweckfläche für mindestens einen Rollstuhl oder Kinderwagen (Flächenbedarf 150 x 150 Zentimeter) in Türnähe und durch barrierefreien Zugang erreichbar
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe
- Ausstattung mit Systemen zur optischen und akustischen Fahrgastinformation
- haptische Kennzeichnung von Haltestellentastern (Braille- oder Prismenschrift)

4.4.9 Umweltstandards und Klimaschutz

Für den Landkreis sind Umweltschutz und Klimabewusstsein von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans können einen Beitrag leisten, indem sie nachhaltige Mobilität fördern, Emissionen reduzieren und somit einen entscheidenden Schritt zu einer lebenswerten und zukunftsfähigen Umwelt beitragen. Neben den ökologischen Vorteilen wirkt sich dies auch positiv auf das Image des ÖPNV aus, indem er als umweltfreundliche und zukunftsorientierte Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen wird. Daher werden folgende Vorgaben gemacht:

- Die Umweltmanagementnormen nach DIN EN ISO 14001 sind bei der Beförderungsdienstleistung zu gewährleisten.
- Bei Fahrzeugneubeschaffung sind die aktuell gültigen vorgegebenen Grenzwerte für Schadstoffe und Lärmemissionen einzuhalten.
- Bei Fahrzeugneubeschaffung ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte anzustreben.

- Das Fahrpersonal ist hinsichtlich umweltschonender Fahrweise mit dem Ziel der Reduzierung von Verbrauch, Schadstoff-, Lärm- und CO₂-Emissionen zu schulen.
- Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur auf befestigten und gesicherten Flächen bei Einhaltung der Umweltstandards gestattet.

4.5 Organisationsstruktur

Die implementierte und vorhandene Struktur zur Organisation des ÖPNV im Landkreis erfüllt alle rechtlichen Vorgaben, die für die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste im Gebiet des IIm-Kreises notwendig sind. Daher ist diese über den Zeitraum des Nahverkehrsplanes beizubehalten. Ein Anpassungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.

5 Bewertung der Bestandsstrukturen

5.1 Öffentlicher Personennahverkehr – Erschließungsqualität

5.1.1 Erschließungsgrundsätze und fußläufiger Einzugsbereich Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen

Nach den in Kapitel 4.2.1 definierten Standards wurde das Bestandsangebot eines Schultags hinsichtlich Erschließungsqualität der bebauten Gebiete im Landkreis analysiert.

In Abbildung 13 sind die Einzugsbereiche der bedienten Haltestellen sowie die dadurch nicht erschlossenen bewohnten Gebiete dargestellt.

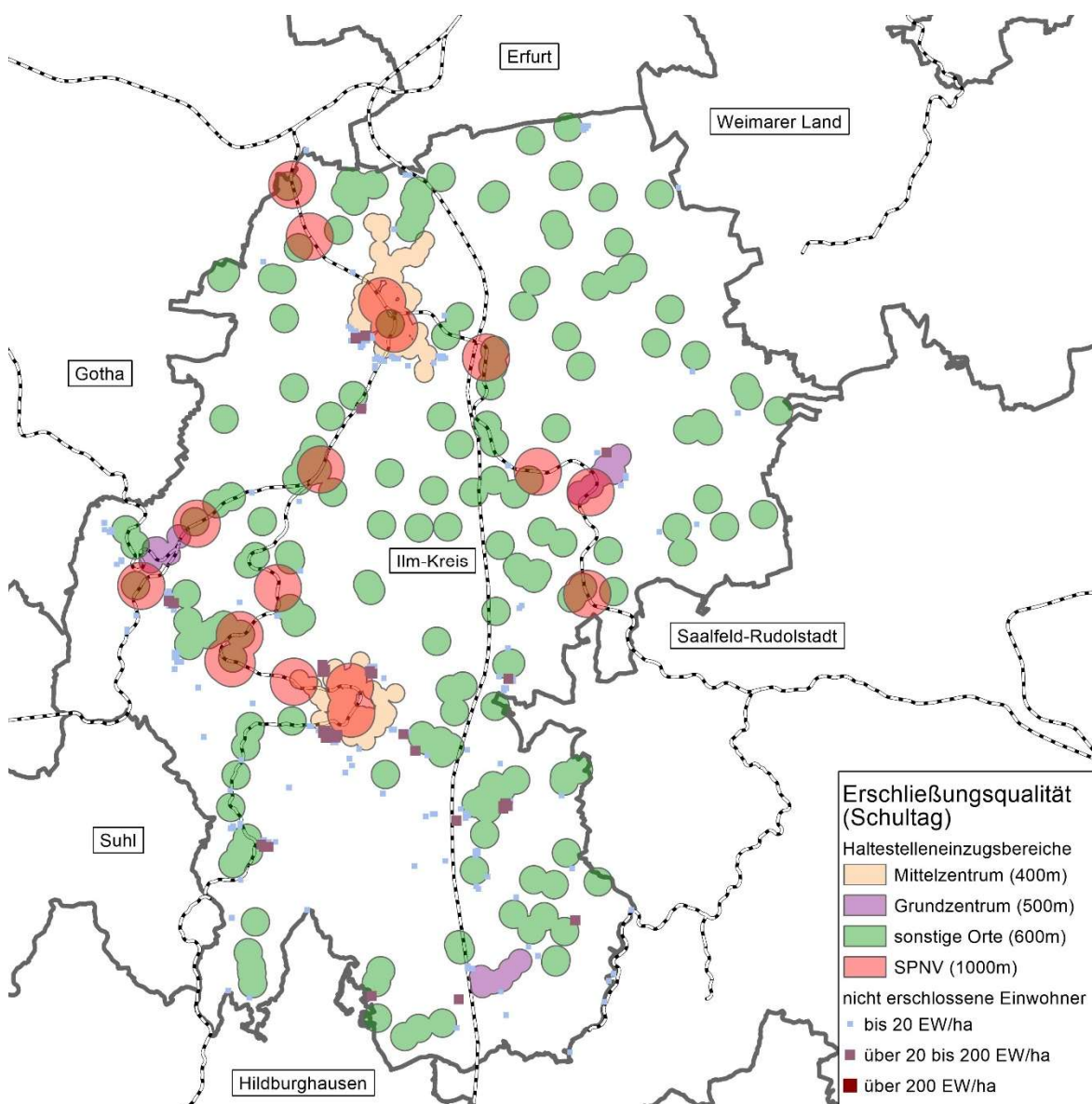


Abbildung 13: Erschließungsqualität

Es sind wenige Erschließungslücken erkennbar. In den Randbereichen der Kernstädte von Arnstadt und Ilmenau gibt es einige Einwohner, welche etwas außerhalb der definierten Einzugsradien der Haltestellen wohnen. Es handelt sich bei all diesen Flächen jedoch nur um

Teilflächen bebauter Gebiete. Die Vorgabe des Nahverkehrsplans, mindestens 80 Prozent der Einwohner aller Ortsteile zu erschließen, ist erfüllt. Auch im südlichen Bereich des Landkreises sind vereinzelte bewohnte Flächen nicht durch Haltestellen erschlossen. Hierbei handelt es sich in den meisten Fällen um einzelstehende Wohnhäuser oder Gehöfte, welche nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans nicht zwingend erschlossen werden müssen.

Werden Änderungen an der Bebauung vorgenommen oder ändert sich die Siedlungsstruktur in Zukunft, so ist die Erschließung erneut zu analysieren.

5.1.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte

Von jedem Orts- bzw. Stadtteil (auch < 200 Einwohnern) des IIm-Kreises ist die Erreichbarkeit zu einem Grundzentrum, einem Mittelzentrum sowie zum Oberzentrum Erfurt an Schultagen gewährleistet.

5.1.3 Haltestelleninfrastruktur

Im Rahmen der Aktualisierung des Nahverkehrsplans wurden 330 Haltestellen im Kreisgebiet erhoben. Nach ihrer Bedeutung im Netz wurden sie in folgende Kategorien eingeteilt, welche mit den in Kapitel 4.4.2 gesetzten Ausstattungsstandards einhergehen:

Kategorie A: Wichtige Umsteigehaltestellen (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, SPNV-Haltestellen mit verknüpfter StPNV-Anbindung, sonstige wichtige StPNV-Verknüpfungspunkte)

Kategorie B: Standardhaltestellen innerhalb bebauter Gebiete

Kategorie C: Standardhaltestellen außerhalb bebauter Gebiete

Insgesamt sind acht Haltestellen der Kategorie A zugeordnet. Sie weisen folgende Ausstattungsmerkmale auf:

Haltestelle	Wartefläche komplett wasserfest befestigt	Barrierefreier Zugang (Hochborde)	Barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	Barrierefreie Zuwegung (Fußweg zur Haltestelle)	Beleuchtung (direkt oder indirekt)
Arnstadt Busbahnhof	X	-	-	-	X
Arnstadt Bustreff	X	X	-	X	X
Arnstadt Erfurter Kreuz	X	X	X	X	X
Gräfenroda Bahnhof Ort	X	X	X	X	X
Ilmenau Busbahnhof	X	-	-	X	-
Kirchheim	X	-	-	X	X
Plaue Postplatz	X	X	X	X	X
Stadtilm Busbahnhof	X	X	X	X	X

Tabelle 20: Ausstattung Haltestellen Kategorie A

Lediglich vier der acht Haltestellen weisen alle Merkmale der barrierefreien Ausstattung an allen Haltepositionen auf. Insbesondere an den Busbahnhöfen in Ilmenau und Arnstadt, welche zentrale Umsteigepunkte sind, besteht Nachholbedarf.

Der Kategorie B sind insgesamt 293 der 330 erfassten Haltestellen zugeordnet, was einem Anteil von 89 Prozent entspricht. Davon sind 78 barrierefrei ausgebaut und erfüllen bereits die festgelegten Ausstattungsmerkmale. Das entspricht einem Anteil von 27 Prozent. Weitere 61 Prozent der Haltestellen der Kategorie B sind teilweise barrierefrei ausgestaltet. Als teilweise barrierefrei werden alle Haltestellen definiert, welche mindestens eines der folgenden Merkmale erfüllen:

- Wartefläche komplett wasserfest befestigt
- Hochborde für barrierefreien Zustieg
- taktile Leitelemente
- barrierefreier Zugang zur Haltestelle (barrierefreier Anschluss an Fußwegnetz)

Die übrigen 29 Haltestellen sind der Kategorie C zugeordnet. Davon sind zwei vollständig und weitere 15 Haltestellen teilweise barrierefrei ausgebaut.

Insgesamt ist ein Viertel der Haltestellen im IIm-Kreis bereits barrierefrei ausgebaut, weitere 60 Prozent sind teilweise barrierefrei ausgebaut.

Bis auf wenige Ausnahmen an Haltestellen des Schulverkehrs sind die in Tabelle 17 genannten Merkmale im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen beim Großteil der Haltestellen entsprechend ihrer Kategorisierung vorhanden. Lediglich die Merkmale Liniennummer und Fahrtziele sind laut Haltestellenkataster der IOV sind bei vielen Haltestellen nicht vorhanden. Auch Liniennetzpläne sowie Übersichts- und Umgebungspläne sind nicht an allen wichtigen Verknüpfungspunkten vorhanden.

5.2 Öffentlicher Personennahverkehr – Verbindungsqualität

5.2.1 Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele

Nach den Vorgaben aus Kapitel 4.3.1 sind Grundzentren aus jedem Ort im Landkreis innerhalb von 30 Minuten zu erreichen. Für einen Werktag wurde zwischen den Zentralen Orten und jeder Haltestelle im IIm-Kreis die minimale Reisezeit im ÖV analysiert. In Abbildung 14 ist erkennbar, dass alle Haltestellen die vorgegebene maximale Reisezeit ins nächste Zentrum einhalten.

Haltestellen, von denen aus ein Grundzentrum in unter 25 Minuten zu erreichen ist, sind nicht dargestellt. Einige Haltestellen sind jedoch nah am erlaubten Maximum von 30 Minuten. Diese sind als gelber Punkt dargestellt. Hier ist darauf zu achten, ob durch Änderungen im Fahrplan Verschlechterungen entstehen.

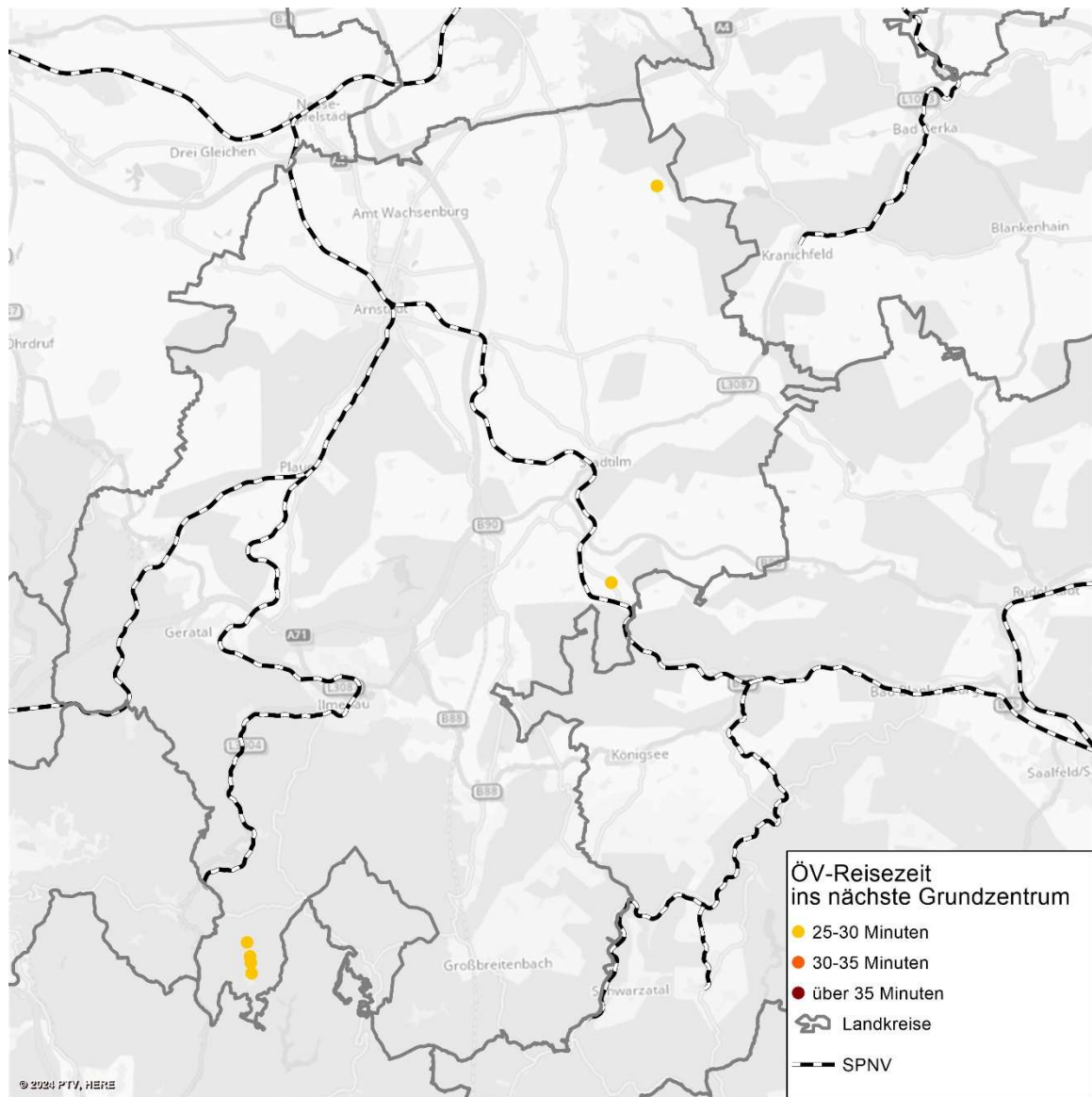


Abbildung 14: Überprüfung der maximalen Reisezeit ins nächste Grundzentrum

Laut den festgelegten Standards sind Mittelzentren innerhalb von 45 Minuten Reisezeit im ÖV zu erreichen. Diese Vorgabe wird für alle Haltestellen im ILM-Kreis eingehalten. Für die Haltestellen Böhlen und Böhlen Bürgerhaus, welche mit 40 bzw. 41 Minuten Reisezeit nah an dem zugelassenen Maximum liegen, ist zu prüfen, ob sich bei Fahrplanänderungen Verschlechterungen ergeben.

Für alle Teile des Landkreises ist Erfurt das nächste Oberzentrum. Laut den definierten Standards soll dieses im ÖPNV innerhalb von 90 Minuten erreicht werden. Die Analyse des Fahrplanangebotes eines Schultages zeigt, dass dieser Standard für einige Orte nicht erfüllt wird. Diese Orte sind in Tabelle 21 aufgeführt. Darunter befinden sich Orte, für welche die Vorgaben aufgrund der geringen Einwohnerzahl nicht relevant sind (grau gekennzeichnet). Abbildung 15 zeigt die räumliche Verteilung der Orte, welche die vorgegebenen Werte überschreiten oder nur knapp unterhalb dieser bleiben. Haltestellen, von denen aus das Oberzentrum Erfurt in unter 85 Minuten erreichbar ist, sind nicht dargestellt. Es ist erkennbar, dass die Überschreitungen gehäuft im südlichen Bereich des ILM-Kreises, in Frauenwald und in der Gemeinde Großbreitenbach, auftreten. Ursächlich dafür ist die große Entfernung zu Erfurt. Für die meisten Orte führt die kürzeste Verbindung über Ilmenau. Im SPNV beträgt die Fahrzeit zwischen Ilmenau und Erfurt eine Stunde. Da der Landkreis auf den SPNV keinen unmittelbaren Einfluss

hat, sind hier kaum Verbesserungen durch Anpassung des straßengebundenen Nahverkehrs zu erwarten. Für viele Einwohner im südlichen Ilm-Kreis erfüllt zudem Suhl als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums viele Aufgaben der Daseinsvorsorge.

Ort	Einwohnerzahl	Reisezeit ÖV	Bemerkung
Ilmenau			
Frauenwald	950 EW	98 min	periphere Lage im Landkreis
Hohe Tanne	10 EW	92 min	geringe Einwohnerzahl, minimale Überschreitung
Rennsteig	0 EW	91 min	keine Einwohner, minimale Überschreitung
Stadtilm			
Geilsdorf	70 EW	92 min	geringe Einwohnerzahl, minimale Überschreitung
Gösselborn	90 EW	95 min	geringe Einwohnerzahl
Großbreitenbach			
Allersdorf	130 EW	97 min	geringe Einwohnerzahl, periphere Lage
Allzunah	30 EW	97 min	geringe Einwohnerzahl, periphere Lage
Altenfeld	830 EW	99 min	periphere Lage im Landkreis
Böhlen	500 EW	111 min	periphere Lage im Landkreis
Friedersdorf	180 EW	115 min	geringe Einwohnerzahl, periphere Lage
Gillersdorf	240 EW	111 min	periphere Lage im Landkreis
Großbreitenbach	2240 EW	94 min	periphere Lage, geringe Überschreitung
Herschkorf	430 EW	93 min	periphere Lage, geringe Überschreitung
Kahlert	40 EW	104 min	geringe Einwohnerzahl, periphere Lage
Neustadt	770 EW	100 min	periphere Lage im Landkreis
Wildenspring	180 EW	108 min	geringe Einwohnerzahl, periphere Lage
Willmersdorf	200 EW	106 min	periphere Lage im Landkreis

Tabelle 21: Reisezeitüberschreitungen Oberzentrum Erfurt

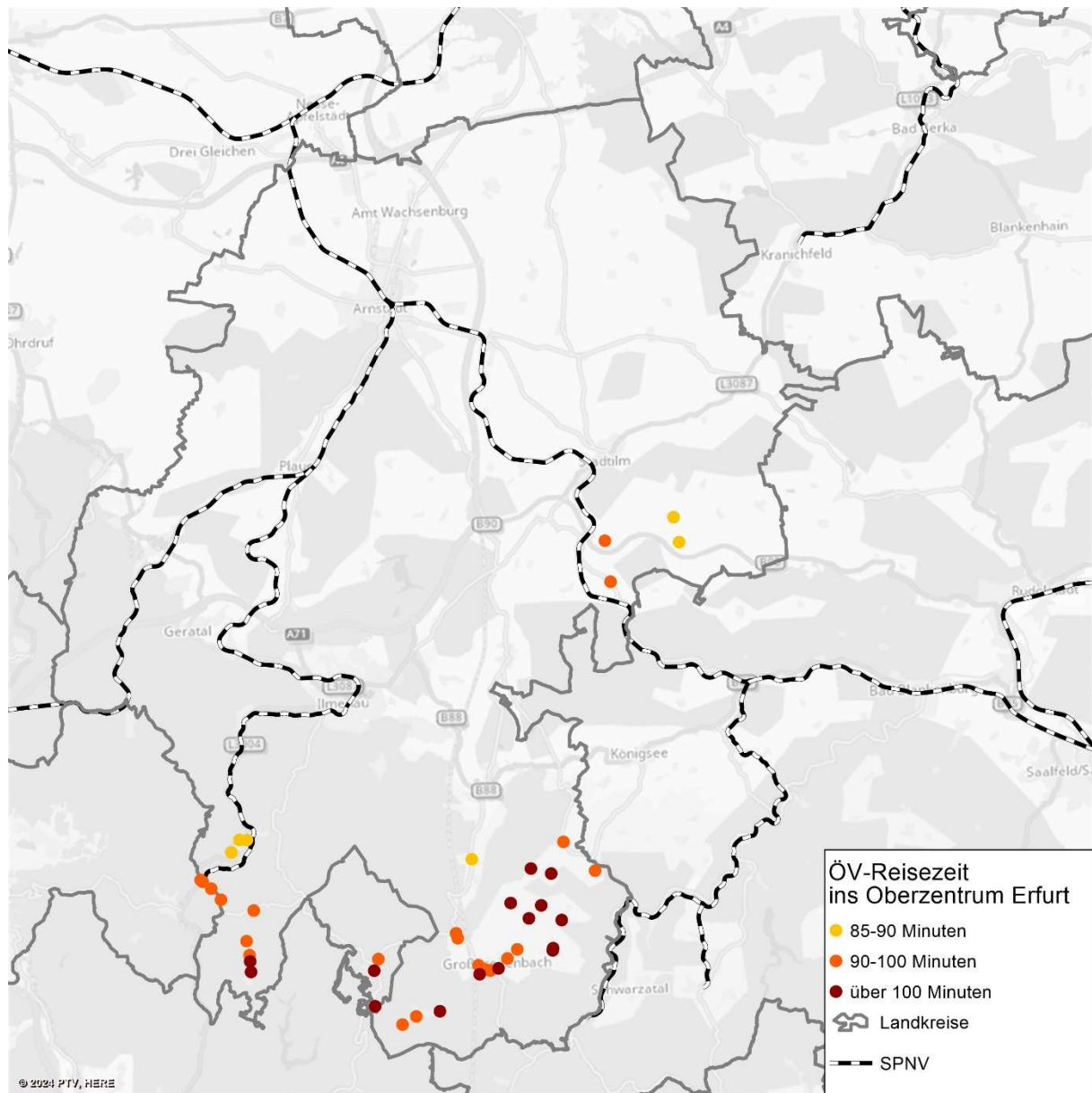


Abbildung 15: Überprüfung der maximalen Reisezeiten ins Oberzentrum Erfurt

Wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben, hat das Gewerbe- und Industriegebiet „Erfurter Kreuz“ für die Region eine große Bedeutung als Ziel von Beschäftigten. Über die Stadtbuslinie 2 und die Regionalbuslinie 350 ist die Kernstadt Arnstadts gut mit dem ÖPNV an das Gewerbegebiet angeschlossen. In der Hauptverkehrszeit besteht jeweils ein Halbstundentakt, jedoch verkehren beide Linien aufgrund der Vertaktung zeitgleich. Die Fahrzeit ist mit 15 Minuten nicht wesentlich länger als im MIV (neun Minuten). Über die Stadtbuslinie 3 wird der Arnstädter Ortsteil Rudisleben sowie umliegende Orte in der Gemeinde „Amt Wachsenburg“ und im Nachbarlandkreis Gotha angebunden. Dort besteht in Neudietendorf Anschluss an den SPNV. Die Linie 3 verkehrt in der Hauptverkehrszeit ebenfalls im Halbstundentakt. In der Alfred-Ley-Straße besteht an der Haltestelle Erfurter Kreuz zwischen allen drei Linien ein Anschlussstreifen.

5.2.2 Bedienungshäufigkeiten

Für das Grundnetz wird in Kapitel 4.3.2 ein Bedienzeitraum von 6 bis 20 Uhr festgelegt. Diese Vorgabe wurde für alle Haltestellen, welche von einer Linie des Grundnetzes bedient werden, für einen Schulwerktag geprüft. Es existieren einige Haltestellen, an denen die erste Abfahrt erst gegen 7 Uhr stattfindet. Dies sind zumeist Haltestellen an Schulen oder Wohnorten von Schülern, welche nicht auf dem regulären Linienweg der Grundnetzlinie liegen, sondern zu Schulanfangs- und Endzeiten zusätzlich angefahren werden. Dementsprechend findet an diesen Haltestellen die letzte Fahrt auch weit vor 20 Uhr statt. Die Haltestellen auf dem regulären Linienweg der Grundnetzlinien entsprechen den festgelegten Standards.

Auf der Linie 311 verkehrt die erste Fahrt in Richtung Ilmenau erst nach 06:30 Uhr, die letzte Fahrt von Ilmenau bereits 18:35 Uhr.

Für den Stadtverkehr wurden Bedienzeiträume für Montag bis Freitag ebenfalls auf 6 bis 20 Uhr und für Wochenend- und Feiertage auf 8 bis 18 Uhr festgelegt. Dieser Zeitraum wird in Arnstadt von allen Linien abgedeckt. Lediglich auf der Linie 3 gibt es zwischen 7 und 17 Uhr eine große Bedienungslücke am Wochenende, da diese Linie auf den Schichtbetrieb am Gewerbe- und Industriegebiet „Erfurter Kreuz“ ausgerichtet ist.

In Ilmenau erfüllt lediglich die Linie A die Vorgaben zum Betriebszeitraum. Sie ist auch die einzige Linie, welche über ein Angebot am Wochenende verfügt. Für die Linie B, welche mit ihren Einzelfahrten lediglich eine ergänzende Funktion zur Linie A hat und die Linie D, welche sich im Testbetrieb für automatisiertes Fahren befindet, werden keine Defizite festgestellt. Die Linie C mit ihrem Bedienzeitraum von 6 bis 18 Uhr bedarf kleinerer Ausweitungen.

In nachfolgender Tabelle sind die Eigenschaften des aktuellen Angebotes auf den Grundnetz- und Stadtverkehrslinien aufgelistet und anhand der Bedienstandards bewertet. Dabei wurden folgende Symbole verwendet:

- Standards erfüllt
- geringe Abweichungen von Standards
- Standards nicht erfüllt

Linie	Netzebene	Erfüllung der Mindeststandards			
		Tag	Linienweg	Bedienzeitraum	Takt
300	Grundnetz I	Mo-Fr	☑ einheitlich	☑ 5-20 Uhr	✗ 3 Taktlücken
		Sa	☑ weitestgehend einheitlich		☑ 7 Fahrtenpaare
		So	☑ einheitlich		☑ 6 Fahrtenpaare
301	Grundnetz II	Mo-Fr	✗ Abweichungen für Schülerverkehr	⦿ 5-19 Uhr	✗ 13 FP an Schultagen 10 FP in Ferien, fehlende Vertaktung
		Sa	☑ einheitlich		⦿ 3 Fahrtenpaare
304	Grundnetz II	Mo-Fr	✗ Abweichungen auf südlichem Linienabschnitt	⦿ 5-19 Uhr	✗ 17 FP ohne Takt, Abweichungen in Ferien
		Sa	⦿ eine Abweichung		⦿ zwei Fahrten nicht im Takt
311	Grundnetz II	Mo-Fr	✗ Abweichungen für Schülerverkehr	⦿ 5-19 Uhr	⦿ geringe Abweichungen
		Sa	✗ kein Angebot		✗ kein Angebot
350	Grundnetz I	Mo-Fr	☑ einheitlich	☑ 5-23 Uhr	☑ 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt in HVZ
		Sa	☑ einheitlich		☑ 12 Fahrtenpaare
		So	☑ einheitlich		☑ 13 Fahrtenpaare
A	Stadtverkehr Ilmenau	Mo-Fr	☑ einheitlich	5-22 Uhr	☑ 30-min-Takt
		Sa	☑ einheitlich	6-21 Uhr	✗ 90-min-Takt mit Verdichtung auf 45-min-Takt vormittags
		So	☑ einheitlich	6-21 Uhr	✗ 12 Fahrtenpaare
B	Stadtverkehr Ilmenau	Mo-Fr	✗ kein einheitlicher Linienweg	4-14 Uhr	☑ Einzelfahrten
		Sa	kein Angebot		kein Angebot
		So	kein Angebot		kein Angebot
C	Stadtverkehr Ilmenau	Mo-Fr	☑ weitestgehend einheitlich (erste und letzte Fahrt gekürzt, Abweichungen für Schülerverkehr)	7-18 Uhr	☑ 60-min-Takt mit Abweichungen für Schülerverkehr
		Sa	kein Angebot		kein Angebot
		So	kein Angebot		kein Angebot
D	Stadtverkehr Ilmenau	Mo-Fr	☑ einheitlich	10-17 Uhr	⦿ 60-min-Takt mit einer Taktlücke
		Sa	kein Angebot		kein Angebot
		So	kein Angebot		kein Angebot
1	Stadtverkehr Arnstadt	Mo-Fr	☑ Ringverkehr mit geringen Abweichungen	5-22 Uhr	☑ 30-min-Takt mit geringen Taktsprüngen, Ausdünnung
		Sa	☑ Ringverkehr mit einer Abweichung	8-20 Uhr	☑ 60-min-Takt
		So	☑ Ringverkehr mit einer Abweichung	8-20 Uhr	☑ 60-min-Takt
2	Stadtverkehr Arnstadt	Mo-Fr	☑ einheitlich	5-23 Uhr	☑ 30-min-Takt
		Sa	☑ einheitlich	7-20 Uhr	☑ 60-min-Takt mit Taktsprung
		So	☑ einheitlich	7-20 Uhr	☑ 60-min-Takt
3	Stadtverkehr Arnstadt	Mo-Fr	☑ einheitlich mit einzelnen Verlängerungen	5-22 Uhr	☑ 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt in HVZ
		Sa	☑ einheitlich	5-19 Uhr	☑ 3 Fahrtenpaare morgens und abends
		So	☑ einheitlich	5-19 Uhr	☑ 3 Fahrtenpaare morgens und abends

Tabelle 22: Erfüllung der Mindeststandards im Grundnetz

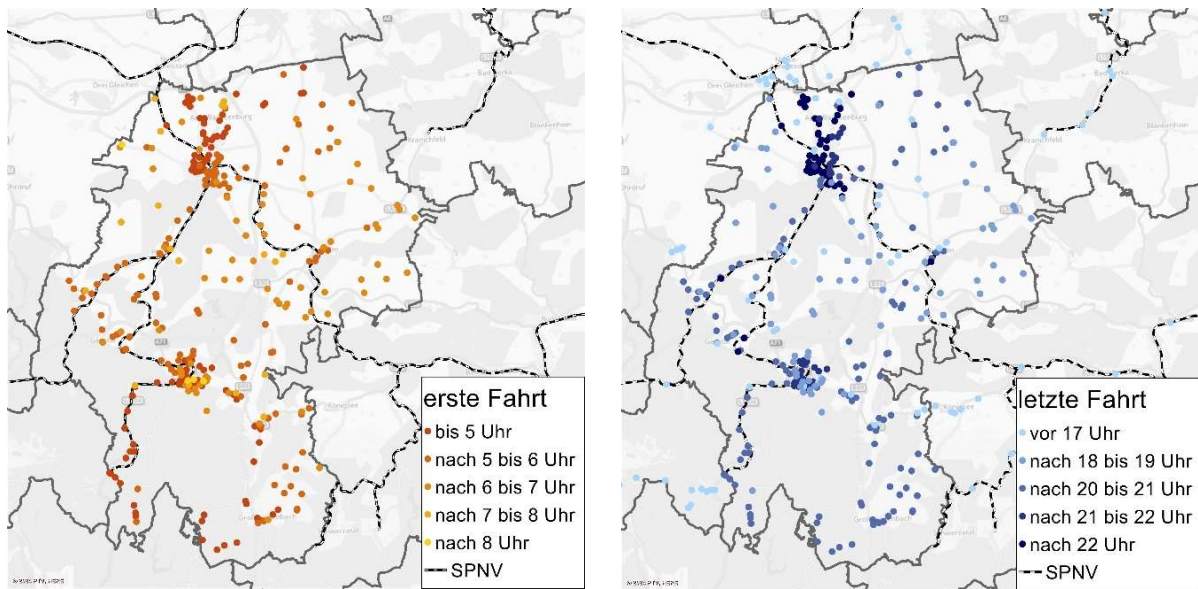


Abbildung 16: Erste und letzte Fahrt des Tages

Für das Ergänzungsnetz wurden die Bedienstandards anhand von Fahrtmöglichkeiten ins nächste Mittelzentrum definiert. Die minimale Anzahl dieser ist abhängig von der Einwohnerzahl der jeweiligen Orts- bzw. Stadtteile. Es wurde für alle Orte im Landkreis für einen Schultag und einen Ferientag geprüft, ob die jeweiligen Mindestanzahlen bereits erreicht sind.

Es existieren einige Haltestellen, welche diese Mindestabfahrtszahlen nicht einhalten. Jedoch existiert in den meisten Fällen eine weitere Haltestelle im fußläufig erreichbaren Umkreis, welche die Mindestanforderungen erfüllt.

Für folgende Haltestellen sind die Mindestanforderungen nicht erfüllt und es liegen keine weiteren Haltestellen im Umkreis, welche die Standards erfüllen:

Ort, Haltestelle	Schultag		Ferientag		Begründung für Abweichung
	Soll	Ist	Soll	Ist	
Gehren, Schule	16	15	6	2	
Gräfenroda, Dörrberg	20	12	8	10	
Gräfinau, Annawerk	16	7	6	1	geringe Einwohnerzahl
Kleinbreitenbach	6	5	2	3	

Tabelle 23: Haltestellen mit unzureichender Bedienung

5.2.3 Umsteigehäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeiten wurden ebenfalls für einen Schultag ermittelt. Es besteht von jedem Ortsteil eine Direktverbindung in ein Grundzentrum. Auch die Vorgaben für Mittel- und Oberzentren (siehe Kapitel 4.3.3) werden für alle Ortsteile im ILM-Kreis eingehalten.

6 Realisierungskonzept

6.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Stützt man die Prognose der künftigen Verkehrsnachfrage allein auf die Entwicklung der Einwohnerzahlen, müsste aufgrund des prognostizierten Bevölkerungsrückganges im IIm-Kreis auch von einem leichten Rückgang der Nachfrage im ÖPNV ausgegangen werden. Der IIm-Kreis hat jedoch durch die Veranlassung von verschiedenen Tarifmaßnahmen, unter anderem die Einführung des Deutschlandtickets in der Schülerbeförderung ab dem 01.05.2023 und die Einführung eines Senientickets sowie eines Mobilitätstickets auf der Grundlage des Deutschlandtickets ab dem 01.07.2024, Maßnahmen ergriffen, um die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen im Landkreis zu fördern. Neben diesen Maßnahmen könnte auch die prognostizierte Veränderung der Altersstruktur im Landkreis dazu führen, dass zukünftig mehr Menschen den ÖPNV im IIm-Kreis nutzen. Durch eine erhöhte Nutzung des ÖPNV durch ältere Menschen wird die Bedeutung der Barrierefreiheit in Zukunft eine noch größere Rolle einnehmen.

Laut Schulnetzplan wird sich die Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Landkreis nicht signifikant verändern. Schulschließungen oder neue Standorte sind nicht geplant. Lediglich eine leichte Verschiebung von ländlichen Regionen in die Zentren wird prognostiziert. Eine Auswirkung dieser Verschiebung auf den ÖPNV kann derzeit noch nicht abgeleitet werden. Sollten im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans signifikante Änderungen in den Schülerströmen festzustellen sein, muss darauf reagiert werden. Bei Änderungen der Schulnetzplanung sollte auf mögliche Synergieeffekte für den ÖPNV (bspw. durch Abstimmung der Schulangangs- und -endzeiten) geachtet werden.

Auch Verhaltenstrends könnten die künftige Nachfrage im ÖPNV beeinflussen. So ist aufgrund des steigenden Anteils mobilen Arbeitens in den letzten Jahren ein Rückgang an Verkehrswegen zu verzeichnen. Geht man davon aus, dass dieser Trend anhält, könnte dies die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen zukünftig sinken lassen. Auch der stetig steigende Motorisierungsgrad sorgt bei Anhalten des Trends für weniger zurückgelegte Wege im ÖPNV und eine Verlagerung auf den privaten Pkw. Gleichzeitig steht dem ein steigendes Bewusstsein für Umwelt und Nachhaltigkeit gegenüber. Durch mögliche künftige Regulierungsmaßnahmen (zum Beispiel CO₂-Bepreisung, steigende Kraftstoffpreise) kann ein Trend hin zum ÖPNV eingeleitet oder verstärkt werden. Einige Regulierungsmaßnahmen, wie die Parkraumbewirtschaftung und die Fahrpreise im ÖPNV, können von den kreislichen Städten und Gemeinden sowie dem Landkreis direkt beeinflusst werden.

Eine Vorhersage der Entwicklung solcher Trends ist nahezu unmöglich. Auf eine Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse und der daraus entstehenden Nachfrage muss durch stetige Evaluierung reagiert werden.

Eine gute Möglichkeit der Nachfragesteuerung ist die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Allerdings sind Angebotsausweitungen von wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für die Erbringung von Leistung und die Verkehrsinfrastruktur hat direkten Einfluss auf Qualität des ÖPNV.

6.2 Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf

Im Planungszeitraum des Nahverkehrsplans soll der ÖPNV derart weiterentwickelt werden, dass die in Kapitel 2 beschriebenen Ziele erreicht und die Qualitätsstandards des Anforderungsprofils erfüllt werden. Dadurch wird eine stetige Verbesserung des ÖPNV im Landkreis erzielt.

Besonderer Handlungsbedarf besteht in folgenden Punkten:

- Herstellung der Barrierefreiheit bei Haltestellen
- fortlaufende Prüfung und Optimierung des ÖPNV-Angebotes im gesamten Netz des IIm-Kreises unter Berücksichtigung der Einsatzmöglichkeit von On-Demand-Verkehren
- Umsetzung der Mindeststandards im Grundnetz

Folgende Maßnahmen und Prüfbedarfe des Nahverkehrsplans für den Planungszeitraum bis 2024 behalten weiterhin ihre Gültigkeit:

- Für die bisher nicht bedienten landesbedeutsamen Busrelationen, welche starke ÖPNV-Verbindungen in die angrenzenden Landkreise schaffen, ist eine mögliche Betriebsaufnahme innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes zu prüfen. Dabei sind im Wesentlichen die möglichen Fahrzeiten und Übergänge zum SPNV als auch die mögliche Fahrgastnachfrage zu prüfen sowie die notwendigen Betriebsaufwände für die Erfüllung der Mindestbedienungsstandards landesbedeutsamer Buslinien abzuschätzen. Folgende Relationen sind zu untersuchen:
 - Ilmenau – Oberhof
 - Ilmenau – Neuhaus am Rennweg
- Im Ergänzungsnetz des StPNV ist die Umsetzung von On-Demand-Angeboten unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des IIm-Kreises zu prüfen. Grundlage dafür sind die in Kapitel 4.3.2 beschriebenen Mindestanforderungen. Gegebenenfalls sind durch die Akquisition von Fördermitteln die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Pilotangeboten zu schaffen. Insbesondere in dispers besiedelten Regionen, wie der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“, oder zur Anbindung umliegender Orte an die Städte Großbreitenbach und Stadtilm könnte durch die Einrichtung eines On-Demand-Angebotes eine verbesserte Anbindung erreicht werden.
- Für den IIm-Kreis ist eine tarifliche Verknüpfung sowie eine integrierte Beauskunftung zu gegebenenfalls entstehenden weiteren Mobilitätsdiensten (zum Beispiel Car- und Bikesharing) zu prüfen. Intermodale Vernetzungen sollen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und bestehender Kooperationsmöglichkeiten zu Angeboten Dritter ausgebaut werden. Die Untersuchung der Umsetzbarkeit und deren Auswirkung könnte im Rahmen von geförderten Pilotprojekten geschehen.

Darüber hinaus bestehen folgende angepasste und zusätzliche Prüfbedarfe:

- Die bestehende Tarifkooperation mit der KomBus Verkehr GmbH auf der Buslinie 215 ist auf eine Ausweitung auf die Werktage zu prüfen. Gegebenenfalls ist eine Tarifaddition bei grenzüberschreitenden Reiseketten anzubieten.

- Bei Ausweitung oder Änderung der Entwicklung im Industrie- und Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ ist die Erschließung durch den ÖPNV zu prüfen. Gegebenenfalls festgestellte Mängel sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu beseitigen.

Aus dem Anhörungsverfahren werden folgende Maßnahmen als Einzelprüfbedarfe festgehalten:

Weiterentwicklung Bestandsangebot:

- Detailprüfung von einzelnen Linien bzw. Fahrten (zum Beispiel Linie 3 Fahrt 7:07 ab Rudisleben sowie 14:22 an Rudisleben, Linie 355 Abfahrt 17:12, Linie 355 auf 13:50 Uhr ab Bustreff Arnstadt, Abfahrtszeiten Linie 2 zum SPNV-Anschluss in/aus Richtung Erfurt, Verlängerung Linie 2 20:00 und 21:00 ab Bustreff)
- Prüfung einer Angebotserweiterung der Linie 351 (Molsdorf – Ichtershausen) // Aufwertung der Linie 351 zur landesbedeutsamen Linie
- Ausweitung des Bedienzeitraums der Linie 352 (Arnstadt – Gräfenroda / Crawinkel) an Werktagen bis 22 Uhr und Ausweitung des Angebotes an Wochenendtagen
- Verbesserte Erschließung der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey
- Überprüfung bestehender Linien im Zulauf auf Gräfenroda auf Streckenführung und bediente Halte
- Überprüfung der Möglichkeiten zur Angebotsverdichtung im Ortsteil Rehestädt (Amt Wachsenburg)
- Prüfung der Verknüpfung der Linien 354 und 372 und Aufwertung zur Linie des Grundnetzes zur Anbindung der westlichen Ortsteile des Amtes Wachsenburg
- Prüfung und weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf der Relation Großbreitenbach – Ilmenau
- Prüfung einer Änderung des Linienweges der Linie 357 über Ichtershausen
- Prüfung der Abfahrtszeiten und des Bedienzeitraumes der Linie 360

Weiterentwicklung Schülerverkehr:

- Anbindung der Dörfer des Wipfratals in Richtung Ilmenau, insbesondere zu Gymnasien
- Reduzierung der Fahrzeiten, insbesondere für Schüler, auf der Relation Rudisleben – Arnstadt (Kernstadt) durch Vermeidung von Umwegen
- Schaffung eines Angebotes für Auszubildende (Lehrausbildung in Ilmenau und Berufsschule in Meiningen)
- Prüfung des Busangebotes für Berufsschüler auf der Relation Großbreitenbach – Katzhütte
- Optimierung und Weiterentwicklung der Schülerbeförderung auf den Verbindungen Suhl – Schmiedefeld – Stützerbach sowie Gehlberg – Gräfenroda in Zusammenarbeit mit der Städtischen Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis

Weiterentwicklung Anschlüsse:

- Verbesserung der Anschlüsse aus Richtung Stadtilm in Richtung Wipftratal sowie in Neuroda, insbesondere für Schüler
- Optimierung von Linienverknüpfungen und Umstiegsmöglichkeiten in der Region Riechheimer Berg in Richtung Erfurt, Stadtilm und Kranichfeld zur Verkürzung der Reisezeit

Haltestellenbezogene Prüfungen:

- Verlagerung der Bushaltestelle oder Einrichtung einer zweiten Haltestelle in den Ortsteilen Siegelbach, Dosdorf und Espenfeld mit Bedienung an Werktagen
- Einrichtung von (Bedarfs-)Haltestellen in Stadtilm am Friedhof und am Freibad (saisonale Bedienung)
- Einrichtung eines Verknüpfungspunktes zwischen Bahn- und Busverkehren am Bahnhof Stadtilm
- Prüfung der Haltestelleneinzugsbereiche im Gewerbegebiet Erfurter Kreuz

Landkreisüberschreitende Verkehre:

- Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verbindung aus dem südlichen Raum des IIm-Kreises nach Masserberg und Katzhütte
- Linienverknüpfungen zum benachbarten Landkreis Weimarer Land
- Verknüpfung des Linienbetriebs in Richtung Ohrdruf und Gotha zur Anbindung an den Bahnverkehr
- Erweiterung des Wanderbusangebotes in Rücksprache mit KomBus Verkehr GmbH

Weiterentwicklung Erschließung:

- Anbindung der Gemeinde Bösleben-Wüllersleben an die Landeshauptstadt Erfurt, Stadtilm und Arnstadt auch abseits des Schülerverkehrs mit ausreichend Aufenthaltszeit in den Zentralen Orten, um Erledigungen zu tätigen
- bessere Anbindung der Gemeinde Frankenhain an die Kernstadt von Ilmenau (Arztbesuche, Erledigungen, Nutzung von Schul- und Bildungsangeboten) sowie nach Arnstadt und Gotha
- Direktverbindung Großbreitenbach – Gehren – Ilmenau sowie einer Buslinie Großbreitenbach – Altenfeld – Neustadt – Frauenwald – Stützerbach – Ilmenau
- Anbindung des neu entstehenden Wohngebietes Arnstadt Kübelberg unter Beachtung des vorliegenden Verkehrskonzeptes
- Prüfung der ÖPNV-Anbindung der südlichen Ortsteile von Arnstadt an die Kernstadt
- Erweiterung des Stadtbusangebotes von Arnstadt nach Siegelbach (mit Verlängerung nach Dosdorf und Espenfeld)

- Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes außerhalb der für den Schulverkehr relevanten Fahrten in den Gemeinden Reinsfeld, Kettmannshausen, Schmerfeld, Wipfra, Neuroda
- Prüfung der Notwendigkeit der Erstellung eines strategischen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für Gewerbe- und Industrieflächen im IIm-Kreis

Allgemeine Prüfbedarfe:

- Prüfung der Anbindungsqualität touristischer Standorte sowie von Ausflugs- und Freizeitziele über die definierten Mindeststandards hinaus
- Angebotsausweitung für Berufstätige und Rentner sowie landkreisübergreifend
- Ausbau des ÖPNV-Angebotes am Wochenende und in der Ferienzeit
- Einrichtung von Taktverkehren und Herstellung durchgängiger Reiseketten in Hin- und Rückrichtung in ländlichen Gebieten
- Anpassung des Angebotes oder der Fahrzeuggrößen auf Teilabschnitten von nachfragegeschwachen Linien zu bestimmten Tageszeiten anhand der Nachfrage
- Verknüpfung von Linien quer zu Hauptachsen und Verbesserung der Anbindung und Anschlusssituation an Hauptlinien
- (Wieder-)Einführung von überregionalen Linien (zum Beispiel Stadtilm – Erfurt über Elxleben, Gotha – Bad Berka über Erfurter Kreuz, Großbreitenbach – Ilmenau – Plaue – Arnstadt – Ichtershausen – Erfurt)
- Einrichtung von Sonderlinien oder Taxiverkehren für gewerbliche und kulturelle Veranstaltungen mit anteiliger Drittnutzerfinanzierung, Einführung von Kombitickets (Veranstaltung und ÖPNV-Nutzung)
- Verbesserung der schnellen und flexiblen Reaktion auf Fahrplanänderungen (ggf. per Handzettel durch die Kommunen)
- Prüfung der Standards der Verbindungsqualität unter Berücksichtigung der im Landesentwicklungsplan festgelegten Mittel- und Grundversorgungsbereiche
- Prüfung eines wöchentlichen Linienangebotes, rotierend zwischen verschiedenen Einzugsbereichen des Landkreises zur Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen etc.

6.3 Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen

6.3.1 Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen

Taktverkehre des Grundnetzes

Die dem Grundnetz I zugeordneten Linien 300 und 350 entsprechen den Vorgaben der Mindeststandards. Die bestehenden Taktlücken auf der Linie 300 sind nach Möglichkeit zu beseitigen.

Dem Grundnetz II sind die Linien 301, 304 und 311 zugeordnet. Auf allen Linien sind eine konsequente Vertaktung und ein einheitlicher Linienweg einzurichten. Der werktägliche Bedienzeitraum ist in den Abendstunden durch ein zusätzliches Fahrtenpaar auf allen Linien um eine Stunde von 19 auf 20 Uhr zu verlängern.

Auf der Linie 311 ist an Samstagen ein den Mindeststandards aus Kapitel 4.3.2 entsprechendes Angebot von vier Fahrtenpaaren einzurichten. Ein Ausbau der Linie 311 zu einer landesbedeutsamen Linie zwischen Ilmenau und Kranichfeld sowie deren Zuordnung zum Grundnetz I ist zu prüfen.

Plus- und Taktbusse

Mit der Unterteilung des Grundnetzes in das Grundnetz I und Grundnetz II wird die Hierarchisierung verfeinert und der etablierten Unterscheidung von Plus- und Taktbussen Rechnung getragen. Allen Konzepten gemein ist, dass durch eine direkte und konstante Linienführung, vertaktete Abfahrten und Anschlüsse zum SPNV der ÖPNV für alle Nutzergruppen attraktiv gestaltet und einfach zugänglich gemacht werden soll. Aus dem Grund gibt es keine Unterscheidung der Bedienstandards für Schul- und Ferientage. Um den Anforderungen des Schülerverkehrs und von Schichtbetrieben gerecht zu werden, sind in allen Konzepten geringfügige Abweichungen zugelassen.

Linien des Grundnetzes I sollen, ebenso wie Plusbuslinien, einen werktäglichen Stundentakt anbieten. Der Bedienzeitraum ist bei beiden Standards ähnlich. Auch das für Samstage und Sonntage vorgesehene Grundangebot ähnelt sich (vgl. Kapitel 4.3.2).

Das Grundnetz II sowie die Taktbuslinien sollen werktäglich im Zweistundentakt verkehren. Der Bedienzeitraum und die Anforderung an das Grundangebot am Wochenende sind ähnlich.

Die Anforderungen für Plus- und Taktbusse besagen, dass diese Linien einen Verknüpfungspunkt zum SPNV aufweisen müssen. Die Fahrpläne sollen bestmöglich auf die Abfahrten des SPNV abgestimmt sein. Das ist durch die in Kapitel 4.4.3 definierten Verknüpfungspunkte sowie die in Kapitel 4.3.4 definierten Standards für die Anschlusssicherung analog für das Grundnetz des IIm-Kreises sichergestellt.

Im IIm-Kreis sind die Linien 300 und 311 bereits als Takt-Bus-Linien zertifiziert. Die Linie 350 ist eine zertifizierte Plus-Bus-Linie.

Weiterentwicklung landesbedeutsamer Buslinien

Ebenso wie das Konzept der Plus- und Taktbusse ist das Netz der landesbedeutsamen Linien in Thüringen darauf ausgerichtet, ein Netz aus vertakteten Linien aufzubauen, welches die Grundlage eines einfachen und attraktiven ÖPNV bildet. In Anlage 5 sind die Relationen dargestellt, welche für landesbedeutsame Linien vorgesehen sind. Die Verbindungen innerhalb des Landkreises sowie in die benachbarten Zentren Suhl und Erfurt sind bereits umgesetzt. Prüfbedarf besteht bei der Einrichtung von landesbedeutsamen Linien in die benachbarten Landkreise. Bei diesen kreisgrenzenüberschreitenden Verkehren ist eine Abstimmung mit den betreffenden benachbarten Aufgabenträgern unerlässlich. Auf folgenden Relationen existiert noch keine vertaktete, umsteigefreie Verbindung:

- Ilmenau – Oberhof
- Ilmenau – Neuhaus am Rennweg

Mithilfe dieser Verbindungen können Lücken im SPNV-Netz geschlossen und eine Anbindung der umliegenden Region an das Mittelzentrum Ilmenau sichergestellt werden. Damit kann über die Mindeststandards hinaus ein Grundstein für ein attraktives ÖPNV-Netz gelegt werden. Zusammen mit dem Ergänzungsnetz und nachfragebasierten Angeboten wird so ein flächendeckendes Mobilitätsangebot sichergestellt. Auch über die Grenzen des Landkreises hinaus sollten gute ÖV-Angebote geschaffen werden. Dazu ist nicht nur die intensive Zusammenarbeit

mit anderen Akteuren notwendig. Es sind finanzielle Mittel für die Umsetzung des Ziels notwendig. Diese sollten vom Freistaat Thüringen, welcher mit dem Netz landesbedeutsamer Linien und dem Integralen Taktfahrplan ähnliche Zielvorgaben hat, bereitgestellt werden.

Umsetzung des Integralen Taktfahrplans Bus

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft hat die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen einen Integralen Taktfahrplan (ITF Bus) für den Busverkehr im Freistaat Thüringen entworfen (siehe Anlage 6). Dieser bildet die Planungsgrundlage eines gut vernetzten und somit attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV. In dem Plan sind überregional bedeutsame Strecken mit Takten sowie wichtige Knotenpunkte mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten vermerkt. Ziel ist es, die einzelnen Linien an den Knotenpunkten so aufeinander und zum SPNV abzustimmen, dass bei Umstiegen möglichst kurze Wartezeiten realisiert werden können.

Im IIm-Kreis sind folgende Knotenpunkte im ITF Bus vermerkt:

- Arnstadt
- Bahnhof Rennsteig
- Erfurter Kreuz
- Gehren
- Gräfenroda
- Großbreitenbach
- Ilmenau
- Stadtilm

Für die Knotenpunkte „Erfurter Kreuz“ und Arnstadt sind die Vorgaben des ITF bereits umgesetzt. Mit der Umsetzung der Standards des Grundnetzes auf den Linien 300, 301 und 304 sowie der Einführung landesbedeutsamer Buslinien über die Kreisgrenzen hinweg unter Berücksichtigung der vorgegebenen Taktknoten könnten nahezu alle Vorgaben des integralen Taktfahrplans erfüllt werden. Für den Knoten Gehren ist laut ITF ein Nullknoten vorgesehen. Dort sollen die Busse also kurz vor der vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde abfahren. Dadurch könnte in Gehren Anschluss auf den Verbindungen von und nach Ilmenau, Großbreitenbach und Königsee geschaffen werden. Hierzu ist der Bau einer Verknüpfungsstelle in Gehren für die Linien 304 und 215 notwendig. Die Achse Großbreitenbach – Katzhütte soll zudem auf ihr Potenzial untersucht werden. Mit der Linie 390 besteht seit 2024 ein saisonales, landkreisüberschreitendes Angebot. Überprüft werden soll die Machbarkeit einer Verlängerung der Linien 303 oder 304 von Großbreitenbach nach Katzhütte.

Mit der Umsetzung der geplanten Anpassungen auf der Linie 202 sind die Taktlagen der Linie 300 zur Sicherstellung von Anschlüssen in Schmiedefeld zu prüfen. Gegebenenfalls sind die Taktlagen gemäß den Planungen des ITF Thüringen 2030 anzupassen.

6.3.2 Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs

Weiterentwicklung Bedienangebot Alltagsverkehr

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde eine Zugangsbarriere im ÖPNV abgebaut. Die Vereinfachung der Tarifstruktur und der vergleichsweise günstige Tarif ist vor allem für Pendler attraktiv. Im ländlichen Raum sind die Nutzungsmöglichkeiten des Deutschlandtickets jedoch aufgrund des geringen Fahrplanangebotes geringer als in Städten wie Arnstadt und Ilmenau sowie dem städtischen Umland. Es ist zu prüfen, ob die zumeist auf den Schülerverkehr ausgerichteten Verbindungen im Regionalverkehr zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes ausgebaut werden können.

Für den ganzheitlichen Erfolg des Deutschlandtickets und der damit verbundenen Zielstellung der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie der Angleichung der Lebensverhältnisse in unterschiedlichen Räumen ist neben der einfachen und günstigen Tarifierung auch ein Ausbau des Angebotes notwendig. Die für das Mehrangebot erforderlichen finanziellen Mittel können nur durch eine finanzielle Förderung durch den Bund und den Freistaat Thüringen realisiert werden. Zudem führt die Nutzung des Deutschlandtickets zu Mindereinnahmen aus den Fahrgelderlösen. Auch diese müssen vollständig ausgeglichen werden. Auf der anderen Seite haben die Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren einen gestiegenen Ausgleichsbedarf aufgrund von ansteigenden Betriebskosten. Daraus resultiert ein Finanzbedarf der unmittelbar auf die Aufgabenträger zukommt.

Im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ wurde der Landkreis auf die Unterversorgung einzelner Orte mit ÖPNV-Verbindungen hingewiesen. Beispielhaft wurde das ÖPNV-Angebot für die Ortschaften Bösleben und Wüllersleben angeführt. Nach Abgleich des bestehenden Angebotes mit den in Kapitel 4 beschriebenen Mindeststandards sind in der zeitlichen Erreichbarkeit Zentraler Orte keine Mängel feststellbar. Eine Prüfung der Anschlusszeiten zwischen der Linie 363 und der Linie 385 in Marlishausen sowie zwischen der Linie 363 und der Linie 357 in Werningsleben ergab ein Optimierungspotenzial. Bestehende Umsteigeverbindungen sind im Fahrplan auszuweisen und dem Fahrgast gegenüber aktiv zu bewerben. Die Fahrtenhäufigkeit ins Mittelzentrum Arnstadt an Schultagen ist mit drei Fahrtenpaaren erfüllt. An Ferientagen sind 3 Verbindung nach Arnstadt vorhanden, hier wäre ein möglicher Ausbau dieses bestehenden Angebotes zu prüfen. Nach den Mindeststandards kann das Linienverkehrsangebot auch durch On-Demand-Verkehr ergänzt werden. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und der dispersen Siedlungsstruktur in der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ würde sich die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs in diesem Bereich anbieten. Da für das Ergänzungsnetz keine Vorgaben hinsichtlich des Bedienzeitraums bestehen, kann die Qualität des Bestandsangebot nicht daran gemessen werden. Der Einschätzung der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“, dass das ÖPNV-Angebot aktuell für Pendler aufgrund des eingeschränkten Bedienzeitraums nur bedingt nutzbar ist, kann zugestimmt werden. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials ist eine Ausdehnung des Linienverkehrsangebotes jedoch nicht effizient. Die Einrichtung flexibler Bedienformen kann auch hier einen Kompromiss zwischen Bedienungsqualität und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit darstellen. Entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans vorzubereiten, mit der Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ abzustimmen und umzusetzen.

Folgende Maßnahmen werden für die Verbesserung des ländlichen Verkehrs in der Verwaltungsgemeinschaft Riechheimer Berg festgelegt:

- Prüfung der bestehenden Umsteige Verbindung und ggf. Optimierung der Wartezeiten in Marlshausen (zwischen Linie 363 und 385) und Werningsleben (zwischen Linie 363 und 357) um die Reisezeiten nach Arnstadt und Erfurt zu verkürzen.
- aktive Kommunikation der bestehenden Umsteige Verbindungen in Richtung Arnstadt
- Prüfung und ggf. Einrichtung eines On-Demand-Angebotes im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Riechheimer Berg zur besseren Erreichbarkeit des Grundzentrums Stadtilm sowie des Mittelzentrums Arnstadt

Umsetzungsmöglichkeiten von On-Demand-Verkehren

Wie in Kapitel 4.3.5 beschrieben, kann durch flexibilisierte Angebote die Wirtschaftlichkeit gesteigert und auch bei geringer Nachfrage ein gutes Mobilitätsangebot gesichert werden. Geeignet sind ländliche Räume mit disperser Siedlungsstruktur und geringem Bündelungspotenzial. Im IIm-Kreis sind insbesondere die Verwaltungsgemeinschaft „Riechheimer Berg“ sowie die Bereiche um die Stadt Stadtilm und die Stadt Großbreitenbach geeignet für einen Testbetrieb von On-Demand-Verkehren im ländlichen Raum. In der Stadt Stadtilm könnte der On-Demand-Verkehr zusätzlich der innerstädtischen Erschließung dienen. Eine Ergänzung des Stadtverkehrs in der südlichen Kernstadt von Ilmenau durch On-Demand-Angebote ist ebenfalls denkbar. Das zusätzliche Fahrgastpotenzial durch die Einführung von On-Demand-Angeboten in den genannten Bereichen ist vor der Umsetzung von Maßnahmen abzuschätzen. Ebenso muss der Bedarf an Ressourcen und finanziellen Mitteln für die Umsetzung bestimmt werden. Stellt sich ein positives Verhältnis zwischen erwartetem Aufwand und Nutzen ein, ist die Einrichtung eines Testbetriebs in einem der oben genannten Räume anzustreben. Diesbezüglich wird ein landkreisweiter Prüfbedarf festgehalten.

Weiterentwicklung Stadtverkehr Ilmenau

Um die umliegenden Ortsteile mit dem Stadtverkehr besser an die Kernstadt von Ilmenau anzubinden und die Erschließung innerhalb der Kernstadt zu verbessern, wurde das Liniennetz des Stadtverkehrs in Ilmenau angepasst. Um die verfügbaren Ressourcen möglichst effizient einzusetzen, wurde sich dafür entschieden nur die großen Ortsteile Manebach und Langewiesen, welche in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt liegen, anzubinden. Zudem sollte die Festhalle durch den städtischen ÖPNV erschlossen werden. Die Linie D wurde aufgrund ihres Status als Pilotprojekt und den damit verbundenen Förderungsbedingungen unverändert übernommen. Ebenso die Linie B, welche Fahrten im Schülerverkehr abdeckt.

Das neue Liniennetz ist Abbildung 17 dargestellt. Es existieren vier neue Linien. Die Namen der Linien sind provisorisch und setzen sich aus den Buchstaben IL für Ilmenau und den Anfangsbuchstaben der beiden Endpunkte zusammen.

Die Linie UB soll halbstündlich von Unterpörlitz zum Hauptbahnhof verkehren. Dabei deckt sie einige Abschnitte der heutigen Linien A und C ab. Sie verbindet die bevölkerungsreichen Stadtteile Unterpörlitz und das Stollenviertel mit der Innenstadt, dem Krankenhaus und dem Bahnhof.

Die Linie LU, welche von Unterpörlitz nach Langewiesen verkehrt, soll im Stundentakt angeboten werden. Damit werden die Stadtteile Ober- und Unterpörlitz sowie das Neubauviertel an

der Blumenstraße mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbunden. Im südlichen Abschnitt wird der Ortsteil Langewiesen an die Kernstadt angebunden. Eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit wird zwischen Unterpörlitz und Ehrenberg Ost angestrebt.

Die Linie MB soll den Ortsteil Manebach an die Kernstadt anbinden. Auch diese Linie soll stündlich verkehren. Zusammen mit dem auf der Linie 300 angestrebten Stundentakt könnte so zwischen Manebach und der Kernstadt von Ilmenau ein halbstündliches ÖPNV-Angebot realisiert werden.

Die Linie EB verkehrt zwischen dem Hauptbahnhof und Eichicht. Sie dient der Anbindung des dortigen Gewerbegebietes und soll vor allem auf Pendler ausgerichtet sein. Aus diesem Grund ist ihr Einsatz nur in der Hauptverkehrszeit und zu den Schichtwechselzeiten der in Eichicht ansässigen Firmen geplant. Eine potenzielle Verdichtung auf einen ganztägigen Stundentakt ist denkbar. Zudem ist eine Durchbindung von Fahrten der Linie UB auf die Linie EB am Hauptbahnhof ist möglich. Dadurch würden auch vom Stollenviertel in das Gewerbegebiet Eichicht umsteigefreie Fahrtbeziehungen geschaffen werden. Mit der Umsetzungsplanung ist zu prüfen, ob eine stündliche Bedienung von Eichicht, wie hier vorgeschlagen, ausreichend ist.

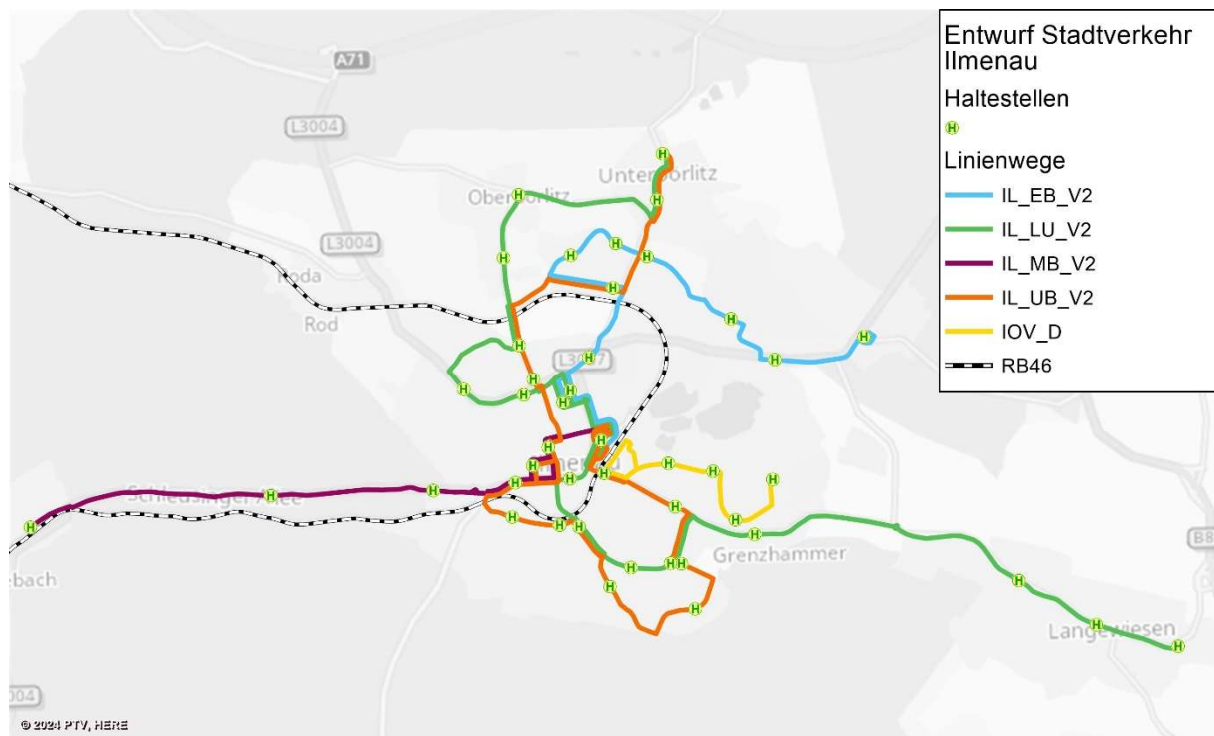


Abbildung 17: Entwurf Liniennetz Stadtverkehr Ilmenau

Insgesamt verbessert sich das Angebot insbesondere für die Stadtteile Ober- und Unterpörlitz sowie für Manebach und Langewiesen deutlich. Auch die Festhalle wird im neuen Konzept regelmäßig durch den Stadtverkehr angebunden. In Abbildung 18 ist zu sehen, wie sich das Angebot gegenüber dem Status Quo auf den einzelnen Streckenabschnitten verändert. Auf einigen Streckenabschnitten verringert sich das Angebot, da aufgrund der geänderten Routenführung Fahrten auf andere Strecken verlagert wurden. Die Erschließung verbessert sich im Bereich des Neubaugebietes an der Blumenstraße. Die im Status Quo nicht erschlossenen Bereiche in den Randbereichen von Ober- und Unterpörlitz sowie am Lindenberg können auch im neuen Konzept nicht erschlossen werden, da die Straßen für die Befahrung mit Linienbussen nicht geeignet sind.

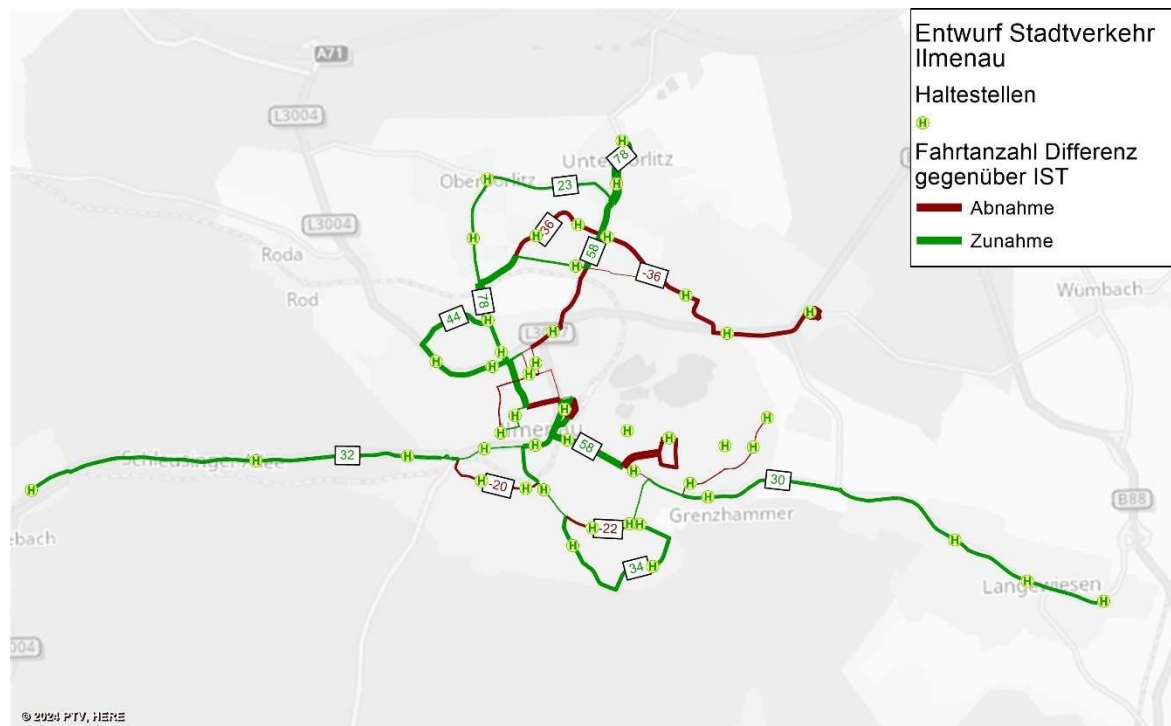


Abbildung 18: Differenz der Fahrtanzahl je Streckenabschnitt gegenüber Ist-Zustand

Mit dem neuen Konzept werden werktäglich 1350 Fahrplankilometer angeboten. Das entspricht einer Steigerung um 45 Prozent zum Status Quo und einer Gesamtleistung pro Jahr von etwa 368.500 Kilometern. Etwa 13 Prozent der Mehrleistung werden für die Verlängerung nach Langewiesen und 17 Prozent für Anbindung nach Manebach benötigt. Unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises wäre eine stufenweise Umsetzung des Konzeptes möglich. In einem ersten Schritt sollten die Linienrouten in der Kernstadt angepasst werden. Mit der Linie UB im Halbstundentakt, der Linie LU im Stundentakt und Fahrten zur Hauptverkehrszeit auf der Linie EB werden werktäglich 993 Fahrplankilometer erbracht. Mit den im Gegenzug wegfallenden Linien A und C würden werktäglich 105 Fahrplankilometer (11 Prozent) zusätzlich erbracht. Das entspricht jährlichen Mehrleistungen von etwa 28.800 Kilometern.

In einem zweiten Umsetzungsschritt sollte die Linie LU auf dem Abschnitt zwischen Unterpörlitz und Ehrenberg auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Dafür sind werktäglich 153 Fahrplankilometer notwendig. Das entspricht 16 Prozent der aktuell erbrachten Leistung und jährlichen Mehrleistungen von 41.700 Kilometern.

In einem dritten Schritt sollte die Linie OM, welche den Ortsteil Manebach anschließt, eingeführt werden. Hierfür sind werktäglich 157 Fahrplankilometer notwendig. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Ist-Zustand von 17 Prozent und jährlichen Mehrleistungen von 42.800 Kilometern.

6.4 Maßnahmen Tarif und Finanzierung

Die bestehende Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen im Bereich des IG „Erfurter Kreuz“ ist jährlich zu prüfen und, soweit diese für den IIm-Kreis bzw. die Fahrgäste aus dem IIm-Kreis einen Mehrwert ergibt, fortzuführen.

Die bestehende Tarifkooperation mit der KomBus Verkehr GmbH auf der Buslinie 215 ist auf eine Ausweitung auf die Werktage zu prüfen. Gegebenenfalls ist als Minimalvariante eine Tarifaddition anzubieten. Das würde bedeuten, dass bei grenzüberschreitenden Reiseketten zumindest der Vertrieb über eine Stelle abgewickelt werden kann. Der Preis setzt sich dabei aus der Summe der Preise beider Teilstrecken der verschiedenen Verkehrsunternehmen zusammen.

Die Beibehaltung des Deutschlandtickets in der Schülerbeförderung des Landkreises sollte unter Beachtung der jeweiligen Rahmenbedingungen angestrebt werden. Gleiches gilt für das Senienticket sowie das Mobilitätsticket auf der Grundlage des Deutschlandtickets. Es soll zudem geprüft werden, ob ein Kinder- und Jugendticket auch abseits der Schülerbeförderung angeboten werden kann.

Es ist ein digitaler Vertriebsweg anzubieten. Ein bargeldfähiger Basistarif im Bus ist beizubehalten. Es ist zu prüfen, inwieweit in den Bussen ein bargeldloser Vertrieb angeboten werden kann.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob folgende zusätzliche Tarifkooperationen eingeführt werden können:

- Tarifkooperation mit dem Landkreis Hildburghausen auf der Linie 202
- Implementierung des Gemeinschaftstarifes Rhön-Rennsteig-Werratal (zwischen Stadt Suhl und Landkreis Schmalkalden-Meiningen ab 01.01.2026)
- Prüfung der Ausweitung der Tarifkooperationen bei Bartarifen auch außerhalb des Erfurter Kreuzes (insbesondere an Verknüpfungspunkten)

Für die Relation Ilmenau – Großbreitenbach ist zu prüfen, inwieweit der Fahrpreis unabhängig von der gefahrenen Route festgesetzt werden kann, sodass für umwegige Fahrten keine höheren Preise bezahlt werden müssen.

6.5 Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge

Barrierefreiheit

Zur gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV von großer Bedeutung. Dabei ist Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung eine Notwendigkeit, aber auch Menschen mit Kinderwagen oder Fahrrad sowie ältere Menschen und Kinder profitieren von barrierefreiem Design. Aufgrund der zunehmenden Alterung der Bevölkerung wird Barrierefreiheit in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind zur Herstellung der Barrierefreiheit umzusetzen:

- Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist nach den unter 4.4.8 genannten Prioritäten und den finanziellen Möglichkeiten der für den Ausbau zuständigen kreislichen Städte und Gemeinden durchzuführen.

- Für den barrierefreien Ausbau sind die unter 4.4.2 genannten Ausstattungsmerkmale zu berücksichtigen.
- Bei Neu- und Umbau sind Haltestellen grundsätzlich barrierefrei zu gestalten.

Bei den Haltestellen der Kategorie A besteht folgender Maßnahmenbedarf in der Zuständigkeit der kreislichen Städte und Gemeinden:

Name der Haltestelle	Fehlende Ausstattungsmerkmale
Arnstadt Busbahnhof	barrierefreier Zugang (Hochborde, taktile Leitelemente) barrierefreie Zuwegung (Fußweg zur Haltestelle)
Arnstadt Bustreff	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)
Ilmenau Busbahnhof ⁹	barrierefreier Zugang (Hochborde, taktile Leitelemente) Beleuchtung (direkt oder indirekt)
Kirchheim	barrierefreier Zugang (Hochborde, taktile Leitelemente)

Tabelle 24: Maßnahmenbedarf Barrierefreiheit Haltestellen Kategorie A

Neben den Haltestellen ist auch bei der Anschaffung von Fahrzeugen auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten:

- Fortführung bzw. Beibehaltung des ausschließlichen Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen (Low-Entry oder Niederflur) im Linienverkehr
- bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge sind die in Kapitel 4.4.8 genannten Ausstattungsmerkmale zu berücksichtigen

Haltestellenausstattung

Die Haltestellen sind nach Möglichkeit mit den in Kapitel 4.4.2 definierten Ausstattungsmerkmalen auszustatten. Dabei ist die Verantwortlichkeiten der zuständigen Kommunen und der bedienenden Verkehrsunternehmen zu trennen. Neben dem zuvor beschriebenen Maßnahmen der Barrierefreiheit, welche prioritär behandelt werden sollten und im Aufgabenbereich der Kommunen liegen, sollte im Aufgabenbereich der Verkehrsunternehmen die Ausstattung der Haltestellen mit Namen und bedienten Linienzielen sowie die Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit Übersichts- und Umgebungsplänen vorangetrieben werden. Dadurch kann die Orientierung erleichtert werden.

Alternative Antriebstechnologien der Fahrzeuge

Wie in Kapitel 4.4.9 beschrieben, sind bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen die Belange des Klima- und Umweltschutzes zu beachten. Dabei sind alternative Antriebe zu Verbrennungsmotoren, welche mit fossilem Brennstoff betrieben werden, eine wichtige Komponente. Allen alternativen Antrieben gemein ist, dass die Fahrzeuge einen Elektromotor statt eines Verbrennungsmotors besitzen. Dadurch benötigen sie keine fossilen Energieträger. Entscheidend bei allen alternativen Antrieben ist die Art, wie der Strom, der für die Fortbewegung benötigt wird, erzeugt wurde. Hier ist auf möglichst nachhaltige Stromerzeugung aus regenerati-

⁹ Teilflächen sind im Eigentum der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau

ven Energien zu achten, um nicht nur lokal emissionsfrei zu sein, sondern in der Gesamtbeachtung einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Grundsätzlich können bei alternativen Antrieben folgende Arten der Energiebereitstellung unterschieden werden:

Batterieelektrische Fahrzeuge verfügen über einen Akku, der den zum Antrieb benötigten Strom speichert. Über Elektromotoren wird die elektrische Energie des Akkus in den Bewegungsantrieb umgewandelt. Batterieelektrische Fahrzeuge können in der Art des Nachladens unterschieden werden.

Volllader verfügen über einen großen Akku, welcher bei längeren Standzeiten im Depot (meistens über Nacht) geladen wird. Ihre Reichweite beträgt aktuell bis zu 200 Kilometern, wobei durch die stetige Weiterentwicklung der Ladekapazitäten bis 2035 mit einer Reichweite von bis zu 300 Kilometern gerechnet werden kann. Grundsätzlich ist die Reichweite abhängig von vielen Faktoren, wie der Topologie des befahrenen Gebiets und der Leistung von Nebenverbrauchern, wie zum Beispiel einer Heizung. Durch ihre Unabhängigkeit von Nachladeinfrastruktur im Netz können sie sowohl im Stadtverkehr als auch im Regionalverkehr eingesetzt werden. Auch sind sie wenig anfällig für Betriebsverzögerungen und Umleitungen. Allerdings ist durch die limitierte Reichweite in vielen Fällen mit einem Fahrzeugmehrbedarf im Vergleich mit einer konventionell angetriebenen Busflotte zu rechnen. Je nach Betriebsform kann im Tagesverlauf ein Fahrzeugtausch notwendig werden.

Gelegenheitslader werden an geeigneten Stellen im Netz nachgeladen. Daher benötigen sie nicht so viel Ladekapazität wie Volllader. Geeignete Stellen sind Endpunkte, an denen eine ausreichende Wendezeit zur Verfügung steht. Dort werden die Fahrzeuge, die üblicherweise über einen Pantografen verfügen mit hoher Leistung nachgeladen. Dadurch wird die Reichweite erhöht. So sind bei optimalen Voraussetzungen kaum Eingriffe in das Betriebskonzept notwendig. Üblicherweise werden Gelegenheitslader auch über Nacht im Depot vollständig geladen. Insgesamt ist mehr Ladeinfrastruktur notwendig als bei Vollladern. Die Fahrzeuge müssen zudem liniengebunden eingesetzt werden. Zudem ist darauf zu achten, dass die Ladeinfrastruktur an den Endpunkten (und ggf. an den Haltestellen) immer zugänglich ist und ausreichend Zeit für das Nachladen zur Verfügung steht. Aus diesem Grund sind Gelegenheitslader anfälliger für Umleitungen und Verspätungen. So genannte *Ultra-Schnell-Lader* werden zusätzlich an Haltestellen während des Fahrgastwechsels aufgeladen und sind daher weniger verspätungsanfällig. Dazu ist jedoch zusätzliche Ladeinfrastruktur mit einer besonders hohen Ladeleistung notwendig. Gelegenheitslader werden vor allem im Stadtverkehr eingesetzt.

Brennstoffzellenfahrzeuge/Wasserstofffahrzeuge beziehen die Energie, die sie für die Fortbewegung benötigen, aus einer Brennstoffzelle. Dort wird mitgeführter Wasserstoff mit dem in der Luft befindlichen Sauerstoff zur Reaktion gebracht. Die dabei entstehende Wärme wird in elektrische Energie umgewandelt und in einem Elektromotor in Bewegung umgesetzt. Als Abfallprodukt entsteht Wasser. Unterschieden werden Brennstoffzellenfahrzeuge nach der Bedeutung, welcher durch die Brennstoffzelle bei der Bereitstellung der Fortbewegungsenergie beigemessen wird.

Brennstoffzellenhybrid-Fahrzeuge nutzen die Energie, welche durch die Brennstoffzelle zur Verfügung gestellt wird, als Hauptenergiequelle. Sie besitzen einen kleinen Akku zur Zwischenspeicherung der Energie aus der Brennstoffzelle und um zurückgewonnene Bremsenergie zu speichern. Sie benötigen keine Ladeinfrastruktur am Depot oder im Netz. Der Wasserstoff kann am Depot oder an Tankstellen bereitgestellt werden.

Brennstoffzellen-Range-Extender besitzen einen großen Akku und nutzen, analog zu batterieelektrischen Fahrzeugen, die dort gespeicherte Energie als Hauptantriebsquelle. Die Energie aus der Brennstoffzelle wird genutzt, um den Akku nachzuladen und so die Reichweite zu erhöhen. Aufgrund des dualen Systems ist sowohl Ladeinfrastruktur für den Akku als auch eine Tankmöglichkeit für den Wasserstoff vorzuhalten.

Aufgrund ihrer relativ hohen Reichweite, von 300 bis 400 Kilometern, können beide Arten des Brennstoffzellenfahrzeugs im Regional- und Stadtverkehr eingesetzt werden. Bei allen mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen ist die Art der Herstellung des Wasserstoffs von großer Bedeutung. Dieser fällt in der chemischen Industrie als Abfallprodukt an oder kann energieaufwändig hergestellt werden. Hier ist auf regenerative Energiequellen zu achten, um in der Gesamtbilanz einen Vorteil gegenüber Verbrennerfahrzeugen zu erzielen. Da die Herstellung von Wasserstoff viel Energie benötigt und ein Großteil davon in nicht nutzbare Energie umgewandelt wird, besitzen Brennstoffzellenfahrzeuge einen niedrigen Wirkungsgrad. Zudem sind im Umgang mit Wasserstoff besondere Sicherheitsvorkehrungen zu beachten.

Oberleitungsbusse/Trolleybusse werden ähnlich wie Straßenbahnen über Stromabnehmer, welche mit einer Oberleitung verbunden sind, durchgängig mit Strom versorgt. Dadurch ist ihre Reichweite quasi unbeschränkt. Allerdings ist die Streckenführung an das Vorhandensein einer Oberleitung gekoppelt und das System somit anfällig für Umleitungen. Um kurze Strecken ohne Oberleitungen überbrücken zu können, besitzen *konventionelle Oberleitungsbusse* ein Diesellagerat. Sogenannte *Hybrid-Oberleitungsbusse* verfügen über einen Akku, mit dem sie auch längere Strecken mit voller Leistung zurücklegen können. Die Infrastrukturkosten sind durch die Oberleitung und die Notwendigkeit von Unterwerken relativ hoch. Oberleitungsbusse werden daher nur im Stadtverkehr auf Linien mit dichter Taktung eingesetzt.

Für die Anwendung im IIm-Kreis können batterieelektrische Busse eine geeignete Lösung sein. Sie sind im Regionalverkehr erprobt und haben die höchste Marktreife. Ihr Einsatz ist flexibel möglich, was insbesondere bei nicht linienreinen Umläufen, wie sie im Regionalverkehr häufig vorkommen, notwendig ist. Zudem weisen sie bei globaler Betrachtung die höchste Effizienz auf. Der Nachteil der limitierten Reichweite kann durch angepasste Betriebsplanung berücksichtigt werden.

Kriterium	Batteriebus (Volllader)	Batteriebus (Gelegenheitslader)	Brennstoffzellenbus	Oberleitungsbus
Reichweite	ca. 200 km	ohne Nachladen ca. 60-80 km	300-400 km	unbegrenzt unter Oberleitung
Kosten Fahrzeug (Solobus)	520.000 – 650.000 €	550.000 – 690.000 €	580.000 – 650.000 €	540.000 – 670.000 €
Kosten Ersatzteile (Akku und Brennstoffzelle) ¹⁰	Akku: 180.000 – 220.000 €	Akku: 180.000 – 220.000 €	Akku: 50.000 – 60.000 € BSZ: 100.000 – 140.000 €	Akku: 70.000 – 90.000 €
Kosten Infrastruktur ¹¹	je Ladegerät: 75.000 – 120.000 €	wie Volllader zzgl. 390.000 – 500.000 €	wie Volllader zzgl. H ₂ -Tankstelle (2-6 Mio. €) + 3 bis 11	ca. 0,75 – 1,2 Mio. € je Doppelkilometer

¹⁰ Jeweils ein Austausch während des Lebenszyklus notwendig.

¹¹ Nicht berücksichtigt sind Bau- und Installationskosten, da diese in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten stark schwanken, sowie Kosten für Personalschulungen und Werkstattausrüstung.

Kriterium	Batteriebus (Volllader)	Batteriebus (Gelegenheitslader)	Brennstoffzellenbus	Oberleitungsbus
	Transformator: 80.000 – 120.000 €	je Ladestation am Endpunkt	Mio. € bei Eigenher- stellung H ₂	Strecke (inkl. Unter- werke; stark abhän- gig von Streckenfüh- rung)
Treibstoffkosten	ca. 0,30 €/km	ca. 0,30 €/km	0,40 – 0,70€/km	ca. 0,30 €/km
Einsatzbereich	Stadt- und Regional- verkehr	Stadtverkehr	Stadt- und Regional- verkehr	Stadtverkehr
Vorteile	Ladeinfrastruktur nur in Betriebshof not- wendig flexibler Einsatz im Netz möglich geringe Anfälligkeit für Verspätungen und Umleitungen	bei guten Vorausset- zungen kaum be- triebliche Eingriffe notwendig geringer Fahrzeug- mehrbedarf	geringer Fahrzeug- mehrbedarf durch hohe Reichweite	Sehr hohe bzw. un- beschränkte Reich- weite hohe Lebensdauer der Fahrzeuge
Nachteile	limitierte Reichweite hoher Fahrzeug- mehrbedarf und Än- derungen im Fahr- zeugumlauf	liniengebundener Einsatz hoher Aufwand bei Ladeinfrastruktur hohe Anfälligkeit ge- genüber Umleitun- gen und Verspätun- gen	geringer Wirkungs- grad von Brennstoff- zellen Beachtung von be- sonderen Sicher- heitsvorkehrungen im Umgang mit Was- serstoff	sehr hoher Aufwand für Infrastruktur (Ak- zeptanz von Oberlei- tung im Stadtbild) hohe Anfälligkeit für Umleitungen

Tabelle 25: Vergleich alternativer Antriebe¹²

Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans sind die verschiedenen Antriebsarten auf Ihre Umsetzungsmöglichkeiten im IIm-Kreis zu prüfen. Es ist auf Basis des aktuellen Stands von Technik und Wissenschaft eine Entscheidung für die künftige Ausrichtungstechnologie zu treffen. Ergeben sich erhebliche Neuerungen im Gebiet der Antriebstechnologie ist die Entscheidung zu überprüfen. Die gesetzlichen Vorgaben sind unabhängig davon zwingend einzuhalten.

¹² Quelle: „Leitfaden für Busse mit alternativen Antrieben“ – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021)

6.6 Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan werden die Maßnahmen aus dem Realisierungskonzept aufgelistet und um eine Priorisierung und die umzusetzende Institution ergänzt.

Lfd. Nr.	Art	Maßnahmen	Priorität	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
1	I	Weiterer barrierefreier Ausbau der Haltestellen nach der festgelegten Priorisierung	0	kreisliche Städte und Gemeinden	kreisliche Städte und Gemeinden
2	A	Umsetzung der Mindeststandards im Grundnetz	1	IKPV, VU	IIm-Kreis
3	U/A	Prüfung und ggf. Einrichtung eines On-Demand-Angebotes zur Verbesserung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum (prioritär in der VG „Riechheimer Berg“)	1	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis
4	I	Umsetzung der Empfehlung zur Ausstattung der Haltestellen der Kategorie A sowie unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen als auch der kreislichen Städte und Gemeinden in den Kategorien B und C	1	VU, kreisliche Städte und Gemeinden	VU, kreisliche Städte und Gemeinden
5	U/I	Prüfung und Entscheidung für eine Antriebstechnologie unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz alternativer Antriebe	1	IKPV, VU	VU
6	T	Ausbau des Angebotes eines digitalen Vertriebsweges	1	VU	VU
7	U/A	Prüfung der bestehenden Umsteigeverbindungen und ggf. Optimierung der Wartezeiten in der VG Reichheimer Berg (insbesondere Marlishausen Linien 385 und 363 sowie Werningsleben Linien 357 und 363) sowie aktive Kommunikation bestehender Umsteigeverbindungen	1	VU	keine
8	U/T	Prüfung weiterer intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten zwischen ÖPNV, Individual- und Radverkehr (z.B. tarifliche Integration bestehender/neuer Angebote sowie integrierte Beauskunftung) unter Berücksichtigung möglicher Kooperationen mit Drittanbietern	2	VU, IIm-Kreis	VU ggf. IIm-Kreis
9	U/A	Prüfung der Inbetriebnahme weiterer landesbedeutsamer Buslinien (unter Berücksichtigung der Taktknoten des ITF) auf den Relationen: <ul style="list-style-type: none"> • Ilmenau – Oberhof • Ilmenau – Neuhaus am Rennweg 	2	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU

Lfd. Nr.	Art	Maßnahmen	Priorität	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
10	U/A	Prüfung und ggf. stufenweise Umsetzung der Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Ilmenau Stufe I: Einführung neuer Linien in der Kernstadt und nach Langewiesen Stufe II: Taktverdichtung im Bereich Ober-/Unterpörlitz sowie „Am Stollen“ Stufe III: Einführung einer Stadtverkehrslinie nach Manebach	2	IKPV, VU	ggf. IIm-Kreis, VU
11	U/T	Prüfung der Ausweitung der bestehenden Tarifkooperation mit der KomBus Verkehr GmbH auf der Linie 215 auf Werktage	2	IKPV, VU, IIm-Kreis	ggf. VU, IIm-Kreis bei Umsetzung
12	U/A	Prüfung der Erschließung des IG „Erfurter Kreuz“ bei Ausweitung oder Änderung der Entwicklung	3	IKPV, VU, IIm-Kreis	ggf. IIm-Kreis, VU

Tabelle 26: Maßnahmenplan

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

7 Investitions- und Finanzierungsplan

7.1 Investitionsplan

In Anlage 7 sind die für 2025 geplanten Investitionen der Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften in die Haltestelleninfrastruktur aufgelistet. In Geraberg ist der Neubau einer Buswendeschleife geplant. Die Investitionspläne der Jahre bis 2029 werden jährlich fortgeschrieben und dem Nahverkehrsplan als Anlage beigefügt.

Die Eigenkosten der Gemeinden können durch Förderungen aus Bundes- und Landesmitteln gesenkt werden. So können über die „Richtlinie zur Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen“ (RL-KVI) Investitionen in den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die Einrichtung von Verknüpfungspunkten P+R/B+R-Angeboten, Busfahrspuren und Buswendeschleifen fördern zu lassen.

Verkehrsunternehmen können über die „Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung) bei der Neubeschaffung von barrierefreien, emissionsfreien Bussen und die für die emissionsfreien Antriebe notwendige Infrastruktur Förderungen erhalten. Ebenso können Telematikmaßnahmen im Rahmen der Richtlinie gefördert werden.

Insgesamt soll daraufhin gearbeitet werden die Möglichkeiten der Landes- und Bundesförderungen besser auszuschöpfen.

7.2 Finanzierungsplan

Der Landkreis ist laut § 3 ThürÖPNVG Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und hat diesen im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit zu planen, organisieren und finanzieren. Nach § 6 ThürÖPNVG hat als Anlage zum Nahverkehrsplan eine Investitions- und Finanzierungsplanung zu erfolgen, welche die zu erwartenden Einnahmen und Kosten des ÖPNV, erforderliche Investitionen sowie die Notwendigkeit und den Umfang von öffentlichen Zuschüssen darstellt. Diese Planungen sind jährlich fortzuschreiben.

Die Finanzplanung berücksichtigt die vom Freistaat Thüringen gewährten Finanzhilfen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des damit zu finanzierenden ÖPNV und gewährleistet die Einhaltung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Das kommunale Verkehrsunternehmen als interner Betreiber des ÖPNV des IIm-Kreises erhält die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten (§§ 228 ff. SGB IX) sowie für rabattierte Zeitfahrausweise für Schüler und Azubis (§45a PBefG) direkt.

Die für die Finanzierung von Investitionen in den Bestand und für die Weiterentwicklung notwendigen Investitionszuschüsse sind durch das kommunale Verkehrsunternehmen als interner Betreiber (zum Beispiel für emissionsarme, barrierefreie Fahrzeuge) sowie durch die jeweiligen Gemeinden und Städte (zum Beispiel für barrierefreien Haltestellenausbau) zu beantragen. Der IIm-Kreis unterstützt diese Beantragungen unter Beachtung der Vorgaben dieses Nahverkehrsplans.

Für das Jahr 2025 hat der IIm-Kreis mit Einnahmen in Höhe von 6,236 Mio. € kalkuliert. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Zuweisung des Landes: 1.236.000 €
- Zuweisung des Landes für Deutschlandticket 5.000.000 €

Die geplanten Ausgaben des IIm-Kreises für ÖPNV belaufen sich im Jahr 2025 voraussichtlich auf 10,9246 €. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Zuschüsse an ÖPNV-Betriebe: 5.913.600 €
- Aufwendungsersatz für Leistungen benachbarter Aufgabenträger im IIm-Kreis: 11.000 €
- Zuwendungen an ÖPNV-Betriebe für Deutschlandticket: 5.000.000 €

Damit ergibt sich ein Zuschussbedarf durch den Landkreis in Höhe von 4.688.600 €.

Die Höhe der Ausgaben für die kommenden Jahre hängen maßgeblich von folgenden Faktoren ab, deren Entwicklung sich teilweise nicht zuverlässig prognostizieren lässt:

- Entwicklung des Leistungsvolumens
- Entwicklung Personalbedarf und der Tarife
- Preisentwicklung Kraftstoff
- allgemeine Preissteigerungen für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen

Die Höhe der Einnahmen hängt hauptsächlich von der Entwicklung der Verkehrserlöse ab. Diese sind von der Entwicklung der Tarife und der Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV abhängig. Die ÖV-Nachfrage kann anhand der Demografie und der Entwicklung der Schülerzahlen abgeschätzt werden. Aber auch das Fahrplanangebot und die Preise haben Einfluss auf die Fahrgastzahlen.

Auch Ausgleichzahlungen und Zuwendungen des Landes und des Bundes wirken sich auf die Höhe der Einnahmen aus. Die Höhe dieser lässt sich nur anhand der bisherigen Entwicklung abschätzen. Eine Abschätzung der Einnahmen und Kosten des Verkehrsunternehmens sowie eine Abschätzung des Zuschussbedarfes für den Zeitraum bis 2029 sind in Anlage 8 aufgeführt.

Anlagen

Anlage 1: Anzahl Fahrten je Linie und Verkehrstag

Anlage 2: Angebot Regionalverkehr je Verkehrstag

Anlage 3: Tarifzonenplan IIm-Kreis

Anlage 4: Lage der ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Anlage 5: Karte Landesbedeutsame Linien

Anlage 6: Integraler Taktfahrplan Bus

Anlage 7: Investitionsplanung 2025

Anlage 8: Finanzierungsplanung

Anlage 9: Haltestellen im IIm-Kreis

Anlage 1: Anzahl Fahrten je Linie und Verkehrstag

Linie	Relation	Anzahl Fahrten			
		Montag-Freitag Schule	Montag-Freitag Ferien	Samstag	Sonntag Feiertag
300	Ilmenau - Frauenwald / Suhl	56	44	14	12
301	Ilmenau - Gräfenroda	28	20	6	0
302	Ilmenau - Plaue	21	20	0	0
303	Ilmenau - Großbreitenbach	24	18	0	0
304	Großbreitenbach - Ilmenau	43	37	13	13
305	Ilmenau - Gehren	29	24	10	4
306	Ilmenau - Königsee	6	2	0	0
307	Großbreitenbach - Vesser/Suhl	2	1	0	0
308	Altenfeld - Königsee	3	0	0	0
310	Ilmenau - Oehrenstock	19	13	0	0
311	Ilmenau - Stadtilm	23	17	0	0
320	Gräfinau - Stadtilm	15	6	0	0
350	Arnstadt - Erfurt	58	58	29	29
351	Arnstadt - Molsdorf/Thörey	21	15	0	0
352	Arnstadt - Crawinkel	36	35	6	0
353	Osthausen - Arnstadt	11	4	0	0
354	Arnstadt - Mühlberg	20	12	0	0
355	Arnstadt -Dörnfeld/Singen	16	7	0	0
357	Arnstadt - Erfurt	22	18	0	0
358	Marlishausen/Wipfra - Stadtilm	23	14	0	0
360	Arnstadt - Wölfis	12	7	0	0
362	Riechheim/Osthausen - Stadtilm	17	15	0	0
363	Riechheim/Stadtilm - Arnstadt	36	25	0	0
364	Ilmenau - Elgersburg	21	14	0	0
366	Dörnfeld - Stadtilm	11	6	0	0
372	Arnstadt - Rehstädt	6	4	0	0
385	Arnstadt - Stadtilm	33	31	0	0
A	Stadtverkehr Ilmenau	66	66	26	24
B	Stadtverkehr Ilmenau	5	2	0	0
C	Stadtverkehr Ilmenau	25	25	0	0
D	Stadtverkehr Ilmenau	14	14	0	0
1	Stadtverkehr Arnstadt	32	32	12	12
2	Stadtverkehr Arnstadt	73	73	29	29
3	Stadtverkehr Arnstadt	58	58	12	12

Anlage 2: Angebot Regionalverkehr je Verkehrstag

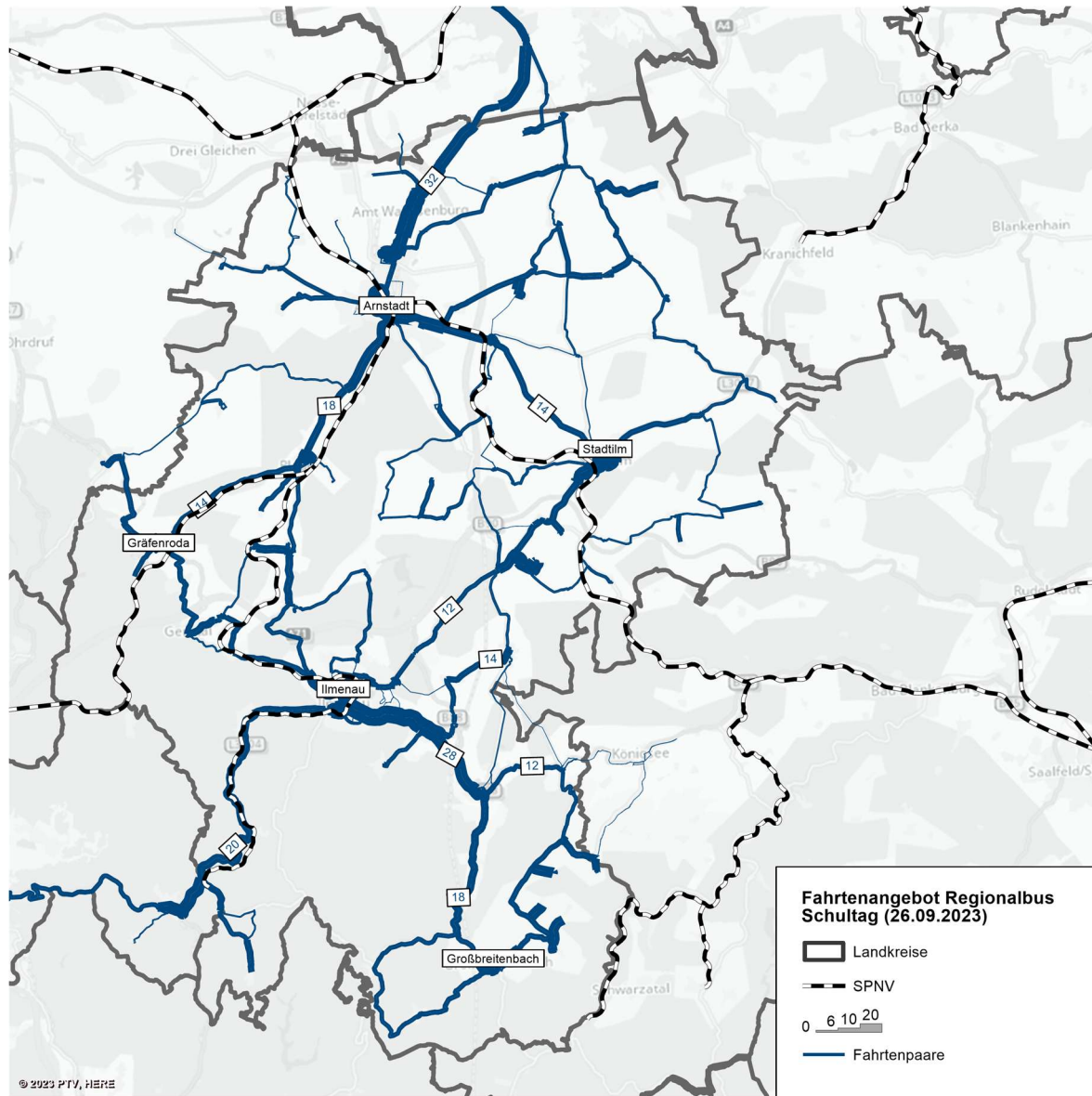


Abbildung 19: Angebot Regionalbus Schultag

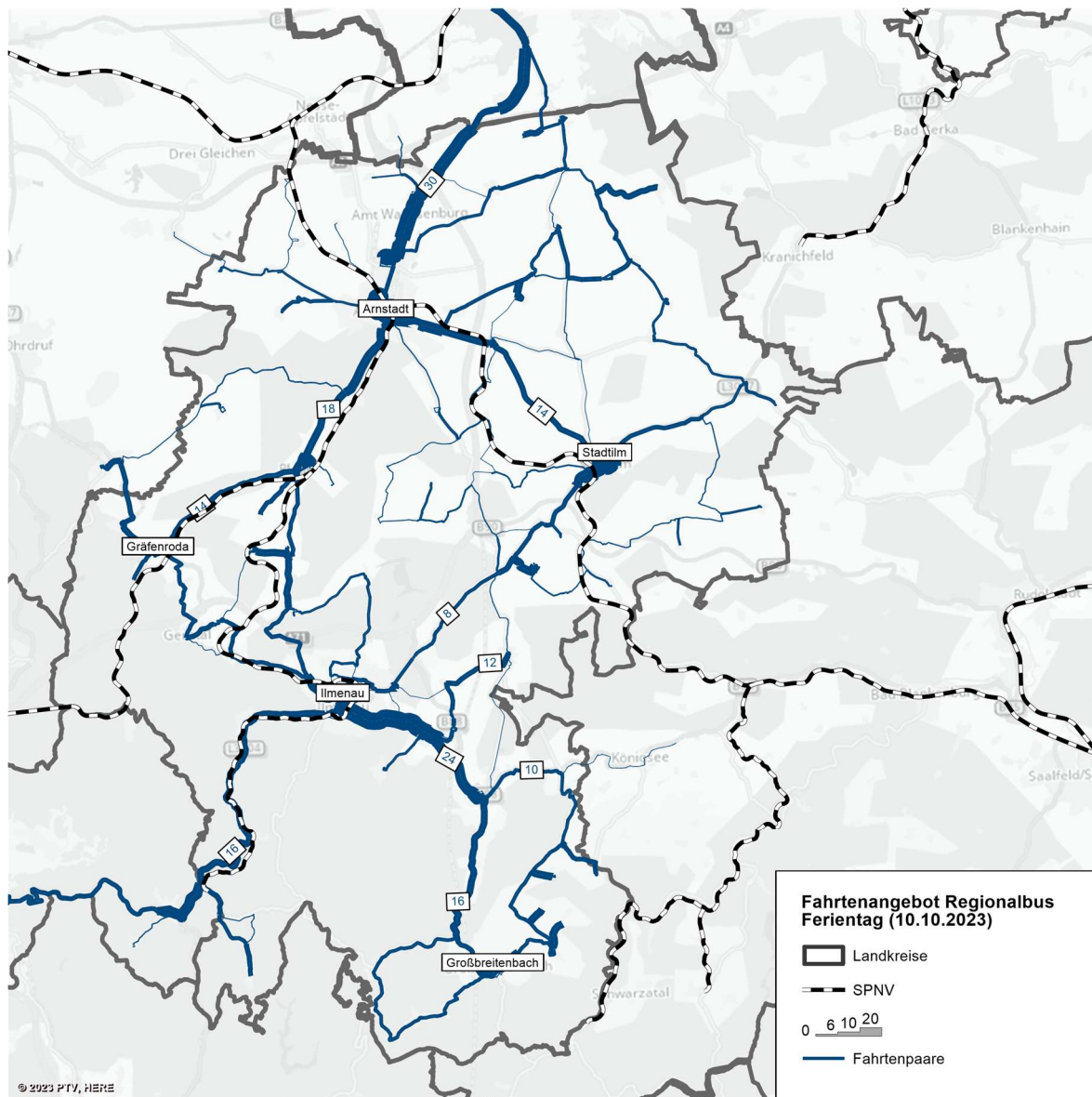


Abbildung 20: Angebot Regionalbus Ferientag

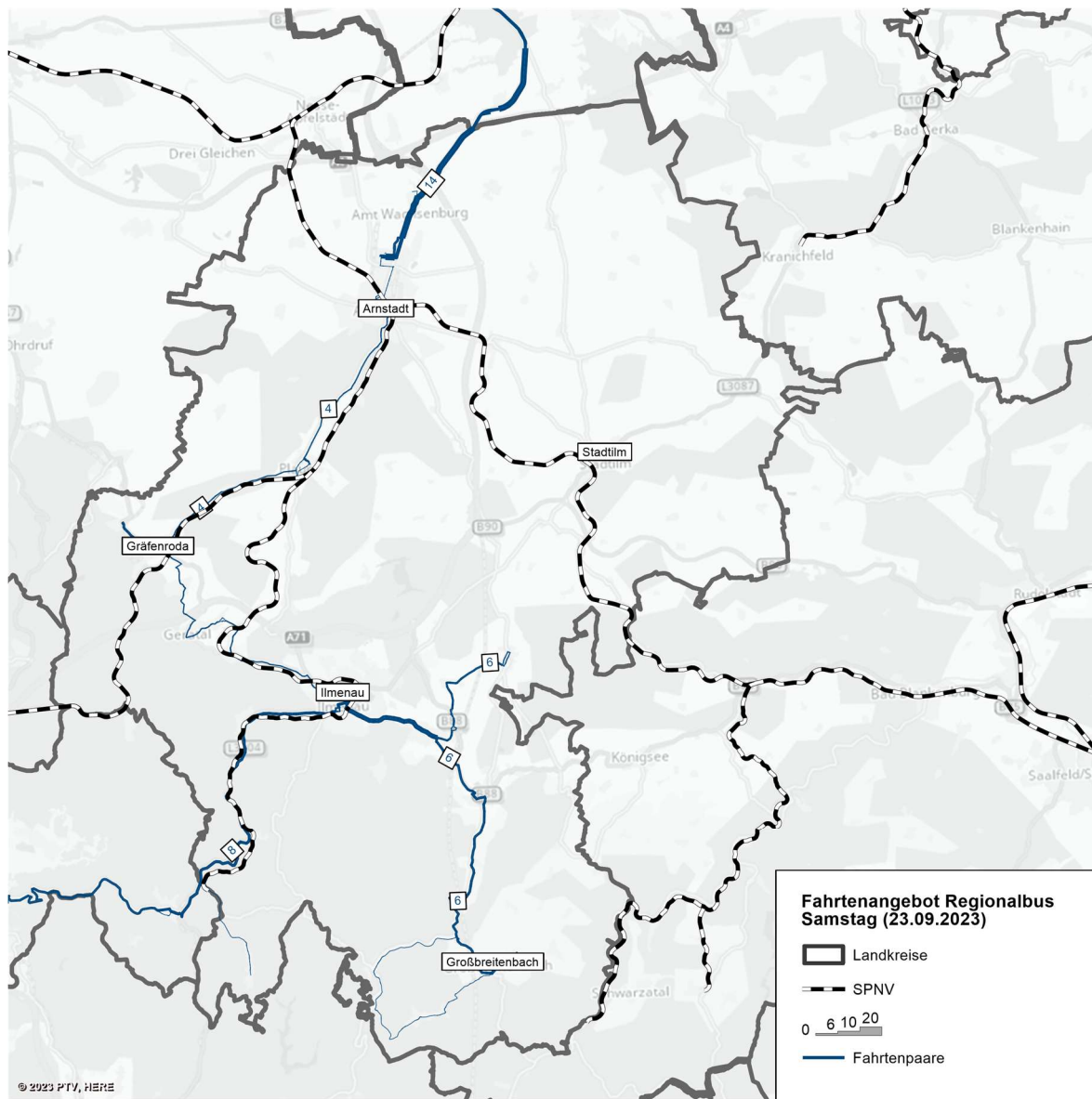


Abbildung 21: Angebot Regionalbus Samstag

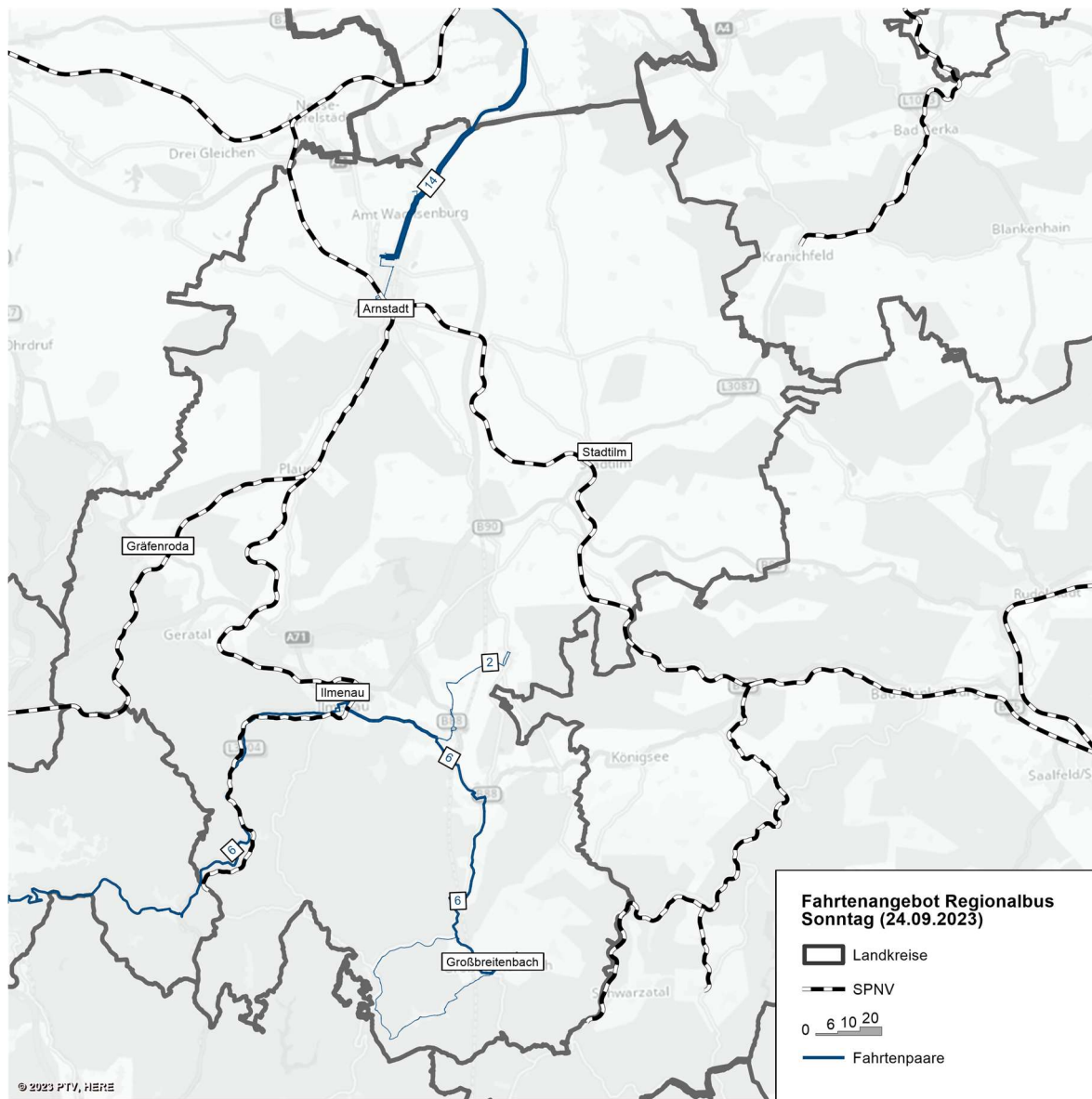


Abbildung 22: Angebot Regionalbus Sonntag

Anlage 4: Lage der ÖPNV-Verknüpfungspunkte

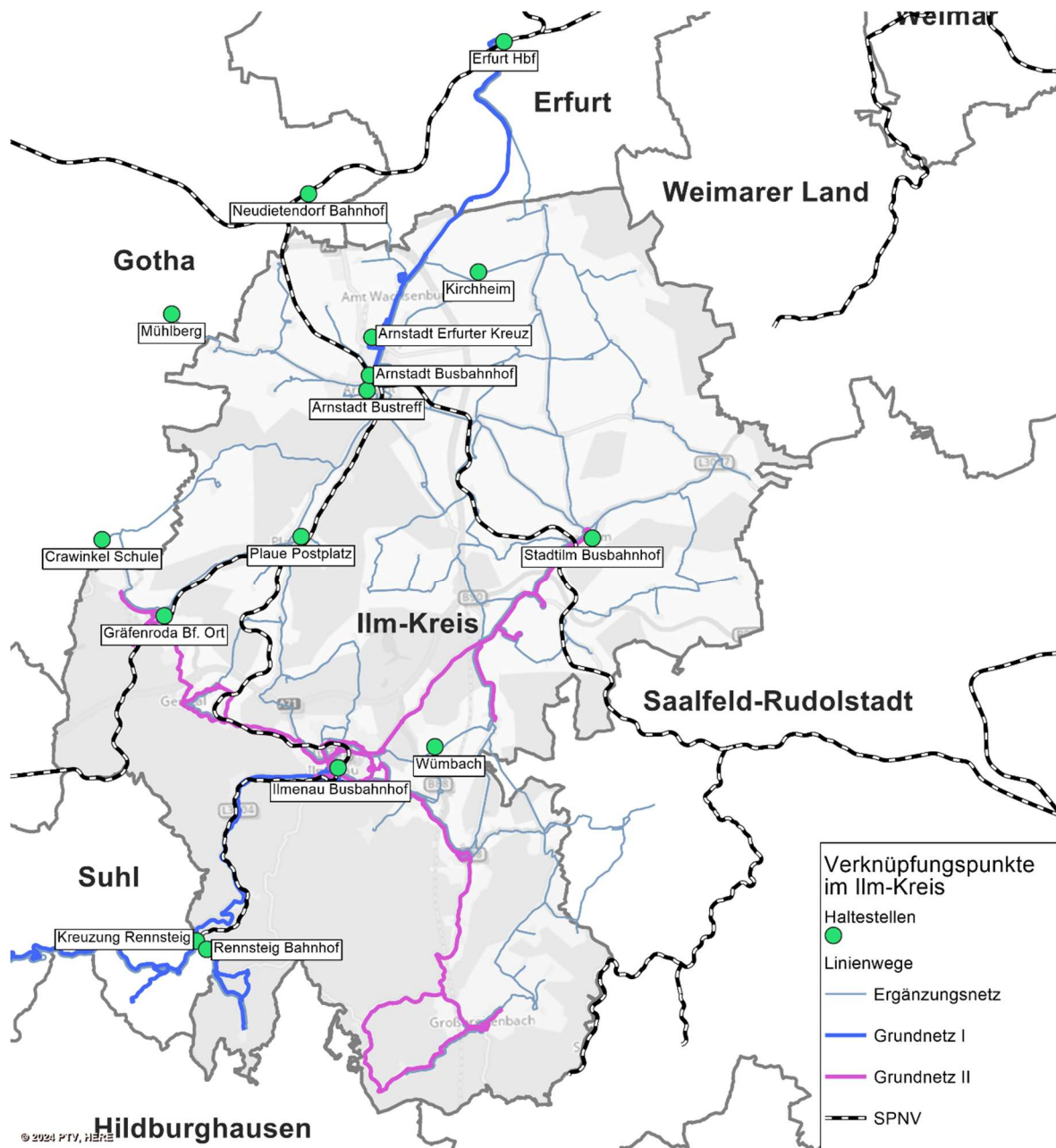
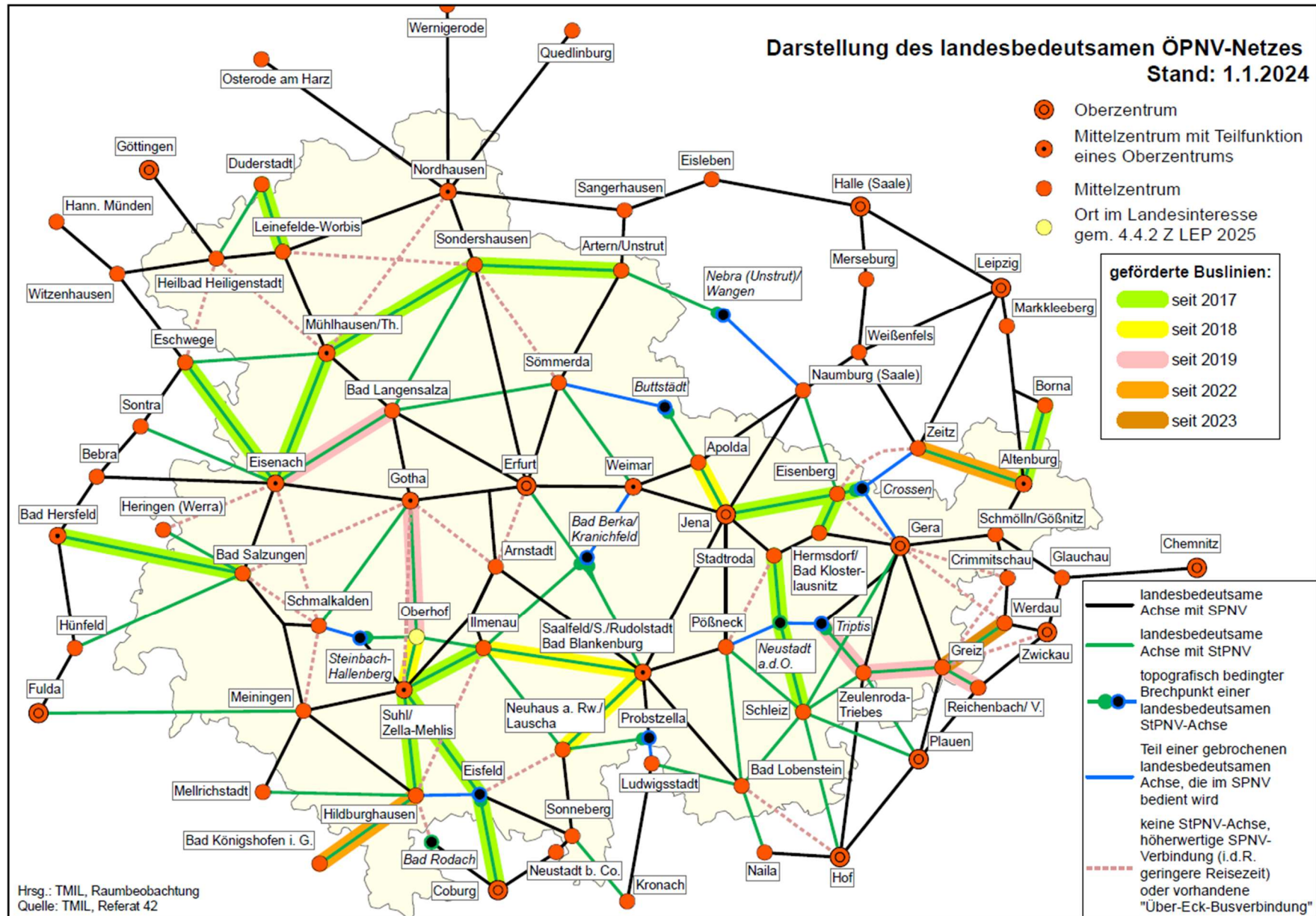
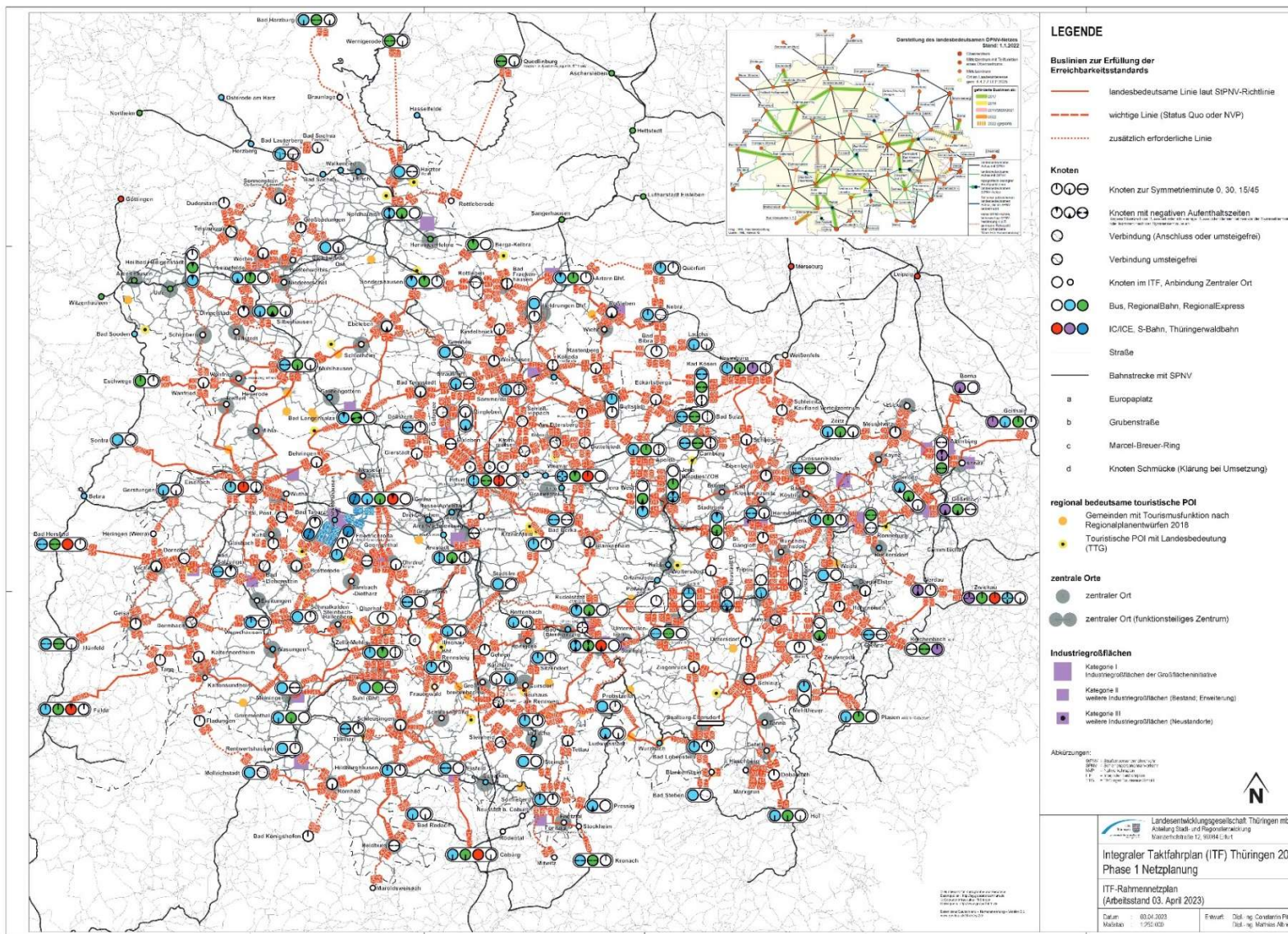


Abbildung 24: Lage der ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Anlage 5: Karte Landesbedeutsame Linien



Anlage 6: Integraler Taktfahrplan Bus



Quelle: https://www.leg-thueringen.de/fileadmin/user_upload/leg_portal/downloads/itf/rahmenplan_itf_thueringen_aktuell.pdf (Stand 03.04.2023, abgerufen am 27.08.2024)

Anlage 7: Investitionsplanung 2025 (ggf. bis 2026)

Lfd. Nr.	Antragsteller / Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhabenbezeichnung	Priorität	Gesamtkosten	Zuwendungsfähige Kosten	Fördermittelbedarf	Eigenmittel	Beteiligung Dritter
1	Amt Wachsenburg	RL-KVI OHS	Amt Wachsenburg OT Ichnershausen	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Ichnershausen, Wolff-Knippenberg-Straße)	1	123,0	123,0	92,25	30,75	0,0
2	Amt Wachsenburg	RL-KVI OHS	Amt Wachsenburg OT Ichnershausen	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Ichnershausen, Wolff-Knippenberg-Straße)	1	160,0	160,0	120,0	40,0	0,0
3	Gemeinde „Geratal“	RL-KVI OHS	Geratal OT Geraberg	Neubau einer Buswendeschleife im Ortsteil Geraberg an der Elgersburger Straße	1	154,0	147,0	110,25	43,75	0,0
4	Stadt Ilmenau	RL-KVI OHS	Ilmenau OT Gehren	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Gehren, Amtsstraße - neuer Kindergarten)	1	29,5	29,5	22,13	7,38	0,0
5	Stadt Ilmenau	RL-KVI OHS	Ilmenau OT Gräfinau-Angstedt	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Gräfinau-Angstedt, Schule (in den Langen Lehden))	1	40,0	40,0	30,0	10,0	0,0
6	Stadt Ilmenau	RL-KVI OHS	Ilmenau OT Gehren	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Gehren, Bergstraße Nord)	1	47,5	47,5	35,63	11,88	0,0
7	Stadt Ilmenau	RL-KVI OHS	Ilmenau	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Ilmenau, TU Campus)	1	35,0	35,0	26,25	8,75	0,0
8	VG „Geratal/Plaue“	RL-KVI OHS	Stadt Plaue	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Plaue, Hauptstraße - Ortsausgang in Richtung Arnstadt)	1	141,0	128,0	96,0	45,0	0,0
9	VG „Riechheimer Berg“	RL-KVI OHS	Alkersleben	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Alkersleben, Dorfstraße)	1	50,0	48,0	36,0	14,0	0,0
10	VG „Riechheimer Berg“	RL-KVI OHS	Achelstädt	Erneuerung und barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Achelstädt, Kastanienallee)	1	100,0	95,0	71,25	28,75	0,0
Summe:						880,0	853,0	639,75	240,25	0,0

Anlage 8: Finanzierungsplanung 2024 – 2029

alle Angaben in T €

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kosten der Unternehmen						
Personal	-7.589	-8.490	-8.702	-8.920	-9.143	-9.371
Abschreibungen	-1.230	-1.525	-1.556	-1.587	-1.618	-1.651
sonstige Kosten	-8.204	-9.156	-9.339	-9.526	-9.716	-9.911
Gesamtkosten	-17.023	-19.171	-19.597	-20.033	-20.477	-20.933
Einnahmen der Unternehmen						
Fahrgeldeinnahmen	5.116	7.200	7.344	7.564	7.867	8.103
sonstige Erlöse	620	600	612	630	649	669
<i>Einnahmen aus Fahrplan, Tarif u. sonst. Erträgen</i>	<i>5.736</i>	<i>7.800</i>	<i>7.956</i>	<i>8.194</i>	<i>8.516</i>	<i>8.772</i>
Ertrag gem. § 45a PBefG	40	40	41	41	41	41
Ertrag gem. § 231 SGB IX	209	295	301	301	301	301
Ertrag aus sonstigen Ausgleichsleistungen	4.516	5.000	5.150	5.202	5.228	5.254
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger	5.850	5.913	6.031	6.200	6.300	6.363
<i>(kursiv, Jahre 2025 u. später: zum Ausgleich benötigte Höhe)</i>	<i>-</i>	<i>6.036</i>	<i>6.149</i>	<i>6.295</i>	<i>6.391</i>	<i>6.565</i>
<i>Einnahmen aus gesetzl. Ausgleichsleistungen</i>	<i>10.615</i>	<i>11.248</i>	<i>11.523</i>	<i>11.744</i>	<i>11.870</i>	<i>11.959</i>
Gesamteinnahmen	16.351	19.048	19.479	19.938	20.386	20.731

Finanzierung des Zuschussbedarfes beim Aufgabenträger

alle Angaben in T €

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Zuweisung des Freistaates an den IIm-Kreis gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG						
a) Zuweisungen an den IIm-Kreis	1.236					
b) <i>(kursiv, Jahre 2025 u. später: eigene Schätzungen, Aussagen des Freistaates nicht bzw. noch nicht verfügbar)</i>	<i>-</i>	<i>1.236</i>	<i>1.236</i>	<i>1.236</i>	<i>1.236</i>	<i>1.236</i>
2. Einzusetzende Eigenmittel des Landkreises						
a) tatsächlich im Basisjahr aufgewendet	4.614					
b) <i>(kursiv, Jahre 2025 u. später: eigene Schätzungen)</i>	<i>-</i>	<i>4.677</i>	<i>4.795</i>	<i>4.964</i>	<i>5.064</i>	<i>5.127</i>
Ausgleichszahlungen Aufgabenträger gesamt	5.850	5.913	6.031	6.200	6.300	6.363

Obenstehende Planung ist nach den gegenwärtig bekannten Bedingungen (Umfang des Angebots, Entwicklung der Beförderungstarife, Veränderung der Bevölkerung nach Zahl und Struktur, Entwicklung der Finanzkraft des Landkreises und des Freistaates) aufgestellt.

Es wird ersichtlich, dass der Öffentliche Personennahverkehr im IIm-Kreis eine Unterfinanzierung in den einzelnen Planjahren aufweist, wenn sich die Rahmenbedingungen so entwickeln wie angenommen.

Änderungen in der Bevölkerungsentwicklung oder der Finanzkraft des Landkreises sowie des Freistaates sind nicht zu erwarten. Aus diesem Grund müssen Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden, die sowohl die Aufwendungen minimieren als auch die Ertragssituation verbessern.

Anlage 9: Haltestellen im IIm-Kreis

- Ausstattung der Haltestelle entspricht den Vorgaben der entsprechenden Kategorie
- Ausstattung der Haltestelle entspricht nicht den Vorgaben der entsprechenden Kategorie

Haltestellenbezeichnung	Gemeinde	Kategorie	Ausstattungsmerkmale der Haltestelle ("x" Ausstattung für alle Steige vorhanden, "-/x" Ausstattung nur für eine Richtungshaltestelle vorhanden)										Grundausrüstung der Haltestelle			Linien- und Fahrplaninformation an der Haltestelle					
			Wartefläche komplett wasserfest befestigt	barrierefreier Zugang (Hochborde)	barrierefreier Zugang (taktile Leitelemente)	barrierefreie Zuwegung (Fußwege zur Haltestelle)	Beleuchtung (bspw. im Ausleuchtungsbereich der Straßenbeleuchtung)	Wetterschutzeinrichtungen (min. Überdachung)	Sitzgelegenheit	Abfallbehälter	dynamische Fahrgastinformation	Haltestellenschild nach StVO	Haltestellenname	Hinweis auf das Verkehrsunternehmen an der Haltestelle	Liniennummern	Fahrtziele (Endhaltestelle)	Verkehrsunternehmen	Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten	Gültigkeit des Fahrplans	Tarifinformationen	Hinweis auf Info-Telefon
Achelstädt	VG Riechheimer Berg	B	x	-	-	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Alkersleben Arnstädter Str.	VG Riechheimer Berg	B	x	x	x	x	x	-/x	-/x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Alkersleben Dorfstr.	VG Riechheimer Berg	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Bösleben	VG Riechheimer Berg	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Dornheim	VG Riechheimer Berg	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Arnstadt W.-Knippenberg-Straße	Amt Wachsenburg	B	-/x	-	-	-/x	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Bechstedt Wagd	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Bittstädt	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Eischleben	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Haarhausen	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Haarhausen Bf	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	-	x	x	x	x	-										
Holzhausen	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	-/x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Holzhausen Schule	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Ichtershausen BBS	Amt Wachsenburg	B	x	x	-/x	x	x	-/x	-/x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Ichtershausen Friedensallee	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Ichtershausen Nadelwerk	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	-	-	
Ichtershausen Ritter	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	-/x	-/x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Ichtershausen Schule	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Ichtershausen Schwimmbad	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Kirchheim	Amt Wachsenburg	A	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Kirchheim Schule	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Rehestädt	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Rockhausen	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Röhrensee	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Röhrensee Hauptstraße	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	-	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Sülzenbrücken	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x

Sülzenbrücken Bf	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-										
Thörey	Amt Wachsenburg	B	x	x	-	x	x	-/x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Thörey Am Burgsteig	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Thörey Arnstädter Straße	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Thörey Garantstraße	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Thörey Industriestraße	Amt Wachsenburg	C	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Thörey Thöreyer Straße	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Werningsleben	Amt Wachsenburg	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Werningsleben Kreuzung	Amt Wachsenburg	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Abzweig Kleinhettstedt	Stadtilm	C	x	-	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Behringen	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Behringer Schenke	Stadtilm	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Cottendorf	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x/-	x/-	-	-	-	x	x	x	-	x
Cottendorf Krzg.	Stadtilm	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Dienstedt Rudolstädter Str.	Stadtilm	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Dienstedt Wendeschleife	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Döllstedt	Stadtilm	B	x	-	-	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Dörnfeld	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Dörnfeld Schule	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Ehrenstein	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Geilsdorf	Stadtilm	B	x	-	-	x	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Gösselborn	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Griesheim	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Großhettstedt	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Großliebringen	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Hammersfeld	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-										
Hohes Kreuz	Stadtilm	C	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Kleinhettstedt	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Kleinliebringen	Stadtilm	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Nahwinden	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	-	-	-	-	x	x	x	x	x
Niederwillingen	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Niederwillingen Bf	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x											
Oberwillingen	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Oesteröda Abzw., Ilmtal	Stadtilm	B	x	-	-	x	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Singen	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Singen Bahnhof	Stadtilm	B	x	-	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Singen(Thür) Bf	Stadtilm	B	x	-	x	x	x	x	x	x											
Stadtilm Bf	Stadtilm	B	x	-	x	x	x	x	x	x											
Stadtilm Busbahnhof	Stadtilm	A	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	-	x
Stadtilm Domal	Stadtilm	B	-	-	-	-	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Stadtilm Feldstraße	Stadtilm	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	-	x
Stadtilm Weimarische Straße	Stadtilm	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Stadtilm Post	Stadtilm	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-/x	-	-	x	x	x	-	x
Stadtilm Schule	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	-	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Traßdorf	Stadtilm	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Allzunah	Ilmenau	B	x	-	-	-/x	-	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bücheloh	Ilmenau	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Frauenwald Bahnhof	Ilmenau	B	x	x	x	x	-/x	-/x	-/x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Frauenwald Hirsch	Ilmenau	B	x	x	x	-/x	-/x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Frauenwald Pl. d. Friedens	Ilmenau	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Frauenwald Tränkbachtal	Ilmenau	B	x	x	-	x	x	-/x	-/x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gehren Amtsstraße	Ilmenau	B	x	-	-	-/x	-/x	-/x	-/x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Bergstraße Nord	Ilmenau	B	-/x	-	-	-	-/x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Großbr. Str.	Ilmenau	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Holzindustrie/Arnstädter Straße	Ilmenau	B	x	x	x	-	-/x	-	-	-/x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Königseer Straße	Ilmenau	B	x	x	x	x	-/x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Markt	Ilmenau	B	x	-/x	-/x	x	-/x	-	-	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gehren Schule	Ilmenau	B	x	-/x	-/x	x	-/x	-/x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	-	x
Gräfinau Annawerk	Ilmenau	C	x	x	x	-	-/x	-	-	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gräfinau Gemeinde	Ilmenau	B	-/x	-	-	-/x	-/x	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x
Gräfinau Schule	Ilmenau	B	x	-	-	x	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	x	x	x	-	x
Heyda Auf der Heide	Ilmenau	B	x	x	x	x	-/x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Heyda Brauhausgasse	Ilmenau	B	x	x	x	x	-/x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Arnstadt Abz. Rudisleben	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Abzweig Bierweg	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Abzweig Oberndorf	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Abzweig Rosenstraße	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Alte Feldstraße	Arnstadt	B	x	-	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Am Dornheimer Berg	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	-/x	-/x	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Am Fürstenberg	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Am Grabfeld	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Am Kesselbrunn	Arnstadt	B	x	-/x	-	x	x	-/x	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Am Kübelberg	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt An der Bachschleife	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Angelhausen	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt August-Brömel-Str.	Arnstadt	B	x	-	-	-/x	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x
Arnstadt Busbahnhof	Arnstadt	A	x	-	-	-	x	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Arnstadt Bustreff	Arnstadt	A	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Diesterwegstraße	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Dorotheenthal	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Eintracht	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Elxlebener Weg	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Erfurter Kreuz	Arnstadt	A	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Friedhof	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x

Arnstadt Gehrener Straße	Arnstadt	B	x	-/x	-	x	x	-/x	-/x	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Goethestraße	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Hbf	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-										
Arnstadt Hellweg	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Arnstadt Ichtershäuser Straße	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt IImkreis-Center	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Karl-Liebknecht-Straße	Arnstadt	B	x	-/x	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Kaufland	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x
Arnstadt Kohlenmarkt	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Krankenhaus	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Kreisel	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-	-	-/x	-										
Arnstadt Lessingstraße	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Lindenallee	Arnstadt	B	-/x	-/x	-	-/x	x	-/x	-/x	-	-	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt N3	Arnstadt	C	x	x	x	x	x	x	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Oberndorf	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Ohrdrufer Straße	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Plauesche Straße	Arnstadt	B	-/x	-	-	-/x	-	-	-	x	-										
Arnstadt Prof.-Frosch-Straße	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Rabenhold	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	-	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Rehestädter Weg	Arnstadt	B	x	x	-	-	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Robert-Bosch-Straße	Arnstadt	C	x	x	-	/x	x	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Arnstadt Saalfelder Straße	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Schönbrunn	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Schönbrunnstraße	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Sonnenhang	Arnstadt	B	x	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Stadtilmer Straße	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Südbahnhof	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Arnstadt Wollmarkt	Arnstadt	B	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	-	-	-	x	x	x	x	x
Branchewinda	Arnstadt	B	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Dannheim	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Dosdorf	Arnstadt	B	x	-/x	-/x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Espenfeld	Arnstadt	B	x	-/x	-/x	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Ettischleben	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Görbitzhausen	Arnstadt	B	x	x	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Hausen	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Hausen Hopfenberg	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Kettmannshausen	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Marlishausen	Arnstadt	B	x	-/x	-/x	x	x	x	x	x	-	x	-	-	-	-	x	x	x	x	x
Marlishausen Bf	Arnstadt	B	x	-	-	-	-	-	-	-	-										
Neuroda	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Reinsfeld	Arnstadt	B	x	-	-	-/x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x
Roda	Arnstadt	B	x	-	-	x	x	-/x	-/x	-/x	-	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x

Impressum

Kurztitel	Nahverkehrsplan IIm-Kreis 2025 – 2029
Herausgeber	Landratsamt IIm-Kreis Ritterstraße 14 99310 Arnstadt
Bearbeitung:	IIm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH Ichtershäuser Straße 31 99310 Arnstadt PTV Transport Consult GmbH Niederlassung Dresden Straßburger Platz 1 01307 Dresden
Erstellungszeitraum:	September 2023 bis Dezember 2024