

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0885/12 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Desolate Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die Gleise der Deutschen Bahn AG in
der Gemarkung Vieselbach**

Genaue Fassung:

Die desolate Brücke über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG im Ortsteil Vieselbach ist, vorbehaltlich der haushalterischen Voraussetzungen, komplett abzurechen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0010/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Umweltschonende Fernwärmeversorgung für zusätzliche Stadtquartiere

Genaue Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke Erfurt GmbH

- ein Gesamtkonzept zur energieeffizienten Nutzung der bereit gestellten Wärme aus den hoch effizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK) der SWE zu erarbeiten. Damit wird das Ziel einer 65-prozentigen Stromerzeugung aus KWK-Anlagen für den Bedarf der Stadt Erfurt gesichert. Hierbei ist von der Prämisse auszugehen, dass für die Endverbraucher die Kosten für den Bezug von Wärme und Warmwasser nicht über denen vergleichbarer Energieträger liegen,
- für ein Quartier mit hoher Einwohnerdichte außerhalb der fernwärmeerschlossenen Gebiete ein detailliertes Konzept für eine Wärmeversorgung aus KWK als Pilotprojekt zu erarbeiten. Dabei ist die Wirkung der Erschließungskosten (Bau der Haupttrasse) auf den Wärmepreis zu ermitteln und darzustellen.

02

Für diese konzeptionellen Arbeiten und deren Umsetzung sind Fördermittel aus den entsprechenden Förderprogrammen zu beantragen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0333/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Grundstücksverkehr - öffentliche Ausschreibung von Grundstücken

Genaue Fassung:

01

Der Stadtrat stimmt der öffentlichen Ausschreibung der in der Anlage 1 aufgeführten Grundstücke sowie der Veräußerung dieser Grundstücke mindestens zum Verkehrswert zu und erklärt die Belastungsvollmacht für noch aufzunehmende Grundschulden zur Finanzierung der Kaufpreise und der Investitionen für diese Grundstücke. Alternativ zur Veräußerung soll auch die Bestellung von Erbbaurechten mit einer Laufzeit von maximal 90 Jahren zu mindestens 4 % Erbbauzins möglich sein.

02

Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die im Beschlusspunkt 01 genannten Festlegungen umzusetzen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

* * *

Anlage 1 zur Drucksache 0333/13

| Lfd. Nr.: | Grundstück | Gemarkung | Flur | Flurstück | Größe in m ² |
|-----------|-----------------|-----------|------|------------------|-------------------------|
| 1 | Hohe Straße | Möbisburg | 7 | 142/13 142/14 | 200 350 |
| 2 | Hohe Straße | Möbisburg | 7 | 142/15 142/16 | 199 432 |
| 3 | Schöne Aussicht | Möbisburg | 7 | 155/2 153/1 | 549 518 |

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0335/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ALT591 "Ehemalige Druckerei
Fortschritt" - Einleitender Aufhebungsbeschluss**

Genaue Fassung:

01

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ALT591 "Ehemalige Druckerei Fortschritt" (Anlage 2), rechtsverbindlich seit 11.03.2011, soll gemäß § 12 Abs. 6 Satz 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 8 BauGB das Aufhebungsverfahren eingeleitet werden.

02

Der Einleitungsbeschluss für das Aufhebungsverfahren ist gemäß § 1 Abs. 8 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB ortsüblich im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt bekannt zu machen.

03

Die Aufhebung erfolgt gem. § 12 Abs. 6 Satz 3 BauGB im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung sowie der Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB wird gem. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 sowie Abs. 3 BauGB abgesehen."

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0336/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan
ALT646 "Wohnquartier Graphisches Viertel", Billigung des Vorhabenkonzeptes und
frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**

Genauere Fassung:

01

Dem Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens nach § 12 Abs. 2 BauGB vom 19.12.2012 für das Vorhaben "Wohnen im Graphischen Viertel" wird gemäß § 12 Abs. 2 Satz 1 BauGB nach pflichtgemäßem Ermessen zugestimmt. Das Bebauungsplanverfahren soll eingeleitet werden.

02

Für das Antragsgrundstück Gemarkung Erfurt, Flur 127, Flurstück 5 soll gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB i. V. m. § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB der vorhabenbezogene Bebauungsplan ALT646 "Wohnquartier Graphisches Viertel" aufgestellt werden. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes verläuft entlang der Flurstücksgrenzen des o.g. Flurstücks.

Mit dem Bebauungsplan werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine attraktive innenstadtnahe Wohnanlage mit Tiefgarage
- Weitestgehender Erhalt der Bestandsgebäude, insbesondere der denkmalgeschützten Bürgerhäuser Johannesstraße 162/163 sowie des ehemaligen Druckereigebäudes Johannesstraße 160

Mit dem Bebauungsplan sollen die Erhaltungs- und Sanierungsziele des Sanierungsgebietes "Altstadt" EFM003 gebietsbezogen konkretisiert werden.

03

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.

04

Der Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB ortsüblich im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt bekannt zu machen.

05

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit dem Antragsteller (Vorhabenträger) den erforderlichen Durchführungsvertrag gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB zur Vorbereitung und Durchführung dieses Bebauungsplanverfahrens abzuschließen.

06

Das Vorhabenkonzept in seiner Fassung von Januar 2013 (Anlage 2) wird in seinen Grundzügen als Vorentwurf gebilligt.

Die denkmalrechtlichen Anforderungen sind im weiteren Planverfahren zu prüfen.

07

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist durch öffentliche Auslegung des Vorhabenkonzeptes durchzuführen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, sind gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB zu beteiligen.

08

Zeitpunkt, Ort und Dauer der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind ortsüblich im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt bekannt zu machen.

gez. i. V. T. Thierbach

A. Bauswein

Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0357/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Änderung der Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der
Landeshauptstadt Erfurt**

Genaue Fassung:

01

Die 1. Änderungssatzung der Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der Landeshauptstadt Erfurt (Anlage 6) wird beschlossen.

02

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Satzungsänderung nach Beschluss durch den Stadtrat auszufertigen, der Rechtsaufsichtsbehörde vorzulegen und nach Bestätigung des Eingangs öffentlich bekannt zu machen (§ 21 ThürKO).

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

* * *

Hinweis:

Die 1. Änderungssatzung der Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der Landeshauptstadt Erfurt bedarf der Anzeige beim Thüringer Landesverwaltungsamt (§ 21 Abs. 3 ThürKO) und wird erst nach Vorliegen der Eingangsbestätigung der Rechtsaufsichtsbehörde ausgefertigt und öffentlich bekannt gemacht.

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0395/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Öffentliche Ausschreibung "Gaststätte Lok-Sportplatz" in Erfurt-Süd, Flur 15, Teilfläche des Flst. 242/1 (Erbbaurecht über 66 Jahre)

Genaue Fassung:

01

Der Stadtrat stimmt der öffentlichen Ausschreibung des Objektes "Gaststätte LOK-Sportplatz" in Erfurt-Süd, Flur 15, Flurstück 242/1 (Teilfl. von ca. 1418 m²) sowie der Bestellung eines Erbbaurechtes zur Gaststättennutzung mindestens zum Erbbauzins i.H.v. 1.000 EUR pro Monat mit einer Laufzeit von 66 Jahren zu.

02

Der Stadtrat stimmt der Eintragung einer Grunddienstbarkeit für die Hausanschlussleitungen zu Gunsten des jeweiligen Erbbauberechtigten für die noch zu vermessene Teilfläche des Flurstückes 242/1 zu Lasten der städtischen Restfläche des Flurstückes 242/1 sowie den ungewidmeten Bereich des städtischen Flurstückes 2822/234 zu.

03

Der Stadtrat stimmt der Eintragung eines Zuwegungs- und Zufahrtsrechtes zu Gunsten des jeweiligen Erbbauberechtigten für die noch zu vermessene Teilfläche des Flurstückes 242/1 zu Lasten der städtischen Restfläche des Flurstückes 242/1 sowie den ungewidmeten Bereich des städtischen Flurstückes 2822/234 zu.

04

Der Stadtrat stimmt der Eintragung einer gegenseitigen Grunddienstbarkeit für die Wasser- und Stromleitungen, die durch das Gebäude des Erbbaugrundstückes verlaufen, zu Gunsten (als Mitbenutzungsrecht) bzw. zu Lasten (als Duldungspflicht) des Erbbauberechtigten sowie zu Lasten bzw. zu Gunsten der verbleibenden städtischen Restfläche des Flurstückes 242/1 zu.

05

Der Stadtrat stimmt der Eintragung eines unbefristeten dinglichen Nutzungsrechtes im Erbbaugrundbuch für die sportlich genutzte Fläche innerhalb des Objektes (u.a. Kegelbahn) und der damit durch den Erfurter Sportbetrieb verbundenen Zahlung einer Nutzungsentschädigung i.H.v. 574,00 EUR/Monat zu.

06

Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die im Punkt 01 bis 05 genannten Festlegungen umzusetzen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0480/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017

Genaue Fassung:

01

Der in der Anlage befindliche Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 wird als Grundlage für die regionale und lokale Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Erfurt bestätigt.

02

Die Ergebnisse des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2014 - 2018 der Landeshauptstadt Erfurt zu berücksichtigen.

03

Der Stadtrat fordert den Oberbürgermeister als Vertreter des Aufgabenträgers auf:

- Verstärkt Initiative zu ergreifen, um eine weitgehende Harmonisierung sowohl der Tarifbestimmungen als auch der Beförderungsbestimmungen im Verkehrsverbund zu erzielen.
- Den Sonderstatus des DB-Regio im Verkehrsverbund zu reduzieren.
- Darauf hinzuwirken, dass bei der nächsten Tarifierung ein 72 Stundenticket für die Tarifregion eingeführt wird.
- Die Bemühungen um die Integration des Ilmkreises und des Landkreises Sömmerda in den VMT zu intensivieren und zu verstärken.
- Der Oberbürgermeister wird aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass das Gewerbegebiet Güterverkehrszentrum Erfurt verstärkt an das ÖPNV-Netz angebunden wird.

gez. i. V. T. Thierbach

A. Bauswein

Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0568/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Feststellung des Jahresabschlusses 2012 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH

Genauere Fassung:

Der Stadtrat stimmt zu, dass der Oberbürgermeister in der Gesellschafterversammlung zur Feststellung des Jahresabschlusses 2012 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH die nachfolgenden Beschlüsse fasst:

01

Der Jahresabschluss 2012 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH, welcher den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfungsunternehmens Bavaria Treu AG erhalten hat und eine Bilanzsumme von 529.104,33 Euro sowie einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 939.332,48 Euro ausweist, wird festgestellt.

02

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 939.332,48 Euro wird mit der Kapitalrücklage verrechnet.

03

Die Geschäftsführerin, Frau Dr. Carmen Hildebrandt, wird für das Geschäftsjahr 2012 entlastet.

04

Dem Aufsichtsrat wird für das Geschäftsjahr 2012 Entlastung erteilt.

05

Als Wirtschaftsprüfer für den Jahresabschluss 2013 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH einschließlich der Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz wird die Bavaria Treu AG, Steigerstraße 41 in 99096 Erfurt, bestellt. Der Prüfbericht ist der Gesellschafterin Landeshauptstadt Erfurt auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0570/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Feststellung des Jahresabschlusses 2012 der Erfurter Garten- und Ausstellungs GmbH

Genaue Fassung:

Der Stadtrat beschließt, dass der Oberbürgermeister in der Gesellschafterversammlung der Erfurter Garten- und Ausstellungs GmbH nachfolgende Beschlüsse fasst:

01

Der Jahresabschluss 2012 der Erfurter Garten- und Ausstellungs GmbH, der mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfungsunternehmens BDO AG versehen ist, wird festgestellt.

02

Der Geschäftsführerin, Frau Kathrin Weiß wird für das Geschäftsjahr 2012 Entlastung erteilt.

03

Der Aufsichtsrat wird für das Geschäftsjahr 2012 entlastet.

04

Als Wirtschaftsprüfer für den Jahresabschluss 2013 der Erfurter Garten- und Ausstellungs GmbH einschließlich der Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz wird die BDO AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Arnstädter Straße 28, 99096 Erfurt, bestellt. Der Prüfbericht ist der Gesellschafterin Landeshauptstadt Erfurt auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0574/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Feststellung des Jahresabschlusses 2012 der Hyma Erfurt GmbH

Genaue Fassung:

Der Stadtrat stimmt zu, dass der Oberbürgermeister in der Gesellschafterversammlung der Hyma Erfurt Hydraulik-Service und Maschinenbau GmbH nachfolgende Beschlüsse unterstützt:

01

Der Jahresabschluss 2012 der Hyma Erfurt Hydraulik-Service und Maschinenbau GmbH mit einer Bilanzsumme in Höhe von 1.487.409,52 Euro und einem Jahresergebnis in Höhe von 57.072,43 Euro wird festgestellt.

02

Der Jahresüberschuss in Höhe von 57.072,43 Euro wird wie folgt verwendet:

- 50.000,00 Euro brutto werden an die Gesellschafter ausgeschüttet,
- 7.072,43 Euro werden auf neue Rechnung vorgetragen.

03

Dem Geschäftsführer Herrn Volker Wolters wird für das Geschäftsjahr 2012 Entlastung erteilt.

Dem Geschäftsführer Herrn Marko Ernst wird für das Geschäftsjahr 2012 Entlastung erteilt.

gez. i. V. T. Thierbach

A. Bauswein

Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0662/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Entwurf Lärmaktionsplan 2. Stufe - Hauptverkehrsstraßen - Billigung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Genaue Fassung:

01

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes (Anlage 1) wird gebilligt.

02

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes ist gemäß § 47 d (3) Bundes-Immissionsschutzgesetz öffentlich auszulegen.

03

Zeitpunkt, Ort und Dauer der Beteiligung der Öffentlichkeit sind ortsüblich im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt bekannt zu machen.

04

Als zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen werden in den Lärmaktionsplan 2. Stufe aufgenommen:

- Verstärkung des Programms zu Fahrbahnsanierungen
- Ersetzen von Pflasterdeckschichten durch Asphaltdeckschichten
- Optimierung der Lichtsignalanlagen-Koordinierung
- Wiederaufnahme des Schallschutzfensterprogramms (passiver Lärmschutz)
- Etablierung von Elektromobilität

gez. i. V. T. Thierbach

A. Bauswein

Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0680/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Grundstücksverkehr - öffentliche Ausschreibung von Grundstücken

Genaue Fassung:

01

Der Stadtrat stimmt der öffentlichen Ausschreibung der in der Anlage 1 aufgeführten Grundstücke sowie der Veräußerung dieser Grundstücke mindestens zum Verkehrswert zu und erklärt die Belastungsvollmacht für noch aufzunehmende Grundschulden zur Finanzierung der Kaufpreise und der Investitionen für diese Grundstücke. Alternativ zur Veräußerung soll auch die Bestellung von Erbbaurechten mit einer Laufzeit von maximal 90 Jahren zu mindestens 4 % Erbbauzins möglich sein.

02

Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die im Beschlusspunkt 01 genannten Festlegungen umzusetzen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Anlage 1 zur DS 0680/13 öffentliche Ausschreibung von Grundstücken

| Lfd. Nr.: | Grundstück | Gemarkung | Flur | Flurstück | Größe in m ² |
|-----------|----------------------------------|--------------------------|------|-----------|-------------------------|
| 1 | Poststraße 22 | Hochheim | 4 | 10 | 290 |
| 2 | Am Kirchberg | Bischleben | 2 | 58 | 704 |
| 3 | Stolzestraße 32 (9/20-Anteil) | Erfurt-Süd | 6 | 41/109 | 631 |
| 4 | Ulan-Bator-Straße 76/77 | Gispersleben- Kiliani | 7 | 224/11 | 621 |

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0763/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Schulartänderung der Friedrich-Schiller-Schule Erfurt, Staatliche Regelschule 14
(Schulnummer: 26639), in eine Thüringer Gemeinschaftsschule (TGS) nach ThürSchulG § 6a
Abs. 3**

Genaue Fassung:

Der Stadtrat stimmt der Schulartänderung der Friedrich-Schiller-Schule Erfurt, Staatliche Regelschule 14 (Schulnummer: 26639), in eine Thüringer Gemeinschaftsschule (TGS) nach ThürSchulG § 6a Abs. 3 ab dem Schuljahr 2013/2014 zu, unter Beachtung der in der Anlage 3 genannten Regelungen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0836/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Änderung der Besetzung der Ausschüsse des Erfurter Stadtrates

Genaue Fassung:

01

Herr Thomas Kemmerich wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben abberufen.

Herr Steffen Peter wird als sachkundiger Bürger im Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben abberufen.

Gemäß § 20 Abs. 6 Satz 2 GeschO wird das fraktionslose Stadtratsmitglied Herr Thomas Kemmerich in den Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben mit Antrags- und Rederecht entsandt.

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 24.06.2013 in Kraft.

02

Herr Herbert Rudovsky wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt abberufen.

Herr Heiko Sparmberg wird als sachkundiger Bürger im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt abberufen.

Gemäß § 20 Abs. 6 Satz 2 GeschO wird das fraktionslose Stadtratsmitglied Herr Herbert Rudovsky in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt mit Antrags- und Rederecht entsandt.

Die Änderung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

03

Herr Herbert Rudovsky wird als stimmberechtigtes Mitglied im Bau- und Verkehrsausschuss abberufen.

Herr Mike Schuster wird als sachkundiger Bürger im Bau- und Verkehrsausschuss abberufen.

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 24.06.2013 in Kraft.

04

Frau Birgit Schuster wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für Soziales, Arbeitsmarkt und Gleichstellung abberufen.

Herr Christian Poloczek wird als sachkundiger Bürger im Ausschuss für Soziales, Arbeitsmarkt und Gleichstellung abberufen.

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 24.06.2013 in Kraft.

05

Frau Birgit Schuster wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile abberufen.

Herr Marcel Günther wird als sachkundiger Bürger im Ausschuss für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile abberufen.

Die Änderung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

06

Frau Birgit Schuster wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für Bildung und Sport abberufen.

Frau Peggy Katzer wird als sachkundige Bürgerin im Ausschuss für Bildung und Sport abberufen.

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 24.06.2013 in Kraft.

07

Herr Thomas Kemmerich wird als stimmberechtigtes Mitglied im Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Beteiligungen abberufen.

Herr Jürgen Lange wird als sachkundiger Bürger im Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Beteiligungen abberufen.

Die Änderung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

08

Herr Herbert Rudovsky wird als stimmberechtigtes Mitglied im Kulturausschuss abberufen.

Herr Prof. Dr. Wilhelm Schellenberg wird als sachkundiger Bürger im Kulturausschuss abberufen.

Die Änderung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

09

Die Besetzung der Ausschüsse im Übrigen gemäß Anlage 1 wird mit sofortiger Wirkung beschlossen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

SPD - Fraktion

06.06.2013

Ausschussbesetzung- Änderungen fett gedruckt**Drucksache 0836/13, Anlage 1**

| Fraktionsvertreter | 1. Stellvertreter | 2. Stellvertreter | 3. Stellvertreter | 4. Stellvertreter |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|

Ausschuss für Bau und Verkehr

| | | | | |
|------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Metz, Wolfgang | Schuster, Birgit | Schilder, Gerhard | Oehler, Uwe | Prof. Dr. Merforth, Klaus |
| Warnecke, Frank | Weiser, Beate | Wiegand, Klaus | Pelke, Birgit | Gloria, Carsten |
| Frenzel, Torsten | Carsten, Gloria | Weiser, Beate | Küstner, Eike | Schuster, Birgit |
| Dr. Warweg, Urs | Krull, Friedhelm | Möller, Denny | Dr. Klisch, Cornelia | Wiegand, Klaus |

Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben

| | | | | |
|----------------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------|
| Schilder, Gerhard | Frenzel, Torsten | Dr. Klisch, Cornelia | Küstner, Eike | Dr. Warweg, Urs |
| Weiser, Beate | Warnecke, Frank | Möller, Denny | Krull, Friedhelm | Frenzel, Torsten |
| Metz, Wolfgang | Wiegand, Klaus | Gloria, Carsten | Pelke, Birgit | Dr. Beese, Wolfgang |
| Prof. Dr. Merforth, Klaus | Dr. Warweg, Urs | Schuster, Birgit | Warnecke, Frank | Oehler, Uwe |

Ausschuss für Soziales, Arbeitsmarkt und Gleichstellung

| | | | | |
|----------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Möller, Denny | Dr. Klisch, Cornelia | Dr. Warweg, Urs | Dr. Poppenhäger, Holger | Dr. Beese, Wolfgang |
| Krull, Friedhelm | Küstner, Eike | Oehler, Uwe | Frenzel, Torsten | Warnecke, Frank |
| Wiegand, Klaus (Vorsitzender) | Warnecke, Frank | Pelke, Birgit | Metz, Wolfgang | Dr. Poppenhäger, Holger |
| Schuster, Birgit | Dr. Beese, Wolfgang | Schilder, Gerhard | Metz, Wolfgang | Oehler, Uwe |

Ausschuss für Wirtschaftsförderung und Beteiligung

| | | | | |
|--|-----------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Gloria, Carsten | Frenzel, Torsten | Küstner, Eike | Metz, Wolfgang | Weiser, Beate |
| Oehler, Uwe | Pelke, Birgit | Weiser, Beate | Dr. Warweg, Urs | Dr. Klisch, Cornelia |
| Prof. Dr. Merforth, Klaus (Vorsitzender) | Möller, Denny | Kull, Friedhelm | Küstner, Eike | Schuster, Birgit |
| Gerhard Schilder | Wiegand, Klaus | Pelke, Birgit | Frenzel, Torsten | Krull, Friedhelm |

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt

| | | | | |
|--|-----------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Dr. Warweg, Urs (Vorsitzender) | Warnecke, Frank | Oehler, Uwe | Dr. Klisch, Cornelia | Pelke, Birgit |
| Gloria, Carsten | Schilder, Gerhard | Krull, Friedhelm | Dr. Beese, Wolfgang | Prof. Dr. Merforth, Klaus |
| Küstner, Eike | Dr. Klisch, Cornelia | Pelke, Birgit | Schilder, Gerhard | Warnecke, Frank |
| Schuster, Birgit | Metz, Wolfgang | Krull, Friedhelm | Dr. Poppenhäger, Holger | Dr. Beese, Wolfgang |

Kulturausschuss

| | | | | |
|--|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Dr. Beese, Wolfgang (Vorsitzender) | Metz, Wolfgang | Weiser, Beate | Möller, Denny | Pelke, Birgit |
| Dr. Klisch, Cornelia | Krull, Friedhelm | Wiegand, Klaus-Michael | Weiser, Beate | Metz, Wolfgang |
| Dr. Poppenhäger, Holger | Warnecke, Frank | Frenzel, Torsten | Möller, Denny | Krull, Friedhelm |
| Küstner, Eike | Schilder, Gerhard | Pelke, Birgit | Krull, Friedhelm | Schuster, Birgit |

Ausschuss für Bildung und Sport

| | | | | |
|----------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Oehler, Uwe | Möller, Denny | Warnecke, Frank | Wiegand, Klaus-Michael | Küstner, Eike |
| Weiser, Beate | Küstner, Eike | Dr. Poppenhäger, Holger | Frenzel, Torsten | Gloria, Carsten |
| Pelke, Birgit | Frenzel, Torsten | Wiegand, Klaus-Michael | Prof. Dr. Merforth, Klaus | Schilder, Gerhard |
| Dr. Beese, Wolfgang | Warnecke, Frank | Metz, Wolfgang | Dr. Klisch, Cornelia | Schuster, Birgit |

Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile

| | | | | |
|------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Wiegand, Klaus-Michael | Oehler, Uwe | Möller, Denny | Dr. Klisch, Cornelia | Dr. Poppenhäger, Holger |
| Frenzel, Torsten | Schilder, Gerhard | Weiser, Beate | Prof. Dr. Merforth, Klaus | Oehler, Uwe |
| Metz, Wolfgang | Weiser, Beate | Dr. Beese, Wolfgang | Krull, Friedhelm | Dr. Klisch, Cornelia |
| Pelke, Birgit | Schuster, Birgit | Gloria, Carsten | Weiser, Beate | Schilder, Gerhard |

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0853/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Wahl eines/einer ehrenamtlichen Seniorenbeauftragten

Genaue Fassung:

Zur ehrenamtlichen Seniorenbeauftragten der Landeshauptstadt Erfurt wird:

Frau Dorothea Reuß

gewählt.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0888/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Wasser gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge!

Genaue Fassung:

Der Stadtrat möge beschließen:

01

Der Erfurter Stadtrat lehnt alle Bestrebungen der Europäischen Union ab, die Wasserversorgung der Kommunen zu privatisieren.

02

Der Erfurter Stadtrat ruft alle Bürger und Bürgerinnen dazu auf, durch eine Unterschrift die Europäische Bürgerinitiative „Right2water“ in ihrer Forderung für ein Recht auf Wasser und sanitäre Grundversorgung für alle zu unterstützen. Die Wasserversorgung darf nicht den Binnenmarktregeln unterworfen werden.

03

Der Stadtrat fordert den Oberbürgermeister auf, auf allen Ebenen, insbesondere in den kommunalen Interessenvertretungen, darauf hinzuwirken, dass entsprechende Aktivitäten abgelehnt bzw. zurückgewiesen werden.

04

Der Erfurter Stadtrat fordert den Thüringer Landtag auf, alle parlamentarischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Privatisierung kommunaler Wasserversorgung in Thüringen unmöglich zu machen.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0926/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

**Berechtigung zur Akteneinsicht für Stadtratsmitglieder gem. § 17 Abs. 2 der
Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt Erfurt und seiner Ausschüsse**

Genaue Fassung:

Die in der Anlage 1 aufgeführten Stadtratsmitglieder aus den einzelnen Fraktionen sind akteneinsichtsberechtigt für die jeweiligen Dezernate gem. § 17 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

| Dezernat | | SPD | CDU | DIE LINKE. | B.90/ Die Grünen | Freie Wähler |
|---|--|---|--|--|--|---|
| 01 Oberbürger- meister | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Frank Warnecke Friedhelm Krull | Michael Panse Thomas Pfistner | André Blechschildt Matthias Plhak | Prof. Dr. Alexander Thumfart Ludger Kanngießer | Prof. Dr. Ingeborg Aßmann Gisela Bongardt |
| 02 Finanzen und Liegen- schaften | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Gerhard Schilder Wolfgang Metz | Andreas Huck Heiko Vothknecht | Katrin Körber Karin Landherr | Thomas Meier Sebastian Hilgenfeld | Gisela Bongardt Helmut Besser |
| 03 Bürgerservice und Sicherheit | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Dr. Holger Poppenhäger Torsten Frenzel | Thomas Hutt Margarete Hentsch | Karin Landherr Matthias Plhak | Rüdiger Bender Thomas Meier | Helmut Besser Gisela Bongardt |
| 04 Stadtentwick- lung, Bau und Verkehr | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Dr. Urs Warweg Frank Warnecke | Jörg Kallenbach Rowald Staufenbiel | Dr. Reinhard Duddek Matthias Plhak | Ludger Kanngießer Thomas Meier | Peter Stampf Gisela Bongardt |
| 05 Soziales, Bildung und Kultur | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Birgit Pelke Denny Möller | Thomas Pfistner Thomas Hutt | Karola Stange Jens Hase | Prof. Dr. Alexander Thumfart Ludger Kanngießer | Prof. Dr. Ingeborg Aßmann Helmut Besser |
| 06 Wirtschaft und Umwelt | Akteneinsichtsberechtigte/r: Stellvertreter/in: | Prof. Dr. Klaus Merforth Carsten Gloria | Jörg Schwäblein Sandra Tyroller | Matthias Plhak Bodo Remus | Sebastian Hilgenfeld Ludger Kanngießer | Peter Stampf Gisela Bongardt |

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0929/13 der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013

Kartelle bei Feuerwehrautos: Pauschale Entschädigung für Kommunen

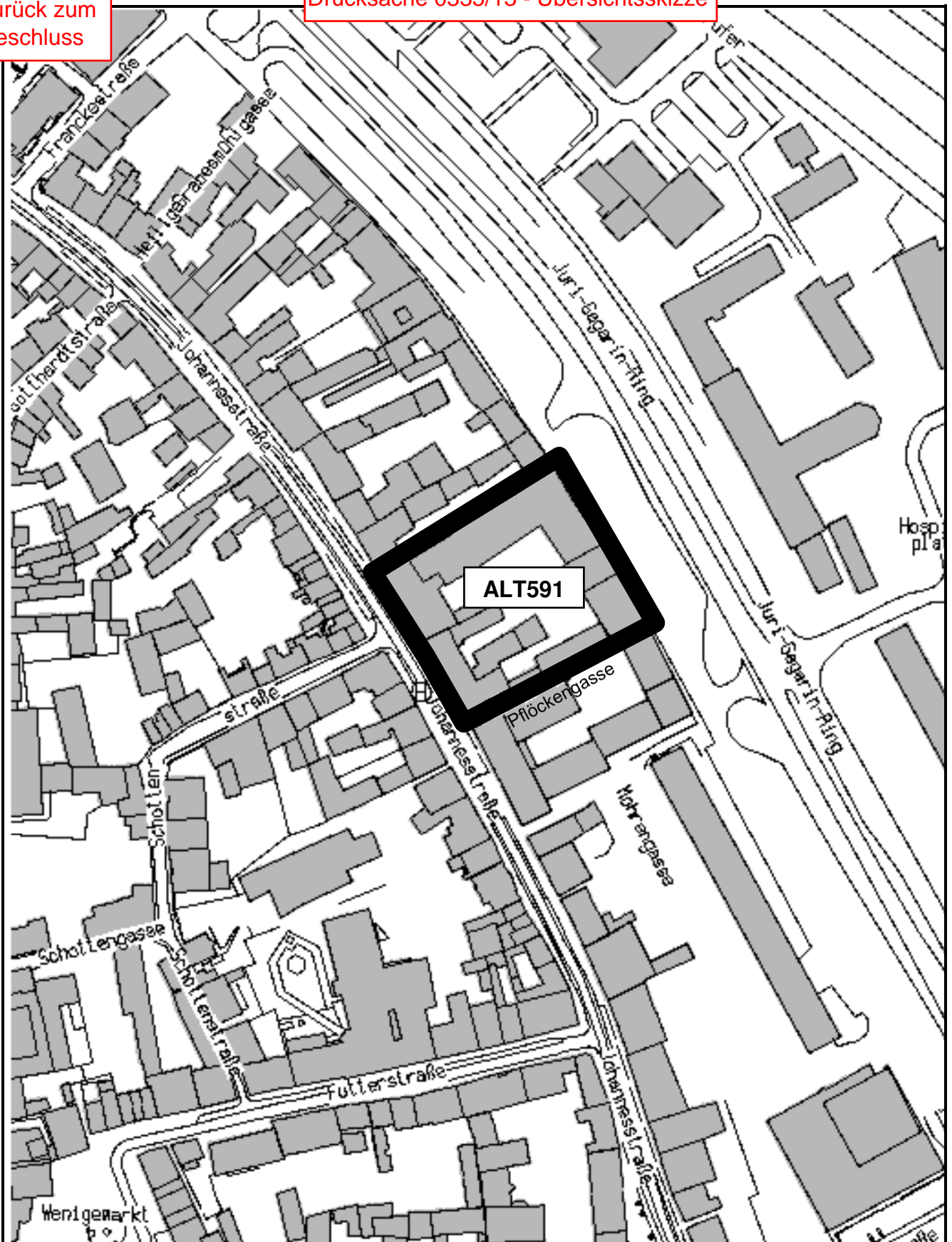
Genaue Fassung:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der zwischen den kommunalen Spitzenverbänden und den betreffenden Firmen des Feuerwehrbeschaffungskartells getroffenen außergerichtlichen Regulierungsvereinbarung die notwendigen Schritte zur Schadensregulierung einzuleiten. Darüber ist dem Fachausschuss laufend zu berichten.

gez. i. V. T. Thierbach
A. Bauswein
Oberbürgermeister

zurück zum
Beschluss

Drucksache 0335/13 - Übersichtsskizze



Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung



VBP ALT591



Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt

Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und
Bodenordnung

Ausgabedatum: September 2008

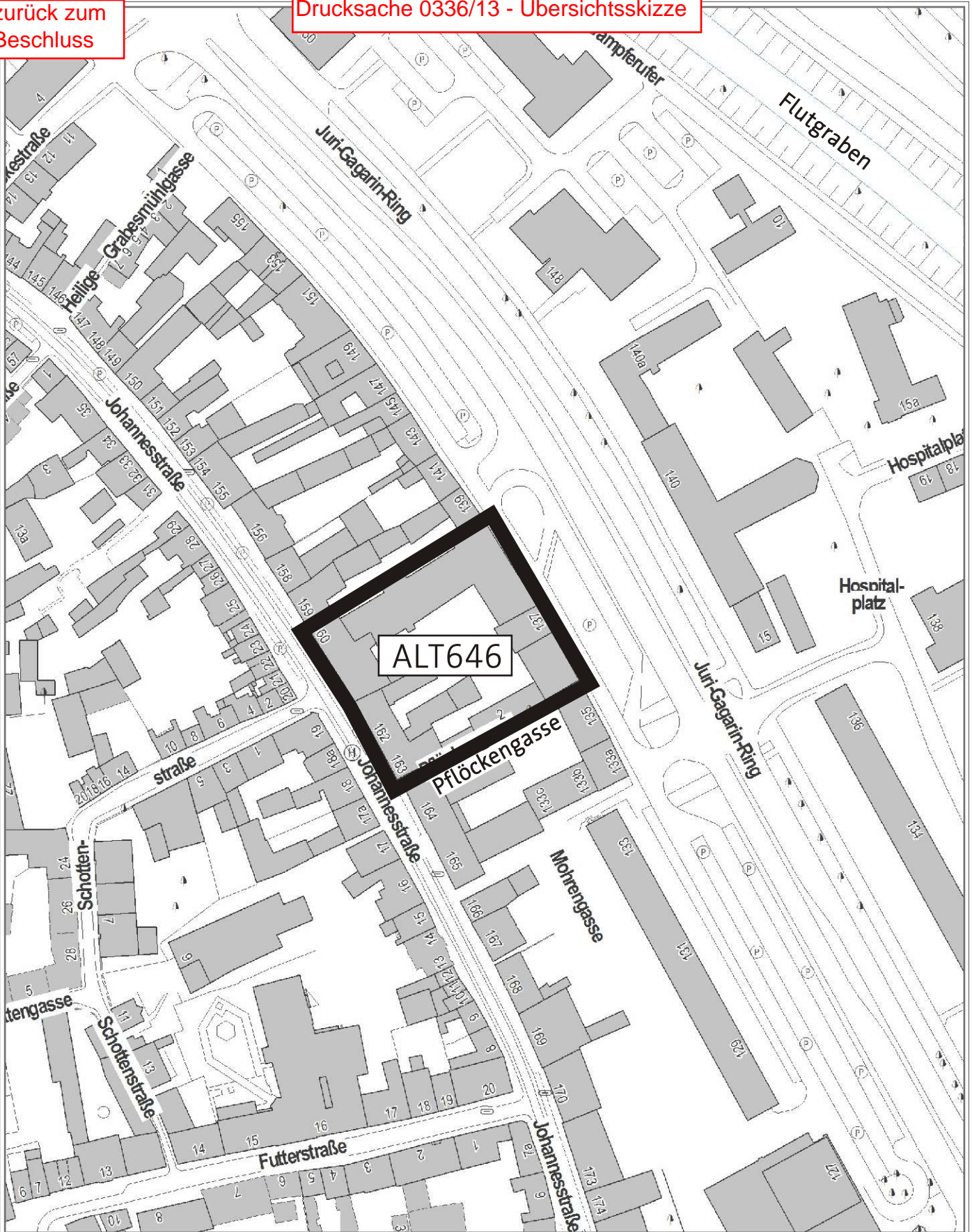
Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

" Ehemalige Druckerei Fortschritt "

Übersicht zum Geltungsbereich - nur zur Information (nicht maßstabsgerecht)

zurück zum
Beschluss

Drucksache 0336/13 - Übersichtsskizze



Vorhabenbezogener Bebauungsplan ALT646

“Wohnquartier Graphisches Viertel“



Nachdruck oder Vervielfältigung verboten

Kartengrundlage: Stadtgrundkarte / Amt für Geoinformation und Bodenordnung | Ausgabedatum: Februar 2013 | Übersicht Geltungsbereich - nur zur Information (nicht maßstabsgerecht)

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

1. Änderungssatzung der Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der Landeshauptstadt Erfurt

Aufgrund der §§ 19 Abs. 1 und 20 Abs. 1 der Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (Thüringer Kommunalordnung - ThürKO) i. d. F. der Neubekanntmachung vom 28. Januar 2003 (GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 06. März 2013 (GVBl. S. 49), hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Erfurt am... nachfolgende Änderungen der Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der Landeshauptstadt Erfurt beschlossen:

Artikel 1 - Änderungen

Die Satzung des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates der Landeshauptstadt Erfurt wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

Die Mitglieder des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirates und deren Stellvertreter werden auf Vorschlag der delegierenden Institutionen, im Fall der studentischen Vertreter der Hochschulen durch die jeweiligen Studierendenvertretungen, entsendet.

2. § 4 Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

Die Amtsdauer der Mitglieder des Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirats entspricht der Wahlperiode des Stadtrates, im Fall der studentischen Vertreter der Hochschulen der Wahlperiode der jeweiligen Studierendenvertretungen.

3. § 5 Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

Für die Amtsdauer des Vorstandes gilt § 4 (2) entsprechend.

4. § 6 Abs. 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

Der Vorsitzende beruft den Kommunalen Hochschul- und Studierendenbeirat nach Bedarf oder auf Antrag eines Viertels seiner Mitglieder, in der Regel jedoch zweimal je Semester, zu Sitzungen ein.

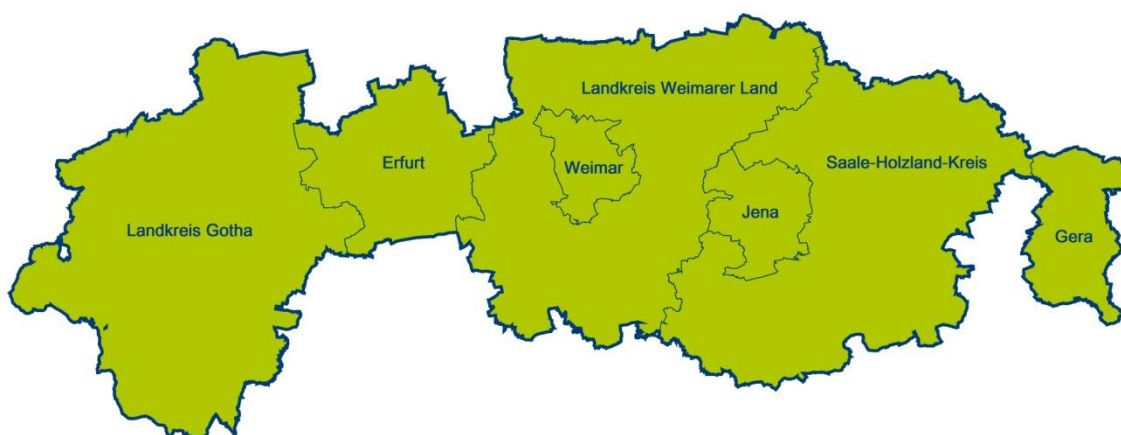
Artikel 2 - Inkrafttreten

Die Änderungen treten am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

RAHMENPLAN

VERKEHRSVERBUND MITTELTHÜRINGEN

2013 – 2017



VMT

Verkehrsverbund
Mittelthüringen

Dresden, 20.12.2012

Dokument-Informationen

| | |
|----------------------|---|
| Kurztitel: | VMT-Rahmenplan 2013 – 2017 |
| Auftraggeber: | Aufgabenträger des StPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen, vertreten durch die: Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt |
| Auftragnehmer: | PTV Planung Transport Verkehr AG Niederlassung Dresden Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden |
| Erstellungszeitraum: | Juli 2012 bis Dezember 2012 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Einführung | 14 |
| 1.1 | Motivation und Akteure | 14 |
| 1.2 | Rechtsrahmen | 14 |
| 1.3 | Funktion und Zielstellung | 17 |
| 2 | Strukturelle Bestandsaufnahme | 18 |
| 2.1 | Untersuchungsraum und Datengrundlagen | 18 |
| 2.2 | Raum- und Bevölkerungsstruktur..... | 19 |
| 2.3 | Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen..... | 23 |
| 2.4 | Verkehrswege..... | 26 |
| 2.5 | Mobilität | 30 |
| 3 | Analyse des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV | 35 |
| 3.1 | Organisationsstrukturen..... | 35 |
| 3.2 | Schienenpersonennahverkehr | 39 |
| 3.3 | Straßenpersonennahverkehr | 41 |
| 3.4 | Verknüpfungspunkte..... | 50 |
| 3.5 | Verkehrsnachfrage | 53 |
| 3.6 | Tarif | 55 |
| 3.7 | Marketing und Fahrgastinformation | 57 |
| 3.8 | Fahrzeug- und Verkehrstechnik..... | 59 |
| 4 | Entwicklung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV | 61 |
| 4.1 | Entwicklung des Verkehrsangebots | 61 |
| 4.2 | Entwicklung der Verkehrsnachfrage | 64 |
| 4.3 | Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen..... | 71 |
| 5 | Gestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV | 72 |
| 5.1 | Gestaltungspotenziale | 72 |
| 5.2 | Standards der aufgabenträgerübergreifenden Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung | 77 |
| 5.3 | Harmonisierung des Tarifsystems..... | 78 |
| 5.4 | Verknüpfungspunktekonzepnt | 79 |
| 5.5 | Qualitätsstandards Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation | 83 |

| | | |
|-------|--|----|
| 5.6 | Optimierungsansätze aufgabenträgerübergreifender ÖPNV-Bedienung | 84 |
| 5.6.1 | Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz | 84 |
| 5.6.2 | Potenziale der unternehmensübergreifenden Bedienung aufgabenträgerübergreifender Linienverkehre in Schwachverkehrszeiten | 88 |
| 5.7 | Verbundeinheitliche Organisation flexibler Bedienformen | 93 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6] | 18 |
| Abbildung 2: Relative Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6] | 22 |
| Abbildung 3: Relative Alterung der Bevölkerung 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6] | 22 |
| Abbildung 4: Relative Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6] | 23 |
| Abbildung 5: Bundesautobahnen und Bundesstraßen im VMT-Verbundgebiet [5] [6] | 27 |
| Abbildung 6: Eisenbahnstreckennetz in Thüringen [15] | 29 |
| Abbildung 7: Pendlerbeziehungen Stadt Erfurt - werktägliche einpendelnde Erwerbstätige [5] [6] | 31 |
| Abbildung 8: Motorisierungsgrad im VMT-Verbundgebiet sowie Vergleichswerte für den Freistaat Thüringen und Deutschland | 32 |
| Abbildung 9: Kreistypisierung nach MiD 2008 im VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6] | 33 |
| Abbildung 10: Kennwerte des Modal Splits im motorisierten Personenverkehr mit Bezug zum VMT-Verbundgebiet | 34 |
| Abbildung 11: Fachausschüsse im Verkehrsverbund Mittelthüringen | 36 |
| Abbildung 12: Streckenbelastung SPNV Montag – Freitag (Schulzeit) 2011 (Ausschnitt) | 53 |
| Abbildung 13: Tarifzonenmodell des Verkehrsverbunds Mittelthüringen | 56 |
| Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2017 VMT-Verbundgebiet und Umland [5], [6] | 66 |
| Abbildung 15: Einpendler Stadt Erfurt (Ausschnitt) | 74 |
| Abbildung 16: Einpendler Stadt Gera (Ausschnitt) | 75 |
| Abbildung 17: Streckenbelastungen SPNV 2011 (Ausschnitt) | 76 |
| Abbildung 18: Lage des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz (weiße Schraffierung) [21] | 85 |
| Abbildung 19: Derzeitige ÖPNV-Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz aus dem VMT-Verbundgebiet | 87 |
| Abbildung 20: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 1 | 89 |
| Abbildung 21: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 2 | 90 |

| | |
|--|----|
| Abbildung 22: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 3 | 91 |
| Abbildung 23: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 4 | 92 |
| Abbildung 24: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 5 | 93 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme | 19 |
| Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten im VMT-Verbundgebiet sowie Vergleichswerte für den Freistaat Thüringen | 20 |
| Tabelle 3: Ausgewählte Strukturdaten im Umland des VMT-Verbundgebiets | 21 |
| Tabelle 4: Werktägliche Ein- und Auspendler in Städten und Landkreisen des VMT-Verbundgebiets | 30 |
| Tabelle 5: Externe Pendlerbeziehungen (Erwerbstätige) im VMT-Verbundgebiet | 31 |
| Tabelle 6: Verkehrsverbund Mittelthüringen – beteiligte Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen | 35 |
| Tabelle 7: SPNV-Verkehrsunternehmen (VMT-Verbundpartner) im VMT-Verbundgebiet 2012 | 39 |
| Tabelle 8: Weitere SPNV-Verkehrsunternehmen im VMT-Verbundgebiet 2012 | 39 |
| Tabelle 9: SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet 2012 | 40 |
| Tabelle 10: SPNV-Regionallinien im VMT-Verbundgebiet 2012 | 40 |
| Tabelle 11: StPNV-Verkehrsunternehmen (VMT-Verbundpartner) im VMT-Verbundgebiet 2012 | 41 |
| Tabelle 12: Weitere StPNV-Verkehrsunternehmen im VMT-Verbundgebiet 2012 | 42 |
| Tabelle 13: Kategorisierungsschema der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien | 43 |
| Tabelle 14: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 1a | 44 |
| Tabelle 15: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 1b | 45 |
| Tabelle 16: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2a | 45 |
| Tabelle 17: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2b | 46 |
| Tabelle 18: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2c | 47 |
| Tabelle 19: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 3a | 48 |

| | | |
|-------------|---|----|
| Tabelle 20: | Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 3c | 48 |
| Tabelle 21: | Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 4c | 48 |
| Tabelle 22: | Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 5a | 49 |
| Tabelle 23: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Landkreis Gotha | 50 |
| Tabelle 24: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt | 51 |
| Tabelle 25: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Landkreis Weimarer Land | 51 |
| Tabelle 26: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Weimar | 51 |
| Tabelle 27: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Jena | 52 |
| Tabelle 28: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Saale-Holzland-Kreis | 52 |
| Tabelle 29: | Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Gera | 52 |
| Tabelle 30: | Wichtige aufgabenträgerübergreifende Verknüpfungspunkte im Umland des VMT-Verbundgebiets | 52 |
| Tabelle 31: | SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017 | 62 |
| Tabelle 32: | SPNV-Regionallinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017 | 62 |
| Tabelle 33: | Bevölkerungsentwicklung im VMT-Verbundgebiet 2011 bis 2017 | 65 |
| Tabelle 34: | Bevölkerungsentwicklung im Umland des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017 | 65 |
| Tabelle 35: | Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017 | 67 |
| Tabelle 36: | Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV in Abhängigkeit der Einwohnerzahl zu erschließender Orte | 78 |
| Tabelle 37: | Anzustrebende Ausstattungsstandards aufgabenträgerübergreifender Verknüpfungspunkte im VMT-Verbundgebiet | 82 |

Anlagenverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| Anlage 1 | VMT-Verbundgebiet und Umland |
| Anlage 2 | Regionalplan Mittel-/Ostthüringen, Übersichtskarte Raumstruktur |
| Anlage 3 | Regionalplan Mittel-/Ostthüringen, Übersichtskarte Verkehr |
| Anlage 4 | Pendlerbeziehungen im Untersuchungsgebiet |
| Anlage 5 | Modal Split für das VMT-Verbundgebiet |
| Anlage 6 | Organisationsstrukturen der SPNV- und StPNV-Aufgabenträger |
| Anlage 7 | Angebotscharakteristik der SPNV-Linien im VMT-Verbundgebiet |
| Anlage 8 | SPNV-Liniennetzkarte Freistaat Thüringen |
| Anlage 9 | Angebotscharakteristik der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien im VMT-Verbundgebiet |
| Anlage 10 | Aufgabenträgerübergreifendes StPNV-Streckennetz |
| Anlage 11 | Verknüpfungspunkte der aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV (Liste) |
| Anlage 12 | Verknüpfungspunkte der aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV (Karte) |
| Anlage 13 | VMT-Tarifzonenplan |
| Anlage 14 | SPNV-Linienkonzept 2015/2017 |
| Anlage 15 | Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften von 2011 zu 2017 |
| Anlage 16 | Verkehrsnachfrage SPNV und aufgabenträgerübergreifender StPNV |
| Anlage 17 | Kategorisierung der Verknüpfungspunkte |
| Anlage 18 | Analyse flexibler Bedienformen im VMT |
| Anlage 19 | Daten-CD mit Bericht, Kurzbericht sowie Anlagen 1 bis 18 im pdf-Dateiformat (nur in gedruckten Berichtsexemplaren) |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------|-------------------------------------|
| ABG | Landkreis Altenburger Land |
| AFZS | automatische Fahrgastzählssysteme |
| AP | Landkreis Weimarer Land |
| Apl | Arbeitsplätze |
| AT | Aufgabenträger |
| ATü | aufgabenträgerübergreifend |
| AST | Anruf-Sammeltaxi |
| Bf | Bahnhof |
| BLK | Burgenlandkreis |
| BUGA | Bundesgartenschau |
| EF | Stadt Erfurt |
| EVAG | Erfurter Verkehrsbetriebe AG |
| EW | Einwohner |
| EZ | Einzelzüge |
| EZF | Einzelfahrt |
| G | Stadt Gera |
| GK | Gebietskörperschaft |
| GRZ | Landkreis Greiz |
| GTH | Landkreis Gotha |
| GVB | Geraer Verkehrsbetrieb GmbH |
| GVZ | Güterverkehrszentrum |
| GZ | Grundzentrum |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| HER | Reisebüro Herzum |
| HT | Haustarif |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| IG | Industriegebiet |
| IK | Ilm-Kreis |
| IOV | IOV Omnibusverkehr GmbH |
| ITCS | Intermodal Transport Control System |
| J | Stadt Jena |
| JES | JES Verkehrsgesellschaft mbH |
| JNV | Jenaer Nahverkehr GmbH |

| | |
|------|---|
| KB | Kleinbus |
| k.B. | Keine Bedienung (im angegebenen Zeitintervall) |
| KOM | KomBus GmbH ¹ |
| LBF | Linienbeförderungsfälle |
| LEP | Landesentwicklungsplan |
| Lkr. | Landkreis |
| LT | LinienTaxi |
| MDV | Mitteldeutsche Verkehrsverbund |
| MiD | Mobilität in Deutschland |
| MOZ | Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums |
| NVS | Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen |
| NVZ | Nebenverkehrszeit |
| OZ | Oberzentrum |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖPV | Öffentlicher Personenverkehr |
| OVG | Omnibusverkehrsgesellschaft Weimar mbH |
| PIE | Omnibusbetrieb Hartmut Piehler |
| Pkm | Personenkilometer |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| PRG | PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz |
| PVGB | PVG Burgenlandkreis mbH |
| PVGA | Personenverkehrsgesellschaft mbH Apolda |
| RegP | Regionalplan |
| RB | Rufbus |
| RBA | RBA Regionalbus Arnstadt GmbH |
| RBL | Rechnergestütztes Betriebsleitsystem |
| RES | Reisendenerfassungssystem |
| RUHK | REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH |
| RVG | Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH |
| RVGL | RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH |
| SAT | Salza Tours König OHG |
| sF | Feste Fahrplanbindung |
| SHK | Saale-Holzland-Kreis |
| SL | Standard-Bus |

¹ In der Holdinggesellschaft KomBus GmbH sind die im VMT-Verbundgebiet aktiven Verkehrsunternehmen Omnibusverkehr Saale-Orla Rudolstadt GmbH (OVS, Sitz Saalfeld) und Omnibusverkehr Oberland GmbH (OVO, Sitz Bad Lobenstein) organisiert.

| | |
|-------|---|
| SLF | Landkreis Saalfeld-Rudolstadt |
| SM | Landkreis Schmalkalden-Meiningen |
| SOK | Saale-Orla-Kreis |
| SÖM | Landkreis Sömmerda |
| SPFV | Schienenpersonenfernverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SrV | System repräsentativer Verkehrsbefragung |
| ST | Bundesland Sachsen-Anhalt |
| StPNV | Straßenpersonennahverkehr |
| SVZ | Schwachverkehrszeit |
| SWG | Stadtwirtschaft Weimar GmbH |
| TH | Freistaat Thüringen |
| THÜS | THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH |
| TV | Taktverdichtung (in der HVZ) |
| TWSB | Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH |
| UH | Unstrut-Hainich-Kreis |
| UL | Umland |
| WAK | Wartburgkreis |
| WE | Stadt Weimar |
| V | Verstärkung (in der HVZ) |
| VG | Verbundgebiet |
| VGS | Verwaltungsgesellschaft des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs Sömmerda mbH |
| VGW | Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH |
| VMT | Verkehrsverbund Mittelthüringen |
| VU | Verkehrsunternehmen |
| VUS | Verkehrsunternehmen Andreas Schröder |
| Z | Landkreis Zwickau |

Quellenverzeichnis

- [1] Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, *Verordnung (EG) Nr. 1370/2007*, Straßbourg, 2007.
- [2] BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*, Berlin, 2011.
- [3] BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)*, Berlin, 2012.
- [4] KCW GmbH, Konsolidierte Fassung und synoptischer Überblick des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), gültig ab 01.01.2013, Berlin, 2012.
- [5] TMBLV - Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, *Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)*, Erfurt, 2005.
- [6] PTV GROUP Niederlassung Dresden, *Gebiets- und Beziehungsdarstellung, VISUM-Grafik, ptv vision®*, 2012.
- [7] Openstreetmap.org, *Hintergrundkarte*, © 'OpenStreetMap' Mitwirkende, CC-BY-SA, 2012.
- [8] TLS - Thüringer Landesamt für Statistik, *Thüringer Daten 2011*, Erfurt.
- [9] TMBLV - Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, *Landesentwicklungsplan 2004 Freistaat Thüringen*, Erfurt, 2004.
- [10] Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen, *Regionalplan Mittelthüringen*, Weimar, 2011.
- [11] Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen, *Regionalplan Ostthüringen*, Gera, 2012.
- [12] TMBLV - Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, *Entwurf Landesentwicklungsprogramm LEP Thüringen 2025 - Kulturlandschaft im Wandel*, Erfurt, 2011.
- [13] STALA - Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, *Daten & Fakten 2011*, Halle (Saale).
- [14] PTV GROUP, *Map&Guide - Content*, ptv map&guide®, 2012.
- [15] Schweers + Wall, *Eisenbahnatlas Deutschland*, 2009/2010.

- [16] NVS - Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH , *Karte mit dem Streckennetz der Thüringer Eisenbahnstrecken mit Schienenpersonennahverkehr*, Erfurt, 2012.
- [17] PTV GROUP, *Pendlerdaten Erwerbstätige - Hochrechnung auf Grundlage von Daten der Deutschen Rentenversicherung Bund*, Karlsruhe, 2010.
- [18] TUD - Technische Universität Dresden, *Verkehrserhebung Mobilität in Städten SrV 2008; Auswertungen und Berichte für die Städte Erfurt, Gera und Jena*, Dresden, 2009.
- [19] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., *MiD - Mobilität in Deutschland 2008*, Bonn und Berlin, 2010.
- [20] TLS - Thüringer Landesamt für Statistik, *Bevölkerungsvorausberechnung 2010 - 2030*, Erfurt.
- [21] STALA - Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, *5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025*, Halle (Saale).
- [22] Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH, *Industrie- und Gewerbegebiet "Erfurter Kreuz" Arnstadt-Ichtershausen*, Erfurt, 2009.

1 Einführung

1.1 Motivation und Akteure

Der im Jahr 2006 gegründete Verkehrsverbund Mittelthüringen besitzt seine heutige Größe seit der Erweiterung um die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis, den gesamten Kreis Weimarer Land sowie die kreisfreie Stadt Gera im Dezember 2010. Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen organisierten Partner sind bestrebt, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln. Vor diesem Hintergrund soll der vorliegende Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen als gemeinschaftliches Grundlagenwerk einen aufgabenträgerübergreifenden Handlungsrahmen bis zum Jahr 2017 aufzeigen.

Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten kommunalen Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs: Die kreisfreien Städte Erfurt, Gera, Jena und Weimar sowie die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis und Weimarer Land, vertreten durch die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, haben nach erfolgter Ausschreibung die PTV Planung Transport Verkehr AG, Dresden mit der Erstellung des Rahmenplans beauftragt. Zudem begleiten das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr und die Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH als Aufgabenträger bzw. Managementgesellschaft für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr die Bearbeitung.

1.2 Rechtsrahmen

Gesetzliche Grundlagen für die Organisation und Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sind insbesondere im Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) geregelt. Auch Vorgaben des Bundes und der Europäischen Union bilden einen Teil des rechtlichen Rahmens.

Europäisches Recht [1]

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die **EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr VO 1370/2007**. Die Verordnung legt gemeinschaftsweit einheitlich fest, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Unmittelbar daraus ergeben sich für ÖPNV-Aufgabenträger neue vergaberechtliche Regelungen. Auf Bundesebene ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Zuge seiner aktuellen Novellierung an diese EU-Verordnung angepasst worden.

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen empfiehlt es sich dementsprechend klare Anforderungsprofile mit Qualitätskriterien für Angebots- und Beförderungsqualität zu definieren. Diese können als objektive Leistungs- und Finanzierungsparameter den ÖPNV-Vergabeprozess gemäß EG-VO 1370/2007 unterstützen.

Bundesrecht [2] [3] [4]

Das **Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG)** regelt die Beförderung von Personen in Straßenbahnen, Oberleitungs-Bussen und Kraftfahrzeugen, insbesondere im genehmigungsrechtlichen Zusammenhang. Einen bundesrechtlichen Rahmen für die Personenbeförderung im Eisenbahnverkehr bildet das **Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)**.

Am 01.01.2013 tritt ein umfassend reformiertes PBefG in Kraft. Für den VMT-Rahmenplan wesentliche Änderungen und Neuerungen sind im Folgenden zusammengefasst aufgeführt.

Gemäß § 8 (3) des novellierten PBefG haben die von den Bundesländern benannten Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs:

- die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen zu gewährleisten;
- entsprechende Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integration zu definieren. Dies soll in der Regel mit Hilfe eines Nahverkehrsplans geschehen;
- in der Nahverkehrsplanung die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen besonders zu berücksichtigen. Ziel ist die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, zuständigen Behörden und Interessensverbänden bis zum 01.01.2022 zu erreichen.²

Die zuständige Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der o. g. Aufgabenträgerverantwortung mit (§ 8 (3a) novelliertes PBefG). Dabei hat sie PBefG-konform erstellte Nahverkehrspläne zu berücksichtigen, dies bezieht sich insbesondere auf genehmigungsrechtliche Fragen des ÖPNV.

Eine Neuerung im Personenbeförderungsgesetz betrifft die weitgehende Liberalisierung des Personenfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen, umgangssprachlich des Fernbusverkehrs. § 42a PBefG beschreibt u. a. die Abgrenzung zum ÖPNV. Ein Beförderungsverbot von Fahrgästen im Personenfernverkehr besteht, wenn:

- Ein- und Ausstiegshaltestelle 50 km oder weniger voneinander entfernt sind.
- zwischen Ein- und Ausstiegshaltestelle bereits ein SPNV-Angebot mit einer Beförderungszeit von bis zu 60 Minuten besteht

² Von dieser Frist kann abgewichen werden, wenn dies im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet ist.

Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur möglich, wenn auf betreffenden Teilstrecken kein ausreichendes ÖPNV-Angebot besteht oder das Fahrgastpotenzial vorhandener Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

Landesrecht [5]

Belange des ÖPNV im Freistaat Thüringen regelt zudem das **Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)**. Darin ist ÖPNV als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort und Regionalverkehr zu befriedigen“³ definiert. „Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“⁴

Der öffentliche Personennahverkehr in Thüringen „soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche erschließende Schienenpersonennahverkehr ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen Straßenpersonennahverkehr zu verknüpfen, dass durchgehende weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.“⁵

Das Gesetz weist auch die Aufgabenträgerschaft mit der damit verbundenen Verpflichtung zur Planung, Organisation und Finanzierung des Thüringer ÖPNV zu:

- Aufgabenträger für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Eisenbahnnetz ist das Land.
- Die Aufgabenträgerverantwortung für die öffentlichen Verkehrsmittel des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) liegt bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und, soweit entsprechende Beschlüsse gefasst wurden, den großen kreisangehörigen Städten im Freistaat. In ihrem Zuständigkeitsbereich liegt der jeweilige Straßenbahn-, Stadt- und Regionalbusverkehr.

Gemäß ThürÖPNVG sind die ÖPNV-Aufgabenträger insbesondere auch für eine aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit sowie Angebots- und Tarifkoordination in Thüringen und ggf. über die Landesgrenze hinaus verantwortlich. In diesem Sinne ausgestaltete Kooperationen zwischen Aufgabenträgern oder auch Verkehrsunternehmen können vom Land finanziell unterstützt werden.

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind zudem verpflichtet für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich unter Beachtung des o. g. PBefG-Absatzes einen Nahverkehrsplan aufzustellen bzw. bedarfsgerecht fortzuschreiben⁶. Dabei ist „den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung

³ ThürÖPNVG § 1 (2).

⁴ ThürÖPNVG § 1 (2).

⁵ ThürÖPNVG § 2 (3).

⁶ Üblicherweise in einem fünfjährigen Zyklus.

der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen⁷.

1.3 Funktion und Zielstellung

Der Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 – 2017 soll auf Basis einer umfassenden strukturellen Beschreibung des Verbundgebiets und seiner Umgebung den aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen betrachten, analysieren und entsprechende Zielkonzepte zu dessen künftiger Entwicklung und Ausgestaltung liefern.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfung des StPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie zwischen dem StPNV und dem SPNV im VMT-Verbundgebiet.

Aufgabenträgerinterne Verknüpfungsbeziehungen des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen werden durch den Rahmenplan hingegen nicht betrachtet.

Konzeptioneller Betrachtungsgegenstand ist die Definition von Standards zur abgestimmten Organisation, verlässlichen Verknüpfung und transparenten nutzergerechten Kommunikation des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet.

Ziel des Rahmenplans ist es, die Realisierung abgestimmter Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

Der Rahmenplan ist ein verbindliches Grundlagenwerk zur Fortschreibung der folgenden StPNV-Nahverkehrspläne:

- Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt,
- Gemeinschaftlicher Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz als Nahverkehrsplan der Stadt Gera,
- Nahverkehrsplan des Landkreises Gotha,
- Nahverkehrsplan der Stadt Jena,
- Nahverkehrsplan der Stadt Weimar,
- Nahverkehrsplan des Kreises Weimarer Land,
- Nahverkehrsplan für den Saale-Holzland-Kreis

und findet ebenfalls Berücksichtigung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen.

Dem verbindlichen Charakter des Rahmenplans soll durch Beschlussfassung der jeweiligen Entscheidungsgremien aller am Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten StPNV-Aufgabenträger Rechnung getragen werden.

⁷ ThürÖPNVG § 5 (1).

2 Strukturelle Bestandsaufnahme

2.1 Untersuchungsraum und Datengrundlagen

[Siehe auch Anlage 1]

Zentral im Freistaat Thüringen gelegen, erstreckt sich der Verkehrsverbund Mittelthüringen mit einer West-Ost-Ausdehnung von ca. 120 km entlang der sogenannten Thüringer Städtekette. Mit Erfurt, Jena, Gera, Weimar und Gotha liegen die fünf bevölkerungsreichsten Städte des Landes im VMT. Als Gebiete vorwiegend ländlicher Prägung umfasst der Verkehrsverbund Mittelthüringen südliche Teile des Thüringer Beckens, Teile des nördlichen Thüringer Wald-Vorlands, Teile des Mittleren Saaletals sowie das Thüringer Holzland.

Zum **Planungsgebiet** gehören Gebietskörperschaften, die im Verkehrsverbund Mittelthüringen als StPNV-Aufgabenträger kooperieren: der Landkreis Gotha, die Landeshauptstadt Erfurt, der Landkreis Weimarer Land, die Stadt Weimar, die Stadt Jena, der Saale-Holzland-Kreis sowie die Stadt Gera. Dieses Gebiet wird als VMT-Verbundgebiet bezeichnet.

Das **Umland** des VMT-Verbundgebiets setzt sich aus acht Thüringer Landkreisen (Landkreis Sömmerda, Unstrut-Hainich-Kreis, Wartburgkreis, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Ilm-Kreis, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, Saale-Orla-Kreis, Landkreis Greiz) sowie einem Sachsen-Anhaltischen Landkreis (Burgenlandkreis) zusammen.

Das Sachsen-Anhaltische Gebiet gehört zum Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV), dem einzig direkt an das VMT-Verbundgebiet grenzenden Verkehrsverbund.

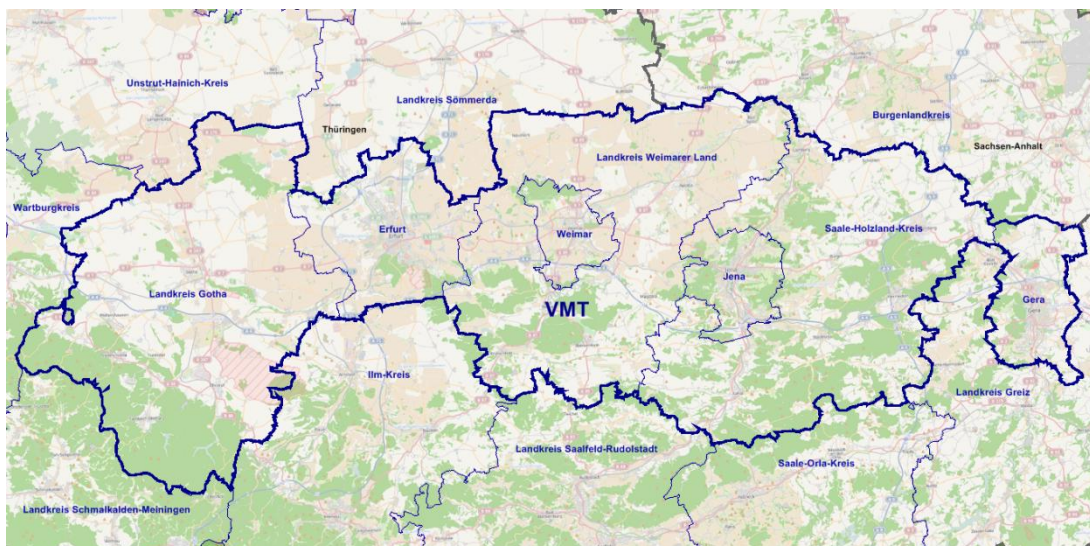


Abbildung 1: VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6]

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden u. a. die Ist-Situation der Raum- und Bevölkerungsstruktur sowie Aspekte des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Angebotes im VMT-Verbundgebiet und dessen Umland analysiert. Diesbezüglich stehen die folgenden Arbeitsgrundlagen zu den jeweiligen Datenständen zur Verfügung:

| Arbeitsgrundlagen | Datenstand |
|----------------------------|--|
| Gebietsstand | 31.12.2011 (Angaben der Statistischen Landesämter in Thüringen und Sachsen-Anhalt) |
| Strukturdaten | 30.06.2011, 31.12.2011 oder 01.01.2012 (Angaben der Statistischen Landesämter in Thüringen und Sachsen-Anhalt, nach Stichtag) |
| Pendlerdaten Erwerbstätige | 30.06.2010 (Beziehungseine Hochrechnung der PTV AG auf Grundlage von Daten der Deutschen Rentenversicherung Bund, vormals Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA)) |
| Modal Split | 2008 (Ergebnisse der Verkehrsverhaltensuntersuchungen „MiD - Mobilität in Deutschland“ und „SrV - System repräsentativer Verkehrserhebungen“) |
| ÖPNV-Angebot | Juli 2012 (von den Verkehrsunternehmen bereitgestellte Fahrplanmedien) |
| ÖPNV-Nachfrage | SPNV: Reisendenzählungen 2011 StPNV: Erhebungsdaten 2008 |

Tabelle 1: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme

2.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Raumstruktur [7] [8] [9] [10] [11]

[Siehe auch Anlage 2]

Hinsichtlich der Raumstruktur unterscheidet die Thüringer Landes- bzw. Regionalplanung zwischen Verdichtungs-, Stadt-Umland- und Ländlichen Räumen.⁸

Verdichtungsräume im VMT-Verbundgebiet sind:

- Stadt Erfurt mit verdichtetem Umland
- Stadt Jena mit verdichtetem Umland

⁸ Der Entwurf des LEP 2025 gliedert die Raumstruktur künftig verändert in 3 Raumstrukturgruppen und 8 Raumstrukturtypen nach demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungsgesichtspunkten. Das VMT-Verbundgebiet liegt dementsprechend im sog. „Innerthüringer Zentralraum“ (demografisch und wirtschaftlich stabil; Lkr. Gotha, Erfurt, Weimar, Lkr. Weimarer Land, Jena, westlicher Saale-Holzland-Kreis) sowie im „Raum um die A9 / Thüringer Vogtland“ (demographische Anpassungsbedarfe, wirtschaftlich weitgehend stabil; östlicher Saale-Holzland-Kreis, Gera).

► **Stadt Gera (mit verdichtetem Umland)⁹**

Als Stadt-Umlandräume sind die Städte Weimar und Gotha mit ihrem jeweiligen Umland benannt. Der flächenmäßig größte Teil des VMT-Verbundgebiets ist als Ländlicher Raum definiert.

Kulturell und naturräumlich besitzen sowohl Städte als auch ländlich geprägte Regionen im VMT-Verbundgebiet eine hohe Attraktivität für Freizeit, Erholung und Tourismus.

Im VMT-Verbundgebiet liegen 220 Gemeinden, 3 von 17 Thüringer Landkreisen sowie 4 der insgesamt 6 kreisfreien Thüringer Städte.

Einwohner und Arbeitsplätze [7] [12]

In nachfolgender Tabelle 2 sind Strukturdaten bzgl. Fläche, Einwohnern und Arbeitsplätzen im VMT-Verbundgebiet aufgelistet:

| Stadt / Landkreis | Fläche [km²] | Einwohner (EW) | Dichte EW [EW/km²] | Arbeitsplätze (Apl)¹⁰ | Dichte Apl [Apl/km²] |
|--------------------------|------------------------------------|---------------------------|--|---|--|
| Stadt Erfurt | 269 | 206.384 | 767 | 100.335 | 373 |
| Stadt Gera | 152 | 98.762 | 650 | 35.781 | 235 |
| Stadt Jena | 114 | 105.463 | 925 | 50.464 | 443 |
| Stadt Weimar | 84 | 65.542 | 780 | 23.073 | 275 |
| *Lkr. Gotha | 936 | 137.340 | 147 | 45.389 | 48 |
| **Lkr. Weimarer Land | 803 | 84.279 | 105 | 23.515 | 29 |
| ***Saale-Holzland-Kreis | 817 | 86.303 | 106 | 26.154 | 32 |
| VMT-Verbundgebiet | 3.175 | 784.073 | 247 | 304.711 | 96 |
| Freistaat Thüringen | 16.172 | 2.221.222 | 137 | 751.932 | 46 |
| *Kreisstadt Gotha | 70 | 45.564 | 655 | 18.708 | 269 |
| **Kreisstadt Apolda | 46 | 23.131 | 501 | 7.165 | 155 |
| ***Kreisstadt Eisenberg | 25 | 11.087 | 446 | 4.252 | 171 |

Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten im VMT-Verbundgebiet sowie Vergleichswerte für den Freistaat Thüringen

Das VMT-Verbundgebiet umfasst mit einer Fläche von 3.175 km² ca. 20 % des Freistaats Thüringen. Mit über einer Dreiviertelmillion Personen leben im VMT-Verbundgebiet etwa 1/3 aller im Freistaat mit Hauptwohnsitz gemeldeten Einwohner. Im Vergleich zum gesamtthüringer Durchschnitt weist das VMT-Verbundgebiet hinsichtlich Einwohnern und Arbeitsplätzen eine deutlich erhöhte

⁹ Das verdichtete Umland der Stadt Gera liegt überwiegend nicht im VMT-Verbundgebiet.

¹⁰ Bezug: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort.

Verdichtung auf, dies ist in erster Linie auf das strukturelle Gewicht der kreisfreien Städte zurückzuführen.

Für das Umland stellen sich entsprechende Strukturdaten wie in Tabelle 3 gezeigt dar.

| Stadt / Landkreis | Fläche [km ²] | Einwohner (EW) | Dichte EW [EW/km ²] | Arbeitsplätze (Apl) ¹¹ | Dichte Apl [Apl/km ²] |
|-----------------------------|---------------------------|----------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Wartburgkreis | 1.305 | 129.484 | 99 | 38.718 | 30 |
| Unstrut-Hainich-Kreis | 976 | 108.040 | 111 | 32.066 | 33 |
| Lkr. Schmalkalden-Meiningen | 1.210 | 128.800 | 106 | 41.678 | 34 |
| Lkr. Sömmerda | 804 | 72.345 | 90 | 20.719 | 26 |
| Ilm-Kreis | 843 | 111.759 | 133 | 36.100 | 43 |
| Lkr. Saalfeld-Rudolstadt | 1.035 | 115.722 | 112 | 35.564 | 34 |
| Saale-Orla-Kreis | 1.148 | 86.906 | 76 | 29.696 | 26 |
| Lkr. Greiz | 844 | 106.002 | 126 | 28.479 | 34 |
| Burgenlandkreis | 1.414 | 193.026 | 137 | 52.808 | 37 |

Tabelle 3: Ausgewählte Strukturdaten im Umland des VMT-Verbundgebiets

Zurückliegende Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze 2000 – 2011 [7] [12]

Die Einwohnerzahl des VMT-Verbundgebiets ging in den Jahren 2000 bis 2011 insgesamt um ca. 25.500 Einwohner zurück. Jedoch hat sich die Intensität des Bevölkerungsrückgangs seit dem Jahr 2007 deutlich verlangsamt und war im Jahr 2011 gesamt durchschnittlich nur noch minimal.

Dies begründet sich in einer Trendumkehr der Entwicklung in den einwohnerreichen Städten Erfurt, Jena und Weimar, die seit 2007 bzw. 2008 wieder ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnen können.

Abbildung 2 verdeutlicht die relative Bevölkerungsentwicklung der zurückliegenden Jahre flächenhaft im Untersuchungsgebiet. Während die Bevölkerung in Erfurt, Jena und Weimar jeweils bis maximal 6 % zunahm (blau), war sie in anderen Teilen des VMT-Verbundgebiets und im Umland unterschiedlich stark rückläufig (rosa, abgestuft hell nach dunkel: ≤-10 %; ≤-15 %; >-15 %).

¹¹ Bezug: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort.

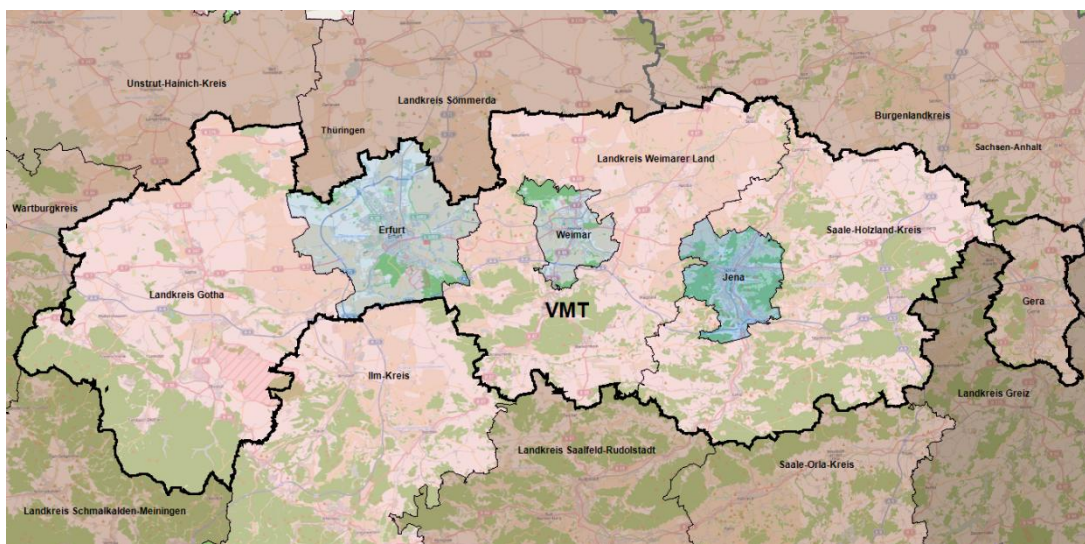


Abbildung 2: Relative Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6]

Dem landes- und deutschlandweiten Trend folgend, schritt die Alterung der Bevölkerung im VMT-Verbundgebiet zwischen den Jahren 2000 und 2011 weiter voran. Lag hier das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Jahr 2000 noch zwischen 40,7 (Lkr. Weimarer Land) und 43,0 (Gera) Jahren, betrug es im Jahr 2011 zwischen 44,3 (Erfurt) und 48,2 (Gera) Jahren.

Abbildung 3 zeigt flächenhaft die relative Alterung der Bevölkerung zwischen 2000 und 2011 (beige; abgestuft hell nach dunkel: $\leq 7\%$; $\leq 12\%$; $> 12\%$) im gesamten Untersuchungsgebiet. Am geringsten alterte die Bevölkerung in Erfurt, Jena und Weimar, welche eine positive Einwohnerentwicklung aufweisen.

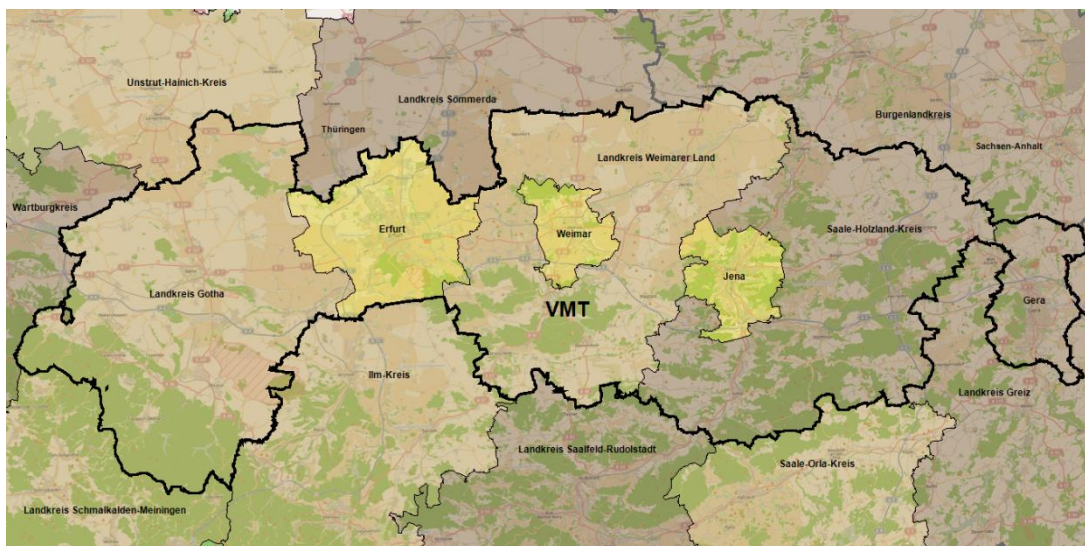


Abbildung 3: Relative Alterung der Bevölkerung 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6]

Die Arbeitsplatzzahlen¹² entwickelten sich im VMT-Verbundgebiet in den Jahren 2000 bis 2011 insgesamt rückläufig. In Erfurt (ca. -5.800) und Gera (ca. -7.400) waren die größten Rückgänge zu verzeichnen. Einzig in Jena stieg die Zahl der Arbeitsplätze um ca. 5.500. Abbildung 4 zeigt flächenhaft die relative Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen zwischen 2000 und 2011 im Untersuchungsgebiet. Ein Zuwachs an Arbeitsplätzen (blau) zeigt sich dabei neben Jena (+12,3 %) auch im Ilm-Kreis (+1,8 %). In den anderen Gebieten des Untersuchungsgebiets gingen die Arbeitsplatzzahlen unterschiedlich stark zurück. (rosa; abgestuft hell nach dunkel: ≤ -5 %; ≤ -10 %; ≤ -15 %; > -15 %).

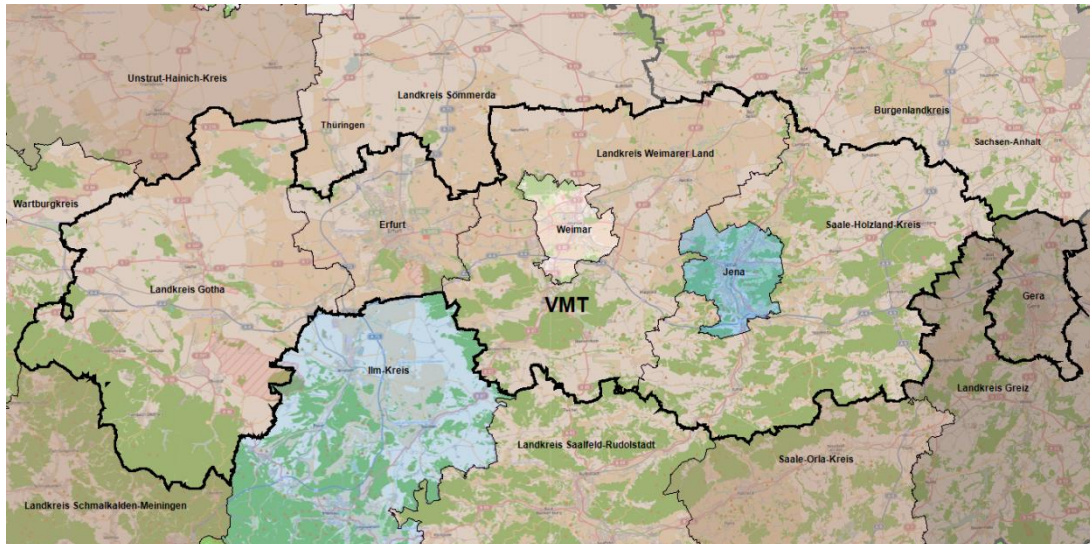


Abbildung 4: Relative Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen 2000 bis 2011 VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6]

2.3 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen

Zentrale Orte [8] [9] [10] [11]

[Siehe auch Anlage 2]

Die zentralörtliche Gliederung gemäß Thüringer Landesentwicklungs- bzw. Regionalplanung unterscheidet zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie ergänzenden Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Abgestuft nach ihrem zentralörtlichen Rang, gewährleisten diese Orte als Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche wesentliche soziale, ökonomische sowie ökologische Funktionalitäten. Sie sind bedeutende Quell-, Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs. Das ÖPNV-Netz soll auf die zentralen Orte ausgerichtet gestaltet sein.

¹² Bezug: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort.

- ▶ Oberzentren (OZ) im Untersuchungsgebiet sind:
 - ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Erfurt, kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt
 - ▶ Jena, kreisfreie Stadt
 - ▶ Gera, kreisfreie Stadt
- ▶ Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (MOZ) im Untersuchungsgebiet sind:
 - ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Gotha, Kreisstadt des Landkreises Gotha
 - ▶ Weimar, kreisfreie Stadt
 - ▶ Umland (Auswahl):
 - ▶ Eisenach, kreisfreie Stadt
 - ▶ Saalfeld, Kreisstadt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt; Rudolstadt, Stadt und Bad Blankenburg, Stadt (funktionsteilig verbunden)
- ▶ Mittelzentren (MZ) im Untersuchungsgebiet sind:
 - ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Apolda, Kreisstadt des Landkreises Weimarer Land
 - ▶ Eisenberg, Kreisstadt des Saale-Holzland-Kreises
 - ▶ Stadtroda, Stadt im Saale-Holzland-Kreis
 - ▶ Hermsdorf, Stadt und Bad Klosterlausnitz, Gemeinde im Saale-Holzland-Kreis (funktionsteilig verbunden)
 - ▶ Umland (Auswahl):
 - ▶ Sömmerda, Kreisstadt des Landkreises Sömmerda
 - ▶ Bad Langensalza, Stadt im Unstrut-Hainich-Kreis
 - ▶ Bad Salzungen, Kreisstadt des Wartburgkreises
 - ▶ Schmalkalden, Stadt im Landkreis Schmalkalden-Meiningen
 - ▶ Ilmenau, Stadt im Ilm-Kreis
 - ▶ Arnstadt, Kreisstadt des Ilm-Kreises
 - ▶ Pößneck, Stadt im Saale-Orla-Kreis
 - ▶ Schleiz, Kreisstadt des Saale-Orla-Kreises
 - ▶ Greiz, Kreisstadt des Landkreises Greiz
 - ▶ Zeitz, Stadt im Burgenlandkreis
 - ▶ Naumburg, Kreisstadt des Burgenlandkreises

- Grundzentren (GZ) im VMT-Verbundgebiet sind:
 - Im Landkreis Gotha: Friedrichroda, Nesse-Apfelstädt, Ohrdruf, Tabarz¹³, Tambach-Dietharz und Waltershausen
 - Im Landkreis Weimarer Land: Bad Berka, Blankenhain und Bad Sulza
 - Im Saale-Holzland-Kreis: Bürgel, Crossen, Dornburg-Camburg und Kahla

Verbindungsachsen [8] [9] [10] [11]

[Siehe auch Anlagen 2 und 3]

Im Thüringer Landesentwicklungsplan sowie den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen sind Verbindungs- bzw. Entwicklungsachsen definiert, die die regionale und landesübergreifende Standortgunst, insbesondere der zentralen Orte, hinsichtlich nachhaltiger Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung stärken sollen.¹⁴ Diese Achsen sollen sich auch durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auszeichnen.

Die diesbezüglich für das VMT-Verbundgebiet bedeutendste Achse verläuft in West-Ost-Richtung von der Landesgrenze zu Hessen entlang der Thüringer Städtekette über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera bis zur Landesgrenze mit Sachsen.¹⁵

Entlang der Entwicklungsachsen sind in den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen auch folgende, peripher zu zentralen Orten gelegene, Vorranggebiete Großflächiger Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen von landesweiter Bedeutung ausgewiesen:

- Im VMT-Verbundgebiet:
 - IG Hörssel (Waltershausen / Hörselgau; Landkreis Gotha)
 - IG Hermsdorfer Kreuz („An der L 1070“; Saale-Holzland-Kreis)
 - IG Gera Vogelherd / Cretzschwitz¹⁶ (Stadt Gera)
- Im Umland:
 - IG Erfurter Kreuz (Arnstadt / Ictershausen; Ilm-Kreis; größter Industriestandort Mittelthüringens)
 - IG Andislebener Kreuz (Andisleben / Walschleben; Landkreis Sömmerda)
 - IG Sömmerda / Kölleda (Landkreis Sömmerda)
 - IG Sömmerda / Rohrborn (Landkreis Sömmerda)

¹³ Im Entwurf des LEP 2025 nicht mehr als Grundzentrum ausgewiesen.

¹⁴ Der Entwurf des LEP 2025 beschreibt Verbindungs- und Entwicklungsachsen künftig verändert als sog. Entwicklungskorridore.

¹⁵ Im Entwurf des LEP 2025 als „Landesbedeutsamer Entwicklungskorridor“ ausgewiesen.

¹⁶ Ausschließlich im Entwurf des LEP 2025 benannt.

- IG Industriegroßstandort Ostthüringen (Ronneburg / Großenstein; Landkreis Greiz)

Weitere bedeutende Gewerbeansiedlungen mit Relevanz für den aufgabenträger-übergreifenden ÖNPV im VMT-Verbundgebiet sind das Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt in Erfurt-Vieselbach und das Gewerbegebiet Nohra/Ulla/Obergrunstedt (U.N.O.) in Nohra, Landkreis Weimarer Land.

2.4 Verkehrswege

Straßennetz [9] [10] [13]

[Siehe auch Anlage 3]

Im VMT-Verbundgebiet besteht ein dichtes Netz von leistungsfähigen Straßen. Es wird von drei Bundesautobahnen durchzogen.

- In West-Ost-Richtung, der Thüringer Städtekette folgend:¹⁷
 - A 4: ((Rhein-Main / Rhein-Ruhr) – Eisenach) – Gotha – Kreuz Erfurt – Erfurt – Weimar – Jena – Hermsdorfer Kreuz – Gera (– Chemnitz – Dresden); weitgehend sechsstreifig ausgebaut
- In Nord-Süd-Richtung:
 - A 9: (Berlin – Halle/Leipzig –) Eisenberg – Hermsdorfer Kreuz (– Schleiz – Nürnberg – München); weitgehend sechsstreifig ausgebaut
 - A 71: ((Sangerhausen) – Sömmerda) – Erfurt – Kreuz Erfurt (– Arnstadt – Ilmenau – Suhl – Schweinfurt (/ Nürnberg)); vierstreifig ausgebaut

Bundesstraßen im VMT-Verbundgebiet sind:

- In West-Ost-Richtung:
 - B 7: (Eisenach –) Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Bürgel – Eisenberg – Gera (– Altenburg)
 - B 88: (Eisenach –) Tabarz – Friedrichroda – Ohrdruf (– Ilmenau – Rudolstadt)
 - B 176: (Bad Langensalza –) Gräfentonna – Döllstädt (– Straußfurt – Sömmerda)
- In Nord-Süd-Richtung:
 - B 2: (Leipzig – Zeitz –) Gera (– Schleiz)
 - B 4: (Nordhausen – Straußfurt –) Erfurt
 - B 85: (Kölleda –) Weimar – Bad Berka – Blankenhain (– Rudolstadt)
 - B 87: (Naumburg – Eckartsberga) – Apolda – Bad Berka – Kranichfeld (– Ilmenau)

¹⁷ Ortsangaben in Klammern als regionale bzw. überregionale Fortsetzungen außerhalb des VMT-Verbundgebiets.

- B 88: (Naumburg –) Camburg – Dornburg – Jena – Kahla (– Rudolstadt)
- B 92: Gera (– Weida – Greiz – Plauen)
- B 247: (Mühlhausen – Bad Langensalza –) Gotha – Ohrdruf

Abbildung 5 zeigt den Verlauf von Bundesautobahnen (hellblau) und Bundesstraßen (orange) im VMT-Verbundgebiet.

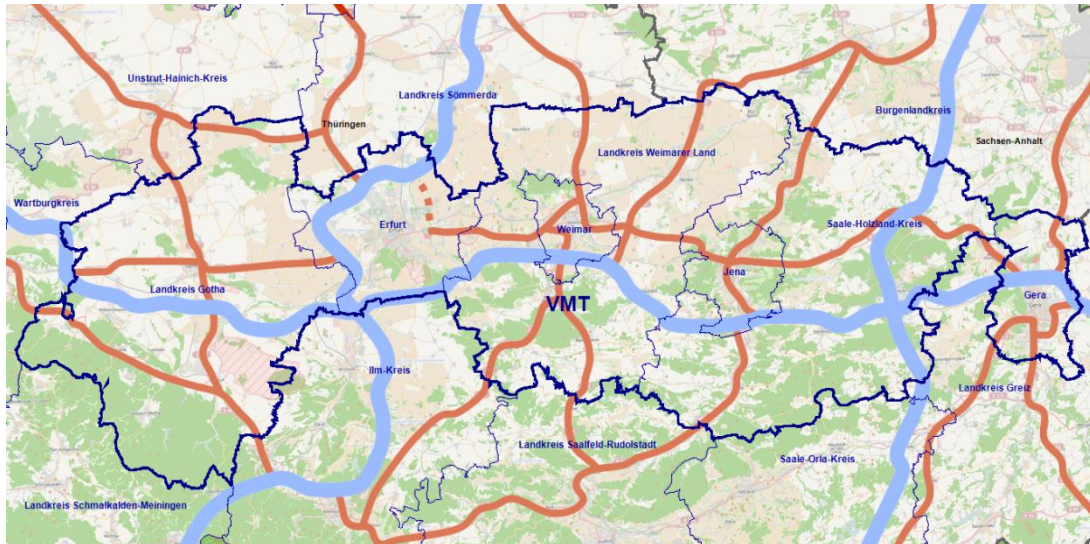


Abbildung 5: Bundesautobahnen und Bundesstraßen im VMT-Verbundgebiet [5] [6]

Die Regionalpläne für Mittel- und Ostthüringen definieren ein funktionales Straßennetz, das über die genannte Netzstruktur hinaus weitere wichtige Straßenverbindungen im Untersuchungsgebiet benennt (Anlage 3).

Eisenbahnnetz [9] [10] [13] [14] [15]

[Siehe auch Anlage 3]

Durch das VMT-Verbundgebiet verlaufen drei Eisenbahnstrecken von gesamtdeutscher Bedeutung.

- In West-Ost-Richtung:¹⁸
 - Thüringer Stammbahn: ((Fulda / Kassel – Bebra) – Eisenach –) – Fröttstädt – Gotha – Neudietendorf – Erfurt – Weimar – Apolda – Großheringen (– Naumburg – Halle); zweigleisig, elektrifiziert
 - Holzlandbahn: Weimar – Jena – Stadtroda – Hermsdorf-Klosterlausnitz – Gera¹⁹; abschnittsweise zweigleisig, nicht elektrifiziert

¹⁸ Ortsangaben in Klammern als regionale bzw. überregionale Fortsetzungen außerhalb des VMT-Verbundgebiets.

¹⁹ Im bundesweiten Kontext auch als MDV - Mitte-Deutschland-Verbindung (Rhein-Ruhr – Kassel –) Erfurt – Weimar – Jena – Gera (– Gößnitz – Glauchau – Chemnitz) bezeichnet.

- ▶ In Nord-Süd-Richtung:

- ▶ Saalbahn: (Halle/Leipzig) – Großheringen – Camburg – Jena – Kahla – Orlamünde (– Saalfeld (– Bamberg – Nürnberg)); zweigleisig, elektrifiziert

Von diesen Hauptstrecken zweigen an Knotenpunkten im VMT-Verbundgebiet folgende Eisenbahnstrecken ab:

- ▶ In West-Ost-Richtung:

- ▶ Großheringen:

- ▶ Pfefferminzbahn: (Sömmerda –) Buttstädt – Eckartsberga – Großheringen; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ In Nord-Süd-Richtung:

- ▶ Fröttstädt:

- ▶ Friedrichrodaer Bahn: Fröttstädt – Walterhausen – Friedrichroda; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Gotha:

- ▶ (Leinefelde – Mühlhausen – Bad Langensalza –) Gotha; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Neudietendorf:

- ▶ Neudietendorf (– Arnstadt (– Saalfeld) / (Ilmenau) / (Suhl – Schweinfurt)); überwiegend eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Erfurt:

- ▶ (Sangerhausen – Sömmerda –) Erfurt; abschnittsweise zweigleisig, elektrifiziert
- ▶ ((Nordhausen – Sondershausen –) / (Bad Langensalza – Döllstädt –)) Kühnhausen – Erfurt; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Weimar:

- ▶ Ilmtalbahn: Weimar – Bad Berka – Kranichfeld; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Orlamünde:

- ▶ Orlabahn: Orlamünde – Pößneck unterer Bahnhof; eingleisig, nicht elektrifiziert

- ▶ Gera:

- ▶ (Leipzig – Zeitz –) Crossen – Gera (– Weida (/ – Zeulenroda – Hof) – Neustadt – Pößneck – Saalfeld); überwiegend eingleisig, nicht elektrifiziert
- ▶ Elstertalbahn: Gera (– Greiz – Plauen – Weischlitz) ; eingleisig, nicht elektrifiziert

Das Eisenbahnnetz wird größtenteils von der DB Netz AG, Frankfurt am Main betrieben.²⁰ Abbildung 6 zeigt den Verlauf der im Personenverkehr bedienten Eisenbahnstrecken im Freistaat Thüringen.

In Thüringen befinden sich momentan zwei Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken im Bau, die zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) zählen und für die künftige Eisenbahn-Fernverkehrsanbindung des Freistaats von entscheidender Bedeutung sind (in Abbildung 6 rot eingezeichnet). Die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt (Projekt VDE Schiene 8.2) soll Ende 2015 in Betrieb genommen werden, die nach Süden weiterführende Neubaustrecke Erfurt – Ebersfeld – Nürnberg (Projekt VDE Schiene 8.1) Ende 2017²¹.

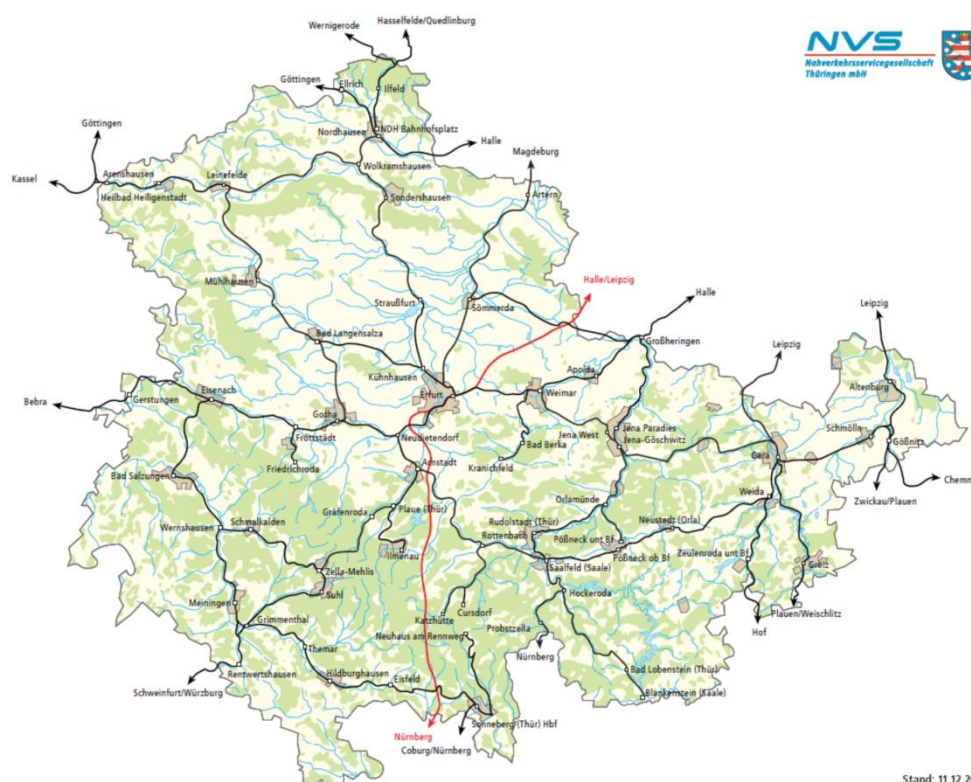


Abbildung 6: Eisenbahnstreckennetz in Thüringen [15]

Die Regionalpläne für Mittel- und Ostthüringen gliedern das Schienennetz funktional und weisen darüber hinaus raumplanerisch relevante Verknüpfungspunkte des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV aus (Anlage 2).

²⁰ Ausnahme im VMT-Verbundgebiet: Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Pfefferminzbahn ist die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE), Erfurt.

²¹ Vgl. auch Kapitel 4.1

2.5 Mobilität

Berufspendler [16]

[Siehe auch Anlage 4]

Sowohl zwischen den Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets als auch zwischen dem Verbundgebiet und dessen Umland bestehen ausgeprägte Pendlerbeziehungen in unterschiedlicher Intensität, aus denen sich Gestaltungsaspekte des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV ableiten lassen.

Tabelle 4 zeigt das werktägliche Aufkommen ein- und auspendelnder Erwerbstätiger der kreisfreien Städte und Landkreise im VMT-Verbundgebiet. In der Saldobetrachtung (Einpendler minus Auspendler) zeigt sich erwartungsgemäß, dass in die kreisfreien Städte werktätlich deutlich mehr Erwerbstätige einpendeln als auspendeln. In den Landkreisen ist das Verhältnis umgekehrt.

| Stadt / Landkreis | Einpendler | Auspendler | Saldo |
|----------------------|------------|------------|---------|
| Stadt Erfurt | 59.940 | 20.550 | 39.390 |
| Stadt Gera | 23.110 | 14.460 | 8.650 |
| Stadt Jena | 26.910 | 11.890 | 15.020 |
| Stadt Weimar | 15.470 | 10.730 | 4.740 |
| Lkr. Gotha | 12.350 | 18.680 | -6.330 |
| Lkr. Weimarer Land | 11.350 | 19.140 | -7.790 |
| Saale-Holzland-Kreis | 9.800 | 20.300 | -10.500 |

Tabelle 4: Werktägliche Ein- und Auspendler in Städten und Landkreisen des VMT-Verbundgebiets

Aufgeteilt auf Relationen werden Quelle und Ziel der jeweiligen Pendlerbeziehungen deutlich. Beispielgebend veranschaulicht Abbildung 7 die Quellaufkommen, der werktätlich aus dem VMT-Verbundgebiet, dem Umland sowie weiter entfernten Gebieten²² in Erfurt einpendelnden Erwerbstätigen.

²² Als „Andere Gebiete“ bezeichnet, umfasst das verbleibende deutsche Bundesgebiet.

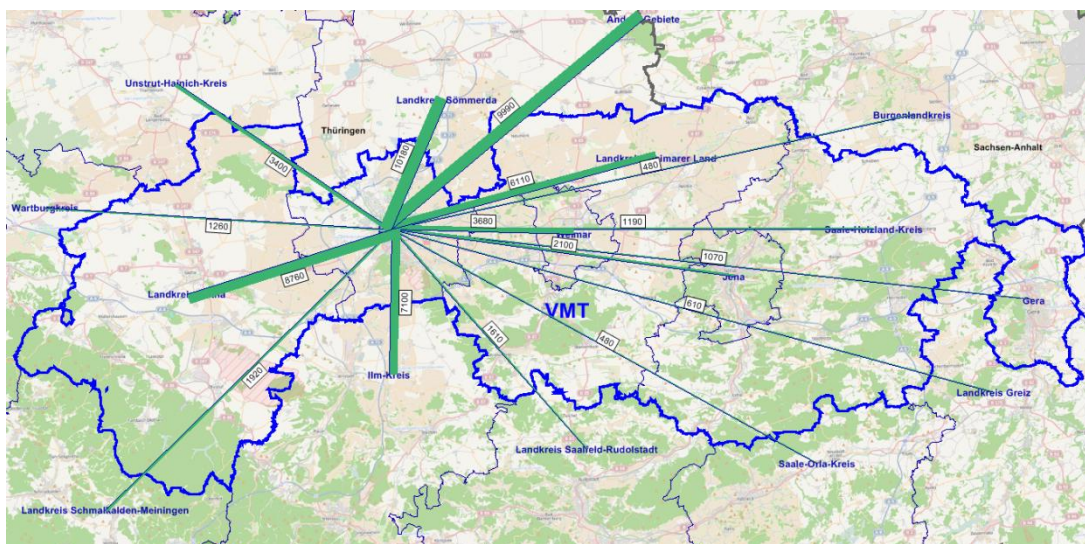


Abbildung 7: Pendlerbeziehungen Stadt Erfurt - werktägliche einpendelnde Erwerbstätige [5] [6]

In Anlage 4 sind entsprechende Übersichtskarten für die Pendler-Quell- und Zielaufkommen aller Gebietskörperschaften im VMT-Verbundgebiet dokumentiert.

Eine aggregierte Betrachtung der Pendlerverflechtungen zwischen dem VMT-Verbundgebiet und dem Umland bzw. weiter entfernten Gebieten zeigt Tabelle 5. So kommen ca. drei Viertel der werktäglichen Einpendler aus dem unmittelbaren Umland des VMT-Verbundgebiets, ca. zwei Drittel der Auspendler haben dort ihre Ziele. Insgesamt pendeln extern werktäglich 84.000 Erwerbstätige in das VMT-Verbundgebiet ein und mit ca. 40.800 nur etwa halb so viele Erwerbstätige aus. Dies ergibt einen deutlich positiven Pendlersaldo von werktäglich ca. 43.200 Erwerbstätigen.

| Relation (aggregiert) | Einpendler | | Auspendler | |
|--------------------------|------------|-------|------------|-------|
| VMT-VG <> Umland | 61.190 | 73 % | 25.250 | 62 % |
| VMT-VG <> Andere Gebiete | 22.810 | 27 % | 15.570 | 38 % |
| VMT-VG <> Extern (Summe) | 84.000 | 100 % | 40.820 | 100 % |
| VMT-VG <> Extern (Saldo) | 43.180 | | | |

Tabelle 5: Externe Pendlerbeziehungen (Erwerbstätige) im VMT-Verbundgebiet

Motorisierungsgrad und Modal Split [17] [18]

[Siehe auch Anlage 5]

Der Pkw-Bestand in den Landkreisen und kreisfreien Städten des Planungsgebiets ist in den zurückliegenden Jahren stetig angewachsen. Der Motorisierungsgrad als Verhältnis von Pkw-Bestand zur Einwohnerzahl beträgt im VMT-Verbundgebiet aktuell 474 Pkw je 1.000 Einwohner und liegt damit ca. 10 % unter dem gesamthüringer bzw. gesamtdeutschen Durchschnitt.

Nach Städten und Landkreisen differenziert fällt der Motorisierungsgrad dabei jedoch sehr unterschiedlich aus. Erfurt, Gera, Jena und Weimar weisen

diesbezüglich Werte zwischen 401 und 453 Pkw je 1.000 Einwohner auf. Dahingegen liegt der Motorisierungsgrad der Landkreise Gotha, Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis mit 531 bis 560 Pkw je 1.000 Einwohner deutlich höher (vgl. Abbildung 8)

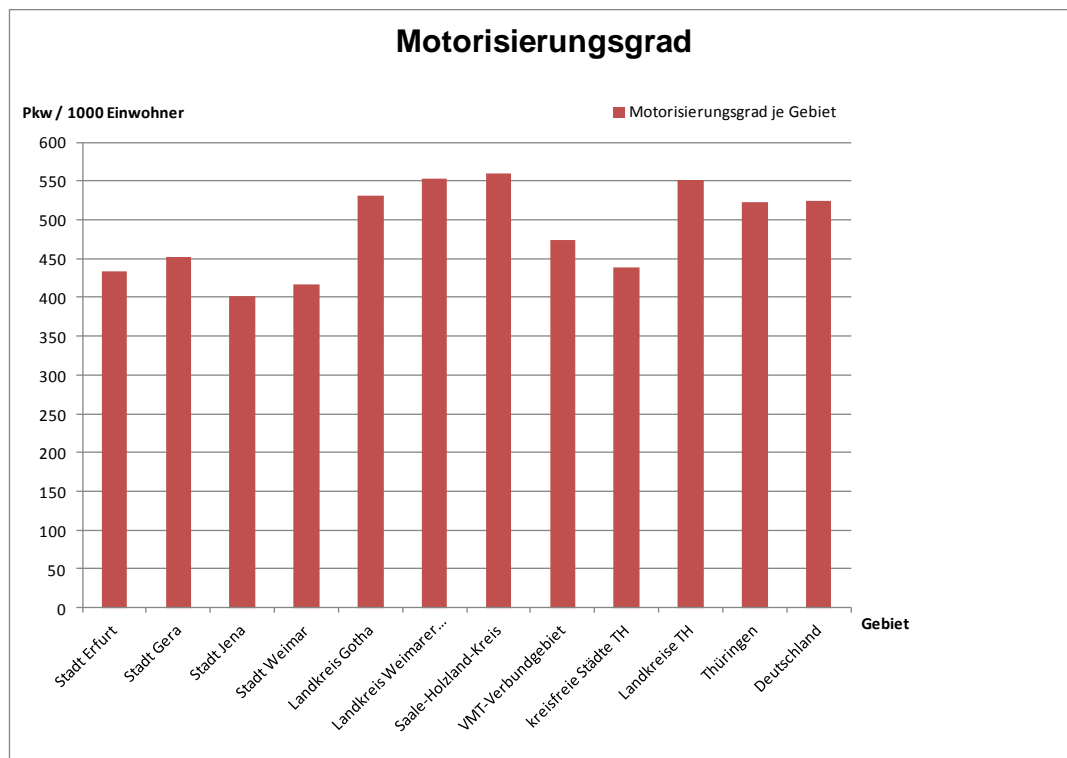


Abbildung 8: Motorisierungsgrad im VMT-Verbundgebiet sowie Vergleichswerte für den Freistaat Thüringen und Deutschland

Zur Einschätzung der Verhältnisse bezüglich Verkehrsmittelwahl im motorisierten Personenverkehr sind für die Städte Erfurt, Gera und Jena jeweils ortsbezogene SrV-Daten auswertbar. Darüber hinaus stehen für das gesamte Untersuchungsgebiet MiD-Daten zu Verfügung. MiD- und SrV-Systematik sind kompatibel, sodass Datenvergleiche möglich sind.²³

Dabei ist jedoch zu beachten, dass Ergebnisse jeweils auf den gleichen Gebietstyp bezogen werden. Die maßgebende MiD-Kreistypisierung für das VMT-Verbundgebiet und dessen Umland ist in Abbildung 9 dargestellt. Es wird zwischen Ländlichen Kreisen, verdichteten Umlandkreisen sowie Kernstädten unterschieden²⁴ (gelb; abgestuft hell nach dunkel).

²³ Jeweilige Basis: alle Wege je Person und Tag.

²⁴ Vgl. auch 2.2 Raum- und Bevölkerungsstruktur.

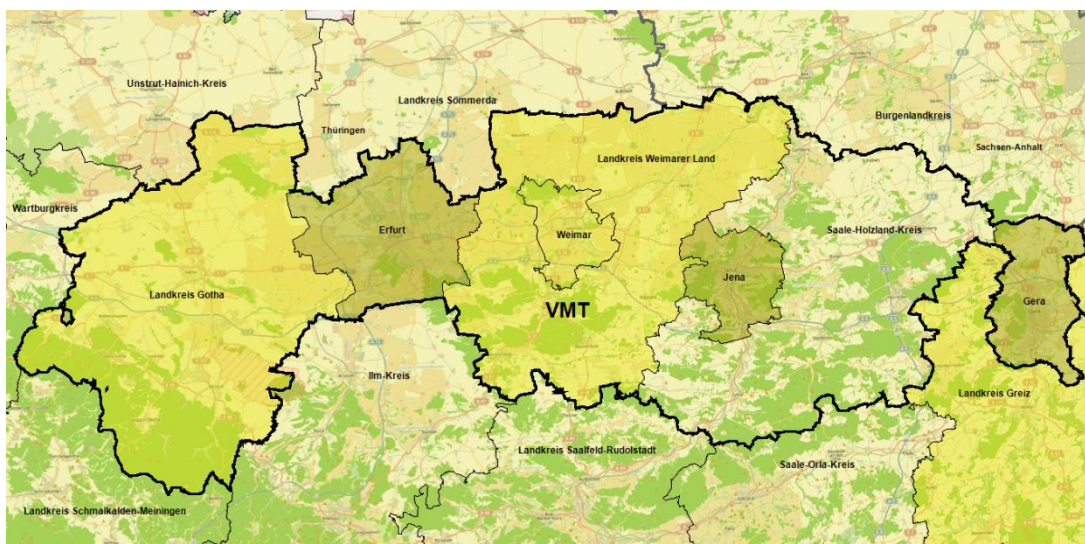


Abbildung 9: Kreistypisierung nach MiD 2008 im VMT-Verbundgebiet und Umland [5] [6]

Zu den Kernstädten werden Erfurt, Gera und Jena gezählt, zu verdichteten Umlandkreisen der Landkreis Gotha, der Landkreis Greiz sowie die Stadt Weimar mit dem umgebenden Landkreis Weimarer Land. Alle anderen Gebietskörperschaften im Untersuchungsgebiet sind den ländlichen Kreisen zugeordnet.

Abbildung 10 fasst Kennwerte des Modal Splits im motorisierten Verkehr mit Bezug zum VMT-Verbundgebiet zusammen. In den Städten Erfurt, Gera und Jena werden für 28 bis 38 % aller motorisiert zurückgelegten Wege öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Der deutschlandweite Durchschnittswert des ÖPV-Anteils im motorisierten Verkehr der Kernstädte liegt im Vergleich bei 23 %.

Für die Stadt Weimar und die Landkreise des Untersuchungsgebiets sind keine spezifischen Modal Split-Daten verfügbar. Diesbezüglich näherungsweise Anhaltspunkte, insbesondere für die Landkreise bzw. ländlich geprägte Gebiete, bieten jedoch die MiD-Kennwerte für verdichtete Umland- und ländliche Kreise in Deutschland. Der ÖPV-Anteil am Modal Split des motorisierten Verkehrs liegt dort bei 10 bzw. 8 % (vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10).

In Anlage 5 sind alle beschriebenen Modal Split-Daten zusammengefasst dargestellt. Diese Übersicht enthält ergänzend auch Daten für die klassische Modal Split-Verteilung (ÖPV, MIV, Rad, Fuß).

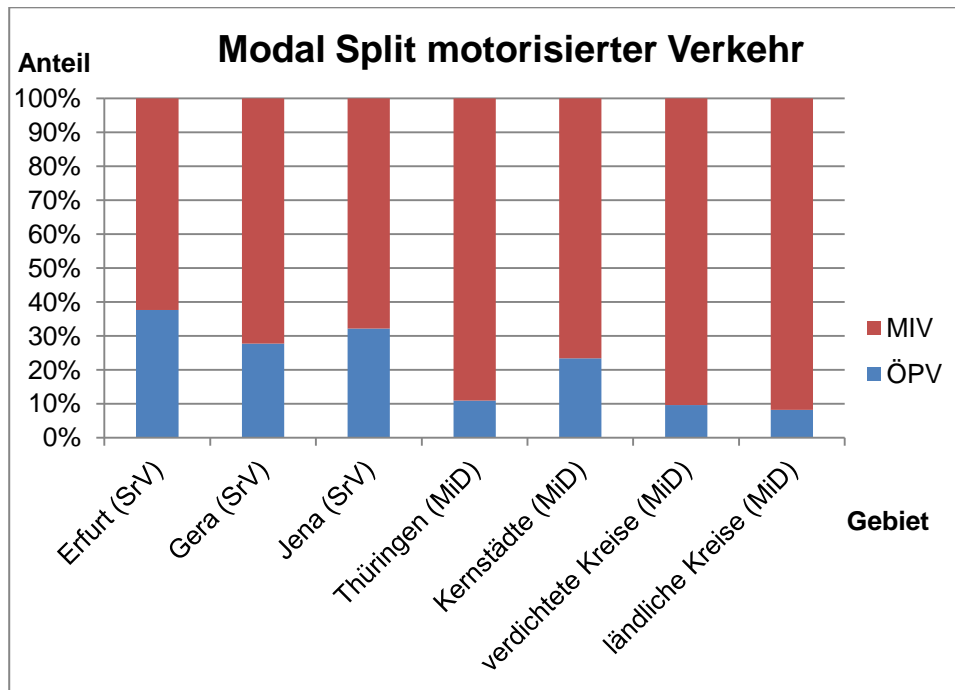


Abbildung 10: Kennwerte des Modal Splits im motorisierten Personenverkehr mit Bezug zum VMT-Verbundgebiet

3 Analyse des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

3.1 Organisationsstrukturen

Verbundpartner

[Siehe auch Anlage 6]

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

Grundlage der Zusammenarbeit ist das Verbundvertragswerk, in dem unter anderem Finanzierung, Tarifgestaltung, Einnahmeaufteilung, Standards, Marketing und Gremienarbeit zwischen den Vertragspartnern vereinbart sind. Für die notwendigen Koordinierungsaufgaben haben die Verkehrsunternehmen bereits im Jahr 2000 die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (kurz: VMT GmbH) gegründet.

Am Verkehrsverbund Mittelthüringen sind derzeit folgende Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beteiligt:²⁵

| Aufgabenträger | Verkehrsunternehmen | Mitglied seit |
|-------------------------|--|---------------|
| Freistaat Thüringen | DB Regio AG, Regio Südost, Verkehrsbetrieb Thüringen | 2006 |
| | Erfurter Bahn GmbH | 2006 |
| | Süd Thüringen Bahn GmbH | 2006 |
| Stadt Erfurt | Erfurter Verkehrsbetriebe AG | 2006 |
| Stadt Weimar | Stadtwirtschaft Weimar GmbH | 2006 |
| Stadt Jena | Jenaer Nahverkehr GmbH | 2006 |
| Stadt Gera | Geraer Verkehrsbetrieb GmbH | 2010 |
| Landkreis Gotha | Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH | 2010 |
| | Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH | 2010 |
| Landkreis Weimarer Land | Omnibusverkehrsgesellschaft Weimar mbH | 2010 |
| | Personenverkehrsgesellschaft mbH Apolda | 2006 |
| Saale-Holzland-Kreis | JES Verkehrsgesellschaft mbH | 2006 |
| | Verkehrsunternehmen Andreas Schröder | 2010 |

Tabelle 6: Verkehrsverbund Mittelthüringen – beteiligte Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

²⁵ Ergänzend sind in Anlage 6 die jeweiligen Organisationsstrukturen der SPNV- und StPNV-Aufgabenträger im Verkehrsverbund Mittelthüringen dargestellt.

Vertragliche Grundlagen

Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind Vertragspartner des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages. Hierin verpflichten sich die Verkehrsunternehmen, einen gemeinsamen Tarif, den VMT-Tarif, anzuwenden. Die Aufgabenträger verpflichten sich, die hierdurch entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste auf Grundlage allgemeiner Vorschriften auszugleichen. Der Vertrag enthält zudem die Geschäftsordnung des Verbundbeirates Mittelthüringen, dem Entscheidungsgremium für alle verbundrelevanten Themen, und ein Verfahren zur Tariffortschreibung, an dem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beteiligt sind.

Die Verkehrsunternehmen haben darüber hinaus den sog. VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag geschlossen. Hierin sind unter anderem die Details zur Verbundtarifanwendung, zur Einnahmeaufteilung sowie zum gemeinsamen Marketing geregelt.

Der Verbundbeirat ist das gemeinsame Beschlussgremium der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Verkehrsverbund Mittelthüringen. Für die fachliche Zuarbeit und die Entscheidungsvorbereitung gibt es zudem fünf Fachausschüsse.

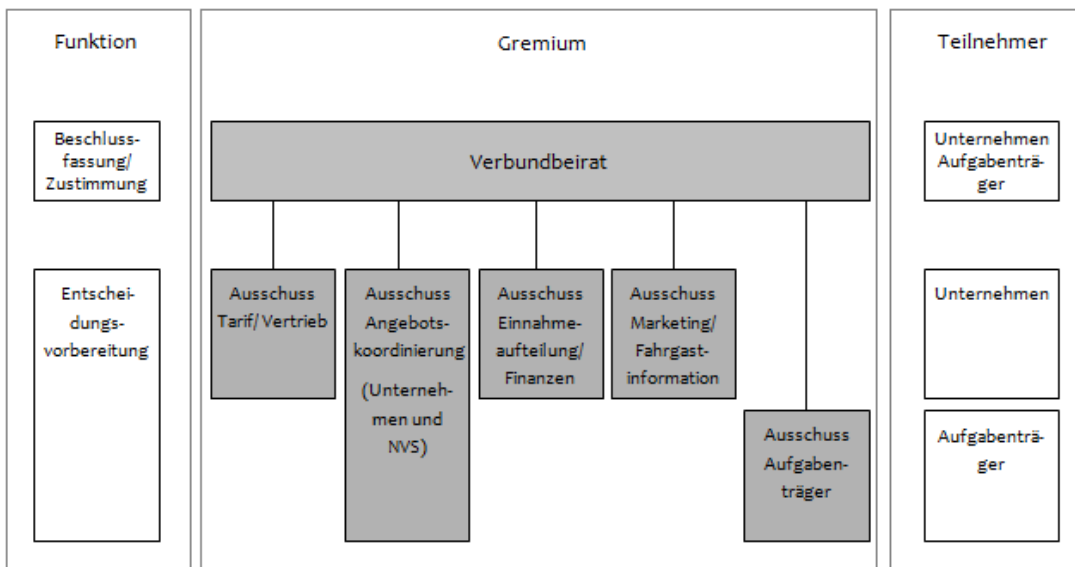


Abbildung 11: Fachausschüsse im Verkehrsverbund Mittelthüringen

Angebotskoordination

Die Verkehrsangebote im Verbund sollen möglichst gut aufeinander abgestimmt werden, um dem Fahrgast durchgehende Reiseketten mit kurzen Umsteigezeiten anbieten zu können. Die Unternehmen arbeiten gemeinsam daran, ihre Fahrpläne untereinander und mit denen des Eisenbahnnah- und -fernverkehrs abzustimmen, Verknüpfungspunkte zu schaffen und die Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Aufgabenträger

Die Aufgabenträger sind Vertragspartner im VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag sowie Mitglieder im Verbundbeirat Mittelthüringen. Im Verbundbeirat sind die Aufgabenträger an allen Beschlussfassungen, die die Fahrpreise, das Verlustausgleichsverfahren und die Nahverkehrsplanung betreffen, beteiligt. Die Aufgabenträger treffen sich regelmäßig im Ausschuss „Aufgabenträger“ ohne Beteiligung der Verkehrsunternehmen. Der Ausschuss ist außerdem an der Fortentwicklung des VMT-Tarifs beteiligt.

Verbundtarif als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Durch die Anwendung des Verbundtarifes entstehen bei den Unternehmen sogenannte Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (verbundbedingte Belastungen). Harmonisierungsverluste entstehen in der Phase der Einführung des Verbundtarifes, wenn der einheitliche Verbundtarif günstiger ist als das Tarifniveau der Haustarife vor Verbundtarifstart. Durchtarifierungsverluste entstehen, da Fahrgäste für die Nutzung der Verkehrsmittel mehrerer Unternehmen nur einen Fahrschein benötigen, der günstiger ist als die Summe der einzelnen Fahrscheine im Haustarif der einzelnen Unternehmen.

Diese verbundbedingten Belastungen wurden im Jahr 2010 auf Grundlage einer Verkehrserhebung ermittelt und betragen in Summe etwa 2,3 Mio. Euro jährlich. Die Aufgabenträger haben als Gruppe zuständiger Behörden im Sinne der EG-VO 1370/2007 je eine allgemeine Vorschrift für den Schienen- und den Straßenpersonennahverkehr erlassen. Hierin wird den Verkehrsunternehmen die Verbundtarifanwendung als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auferlegt und finanzielle Ausgleichsleistungen in Höhe der verbundbedingten Belastungen gewährt. Der Freistaat Thüringen trägt ca. 70 % der Belastungen. Die kommunalen Aufgabenträger tragen je nach Einwohnerzahl und Leistungsfähigkeit jährlich zwischen ca. 60.000 Euro (Weimar) und ca. 200.000 Euro (Erfurt). Die Ansprüche der einzelnen Verkehrsunternehmen werden in Abhängigkeit von Alteinnahmen, Haustarifniveaus und Anzahl der Übersteiger ermittelt.

VMT GmbH

Die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH erfüllt seit dem Verbundtarifstart im Jahr 2006 die Funktion einer Verbundmanagementgesellschaft. Die VMT GmbH nimmt alle koordinativen Aufgaben im Verbund wahr. Dazu zählen die monatliche Einnahmeverrechnung, die Fortentwicklung des Tarifs und der Einnahmeverteilung, die Antragstellung für Tarife und Fördermittel, die Organisation der Fachausschüsse und Entscheidungsgremien, Fahrplanproduktion und Betrieb der elektronischen Fahrplanauskunft sowie das Marketing zum Verkehrsverbund Mittelthüringen. Die Arbeit der VMT GmbH wird über ein Dienstleistungsbudget in Höhe von etwa 550.000 Euro finanziert, das den einzelnen Verkehrsunternehmen analog zum jeweiligen Anteil an den Verbundeinnahmen in Rechnung gestellt wird.

Zudem besteht für jedes Verkehrsunternehmen im Verbund die Möglichkeit, Gesellschafter der VMT GmbH zu werden.

Verbundbeitritt

Der Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen steht grundsätzlich allen Landkreisen und kreisfreien Städten in Thüringen offen. Sinnvoll ist der Beitritt allerdings nur wenn sich alle Verkehrsunternehmen, die im jeweiligen Landkreis Leistungen erbringen, am Verbund beteiligen.

Die Aufgabenträger verpflichten sich mit dem Verbundbeitritt, den Verkehrsunternehmen Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste auszugleichen. Sie erhalten dafür die Möglichkeit, Einfluss auf die Ausgestaltung des VMT-Tarifs zu nehmen, den Bürgern ein attraktiveres ÖPNV-Angebot anbieten zu können und in Zusammenarbeit mit anderen Aufgabenträgern die Nahverkehrsplanungen abzustimmen.

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich mit dem Beitritt zum Verkehrsverbund dazu, den VMT-Tarif anzuwenden, die hierfür notwendigen vertrieblichen Voraussetzungen zu schaffen und ein Dienstleistungsentgelt für die Arbeit der VMT GmbH zu entrichten. Der VMT-Tarif steigert die Attraktivität der Verkehrsangebote, was sich erfahrungsgemäß in steigenden Fahrgastzahlen und Einnahmen niederschlägt. Darüber hinaus können die Unternehmen von zahlreichen Synergieeffekten profitieren, etwa beim Marketing oder gemeinsamen Investitionen.

Aufgabenträgerübergreifender ÖPNV

Als ÖPNV mit aufgabenträgerübergreifender Relevanz im Sinne des VMT-Rahmenplans gilt:

- Liniengebundener SPNV im VMT-Verbundgebiet sowie über dessen Grenze hinaus²⁶
- Liniengebundener StPNV, der Grenzen von Gebietskörperschaften (Landkreisen bzw. kreisfreien Städten) innerhalb des VMT-Verbundgebiets überschreitet
- Liniengebundener StPNV, der das VMT-Verbundgebiet mit dem Umland verbindet
- Liniengebundener StPNV innerhalb einer Gebietskörperschaft, der an ausgewählten Verknüpfungspunkten für die aufgabenträgerübergreifend durchgängige ÖPNV-Erreichbarkeit im VMT-Verbundgebiet wesentlich ist

²⁶ Als Hauptsystem zur Gewährleistung der verbundweiten und überregionalen ÖPNV-Erreichbarkeit. Die SPNV-Aufgabenträgerschaft im Sinne der Gesetzgebung liegt dabei allein beim Freistaat Thüringen.

3.2 Schienenpersonennahverkehr

Verkehrsunternehmen

Wie in Tabelle 7 und Tabelle 8 gezeigt, wird der SPNV im VMT-Verbundgebiet derzeit von insgesamt vier Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die DB Regio AG und die Erfurter Bahn GmbH erbringen dabei die größten Leistungsanteile.

| Verkehrsunternehmen | Abkürzung | Sitz |
|--|-----------|--------|
| DB Regio AG, Regio Südost, Verkehrsbetrieb Thüringen | DB-R | Erfurt |
| Erfurter Bahn GmbH | EB | Erfurt |
| Süd Thüringen Bahn GmbH | STB | Erfurt |

Tabelle 7: SPNV-Verkehrsunternehmen (VMT-Verbundpartner) im VMT-Verbundgebiet 2012

| Verkehrsunternehmen | Abkürzung | Sitz |
|---------------------|-----------|--------------------|
| Vogtlandbahn GmbH | VBG | Neumark (Vogtland) |

Tabelle 8: Weitere SPNV-Verkehrsunternehmen im VMT-Verbundgebiet 2012

Linien

[Siehe auch Anlagen 7 und 8]

Im VMT-Verbundgebiet gibt es derzeit zehn SPNV-Expresslinien, die gewöhnlich im 120-Min-Grundtakt ausgewählte Halte bedienen, schnelle überregionale ÖPNV-Verbindungen gewährleisten und den Anschluss zum Schienenpersonenfernverkehr herstellen. Acht dieser Linien werden von DB Regio betrieben, zwei von der Erfurter Bahn.

Hervorzuheben ist dabei die Linie RE 1, die in West-Ost-Richtung verlaufend alle im VMT zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften miteinander verbindet²⁷ und darüber hinaus auch direkte Verbindungen nach Südniedersachsen, Nordwestthüringen und Westsachsen herstellt.

²⁷ Im Abschnitt Erfurt – Schmölln überlagert mit Linie RE 3.

Tabelle 9 zeigt alle SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet:

| Linie | Betreiber | Linienweg |
|----------------|-----------|--|
| RE 1 | DB-R | Göttingen - Leinefelde - Gotha - Erfurt - Weimar - Jena - Gera - Schmölln - Zwickau/Glauchau |
| RE 3 | DB-R | Erfurt - Weimar - Jena - Gera - Schmölln - Altenburg |
| RE 5 / RE 6 | DB-R | Nordhausen - Sondershausen - Greußen - Kühnhausen - Erfurt |
| RE 7 | DB-R | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Bad Neustadt - Schweinfurt - Würzburg |
| RE 10 | DB-R | Magdeburg - Hettstedt - Sangerhausen - Sömmerda - Erfurt |
| EBx 12 | EB | Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld |
| EBx 13 | EB | Gera - Weida - Zeulenroda - Hof |
| RE 14 | DB-R | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Meiningen |
| RE 42 | DB-R | Jena Saalbahnhof - Saalfeld - Lichtenfels |

Tabelle 9: SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet 2012

SPNV-Regionallinien halten ihrer Erschließungs- und Zubringerfunktion entsprechend gewöhnlich an allen Stationen. Derzeit gibt es im VMT-Verbundgebiet 15 SPNV-Regionallinien, die im 60- bzw. 120-Min-Grundtakt verkehren. Acht dieser Linien werden von der Erfurter Bahn betrieben, fünf von DB Regio, jeweils eine von der Süd Thüringen Bahn und der Vogtlandbahn.

Tabelle 10 zeigt alle SPNV-Regionallinien im VMT-Verbundgebiet.

| Linie | Betreiber | Linienweg |
|-------|-----------|---|
| EB 1 | EB | Kassel - Eichenberg - Leinefelde - Bad Langensalza - Kühnhausen - Erfurt |
| EB 2 | EB | Bad Langensalza - Ballstädt - Gotha |
| EB 3 | EB | Erfurt - Neudietendorf - Arnstadt - Plaue - Ilmenau |
| STB 4 | STB | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Meiningen |
| RB 19 | DB-R | Naumburg/Großheringen - Jena - Kahla - Rudolstadt - Saalfeld |
| RB 20 | DB-R | Eisenach - Gotha - Erfurt - Weimar - Apolda - Großheringen - Naumburg - Halle |
| EB 21 | EB | Erfurt - Weimar - Jena - Hermsdorf-Klosterlausnitz - Gera |
| EB 23 | EB | Erfurt - Arnstadt - Rottenbach - Saalfeld |
| EB 33 | EB | Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld |
| RB 43 | DB-R | Sömmerda - Kölleda - Buttstädt - Großheringen |
| RB 48 | DB-R | Fröttstädt - Waltershausen - Friedrichroda |
| RB 50 | DB-R | Sangerhausen - Sömmerda - Erfurt |
| EB 52 | EB | Jena Saalbahnhof - Orlamünde - Pößneck unt. Bf |
| EB 54 | EB | Weimar - Bad Berka - Kranichfeld |
| VB 4 | VBG | Gera - Greiz - Plauen - Weischlitz |

Tabelle 10: SPNV-Regionallinien im VMT-Verbundgebiet 2012

Die derzeitige Angebotscharakteristik aller SPNV-Linien (Bedienzeiten, Fahrtenfolge, Zugbildung, Verbundtarifanwendung) ist für die Verkehrstagesgruppen Montag-Freitag (Schultage), Montag-Freitag (Ferien), Samstag sowie Sonn- und Feiertag in Anlage 7 ersichtlich.

3.3 Straßenpersonennahverkehr

Verkehrsunternehmen

Tabelle 11 listet noch einmal die 10 Verkehrsunternehmen, die Verbundpartner des StPNV im VMT sind, auf. Dabei sind mit Ausnahme der Jenaer Nahverkehr GmbH und der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH alle genannten Unternehmen im aufgabenträgerübergreifenden Linienverkehr aktiv.

| Verkehrsunternehmen | Abk. | Sitz | Betrieb von StPNV-Linien | | |
|---|------|------------|--------------------------|---------------|---------------------------|
| | | | innerhalb GK | ATü im VMT-VG | ATü zwischen VMT-VG u. UL |
| Erfurter Verkehrsbetriebe AG | EVAG | Erfurt | x | x | x |
| Geraer Verkehrsbetrieb GmbH | GVB | Gera | x | - | x |
| Jenaer Nahverkehr GmbH | JNV | Jena | x | - | - |
| JES Verkehrsgesellschaft mbH | JES | Eisenberg | x | x | x |
| Omnibusverkehrsgesellschaft Weimar mbH ²⁸ | OVG | Weimar | x | x | x |
| Personenverkehrsgesellschaft mbH Apolda ²⁸ | PVGA | Apolda | x | x | x |
| Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH | RVG | Gotha | x | x | x |
| Stadtwirtschaft Weimar GmbH | SWG | Weimar | x | x | - |
| Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH | TWSB | Gotha | x | - | - |
| Verkehrsunternehmen Andreas Schröder | VUS | Hermisdorf | x | x | - |

Tabelle 11: StPNV-Verkehrsunternehmen (VMT-Verbundpartner) im VMT-Verbundgebiet 2012

Der aufgabenträgerübergreifende StPNV im VMT-Verbundgebiet wird zudem von einer Reihe weiterer Verkehrsunternehmen (vgl. Tabelle 12) durchgeführt, die i. d. R. Linien in externer Aufgabenträgerschaft bedienen.

²⁸ OVG und PVGA fusionieren im Jahr 2013 zu einem Verkehrsunternehmen. Die PVGA firmiert vor diesem Hintergrund seit 01.10.2012 unter dem Namen Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land.

| Verkehrsunternehmen | Abkürzung | Sitz |
|--|-----------|------------------|
| IOV Omnibusverkehr GmbH | IOV | Ilmenau |
| KomBus GmbH ²⁹ | KOM | Bad Lobenstein |
| Omnibusbetrieb Hartmut Piehler | PIE | Seelingstädt |
| PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz | PRG | Greiz-Gommla |
| PVG Burgenlandkreis mbH | PVGB | Weißenfels |
| RBA Regionalbus Arnstadt GmbH | RBA | Arnstadt |
| REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH | RUHK | Mühlhausen/Thür. |
| Reisebüro Herzum | HER | Gera |
| RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH | RVGL | Gera |
| Salza Tours König OHG | SAT | Bad Langensalza |
| THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH | THÜS | Windischleuba |
| Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH | VGW | Wutha-Farnroda |
| Verwaltungsgesellschaft des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs Sömmerda mbH | VGS | Sömmerda |

Tabelle 12: Weitere StPNV-Verkehrsunternehmen im VMT-Verbundgebiet 2012

Linien

[Siehe auch Anlagen 9 und 10]

Im VMT-Verbundgebiet gibt es eine Vielzahl von Stadt- und Regionalbuslinien, die aufgabenträgerübergreifend verkehren bzw. für aufgabenübergreifende Verknüpfungen von besonderer Relevanz sind. Diese Linien werden zur besseren Übersichtlichkeit und mit Blick auf die Ausführungen im Kapitel Gestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Rahmen der Analyse kategorisiert.

Tabelle 13 zeigt das verwendete Systematisierungsschema. Die Linien werden in fünf Grundtypen (G-Typ) 1 bis 5 unterschieden, die sich auf den räumlichen Linienvverlauf beziehen. Zu den Grundtypen gehören jeweils bis zu drei Untertypen (U-Typ) a bis c, die organisatorische Prinzipien der Finanzierung und grundsätzlichen planerischen Angebotsgestaltung durch die Aufgabenträger (Gebietskörperschaften) unterscheiden.

In Kombination ergeben sich neun verschiedene Typen. So verkehrt beispielsweise eine Linie des Typs 1a aufgabenträgerübergreifend ausschließlich im VMT-Verbundgebiet und wird von einer Gebietskörperschaft finanziert und planerisch gestaltet. Linien des Typs 3c hingegen beginnen und enden im VMT-Verbund-

²⁹ In der Holdinggesellschaft KomBus GmbH sind die im VMT-Verbundgebiet aktiven Verkehrsunternehmen Omnibusverkehr Saale-Orla Rudolstadt GmbH (OVs, Sitz Saalfeld) und Omnibusverkehr Oberland GmbH (OVO, Sitz Bad Lobenstein) organisiert.

gebiet, durchfahren dazwischen das Umland und werden von einer externen, nicht im VMT organisierten Gebietskörperschaft geplant und finanziert.

| G-Typ | Linienverlauf | U-Typ | Finanzierung/Gestaltung |
|-------|---|-------|--|
| 1 | ATü, im VMT-Verbundgebiet | a | bei einer GK im VMT-Verbundgebiet |
| | | b | funktional anteilig nach GK im Linienverlauf |
| 2 | ATü, VMT-Verbundgebiet <> Umland | a | bei einer GK im VMT-Verbundgebiet |
| | | b | funktional anteilig nach GK im Linienverlauf |
| | | c | bei externer GK im Umland |
| 3 | ATü, im VMT-Verbundgebiet beginnend und endend, das Umland durchfahrend | a | bei einer GK im VMT-Verbundgebiet |
| | | c | bei externer GK im Umland |
| 4 | ATü, im Umland beginnend und endend, das VMT-Verbundgebiet durchfahrend | c | bei externer GK im Umland |
| 5 | innerhalb einer GK im VMT-Verbundgebiet, dabei für ATü-Verknüpfung maßgeblich | a | bei einer GK im VMT-Verbundgebiet |

Tabelle 13: Kategorisierungsschema der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien

In Tabelle 14 bis Tabelle 22 sind alle relevanten StPNV-Linien vermerkt:

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|---|
| WE | - | Stadtbus | 6 | SWG | Ettersberg - Weimar - Vollersroda |
| EF | - | Stadtbus | 52 | EVAG | Erfurt, Busbahnhof – Mönchenholzhausen – Vieselbach – Niederzimmern |
| EF | - | Stadtbus | 80 | EVAG | Erfurt, P+R-Platz Messe - IKEA - Fienstedt - Ermstedt |
| AP | - | Regionalbus | 217 | OVG | Weimar - Heichelheim - Hottelstedt - Berlstedt |
| AP | - | Regionalbus | 218 | OVG | Weimar - Schwerstedt - Krautheim - Buttstedt - Nermsdorf |
| AP | - | Regionalbus | 224 | OVG | Weimar - Wohlsborn - Sachsenhausen - Rohrbach |
| AP | - | Regionalbus | 225 | OVG | Weimar - Gaberndorf - Niederzimmern |
| AP | - | Regionalbus | 228 | OVG | Weimar - Kromsdorf - (Süßenborn) - Oßmannstedt - Pfiffelbach |
| AP | - | Regionalbus | 229 | OVG | Weimar - Mellingen - Linda - Magdala - Blankenhain |
| AP | - | Regionalbus | 233 | OVG | Weimar - Nohra - Isseroda - Utzberg - Niederzimmern |
| AP | - | Regionalbus | 234 | OVG | Weimar - Mönchenholzhausen - Erfurt |

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betrei- ber | Linienweg |
|--------------|--------------|-------------|--------------|----------------|--|
| AP | - | Regionalbus | 235 | OVG | Bad Berka - Gutendorf - Klettbach - Schellroda - Erfurt |
| AP | - | Regionalbus | 237 | OVG | Weimar - Schoppendorf - Kranichfeld - Stedten (Ilm) |
| AP | - | Regionalbus | 240 | OVG | Weimar - Nohra - Obernissa - Hayn |
| AP | - | Regionalbus | 253 | OVG | Weimar - Mellingen - Großschwabhausen - Vollradisroda |
| AP | - | Regionalbus | 255 | OVG | Wiegendorf - Umpferstedt - Isserstedt - Großschwabhausen - Magdala |
| AP | - | Regionalbus | 280 | PVGA | Apolda - Isserstedt - Jena |
| AP | - | Regionalbus | 281 | PVGA | Apolda - Umpferstedt - Weimar |
| AP | - | Regionalbus | 282 / 283 | PVGA | Apolda - Eckolstädt - Camburg / Dornburg |
| AP | - | Regionalbus | 293 | PVGA | Apolda - Bad Berka |
| SHK | - | Regionalbus | 405 | JES | Jena - Neuengönna - Nerkewitz - Dornburg |
| SHK | - | Regionalbus | 407 | JES | Jena - Isserstedt - Nerkewitz - Dornburg |
| SHK | - | Regionalbus | 408 | JES | Jena - Neuengönna - Frauenprießnitz - Camburg |
| SHK | - | Regionalbus | 415 | JES | Jena - Leutra - Kahla - Drößnitz |
| SHK | - | Regionalbus | 417 | JES | Jena - Schorba (-Magdala) - Dürrenleina |
| SHK | - | Regionalbus | 418 | JES | Jena - Kahla - Kleinbucha |
| SHK | - | Regionalbus | 425 | JES | Jena - Leutra - Rothenstein - Milda |
| SHK | - | Regionalbus | 427 | VUS | Jena - Stadtroda - Renthendorf - Eineborn - Hermsdorf |
| SHK | - | Regionalbus | 431 | JES | Eisenberg - Bürgel - Jena |
| SHK | - | Regionalbus | 433 | JES | Jena - Beutnitz (- Jenalöbnitz) - Bürgel |
| SHK | - | Regionalbus | 443 | JES | Jena - Ilmnitz - Bobeck - Hermsdorf |
| SHK | - | Regionalbus | 472 | JES | Rausdorf - Sulza - Schlöben |
| SHK | - | Regionalbus | 480 | JES | Cospeda - Rödigen - Striebritz |
| SHK | - | Regionalbus | 484 | JES | Rödigen - Closewitz - Jena |
| SHK | - | Regionalbus | 491 | JES | Drößnitz - Milda |
| GTH | - | Regionalbus | 891 | RVG | Gotha - Friemar - Gamstädt - Erfurt-Flughafen |
| GTH | - | Regionalbus | 895 | RVG | Erfurt-Töttelstädt - Bienstädt - Gamstädt - Neudietendorf |

Typ 1a: Linienverlauf im VMT-Verbundgebiet; Finanzierung/ Gestaltung bei einer GK im VMT

Tabelle 14: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 1a

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|--|
| EF / AP | - | Regionalbus | 152 | EVAG | Niederzimmern - Vieselbach - Hayn |
| EF / AP | - | Regionalbus | 155 | EVAG | Erfurt, Busbahnhof - Hohenfelden – Kranichfeld |

Typ 1b: Linienverlauf im VMT-Verbundgebiet; Finanzierung anteilig nach GK im Linienverlauf

Tabelle 15: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 1b

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|---|
| G | G | Stadtbus | 18 | GVB | Großfalka - Kauern |
| G | G | Stadtbus | 20 | GVB | Gera, F.-Naumann-Platz - Harpersdorf |
| AP | AP | Regionalbus | 219 | OVG | Weimar - Berlstedt - Vippachedelhausen - Sömmerda |
| AP | AP | Regionalbus | 226 | OVG | Weimar - Butteltstedt - Buttstädt - Rastenberg |
| AP | AP | Regionalbus | 286 / 290 | PVGA | Apolda - Mattstedt - Zottelstedt - Niederroßla - Auerstedt - Eckartsberga |
| AP | AP | Regionalbus | 287 | PVGA | Apolda - Rudersdorf |
| AP | AP | Regionalbus | 289 | PVGA | Apolda - Niederroßla - Buttstädt - Essleben |
| SHK | SHK | Regionalbus | 413 | JES | Jena - Jägersdorf - Kahla - Hummelshain - Neustadt |
| SHK | SHK | Regionalbus | 432 | JES | Eisenberg - Crossen - Zeitz |
| GTH | GTH | Regionalbus | 812 | RVG | Gebesee - Dachwig - Gierstädt - Erfurt |
| GTH | GTH | Regionalbus | 821 | RVG | Gotha - Sonneborn - Wolfsbehringen |
| GTH | GTH | Regionalbus | 822 | RVG | Gotha - Wangenheim - Wolfsbehringen |
| GTH | GTH | Regionalbus | 840 | RVG | Eisenach - Seebach – Tabarz (- Friedrichroda) |
| GTH | GTH | Regionalbus | 841 | RVG | Waltershausen - Tabarz - Seebach |
| GTH | GTH | Regionalbus | 842 | RVG | Gotha - Tabarz - Seebach |
| GTH | GTH | Regionalbus | 851 | RVG | Gotha - Georgenthal - Tambach - Schmalkalden |
| GTH | GTH | Regionalbus | 856 | RVG | Tabarz - Friedrichroda - Ohrdruf - Oberhof |
| GTH | GTH | Regionalbus | 857 | RVG | Brotterode - Tabarz - Friedrichroda - Ohrdruf - Crawinkel |
| GTH | GTH | Regionalbus | 860 | RVG | Gotha - Ohrdruf - Oberhof (RennsteigBus) |

Typ 2a: Linienverlauf VMT-Verbundgebiet <> Umland; Finanzierung bei einer GK im VMT

Tabelle 16: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2a

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------------------|-----------|--|
| AP | SLF | Regionalbus | 14 ³⁰ | KOM | Rudolstadt - Teichel - Weimar |
| EF | SÖM | Regionalbus | 111 | EVAG | Erfurt, (Busbahnhof -) Europaplatz - Eixleben/G. - Gebesee - Ringleben |
| EF | SÖM | Regionalbus | 132 ³¹ | EVAG | Erfurt, Vor den Salzwiesen - Alperstedt |
| EF | SÖM | Regionalbus | 141 | EVAG | Erfurt, Marcel-Breuer-Ring - Udestedt - Schloßvippach |
| AP | SLF | Regionalbus | 221 | OVG | Weimar - Bad Berka - Blankenhain - Rudolstadt |
| G | GRZ | Regionalbus | 235 | GVB | Gera - Trebnitz/Lassen – Schwaara |

Typ 2b: Linienverlauf VMT-Verbundgebiet <> Umland; Finanzierung anteilig nach GK im Linienverlauf

Tabelle 17: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2b

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------------------|-----------|--|
| SLF | SLF | Regionalbus | 13 ³⁰ | KOM | Rudolstadt - Remda - Erfurt |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 27 | PRG | Greiz - Hohenölsen - Weida - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 28 | PRG | Zeulenroda - Hohenleuben - Weida - (Crimla) - Gera |
| WAK | WAK | Regionalbus | 41 | VGW | Ruhla - Tabarz |
| WAK | WAK | Regionalbus | 42 | VGW | Eisenach - Kl. Inselsberg - Tabarz |
| SOK | SOK | Regionalbus | 44 ³⁰ | KOM | Saalfeld - Pößneck - Neustadt - Gera |
| WAK | WAK | Regionalbus | 48 | VGW | Eisenach - Sondra - Mechterstädt |
| SOK | SOK | Regionalbus | 64 ³⁰ | KOM | Pößneck - Langenorla - Kahla - Jena |
| SOK | SOK | Regionalbus | 75 ³⁰ | KOM | Triptis - Schönborn - Karlsdorf - Neustadt |
| SOK | SOK | Regionalbus | 101 ³⁰ | KOM | Schleiz - Auma - Gera |
| SOK | SOK | Regionalbus | 102 ³⁰ | KOM | Schleiz - Neustadt - Stadtroda - Jena |
| WAK | WAK | Regionalbus | 134 | VGW | Bad Salzungen - Tabarz - Gotha |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 200 | RVGL | Hermisdorf - Münchenbernsdorf - Lindenkreuz - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 202 | RVGL | Schwarzbach - Hopfenberg - Münchenbernsdorf - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 208 | RVGL | Beiersdorf - Pölzig - Gera |

³⁰ Ab 09.12.2012 unter neuen Linienbezeichnungen: Linien KOM-OVS: 13 > 113, 14 > 114, 44 > 944, 64 > 964, 75 > 975; Linien KOM-OVO: 101 > 810, 102 > 820.

³¹ Verknüpft mit der EVAG-Stadtbuslinien 31 von/nach Erfurt, Grubenstraße (Fahrzeugdurchlauf).

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|--------------|--------------|-------------|--------------|----------------|---|
| SÖM | SÖM | Regionalbus | 208 | VGS | Kölleda / Sömmerda - Schloßvippach - Großrudstedt - Erfurt |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 211 | HER | Gera - Ronneburg - Reichstädt - Großbraunshain - Beiersdorf |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 212 | PIE | Friedmannsdorf - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 213 | RVGL / PIE | Zwickau - Werdau - Gera |
| SÖM | SÖM | Regionalbus | 216 | VGS | Sömmerda - Vogelsberg - Großbrembach - Weimar |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 219 | RVGL | Seelingstädt - Wolfersdorf - Linda - Wünschendorf - Gera |
| SÖM | SÖM | Regionalbus | 220 | VGS | Sömmerda - Straußfurt - Haßleben - Nöda - Erfurt |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 221 | RVGL | Seifersdorf - Wolfsgefärth - Schafpreskeln - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 223 | HER | Ronneburg - Kauern - Gera |
| SÖM | SÖM | Regionalbus | 231 | VGS | Kölleda - Olbersleben - Buttstedt - Weimar |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 233 | RVGL | Birkhausen - Hundhaupten - Gera |
| IK | IK | Regionalbus | 302 | IOV | Ilmenau - Geraberg/Heyda - Martinroda - Arnstadt - Erfurt |
| IK | IK | Regionalbus | 351 | RBA | Arnstadt - Thörey - Neudietendorf |
| IK | IK | Regionalbus | 350 / 352 | RBA | Erfurt - Arnstadt - Crawinkel |
| GRZ | ABG | Regionalbus | 353 | THÜS / RVGL | Altenburg - Schmölln - Ronneburg - Gera |
| IK | IK | Regionalbus | 354 | RBA | Arnstadt - Bittstädt / Mühlberg - Gotha |
| IK | IK | Regionalbus | 357 | RBA | Stadtilm - Elxleben - Erfurt |
| IK | IK | Regionalbus | 360 | RBA | Arnstadt - Gossel - Crawinkel - Wölfis |
| BLK | BLK | Regionalbus | 616 | PVGB | Naumburg – Prießnitz – Schkölen |
| UH | UH | Regionalbus | 735b | RUHK | Döllstädt - Herbsleben - Bad Tennstedt - Ballhausen |
| UH | UH | Regionalbus | 738 | SAT | Bad Langensalza - Nägelstedt - Gräfentonna |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | HT-9 | HER | Gera - Ronneburg - Paitzdorf – Drosen |

Typ 2c: Linienverlauf VMT-Verbundgebiet <> Umland; Finanzierung bei externer GK im Umland

Tabelle 18: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 2c

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|--|
| SHK | SHK | Regionalbus | 436 | JES | Eisenberg - Schkölen - Camburg |
| SHK | SHK | Regionalbus | 437 | JES | Eisenberg - Buchheim - Thiemendorf - Eisenberg |
| SHK | SHK | Regionalbus | 438 | JES | Eisenberg - Kleinhelmsdorf - Buchheim |
| SHK | SHK | Regionalbus | 461 | JES | Etzdorf - Königshofen - Trebnitz – Crossen |

Typ 3a: Linienerlauf im VMT beginnend und endend, das Umland durchfahrend;
Finanzierung bei einer GK im VMT

Tabelle 19: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 3a

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|---|
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 203 | RVGL | Eisenberg - Crossen - Caaschwitz - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 204 | RVGL | Eisenberg - Tautenhain - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 205 | RVGL | Gera - Mühlisdorf - Rüdersdorf - Hartmannsdorf - Gera |
| GRZ | GRZ | Regionalbus | 222 | RVGL | Hermsdorf - Kraftsdorf - Kaltenborn – Gera |

Typ 3c: Linienerlauf im VMT beginnend und endend, das Umland durchfahrend;
Finanzierung bei externer GK im Umland

Tabelle 20: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 3c

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|---|
| WAK | WAK | Regionalbus | 27 | VGW | Eisenach - Großenlupniz - Behringen - Tüngeda - Craula |
| WAK | WAK | Regionalbus | 107 | VGW | Bad Salzungen - Brotterode - Kl. Inselsberg - Trusetal - Bad Liebenstein |
| UH | UH | Regionalbus | 735 | SAT | Bad Langensalza - Großvargula - Herbsleben |
| UH | UH | Regionalbus | 736 | SAT | Bad Langensalza - Burgtonna - Aschara |
| BLK | BLK | Regionalbus | 830 | PVGB | Zeitz – Golben – Droßdorf – Heuckewalde – Gera-Hermsdorf – Dragsdorf – Geußnitz |

Typ 4c: Linienerlauf im Umland beginnend und endend, das VMT-Gebiet durchfahrend;
Finanzierung bei externer GK im Umland

Tabelle 21: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 4c

| AT VMT-VG | AT extern | Art | Linie | Betreiber | Linienweg |
|-----------|-----------|-------------|------------------|-----------|---|
| EF | - | Stadtbus | 91 ³² | EVAG | Erfurt, Büropark AIRFURT - Ermstedt |
| EF | - | Stadtbus | 92 | EVAG | Erfurt, Büropark AIRFURT - Alach - Töttelstädt |
| SHK | - | Regionalbus | 444 | JES | Eisenberg - Hermsdorf - Reichenbach - Stadtroda - Kahla |
| GTH | - | Regionalbus | 861 | RVG | Gotha - Ohrdruf - Crawinkel (OhratalBus) |

Typ 5a: Linienerlauf innerhalb einer GK im VMT dabei für ATü-Verknüpfung maßgeblich; Finanzierung bei einer GK im VMT-Verbundgebiet

Tabelle 22: Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien Typ 5a

Die derzeitige Angebotscharakteristik aller genannten aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien (Bedienzeiten, Fahrtenfolge, Fahrzeugeinsatz, Verbundtarifanwendung) ist für die Verkehrstagesgruppen Montag-Freitag (Schultage), Montag-Freitag (Ferien), Samstag sowie Sonn- und Feiertag in Anlage 9 ersichtlich.

Überlagerungen aufgabenträgerübergreifender Linienverkehre

Im VMT-Verbundgebiet besitzen aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien zum Teil identische Streckenverläufe über größere Distanzen. Dies betrifft insbesondere Linien in externer Aufgabenträgerschaft auf ihren jeweiligen Abschnitten im VMT-Verbundgebiet. Beispiele sind:

- KomBus-OVS-Linie 14 und OVG-Linie 221 im gesamten Linienerlauf
- KomBus-OVS-Linie 64 und JES-Linien 413, 415, 418, 425 im Abschnitt Jena – Kahla/Orlamünde
- KomBus-OVO-Linie 102 und VUS-Linie 427 im Abschnitt Jena – Stadtroda
- RVGL-Linie 203 und JES-Linie 432 im Abschnitt Eisenberg – Crossen

Die Linien 14 und 221 weisen dabei bereits ein abgestimmtes Fahrtenangebot sowie eine gegenseitige Tarifanerkennung auf. Grundsätzlich bestehen für entsprechende Konstellationen im VMT-Verbundgebiet bezüglich Abstimmung von Fahrplanlagen und Tarifangebot jedoch noch Optimierungspotenziale.³³

Ob vorhandene Überlagerungen als konkurrierender Parallelverkehr³⁴ einzustufen sind, kann aufgrund aktuell fehlender relationsbezogener Nachfragedaten-

³² Ab 1.12.2012 wird die Buslinie 91 in die Linie 80 (P+R-Platz Messe – Ermstedt – Büropark AIRFURT) integriert.

³³ Tarifliche Koordination: Die Linien der KomBus GmbH sind bzw. werden kurzfristig im in den VMT-Tarif integriert (vgl. Kapitel 3.6).

³⁴ Im Sinne einer gleichen Bedienung der überwiegenden Zahl der Quelle-Ziel-Beziehungen bezogen auf die potenzielle Verkehrsnachfrage.

grundlagen nicht vertieft qualifiziert untersucht werden. Eine solche Überprüfung sollte nach Vorliegen der Ergebnisse aus der geplanten Verbunderhebung 2013 im Rahmen der Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne im VMT erfolgen.

3.4 Verknüpfungspunkte

[Siehe auch Anlagen 11 und 12]

Im Untersuchungsgebiet gibt es 56 verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte, die für die Vernetzung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen bedeutend sind.

Tabelle 23 bis Tabelle 30 benennen die Verknüpfungspunkte in den einzelnen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets und im Umland mit ihren jeweils verknüpften ÖV-Verkehrssystemen.

Der Anlage 11 ist darüber hinaus eine Übersicht der Linien und betreibenden Verkehrsunternehmen je Verknüpfungspunkt zu entnehmen.

| Verknüpfung | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| ATü Verknüpfungspunkt | | | | | |
| Crawinkel, Schule | - | - | - | - | x |
| Döllstädt, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Friedrichroda, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Gamstädt | - | - | x | - | x |
| Gotha, Gartenstraße | - | x | x | x | x |
| Gotha, Hauptbahnhof | x | x | x | x | x |
| Gotha, Huttenstraße / ZOB | - | x | x | x | x |
| Gotha, Ostbahnhof | x | x | x | - | x |
| Gräfentonna, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Neudietendorf, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Reinhardsbrunn, Bahnhof | x | - | - | x | x |
| Tabarz, Busbahnhof | - | - | - | x | x |
| Waltershausen, Bahnhof | x | x | x | - | x |

Tabelle 23: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Landkreis Gotha

| Verknüpfung ATü Verknüpfungspunkt | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|--------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| Erfurt, Büropark AIRFURT | - | x | x | - | x |
| Erfurt, Europaplatz | - | x | x | - | x |
| Erfurt-Gispersleben ³⁵ | x | - | x | - | - |
| Erfurt, Grubenstraße | - | x | x | - | x |
| Erfurt, Hauptbahnhof / Busbahnhof | x | x | x | - | x |
| Erfurt, Marcel-Breuer-Ring | - | x | x | - | x |
| Erfurt Nord, Bahnhof | x | - | x | - | - |
| Erfurt Ost, Bahnhof | x | - | x | - | - |
| Erfurt, Rieth | - | x | x | - | x |
| Erfurt-Stotternheim, Bahnhof | x | - | x | - | - |
| Erfurt, Töttelstädt | - | - | x | - | x |
| Erfurt-Vieselbach, Bahnhof | x | - | x | - | x |

Tabelle 24: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt

| Verknüpfung ATü Verknüpfungspunkt | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|--------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| Apolda, Bahnhof / Freitreppe | x | - | x | - | x |
| Apolda, Busbahnhof | - | - | x | - | x |
| Bad Berka, Bahnhof / Busbahnhof | x | - | - | - | x |
| Bad Berka, Zeughausplatz | x | - | - | - | x |
| Bad Sulza, Bahnhof ³⁶ | x | - | - | - | x |
| Großschwabhausen, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Kranichfeld, Bahnhof | x | - | - | - | x |

Tabelle 25: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Landkreis Weimarer Land

| Verknüpfung ATü Verknüpfungspunkt | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|--------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| Weimar, Berkaer Bahnhof | x | - | x | - | x |
| Weimar, Busbahnhof | - | - | x | - | x |
| Weimar, Goetheplatz | - | - | x | - | x |
| Weimar, Hauptbahnhof | x | - | x | - | x |

Tabelle 26: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Weimar

³⁵ Realisierung vsl. im Rahmen der BUGA 2021 (vgl. auch Kapitel 4.1).

³⁶ Realisierung im Jahr 2013 (vgl. auch Kapitel 4.1).

| Verknüpfung | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|--------------------------------------|------|-------------------|-------------------|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| ATü Verknüpfungspunkt | | | | | |
| Jena-Göschwitz, Bahnhof | x | x | x | - | - |
| Jena Paradies / Busbahnhof | x | x | (x) ³⁷ | - | x |
| Jena Saalbahnhof | x | - | x | - | - |
| Jena West, Bahnhof / Westbahnhofstr. | x | - | x | - | x |

Tabelle 27: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Jena

| Verknüpfung | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| ATü Verknüpfungspunkt | | | | | |
| Crossen, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Crossen, Ort/Bahnhofstraße | x | - | - | - | x |
| Eisenberg, Busbahnhof | - | - | x | - | x |
| Hermsdorf-Klosterlausnitz, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Kahla, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Orlamünde, Bahnhof / Bahnhofstraße | x | - | - | - | x |
| Stadtroda, Bahnhof | x | - | - | - | x |

Tabelle 28: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte im Saale-Holzland-Kreis

| Verknüpfung | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| ATü Verknüpfungspunkt | | | | | |
| Gera, Berufsakademie ³⁸ | - | x | x | - | x |
| Gera Hauptbahnhof / Busbahnhof | x | x | - | - | x |
| Gera, Heinrichstraße | - | x | x | - | x |
| Gera Süd / Park der Jugend | x | x | x | - | x |
| Gera-Zwötzen, Bahnhof | x | x | x | - | |

Tabelle 29: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Gera

| Verknüpfung | SPNV | Städtischer StPNV | | Regionaler StPNV | |
|-------------------------------------|------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | | Tram | Bus | Tram | Bus |
| ATü Verknüpfungspunkt | | | | | |
| Arnstadt, August-Brömel-Straße | x | - | x | - | x |
| Arnstadt, Hauptbahnhof / Busbahnhof | - | - | x | - | x |
| Buttstadt, Bahnhof | x | - | - | - | x |
| Buttstadt, Roßplatz | - | - | - | - | x |

Tabelle 30: Wichtige aufgabenträgerübergreifende Verknüpfungspunkte im Umland des VMT-Verbundgebiets

³⁷ In Reichweite der Haltestelle Löbdergraben.

³⁸ Mit Fertigstellung der Stadtbahnneubautrasse nach Gera-Langenberg im Jahr 2015 wird dieser Verknüpfungspunkt an die dortige Endstelle der künftigen Stadtbahnlinie 4 verlegt.

Der Anlage 12 ist die Lage der Verknüpfungspunkte zu entnehmen. Nachrichtlich wiedergegeben sind dort zusätzlich auch die Bahnhöfe Fröttstädt und Großheringen als reine nicht aufgabenträgerübergreifende SPNV-Knoten.

3.5 Verkehrsnachfrage

[Siehe auch Anlage 16]

Verkehrsnachfrage SPNV

Die Darstellung der Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr in Anlage 16 beruht auf Reisendenzähldaten aus dem Reisendenerfassungssystem (RES) der SPNV-Verkehrsunternehmen aus dem Jahr 2011, bereitgestellt von der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen.

Die Daten liegen für vier Verkehrstage vor:

- Montag – Freitag (Schulzeit)
- Montag – Freitag (Ferienzeit)
- Samstag
- Sonn- und Feiertag

In der Darstellung sind die Streckenbelastungen im Querschnitt (in beide Richtungen) in fünf Kategorien gegliedert:

- Kategorie I 8.000 – 10.000 Personen / Tag
- Kategorie II 6.000 – 8.000 Personen / Tag
- Kategorie III 4.000 – 6.000 Personen / Tag
- Kategorie IV 2.000 – 4.000 Personen / Tag
- Kategorie V 0 – 2.000 Personen / Tag

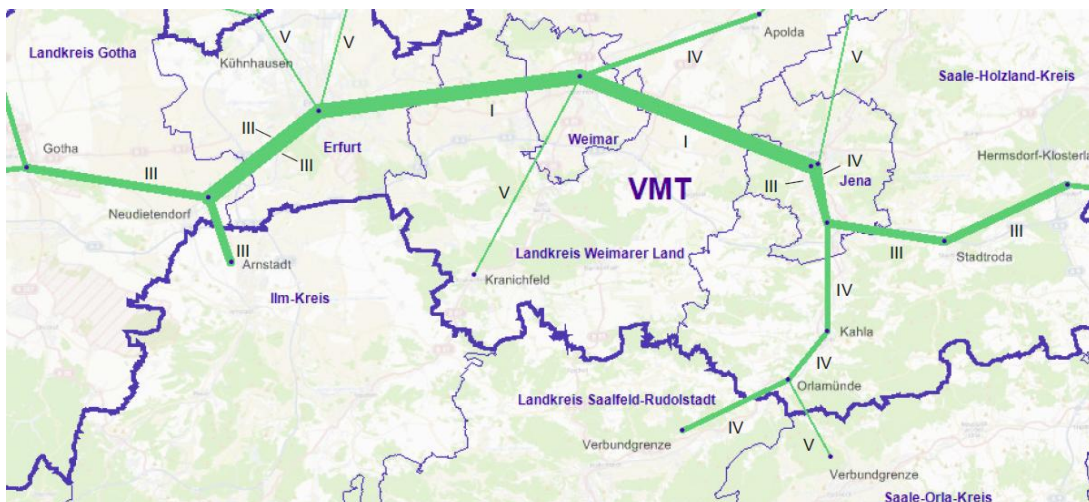


Abbildung 12: Streckenbelastung SPNV Montag – Freitag (Schulzeit) 2011 (Ausschnitt)³⁹

³⁹ Ausschnitt aus Anlage 16.1-1.

Der Streckenabschnitt **Erfurt Hbf – Weimar – Jena West** ist der am stärksten nachgefragte Abschnitt im SPNV des VMT-Verbundgebietes. An den Verkehrstagen Montag – Freitag in der Schulzeit ist auf dieser Strecke eine Belastung der Kategorie I zu verzeichnen. In der Ferienzeit und an Wochenendverkehrstagen (sowie Feiertagen) liegen zwischen Erfurt und Jena immer noch Belastungen der Kategorien I und II vor.

Die auf dieser Eisenbahnstrecke weiter führenden Abschnitte **Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt** und **Erfurt – Neudietendorf – Gotha** in Richtung Süden bzw. Westen sowie **Jena – Stadtroda – Hermsdorf-Klosterlausnitz** in Richtung Osten weisen ebenfalls eine hohe Nachfrage aus, allerdings von nachgeordneter Bedeutung. Hier liegen Belastungen der Kategorien II und III vor.

In dritter Rangfolge liegen die Streckenabschnitte **Eisenach – Gotha, Bad Langensalza – Gotha, Weimar – Apolda, Jena Paradies – Rudolstadt** und **Hermsdorf-Klosterlausnitz – Gera**. Auf diesen Abschnitten sind Belastungen der Kategorie IV zu verzeichnen.

Alle übrigen SPNV-Streckenabschnitte im VMT-Verbundgebiet weisen eine Streckenbelastung der Kategorie V auf.

Erwartungsgemäß ist die Verkehrsnachfrage an den Verkehrstagen Montag – Freitag sowohl in der Schulzeit als auch in der Ferienzeit am höchsten. Am Wochenende sind an den Verkehrstagen Samstag sowie Sonn- und Feiertag niedrigere Belastungswerte zu erkennen.

Verkehrsnachfrage StPNV

Die Nachfragedaten für den StPNV basieren auf der Verkehrserhebung Mittelthüringen aus dem Jahr 2008. Dazu wurden die Erhebungsdaten für drei Verkehrstage

- Montag – Freitag (Schulzeit),
- Samstag und
- Sonn-/Feiertag

ausgewertet und anschließend klassifiziert dargestellt (siehe Anlage 16.2).

- Kategorie A 0 – 150 Fahrgäste / Tag und Richtung
- Kategorie B 150 – 300 Fahrgäste / Tag und Richtung
- Kategorie C 300 – 1.000 Fahrgäste / Tag und Richtung

Es werden die Nachfragedaten des StPNV relationsbezogen zwischen den Gebietskörperschaften dargestellt (Anlage 16.2). Zu beachten ist, dass die Linien des damaligen Konzessionärs VWG (heutige OVG) im Landkreis Weimarer Land nicht erhoben wurden und somit im verwendeten Datenbestand nicht enthalten sind.

Wie in der Anlage 16.2 ersichtlich, gibt es Montag – Freitag (Schulzeit) enge Verflechtungen zwischen Erfurt, Stadt und den benachbarten Landkreisen Gotha und Sömmerda sowie zwischen Jena, Stadt und den benachbarten Landkreisen Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis. Als Spitzenwert ist die Relation zwischen den Gebietskörperschaften Jena, Stadt und Saale-Holzland-Kreis zu nennen mit etwa 950 Fahrgästen pro Tag und Richtung am Verkehrstag Montag – Freitag (Schulzeit).

Auch die aufgabenträgerübergreifenden StPN-Verkehre zwischen Weimar, Stadt und dem umgebenden Landkreis Weimarer Land sowie zwischen Gera, Stadt und den umgebenden Landkreis Greiz spielen eine wichtige Rolle. Die aufgabenträgerübergreifenden Verkehre im StPNV an Samstagen sowie an Sonn-/Feiertagen besitzen mit unter 150 Fahrgästen pro Tag und Richtung nur eine marginale Bedeutung.

Zusammenfassend ist einzuschätzen, dass die Verkehre des aufgabenträgerübergreifenden StPNV eine deutlich niedrigere Verkehrsnachfrage ausweisen als der SPNV im VMT-Verbundgebiet.

3.6 Tarif

Verbundtarifmodell

[Siehe auch Anlage 13]

Der gemeinsame Tarif des Verkehrsverbunds Mittelthüringen basiert auf einem Tarifzonenmodell. Jeder VMT-Fahrschein besitzt eine Gültigkeit für eine oder mehrere Tarifzonen, innerhalb derer die Verkehrsmittel aller beteiligten Unternehmen genutzt werden können.

Im Verbund existieren derzeit vier sogenannte City- und 118 Regio-Tarifzonen. Der Fahrpreis errechnet sich gestuft nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen. Zusätzliche Haustarife sind nur zulässig, wenn diese durch den Verbundbeirat Mittelthüringen bestätigt und somit von allen anderen Verkehrsunternehmen akzeptiert werden. Innerhalb des Verbundes werden zudem einige externe Tarife, wie z. B. das Thüringen-Ticket oder das Schönes-Wochenende-Ticket der Deutschen Bahn anerkannt. In diesem Zusammenhang ist das sogenannte „Gut-Unterwegs-Ticket“ der Marketingkooperation Bus Thüringen e. V. (jetzt Bus & Bahn Thüringen e. V.) als weiteres Sonderticket, das im VMT-Gebiet bei den teilnehmenden Verkehrsunternehmen gilt, zu nennen.

Der VMT-Tarif wird jährlich hinsichtlich seiner Ertragskraft überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Dabei kommt ein Verfahren zur Anwendung, nach dem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bereits zehn Monate vor der geplanten Tarifmaßnahme beginnen, sich auf gemeinsame Prämissen zu verständigen und konsensfähige Vorschläge zu erarbeiten. Für ihr verbindliches Inkrafttreten muss die Tarifmaßnahme schließlich im Verbundbeirat Mittelthüringen von den

Verkehrsunternehmen beschlossen und von den Aufgabenträgern einstimmig bestätigt werden.

Die Tarifzonen im Verkehrsverbund

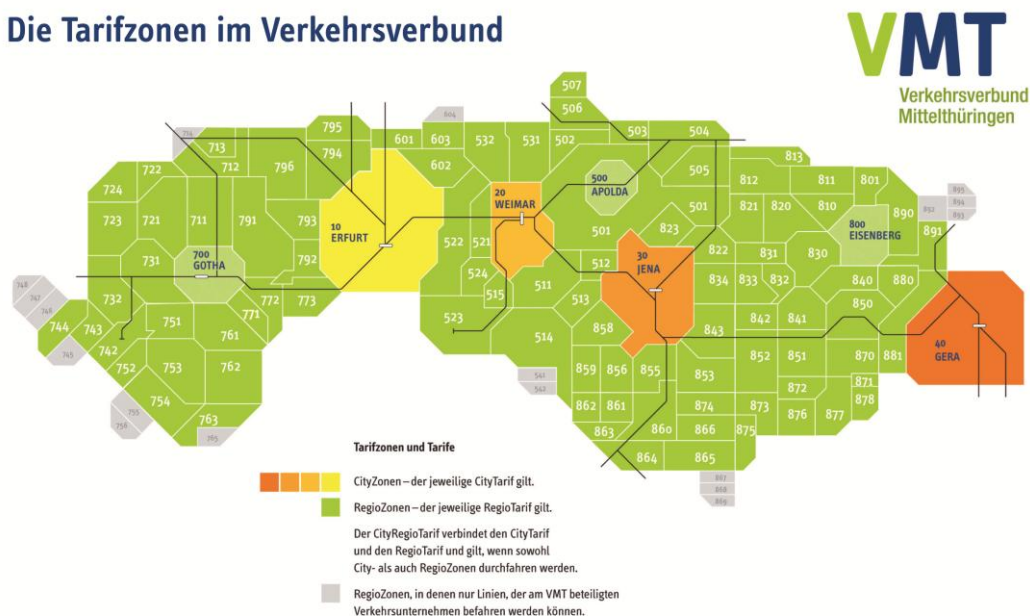


Abbildung 13: Tarifzonenmodell des Verkehrsverbunds Mittelthüringen

Die Verkehrsunternehmen kommen vier Mal jährlich im Fachausschuss „Tarif/Vertrieb“ zusammen, um tarifliche Fragen zu besprechen und Beschlussfassungen des Verbundbeirates vorzubereiten.

Vertriebstechnik

Voraussetzung für den gemeinsamen VMT-Tarif ist die Anwendung von Standards für Fahrscheingestaltung, Vertriebs- und Entwerfertechnik. Diese sind im VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag festgelegt und werden von den Unternehmen im Fachausschuss „Tarif/Vertrieb“ weiterentwickelt.

Da Einzelfahrscheine im VMT-Tarif auch unentwertet ausgeben werden, müssen alle Busse, Straßenbahnen und Eisenbahnhaltepunkte mit Entwertern ausgestattet sein.

Neben den gängigen Papierfahrscheinen gibt es im VMT das VDV-HandyTicket, das den Fahrgästen ermöglicht, elektronische Fahrscheine per Mobiltelefon zu erwerben. Im Laufe des Jahres 2011 wurde außerdem das Online-Ticket als zusätzlicher Vertriebsweg eingeführt.

Für den Vertrieb des VMT-Tarifs sind ggf. Investitionen in elektronische Fahrausweisdrucker, Fahrscheinautomaten und Entwerter erforderlich, deren Beschaffung durch den Freistaat Thüringen gefördert werden kann.

Einnahmeverteilung

Im VMT gibt es grundsätzlich ein leistungsorientiertes Einnahmeverteilungsverfahren. Anhand der Parameter Fahrgäste (LBF) und Personenkilometer (Pkm) wird ein im Rahmen von Verkehrserhebungen (Zählung und Befragung) festgestellter Aufteilungsschlüssel jährlich fortgeschrieben. Die kassentechnischen Einnahmen aller Unternehmen werden anhand dieses Schlüssels unter den Unternehmen aufgeteilt.

Für die Teilnahme am leistungsorientierten Einnahmeverteilungsverfahren ist es notwendig, die Leistungsparameter LBF und Pkm nach standardisierten Verfahren durch das Verkehrsunternehmen zu ermitteln. Die Leistungserfassung soll mittels automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS) erfolgen. Da sowohl die AFZS als auch belastbare Nachfragedaten aus der VMT-Tarifnutzung nicht von Beginn an bei allen Unternehmen zur Verfügung stehen, kommt ggf. bei neuen Verbundpartnern übergangsweise ein einkommensorientiertes Einnahmeverteilungsverfahren zur Anwendung.

Fahrscheinverkäufe und die daraus resultierenden Einnahmen werden monatlich an die VMT GmbH gemeldet, die auf Grundlage der übermittelten Daten die Einnahmeverrechnung vornimmt.

Die Verkehrsunternehmen kommen vier Mal jährlich im Fachausschuss „Einnahmeverteilung/Finanzen“ zusammen, um über Fragen der Einnahmeverteilung zu beraten und Beschlüsse des Verbundbeirates vorzubereiten.

Externe Tarife im regionalen StPNV

Aufgabenträgerübergreifende StPNV-Linien in externer Aufgabenträgerschaft verkehren im VMT-Verbundgebiet momentan zumeist (vgl. Anlage 9) nicht zum VMT-Tarif. Es kommen dort zumeist Haustarife der betreibenden Verkehrsunternehmen zur Anwendung.⁴⁰

Es ist angestrebt, diese Linien schrittweise in den VMT-Tarif zu integrieren. Beispielsweise verkehrt die Buslinie 102 der KomBus GmbH seit 01.07.2012 auf dem im VMT-Verbundgebiet liegenden Abschnitt zwischen Wolfersdorf – Stadtroda – Jena ausschließlich zum VMT-Tarif. Weitere KomBus-Linien sollen zum Jahresbeginn 2013 folgen.

3.7 Marketing und Fahrgastinformation

Publikationen und Öffentlichkeitsarbeit

Die Verkehrsunternehmen im VMT betreiben ein gemeinsames Marketing. Es werden Pressemitteilungen erstellt und verbundweite Werbekampagnen zu

⁴⁰ Auf von der PVG Burgenlandkreis (PVGB) betriebenen Buslinien kommt der Verbundtarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV-Tarif) zur Anwendung.

aktuellen Themen konzipiert, beispielsweise zur Verbunderweiterung, zum HandyTicket oder zu Tarifangeboten.

Verbundrelevante Publikationen werden in einem einheitlichen Corporate Design über einen gemeinsamen Internetauftritt (www.vmt-thueringen.de), die Fahrgastzeitschrift „EINS“ sowie regelmäßige Messeauftritte und Info-Stände veröffentlicht.

Die gemeinsame Fahrgastinformation umfasst die Produktion von einheitlich gestalteten Fahrplanheften, den Betrieb einer elektronischen Fahrplanauskunft, die sowohl über die VMT Internetseite als auch über das HandyTicket verfügbar ist sowie das VMT-Servicetelefon. Außerdem werden verschiedene Informationsmedien wie Haltestellenaushänge und Hefte mit Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen von der VMT GmbH für die Unternehmen produziert.

Derzeit werden weitere Projekte entwickelt, etwa die Schaffung einer digitalen Karte des Verbundgebietes, die z. B. eine Routenplanung von Haustür zu Haustür ermöglichen soll.

Für Absprachen zu Marketing und Fahrgastinformation gibt es einen Fachausschuss auf Unternehmensebene, der jeweils nach Bedarf zusammentritt.

Fahrplaninformationen

Der veröffentlichte Fahrplan ist die wesentliche Quelle zur Informationsbeschaffung über das existierende ÖPNV-Angebot. Die Verbundpartner geben folgende fünf Regionalfahrpläne aus:

- Region Erfurt
- Region Weimar/Apolda/Weimarer Land
- Region Jena/Saale-Holzland-Kreis
- Region Gotha
- Region Gera

Zu jedem Fahrplan gehört ein gebietsbezogener Liniennetzplan. In ihrer inhaltlichen und grafischen Gestaltung sind die Broschüren identisch aufgebaut. Alle Fahrplanhefte enthalten die Informationen aller Linien, die in der jeweiligen Gebietskörperschaft verkehren, einschließlich der gebietsübergreifenden Linien, gleich welcher Verkehrsart.

Neben den Fahrplantabellen sind in den Fahrplanheften u. a. folgende Informationen enthalten:

- Hinweise zu wesentlichen Änderungen zu Beginn der Fahrplanperiode
- Erreichbarkeiten der Verbundpartner
- Servicestellen einschließlich der Öffnungszeiten
- Fahrscheinagenturen einschließlich verkauftes Sortiment
- VMT-Tarifbestimmungen

► VMT-Beförderungsbedingungen

Die Fahrplanbuchseiten aller Linien sind nicht im Internet unter www.vmt-thueringen.de abrufbar und werden ausschließlich über die Internetauftritte der befördernden Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Im Internet können mit dem VMT-Info-Routenplaner bei Eingabe des Startortes zum gewünschten Fahrtziel zudem Reiseverbindungen (inkl. Tarifinformation und Online-Buchung) unter Einbezug aller Nahverkehrsangebote im Verbundraum abgerufen werden. Wahlweise kann auch der SPFV einbezogen werden.

Kundenbetreuung

Neben der Nutzung des Fahrplanhefts kann sich der Fahrgast außerdem in den Reisezentren der Deutschen Bahn bzw. in Mobilitätszentralen der Verkehrsunternehmen informieren. Dort erhält er Informationen zu Fahrplänen, dem VMT-Tarif, touristischen Angeboten und Veranstaltungen. In den Mobilitätszentralen oder Kundenbüros wird darüber hinaus das gesamte Fahrscheinsortiment – unternehmensübergreifend entsprechend Verbundtarif – vertrieben.

Alle Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden telefonisch, per Telefax und/oder per E-Mail erreichbar. Über diese Medien können Auskünfte zum Fahrplan und Tarif eingeholt werden. Verbundweite Auskünfte bietet das VMT-Servicetelefon, welches Montag bis Samstag erreichbar ist.

3.8 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Fahrzeuge im SPNV

[Siehe auch Anlage 7]

Der SPNV im VMT-Verbundgebiet wird überwiegend mit Dieseltriebwagen verschiedener Baureihen durchgeführt. Im Einsatz sind:

- Baureihe 612 (DB Regio Südost)
 - zweiteiliger Dieseltriebwagen; Neigetechnik; 146 Sitzplätze, davon 16 bis 24 in der 1. Wagenklasse; klimatisiert; nichtstufenloser Einstieg
- Baureihe 641 (DB Regio Südost)
 - einteiliger Dieseltriebwagen; 63 Sitzplätze, davon 8 in der 1. Wagenklasse, klimatisiert; nahezu stufenloser Einstieg
- Baureihe 642 (DB Regio Südost, Vogtlandbahn)
 - zweiteiliger Dieseltriebwagen; 110 Sitzplätze, davon bis zu 12 in der 1. Wagenklasse; klimatisiert; nahezu stufenloser Einstieg
- Baureihe 650 / RS1 (Erfurter Bahn, Süd Thüringen Bahn, Vogtlandbahn)
 - einteiliger Dieseltriebwagen; 70 Sitzplätze; davon 7 in der 1. Wagenklasse; klimatisiert; nahezu stufenloser Einstieg

Auf elektrifizierten Strecken sind zudem nichtklimatisierte lokbespannte Wagenzeuginheiten (Wendezüge) von DB Regio Südost mit einstöckigen Wagen (ca. 85 Sitzplätze pro Wagen; nichtstufenloser Einstieg) oder Doppelstockwagen (ca. 120 Sitzplätze pro Wagen; nahezu stufenloser Einstieg) eingesetzt.

Momentan in der Inbetriebsetzung befinden sich drei- bis fünfteilige Neubauelektrotriebwagen der Baureihe 442. Diese werden im Saaletal auf der Linie RE 42 eingesetzt und bieten bis zu 330 Sitzplätze pro Fahrzeug, Klimatisierung und nahezu stufenlose Einstiegsbereiche.

Fahrzeuge im regionalen StPNV

Im aufgabenträgerübergreifenden Regionalbusverkehr dominieren hochflurige Überlandbusse unterschiedlicher Typen und Baujahre mit jeweils ca. 50 Sitzplätzen. Insbesondere auf nachfragestarken bzw. angebotsorientiert betriebenen Linien werden überwiegend moderne Fahrzeuge, zum Teil in niederfluriger Ausführung eingesetzt.

Die im VMT organisierten Verkehrsunternehmen JES, OVG, RVG und VUS setzen bedarfsorientiert auch Kleinbusse im aufgabenträgerübergreifenden Linienverkehr ein. Bei der EVAG kommen diesbezüglich auch Linientaxis zum Einsatz.

Rechnergestützte Betriebsleitsysteme im StPNV

Bei den meisten im VMT organisierten StPNV-Verkehrsunternehmen sind rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL/ITCS) im Einsatz⁴¹. Diese dienen der effizienten Betriebssteuerung und ermöglichen Sprach- und Datenkommunikation zwischen Fahrzeugen, Betriebsleitstelle und ggf. angebundenen Fahrgastinformationssystemen in Fahrzeugen und an Haltestellen sowie über Mobilfunk und Internet. Damit bestehen grundsätzlich gute technische Möglichkeiten zur unternehmensübergreifend abgestimmten Betriebsführung, zur Anschlusssicherung und zum Umgang mit Störungsfällen.

⁴¹ PVGA und VUS nutzen ITCS momentan nicht. JES plant Einführung von ITCS.

4 Entwicklung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

4.1 Entwicklung des Verkehrsangebots

SPNV-Linienkonzept 2015/2017

[Siehe auch Anlage 14]

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecken Halle/Leipzig – Erfurt (Projekt VDE Schiene 8.2) im Dezember 2015 und Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) (Projekt VDE Schiene 8.1) im Dezember 2017 wird der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)⁴² der Relationen Frankfurt am Main – Fulda – Erfurt – Leipzig – Dresden sowie Berlin – Halle/Leipzig – Nürnberg – München neu geordnet. Der Bahnhof Erfurt Hbf fungiert künftig als Taktknoten dieser beiden Fernverkehrslinien und ist damit der zentrale Zu- und Abgangspunkt zum/vom SPFV im VMT-Verbundgebiet.

Der SPNV wird auf diese neue Funktionalität des Bahnknotens Erfurt Hbf entsprechend ausgerichtet, um abgestimmte attraktive Reiseketten SPFV – SPNV im Sinne einer landesweiten Erreichbarkeit sicherzustellen.

Die getakteten Fernverkehrshalte in Weimar (ab Dezember 2015) sowie in Jena Paradies und Saalfeld (ab Dezember 2017) entfallen mit der Linienführung der Fernzüge über die Neubaustrecken. Zur Kompensation sollen neue SPNV-Expresslinien eingeführt werden, die eine gute überregionale Erreichbarkeit (Bahnknoten Erfurt, Halle, Leipzig, Kassel und Nürnberg) weiterhin gewährleisten.

Schrittweise wird sich das SPNV-Liniennetz im VMT-Verbundgebiet in den nächsten Jahren entsprechend verändern. Im Zielzustand 2017 sind folgende Expresslinien (X-) geplant⁴³:

| Linie ⁴⁴ | Entspricht Linie 2012 | Linienweg |
|---------------------|-----------------------|---|
| X-A | RE 1 | Göttingen - Leinefelde - Gotha - Erfurt - Weimar - Jena - Gera – (Greiz ⁴⁵)Zwickau/Glauchau ⁴⁶ |
| X-B | RE 3 | Erfurt - Weimar - Jena - Gera – Altenburg/Greiz ⁴⁵ |
| X-C | RE 5 / RE 6 | Nordhausen - Sondershausen - Greußen - Erfurt |
| X-D | RE 7 | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Bad Neustadt - Schweinfurt - Würzburg |
| X-E | RE 14 | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Meiningen |

⁴² Betrieben durch die DB Fernverkehr AG (DB-F), Frankfurt am Main.

⁴³ Zum Teil werden die genannten Angebote bereits früher eingeführt (vgl. Anlage 14).

⁴⁴ Kurzbezeichnungen zur Unterscheidung im VMT-Rahmenplan, keine offiziellen Titel.

⁴⁵ Bedienung Greiz von 12/2012 bis 12/2013 als Linie X-A/RE 1, danach als Linie X-B/RE 3.

⁴⁶ Ziel des TMBLV ist die Verlängerung der Linie bis Chemnitz.

| Linie ⁴⁴ | Entspricht Linie 2012 | Linienweg |
|---------------------|-----------------------|--|
| X-F | RE 10 | Magdeburg - Hettstedt - Sangerhausen - Sömmerda - Erfurt |
| X-G | EB 1 | Kassel - Leinefelde - Mühlhausen - Kühnhausen - Erfurt |
| X-H | EBx 13 | Gera - Weida - Zeulenroda - Hof |
| X-I | EBx 12 | Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld |
| X-J | RE 42 | Halle - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld - Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg |
| X-K | neu | Leipzig - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld |
| X-L | neu | Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Leipzig |
| X-M | neu | Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Halle |
| X-N | neu | Erfurt - Sömmerda – Sangerhausen - Halle |

Tabelle 31: SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017

Geplante Regionallinien (R-) sind:

| Linie ⁴⁷ | Entspricht Linie 2012 | Linienweg |
|---------------------|-----------------------|--|
| R-B | EB 21 | (Erfurt -) Weimar - Jena - Hermsdorf-Klosterlausnitz - Gera Hbf (- Gera-Zwötzen) |
| R-E | STB 4 | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Meiningen |
| R-F | RB 50 | (Sangerhausen) - Sömmerda - Erfurt |
| R-G | EB 1 | Leinefelde - Mühlhausen - Kühnhausen - Erfurt |
| R-I | EB 33 | Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld |
| R-J | RB 19 | Großheringen - Jena - Kahla - Rudolstadt - Saalfeld |
| R-M | RB 20 | Eisenach - Gotha - Erfurt - Weimar - Apolda - Großheringen - Naumburg - Halle |
| R-P | EB 2 | Leinefelde - Bad Langensalza - Ballstädt - Gotha |
| R-Q | EB 3 | Erfurt - Neudietendorf - Arnstadt - Plaue - Ilmenau |
| R-R | EB 23 | Erfurt - Arnstadt - Rottenbach - Saalfeld |
| R-S | RB 43 | Sömmerda - Kölleda - Buttstädt - Großheringen |
| R-T | RB 48 | Fröttstädt - Waltershausen - Friedrichroda |
| R-U | EB 52 | Jena Saalbahnhof - Orlamünde - Pößneck unt. Bf |
| R-V | VB 4 | Gera - Greiz - Plauen - Weischlitz |
| R-W | EB 54 | Weimar - Bad Berka - Kranichfeld |

Tabelle 32: SPNV-Regionallinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017

⁴⁷ Kurzbezeichnungen zur Unterscheidung im VMT-Rahmenplan, die tatsächlichen Linientitel sind durch die betreffenden SPNV-Aufgabenträger noch nicht abschließend festgelegt.

Durch die beschriebenen Veränderungen im SPFV sind für den SPNV im VMT-Verbundgebiet entsprechende größere Verschiebungen der Fahrplanlagen zu erwarten. Dies gilt besonders für die auf Erfurt zulaufenden Expresslinien und deren zu- und abbringende Regionallinien.⁴⁸

Die SPNV-Regionallinien haben im Planungshorizont in ihrer grundsätzlichen Angebotsstruktur weitgehend Bestand. Der Stammlinienweg der Linie R-B (heute: EB 21) wird neu auf den Abschnitt Weimar – Jena – Gera Hbf festgelegt. In der HVZ verkehren die Züge weiterhin durchgehend von Erfurt Hbf. Am östlichen Linienende werden ebenfalls in der HVZ einzelne Züge über den Geraer Hauptbahnhof hinaus bis nach Gera-Zwötzen verlängert.⁴⁹ Nördlicher Endpunkt der Linie R-J (heute: RB 19) wird alleinig Großheringen. Die alternierende Linienführung nach Naumburg entfällt.

Das Angebot der SPNV-Expresslinien wird bis 2017 weiter ausgebaut und um neue attraktive Linien ergänzt. Das auf der Linie X-A (RE 1) praktizierte Flügelzugkonzept wird bereits ab Dezember 2012 um einen neuen zusätzlichen Endpunkt in Greiz ergänzt. Damit ist die Kreisstadt künftig umsteigefrei mit Gotha, Erfurt, Weimar und Jena verbunden. Die neuen Zugteile verkehren von/bis Gera Hbf vereinigt mit denen der Relation Göttingen – Zwickau/Glauchau.

Zwischen den Fernverkehrsknoten Halle (Saale), Leipzig, Erfurt und Nürnberg werden schrittweise entsprechend der Veränderungen im SPFV vier neue Expresslinien eingeführt. Die Linien X-L und X-M verbinden Erfurt, Weimar und Apolda mit Naumburg, Weißenfels und Leipzig bzw. Halle, jeweils im 120-Minuten-Grundtakt. Im Abschnitt Erfurt – Weißenfels überlagern sich beide Linien zu einem 60-Minuten-Takt. Die heutige Linie RE 42 wird nördlich bis Halle verlängert. Es entsteht die neue Linie X-J von Halle, Weißenfels, Naumburg über Jena nach Saalfeld, Bamberg und Nürnberg mit einem 120-Minuten-Grundtakt. Zusammen mit der ebenfalls neuen Linie X-K Leipzig – Jena – Saalfeld ergibt sich im Abschnitt Weißenfels – Saalfeld ein 60-Minuten-Takt. Im Zielzustand ist eine Korrespondenz der Linien X-J und X-L sowie X-K und X-M in Weißenfels vorgesehen, so dass Erfurt, Weimar, Apolda und Jena künftig stündlich im schnellen SPNV mit Leipzig und Halle verbunden sind.

Verknüpfungspunkte

Die Haltekonzeption der SPNV-Regional- und Expresslinien an den aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten bleibt im Planungshorizont weitgehend konstant – es entfallen keine Linienhalte. Im Zuge der beschriebenen Neueinführung von SPNV-Expresslinien zwischen Erfurt und Halle/Leipzig wird der Bahnhof Apolda zum Haltepunkt des schnellen SPNV im VMT-Verbundgebiet aufgewertet.

⁴⁸ Die stündliche Korrespondenz der Fernzüge in Erfurt Hbf ist nach derzeitigem Planungsstand jeweils um die Minute 30 vorgesehen. Ein detailliertes Fahrplankonzept mit exakten Zeitlagen für den SPFV und SPNV besteht jedoch noch nicht.

⁴⁹ Voraussetzung: Streckenausbau zwischen Gera und dem ehem. Abzw. Gera-Röppisch (Herstellung der Zweigleisigkeit, betrieblich bis Gera-Zwötzen sowie einer zweiten Bahnsteigkante in Gera-Zwötzen, Trassenbündelung mit der Elstertalbahn).

Im Jahr 2013 wird am Bahnhof Apolda eine neue Schnittstelleninfrastruktur und am Bahnhof Bad Sulza eine Park-and-Ride-Anlage in Betrieb genommen. Eine Entscheidung über die Realisierung eines Verknüpfungspunktes in Erfurt-Gispersleben wird voraussichtlich im Rahmen der BUGA in Erfurt fallen.

Die Schnittstelle Gera-Zwötzen im Süden Geras soll im Rahmen des Eisenbahnstreckenausbaus zwischen Gera und dem ehemaligen Abzweig Gera-Röppisch erweitert werden. Der Streckenausbau geht voraussichtlich mit einer Integration der Elstertalbahn in/aus Richtung Plauen – Greiz auf Geraer Stadtgebiet einher. Folglich wird diese Station dann auch die SPNV-Zugangsfunktion für die entfallenden Haltepunkte Gera Ost und Gera-Liebschwitz übernehmen.

Zur verbesserten Erschließung des am Bahnhof Jena-Göschwitz geplanten Gewerbestandorts „Jena21 – Technologiepark Südwest“ beabsichtigt die Stadt Jena die Errichtung eines Personentunnels zur Unterquerung der Saalbahn sowie eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Damit verbunden ist die Verknüpfung mit der Stadtbuslinie 13 an der Westseite vorgesehen. In Abhängigkeit des im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Fernverkehrsknotenpunkts Erfurt Hbf tatsächlich realisierten SPNV-Fahrplankonzepts für den Freistaat Thüringen sowie einer eventuellen Wiedereinführung von Zügen des SPFV zwischen der Region Rhein/Ruhr, Kassel, Erfurt, Weimar, Jena und Gera könnte sich der Bahnhof Jena-Göschwitz im Planungshorizont als wichtiger landesbedeutsamer Umsteigepunkt zwischen den Nord-Süd- und West-Ost-Linien etablieren.

4.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Grundlage für die Prognose der gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehrsnachfrage ist die Prognose der Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet. Ausgehend von deren Entwicklung wird auf die Veränderung der Nachfrage geschlossen, wobei die Einwohnerzahl bei diesen Betrachtungen die einzige sich verändernde Variable ist. Eine solche Prognose wird als Nullfall-Prognose bezeichnet.

Der Prognosehorizont ist das Jahr 2017. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die künftig zu erwartende Bevölkerungs- und Nachfrageentwicklung für den Gültigkeitszeitraum des Rahmenplans ermittelt.

Prognose der Bevölkerungsentwicklung [19] [20]

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung wird im Wesentlichen auf Basis der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Thüringen 2009 bis 2060, Variante 1 realisiert.^{50 51} Diese Prognose beinhaltet die voraussichtliche

⁵⁰ Als seit Juni 2010 maßgebliche Planungsgrundlage für langfristige Planungen der Landesbehörden des Freistaates Thüringen.

⁵¹ Für den Burgenlandkreis wurden entsprechende Prognosen des Statistischen Landesamts Sachsen-Anhalt verwendet [20].

Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Freistaat Thüringen differenziert nach Landkreisen und kreisfreien Städten und basiert auf Annahmen über die künftige Entwicklung von Geburtenhäufigkeit, Lebenserwartung und Wanderungen.

Auf dieser Datengrundlage wurde von PTV die rahmenplanrelevante Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2011 und 2017 abgeleitet. Tabelle 33 und Tabelle 34 zeigen die zahlenmäßigen Veränderungen im VMT-Verbundgebiet sowie im Umland.

| Stadt / Landkreis | Einwohner 2011 | Bevölkerungsprognose 2017 | Veränderung absolut | Veränderung relativ |
|--------------------------|----------------|---------------------------|---------------------|---------------------|
| Stadt Erfurt | 206.384 | 207.349 | 965 | 0,5 % |
| Stadt Gera | 98.762 | 91.957 | -6.805 | -6,9 % |
| Stadt Jena | 105.463 | 107.334 | 1.871 | 1,8 % |
| Stadt Weimar | 65.542 | 67.400 | 1.858 | 2,8 % |
| Lkr. Gotha | 137.340 | 130.553 | -6.787 | -4,9 % |
| Lkr. Weimarer Land | 84.279 | 78.644 | -5.635 | -6,7 % |
| Saale-Holzland-Kreis | 86.303 | 84.260 | -2.043 | -2,4 % |
| VMT-Verbundgebiet | 784.073 | 767.498 | -16.575 | -2,1 % |

Tabelle 33: Bevölkerungsentwicklung im VMT-Verbundgebiet 2011 bis 2017

| Stadt / Landkreis | Einwohner 2011 | Bevölkerungsprognose 2017 | Veränderung absolut | Veränderung relativ |
|-----------------------------|----------------|---------------------------|---------------------|---------------------|
| Wartburgkreis | 129.484 | 120.308 | -9.176 | -7,1 % |
| Unstrut-Hainich-Kreis | 108.040 | 101.702 | -6.338 | -5,9 % |
| Lkr. Schmalkalden-Meiningen | 128.800 | 120.397 | -8.403 | -6,5 % |
| Lkr. Sömmerda | 72.345 | 67.704 | -4.641 | -6,4 % |
| Ilm-Kreis | 111.759 | 108.370 | -3.389 | -3,0 % |
| Lkr. Saalfeld-Rudolstadt | 115.722 | 105.019 | -10.703 | -9,2 % |
| Saale-Orla-Kreis | 86.906 | 80.558 | -6.348 | -7,3 % |
| Lkr. Greiz | 106.002 | 95.720 | -10.282 | -9,7 % |
| Burgenlandkreis | 193.026 | 179.348 | -13.678 | -7,1 % |

Tabelle 34: Bevölkerungsentwicklung im Umland des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017

Die Ergebnisse machen deutlich, dass im Vergleich zum Jahr 2011 im Jahr 2017 ca. 2 % weniger Einwohner im VMT-Verbundgebiet leben werden. Hauptursache für diese Entwicklungen ist, dass auch künftig ein Geburtendefizit besteht. Hinzu kommt ein Wanderungsverlust, der sich aber gegenüber vergangenen Jahren langsam abschwächt.

Bei Betrachtung der Gebietskörperschaften wird deutlich, dass die Bevölkerungszahlen in den Landkreisen sowie in der kreisfreien Stadt Gera weiter abnehmen

werden, womit sich der Trend der vergangenen Jahre fortsetzt. Die stärksten Rückgänge im Untersuchungsgebiet sind in den Landkreisen Greiz und Saalfeld-Rudolstadt zu erwarten. Für die anderen kreisfreien Städte im VMT-Verbundgebiet ist hingegen ein leichtes Bevölkerungswachstum zu erwarten.

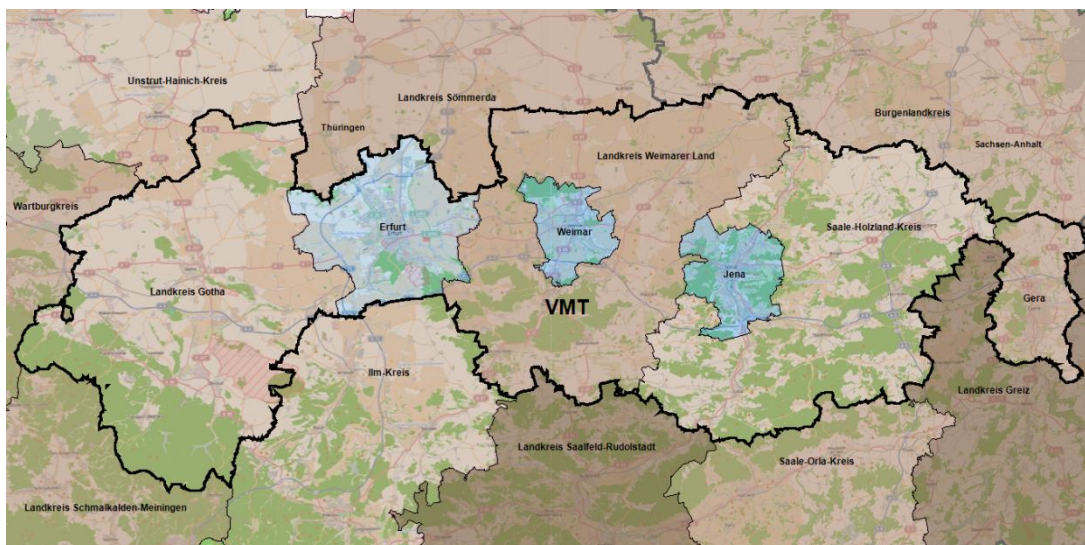


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2017 VMT-Verbundgebiet und Umland [5], [6]

Abbildung 14 illustriert noch einmal flächenhaft die relative Entwicklung der Einwohnerzahlen zwischen 2011 und 2017 im Untersuchungsgebiet. Ein Bevölkerungszuwachs (blau) zeigt sich dabei in Erfurt (+0,5 %), Jena (+1,8 %) und Weimar (+2,8 %). In den anderen Gebietskörperschaften des Untersuchungsgebiets ist ein unterschiedlich starker Rückgang der Bevölkerung zu erwarten (beige; abgestuft hell nach dunkel: ≤ -6 %; ≤ -9 %; ≤ -15 %; > -9 %).

Auch die bereits in der Analyse geschilderte Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung hält weiter an. Der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet wird sich bis 2017 weiter vergrößern.

Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognose

[Siehe auch Anlage 15]

Aufgrund der überwiegend rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2017 wird – unter der Annahme, dass alle anderen nachfragebeeinflussenden Faktoren konstant gehalten werden – auch die Verkehrsnachfrage zwischen den meisten Gebietskörperschaften abnehmen. Tabelle 35 fasst die Ergebnisse für das VMT-Verbundgebiet zusammen. Die Rückgänge bewegen sich dort zwischen -0,3 % und -6,8 %.

Ein Wachstum der gebietskörperschaftsübergreifenden Gesamtverkehrsnachfrage ist einzig für folgende Beziehungen zu erwarten:

- Stadt Erfurt <> Stadt Jena: +1,1 %
- Stadt Erfurt <> Stadt Weimar: +1,7 %
- Stadt Jena <> Stadt Weimar: +2,3 %

► Stadt Weimar <> Saale-Holzland-Kreis: +0,2 %

| | von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Erfurt, Stadt | - | -3,2% | 1,1% | 1,7% | -2,2% | -3,1% | -0,9% |
| 2 | Gera, Stadt | -3,2% | - | -2,6% | -2,0% | -5,9% | -6,8% | -4,6% |
| 3 | Jena, Stadt | 1,1% | -2,6% | - | 2,3% | -1,6% | -2,5% | -0,3% |
| 4 | Weimar, Stadt | 1,7% | -2,0% | 2,3% | - | -1,1% | -1,9% | 0,2% |
| 5 | Lkr. Gotha | -2,2% | -5,9% | -1,6% | -1,1% | - | -5,8% | -3,7% |
| 6 | Lkr. Weimarer Land | -3,1% | -6,8% | -2,5% | -1,9% | -5,8% | - | -4,5% |
| 7 | Saale-Holzland-Kreis | -0,9% | -4,6% | -0,3% | 0,2% | -3,7% | -4,5% | - |

Tabelle 35: Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017

In Anlage 15 ist die Entwicklung für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt. Es zeigt sich, dass die Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften im VMT-Verbundgebiet und Gebietskörperschaften im Umland ausnahmslos rückläufig ist. Dies gilt auch für die Beziehungen zwischen den Gebietskörperschaften im Umland. Die Rückgänge fallen dort zum Teil mit bis zu -9,5 % noch stärker aus. Zwischen einer Gebietskörperschaft im VMT-Verbundgebiet und einer benachbarten Gebietskörperschaft im Umland verzeichnen insbesondere die Beziehungen Stadt Gera <> Landkreis Greiz (-8,3 %) und Landkreis Weimarer Land <> Landkreis Saalfeld-Rudolstadt (-8,1 %) starke Rückgänge der gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehrsnachfrage.

Prognoseverfahren und weitere Einflussgrößen

Das gewählte Prognoseverfahren basiert ausschließlich auf Veränderungen der Bevölkerungsentwicklung. Es wurde dazu ein Steigerungsfaktorenmodell verwendet. Diese Verfahrensweise ist vorteilhaft für überschlägliche Prognoserechnungen.⁵² Dies ist für die Belange des Rahmenplans, trotz dieses einfachen „globalen“ Ansatzes, eine gute Basis zur Einschätzung der künftigen Verkehrsnachfrageentwicklung zwischen den Gebietskörperschaften. Eine genauere relationsfeine Betrachtung führt erfahrungsgemäß in Summe nicht zu wesentlich anderen Ergebnissen. Die beschriebenen Veränderungsdaten sind somit für die weiteren Planungen verwendbar.

Das Verkehrsaufkommen hängt jedoch von mehreren weiteren Einflussgrößen ab, die im Rahmen der hier vorgenommenen Nullfall-Prognose nicht berücksichtigt werden können. Für die Umsetzung angebotsgestaltender Konzepte der ÖPNV-Aufgabenträger, die auf der Nullfall-Prognose der Gesamtverkehrsnachfrage basieren, müssen die im Folgenden aufgeführten Einflüsse ebenfalls Berücksichtigung finden. Da die Abhängigkeiten, die mit der Verkehrsnachfrage bestehen,

⁵² Die Verfahrensweise der Verkehrsprognose nach einem Steigerungsfaktorenmodell wird auch im Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV, Herausgeber Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, angewandt.

sehr komplex sind, kann der Rahmenplan hier nur einige Ansätze benennen. In welcher Weise sich diese Faktoren auf die Nachfrage auswirken werden, kann ebenfalls nur näherungsweise beschrieben werden.

Faktoren, welche auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV einwirken können, sind:

- Entwicklung der Schülerzahlen und der Schulstandorte
- Entwicklung der Altersstruktur
- Motorisierungsgrad
- Entflechtung von funktionalen Standorten
- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwanderung
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Wandel der Verkehrsverhaltens
- Wirtschaftliche und politische Einflüsse
- Entwicklung des ÖPNV-Angebots

Die Wirkung der genannten Faktoren kann dabei sowohl positiv als auch negativ für die ÖPNV-Nachfrage sein.

Schülerzahlen und der Schulstandorte

Die sich vollziehenden Veränderungen bzgl. demographischer Verteilungen und die damit verbundenen Veränderung der Altersstruktur haben insbesondere Auswirkungen auf den Schülerverkehr. Dabei bestimmen sinkende Schülerzahlen sowie die Konzentration von Schulstandorten die Entwicklung der Schülerbeförderung.

Die Reduktion der Zahl der Schulstandorte wird einerseits zusätzliche Verkehrsleistungen erfordern, um die Schüler zu den verbleibenden Schulstandorten zu befördern. Eine Erhöhung der Beförderungsweiten und Fahrzeiten ist zu erwarten. Andererseits bewirkt der allgemeine Rückgang der Schülerzahlen auch eine Abnahme der ÖPNV-Nachfrage dieser Nutzergruppe.

Entwicklung der Altersstruktur

Auch die Altersstruktur der Bevölkerung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel und damit auf die ÖPNV-Nachfrage. Während der Anteil der Schüler aufgrund der Veränderungen der Altersstruktur zurückgeht, wird der Anteil der Bevölkerung im Rentenalter künftig weiter zunehmen.

Dies wird sich sowohl auf den Motorisierungsgrad als auch den Umfang der ÖPNV-Daseinsvorsorge auswirken. So ist mit einer Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage der zunehmend älter werdenden Bevölkerung zu rechnen. Parallel dazu kann bei der Fortsetzung des jetzigen Trends von einer Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung im Rentenalter ausgegangen werden.

Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad stellt einen wichtigen Indikator für die Verkehrsmittelwahl der Menschen dar. In den letzten Jahren hat sich der Motorisierungsgrad stetig erhöht und beträgt im VMT-Verbundgebiet, wie in Kapitel 2.5 beschrieben,

durchschnittlich 474 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die Fortentwicklung des derzeitigen Trends konstanter Zuwächse in der Motorisierung impliziert eine Verlagerung des Verkehrs vom ÖPNV zum MIV. Ob diese Tendenz in den nächsten Jahren anhält, hängt u. a. von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Entflechtung und Umgestaltung von funktionalen Standorten

Aufgrund der Entflechtung bzw. weiträumigen Verteilung von funktionalen Standorten (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Verwaltung und Freizeit) besonders in den zentralen Orten kann sich in diesen Gebieten das Verkehrsaufkommen erhöhen. Findet diese Entflechtung, d. h. die dezentrale Ansiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Einkaufszentren entlang der ÖPNV-Trassen (v. a. an schienengebundenen Verkehrssystemen) statt, dann ist mit einer Zunahme der ÖPNV-Nachfrage zu rechnen.

Dagegen bewirkt eine Entflechtung als Folge von Zersiedelung in die Fläche eine Zunahme des MIV-Anteils und eine Abnahme der ÖPNV-Nachfrage. Derartige Entwicklungen verstärken die Problematik der Finanzierbarkeit des ÖPNV in der Fläche.

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwanderung

Den Entflechtungstendenzen entgegen strebt ein bereits seit einigen Jahren zu beobachtender Trend zur Reurbanisierung. Er ist gekennzeichnet durch eine Zunahme des Kernstadtanteils von Bevölkerung und Beschäftigung bei entsprechender Abnahme oder Stagnation im Umland. Die Entwicklung ist in ländlichen Räumen im Hinblick auf die zentralen Orte ebenso zu beobachten wie in Verdichtungsräumen. Hierdurch verstärkt sich die Grundnachfrage nach Versorgungs- und Verkehrsangeboten in den Zentren, während sie sich in den ländlichen Räumen weiter ausdünn.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes im Verbundgebiet wird einen starken Einfluss auf das gesamte Verkehrsaufkommen sowie auf den Modal Split nehmen. Eisenbahninfrastrukturelle Verbesserungen ermöglichen eine Optimierung des SPNV-Fahrplanangebots. Insbesondere vor dem Hintergrund der vollständigen Inbetriebnahme des neuen Fernverkehrsknotens Erfurt ist diesbezüglich mit einer Zunahme der Nachfrage im SPNV sowie im Zubringerverkehr des StPNV zu rechnen, wenn attraktive Verknüpfungen StPNV-SPNV zur Verfügung stehen.

Der Neu- bzw. Ausbau von Straßen stärkt dagegen den MIV als konkurrierendes Verkehrsmittel. Damit ist im Einzugsbereich von Straßenneu- bzw. -ausbaumaßnahmen mit einer Verlagerung der Verkehrsnachfrage vom ÖPNV zum MIV zu rechnen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eine induzierende Wirkung auf das Verkehrsaufkommen hat. Durch die Verkürzung der Reisezeiten, hervorgerufen durch ausgebauten Straßen

oder durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot, kann sich die Zahl der Wege pro Person und Tag erhöhen oder die Reiseweite verlängern.

Wandel des Verkehrsverhaltens

Zunehmend flexiblere Arbeitszeiten und längere Ladenöffnungszeiten führen zu einer breiten tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die Bedeutung der Freizeitaktivitäten zunimmt. Dies führt zwar einerseits zu einer Entlastung während der Hauptverkehrszeiten. Gerade im konventionellen ÖPNV erschwert dieser Trend jedoch eine zeitliche und räumliche Bündelung der Verkehrsangebote, wodurch die Wirtschaftlichkeit solcher Angebote erheblich beeinträchtigt werden kann. Die Mobilitätsmuster werden insgesamt individueller, die zurückzulegenden Wege länger, insbesondere in ländlichen Räumen.

In urbanen Räumen ist bereits heute ein Wandel der Lebensstile und Mobilitätspräferenzen festzustellen. Bei der jüngeren Generation verliert das Auto seine Bedeutung als Fortbewegungsmittel und Statussymbol. Multimodale Mobilität wird zunehmend wichtiger, die verfügbaren Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Funktionalität genutzt. In diesem Trend fügen sich auch die zunehmende Zahl von Car-Sharing-Angeboten oder die immer zahlreicheren Möglichkeiten zur Kombination von ÖPNV und Radverkehr ein. Diese Entwicklung wird sich langfristig auch in ländlichen Regionen bemerkbar machen.

Wirtschaftliche und politische Einflussfaktoren

Die wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen wirken sich direkt und indirekt auf den ÖPNV aus. Zukünftig sind z. B. aus ökologischer Notwendigkeit Beschränkungen im MIV und damit Verlagerungseffekte zugunsten des ÖPNV denkbar.

Der ÖPNV ist stark vom Investitionsverhalten der öffentlichen Hand abhängig. Dies betrifft zum einen die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie die für die Bestellung von Verkehrsleistungen zur Verfügung stehenden Mittel und zum anderen die finanzielle Beteiligung der Gebietskörperschaften als Aufgabenträger an der Erstellung der eigentlichen Verkehrsleistung.

Weitere wirtschaftliche und politische Faktoren mit entscheidendem Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage sind die Entwicklung

- der Kraftstoffpreise bzw. deren Besteuerung,
- der Parkraumbewirtschaftung in den Zentren
- der Löhne und Tarife und
- der Fahrpreise im ÖPNV.

4.3 Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen

Die Kooperation im VMT zielt darauf ab, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen zu erhöhen und den ÖPNV über die Anforderungen einer reinen Daseinsvorsorge hinaus zu entwickeln. Es wird das übergeordnete Ziel verfolgt, im Verbundgebiet des VMT das integrierte ÖPNV-System unter Einbeziehung aller Verkehrsarten intermodal weiter zu entwickeln. Damit verbunden sind die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Senkung der Kosten bei den Verkehrsunternehmen.

Hierzu ist es perspektivisch sinnvoll, folgende Handlungsfelder zu betrachten und entsprechend zu entwickeln:

- Entwicklung einer verständlicheren Tarifsystematik im VMT
- Entwicklung abgestimmter Verkehrsangebote und deren Sicherung im Betrieb (analoges Ziel VMT-Rahmenplan)
- Umfassende einheitliche elektronische Fahrgastinformation (Datendrehscheibe, Smartphone, Ortung, Ist-Daten)
- Unternehmensübergreifende, zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit
- Flächendeckende Kontrolle über Barcodes (insb. Einstiegskontrolle bei Bussen, eTicketing)
- Gemeinsame Abo-Kundenbetreuung
- Zentrale Disposition von alternativen Bedienformen (siehe Kapitel 5.7)
- Einsparungen durch gemeinsame Beschaffungsprozesse

All diese angeführten Handlungsfelder sollen in der zukünftigen Entwicklung des VMT verstärkt Berücksichtigung finden und in ihrer Erfüllungsqualität hinsichtlich der Ziele des VMT analysiert und bewertet werden.

5 Gestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

5.1 Gestaltungspotenziale

Mit der in den Kapiteln 1 bis 4 vorgenommenen Analyse der Ist-Situation sowie den aufgezeigten absehbaren Entwicklungen wird eingeschätzt, dass für das VMT-Verbundgebiet wesentliche Gestaltungspotenziale von drei Themenfeldern bestimmt werden:

1. Entwicklung der Struktur und Abgrenzung des Verbundgebietes
(Kapitel 2 und 4.2)

Die soziodemografische Struktur des Verbundgebietes weist ein heterogenes Bild auf. Das Verbundgebiet besteht zum einen aus dichtbesiedelten Räumen um die Oberzentren und zum anderen aus relativ strukturarmen ländlichen Gebieten. Die künftige demografische Entwicklung wird diese Struktur im Verbundgebiet verstärken. Die Ballungsräume nehmen leicht an Einwohnern und Arbeitsplätzen zu. In den ländlichen Gebieten geht die Bevölkerungszahl zurück und der Anteil der älteren Bürger nimmt stetig zu.

Diese Entwicklung wird dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen auch im ÖPNV in den Ballungsräumen leicht ansteigen wird. Ebenfalls sind Aufkommenssteigerungen zwischen den Oberzentren selbst zu erwarten. Im ländlichen Raum wird das Mobilitätsaufkommen gesamthaft absinken. Allenfalls auf Relationen in die Zentren wird mit einem konstanten Aufkommen gerechnet.

Da das VMT-Verbundgebiet in seinem räumlichen Umfang relativ klein ist, sind die Pendlerbeziehungen in die Nachbarregionen nach wie vor von Bedeutung. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Auf einigen Relationen wird mit einer Zunahme des verkehrlichen Austauschs gerechnet, z. B. bei Pendlerbeziehungen zu Entwicklungsgebieten (Gewerbegebiete) an der Verbundraumgrenze.

2. Neugestaltung des SPFV und damit verbundene Anpassungen im SPNV
(Kapitel 4.1)

In diesem Kapitel ist die Neugestaltung des SPFV in Thüringen, hervorgerufen durch den Neu- und Ausbau der Eisenbahnfernstrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg und durch den Ausbau des Bahnhofs Erfurt Hbf zu einem Taktknoten, umfassend beschrieben. Die weitreichenden Änderungen im SPFV machen auch die Neugestaltung des SPNV im VMT-Verbundgebiet erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf dem Abschnitt (Eisenach –) Gotha – Erfurt die Eisenbahninfrastruktur gemeinsam mit dem SPFV genutzt werden muss. Der SPNV muss sich außerdem in seinen zu bedienenden Relationen entsprechend der soziodemografischen Struktur (Themenfeld 1) ausrichten.

3. Organisationsstruktur des VMT und seiner GmbH (Kapitel 1, 3.1, 3.6, 3.7 und 4.3)

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen konnte sich seit seiner Gründung als einziger Verkehrsverbund im Freistaat Thüringen kontinuierlich etablieren. Die Entwicklung des VMT als Verbundgebiet, aber auch als Verbund-GmbH kann noch nicht als abgeschlossen gelten. Kapitel 4.3 legt in diesem Sinne Perspektiven der weiteren Entwicklung der VMT GmbH offen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Themenfelder können in einer Auswahl folgende Gestaltungspotenziale abgeleitet werden:

- Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise
- Entwicklung der SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera)
- Aufgabenträgerübergreifende Abstimmung über die Entwicklung des ÖPNV im VMT-Verbundgebiet (Kapitel 5.2)
- Weiterentwicklung des Tarifsystems im VMT (Kapitel 5.3)
- Funktionale Gliederung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte im VMT (Kapitel 5.4)
- Optimierungsansätze aufgabenträgerübergreifender ÖPNV-Bedienung
 - Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz (Kapitel 5.6.1)
 - Linienverkehre in Schwachverkehrszeiten (Kapitel 5.6.2)
- Verbundeinheitliche Organisation flexibler Bedienformen (Kapitel 5.7)

Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise

Wie erläutert, bestehen enge strukturelle Verflechtungen des VMT-Verbundgebietes mit seinen Nachbarlandkreisen: So befinden sich im Landkreis Sömmerda und im Ilm-Kreis wichtige Industrie- und Gewerbegebiete jeweils in unmittelbarer Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Erfurt. Es liegt ein hohes Auspendleraufkommen aus Erfurt in die betreffenden Industriegebiete vor. Da die Entwicklung dieser Industrie- und Gewerbegebiete als noch nicht abgeschlossen gilt, ist mit einem weiteren Anstieg diesbezüglicher Pendleraufkommen zu rechnen.

Pendler aus Erfurt, die heute den ÖPNV auf dem Arbeitsweg nutzen möchten, sehen sich mit großen Problemen des in vielen Fällen noch nicht optimal abgestimmten ÖPNV-Angebotes zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern konfrontiert. Vor allem die nicht abgestimmten Tarifangebote der verschiedenen ÖPNV-Betreiber vor Ort stehen einer ÖPNV-Nutzung im Wege.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass generell eine enge verkehrliche Verflechtung der Landeshauptstadt Erfurt mit den Landkreisen Sömmerda und Ilm-Kreis besteht, wie Abbildung 15 und die Anlagen 4.2.1, 4.2.2 belegen.

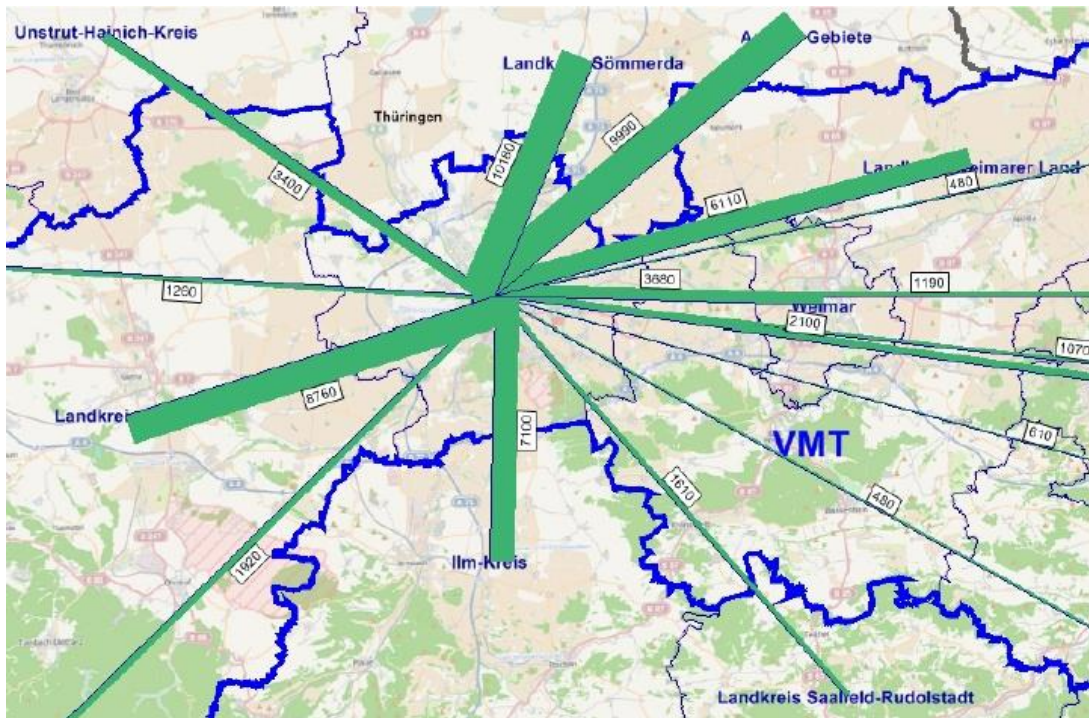
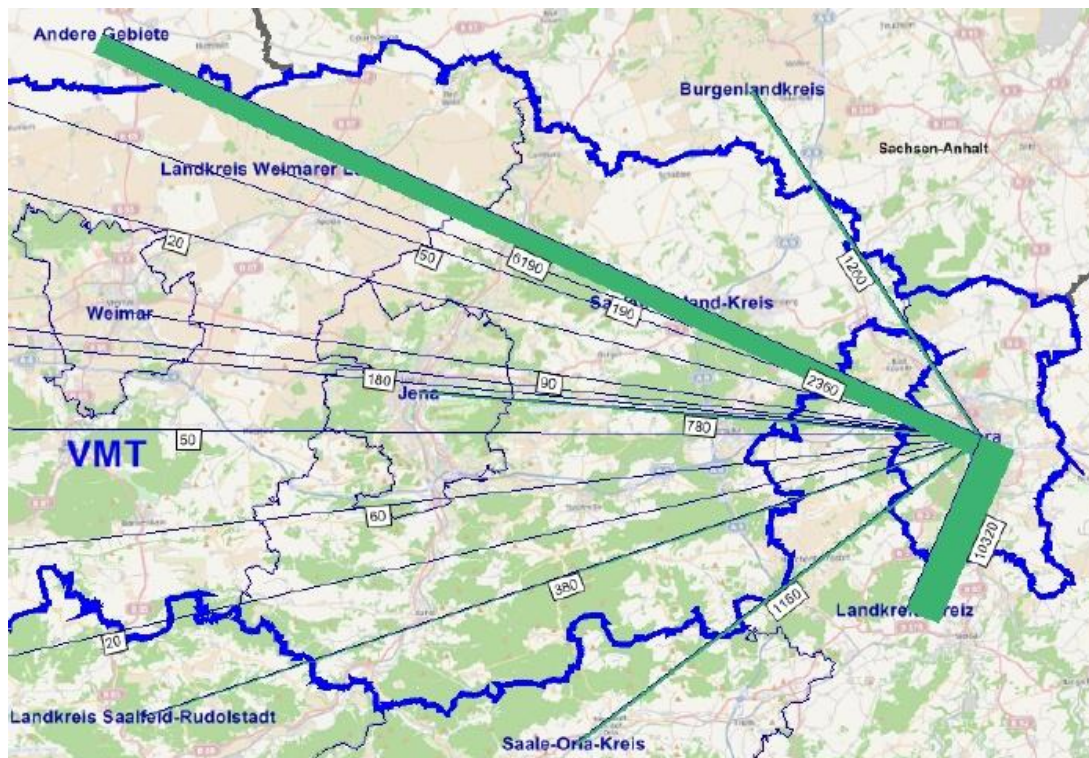


Abbildung 15: Einpendler Stadt Erfurt (Ausschnitt)⁵³

In gleicher Weise ist die Verflechtung des Oberzentrums Gera mit dem Landkreis Greiz zu bewerten. Hier liegt die mit Abstand stärkste Pendlerbeziehung von Gera zum Landkreis Greiz vor. Direkte Einzugsbereiche im Umland von Gera liegen damit außerhalb des VMT-Verbundgebiets, was die Ausgestaltung eines einheitlichen und attraktiven ÖPNV auf diesen Relationen erschwert. In diesem Zusammenhang sei neben den verkehrlichen Beziehungen generell auch auf die enge strukturelle Verflechtung zwischen beiden Gebietskörperschaften hingewiesen, so dass sich der gemeinsame Weg in eine Verbundgesellschaft für eine optimale Ausgestaltung des ÖPNV in Gera und im Landkreis Greiz förmlich aufdrängt. (siehe dazu Abbildung 16 und Anlagen 4.7.1, 4.7.2)

⁵³ Ausschnitt aus Anlage 4.2.1, siehe dazu auch Anlage 4.2.2

Abbildung 16: Einpendler Stadt Gera (Ausschnitt)⁵⁴

Es können folgende Schritte zum weiteren Vorgehen empfohlen werden:

- In struktureller und verkehrlicher Hinsicht ist bei einer mittelfristigen Verbunderweiterung besonders die Integration der Landkreise Sömmerda, Ilm-Kreis und Greiz anzustreben. Diese Erweiterungen sind für eine gestärkte Weiterentwicklung des integrierten aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV um die Oberzentren Erfurt und Gera von großer Bedeutung.
- Kurzfristig sind für spezielle Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV zwischen Verbundgebiet und Umland geeignete Übergangslösungen zu schaffen.

Entwicklung der SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera)

Die Oberzentren Erfurt und Jena sowie das Mittelzentrum Weimar sind struktureller Kern des VMT-Verbundgebiets. Sie weisen jeweils Spitzenwerte zu Bevölkerungszahl, Arbeitsplatzzahl etc. auf und bündeln eine Vielzahl an Standortfunktionen. Es ist ein (wenn auch geringes) Wachstum an Einwohnern zu erwarten. Für das Jahr 2017 werden gegenüber 2011 folgende Zuwächse erwartet:

- Stadt Erfurt: +0,5%
- Stadt Weimar: +2,8%
- Stadt Jena: +1,8%

⁵⁴ Ausschnitt aus Anlage 4.7.1, siehe dazu auch Anlage 4.7.2

Schon heute ist auf dem SPNV-Streckenabschnitt Erfurt – Weimar – Jena die höchste Verkehrsnachfrage im VMT-Verbundgebiet zu verzeichnen. Aufgrund der anstehenden Neugestaltung des SPNV-Angebots ist auf dieser Strecke zusätzliches Wachstum der Verkehrsnachfrage zu erwarten.

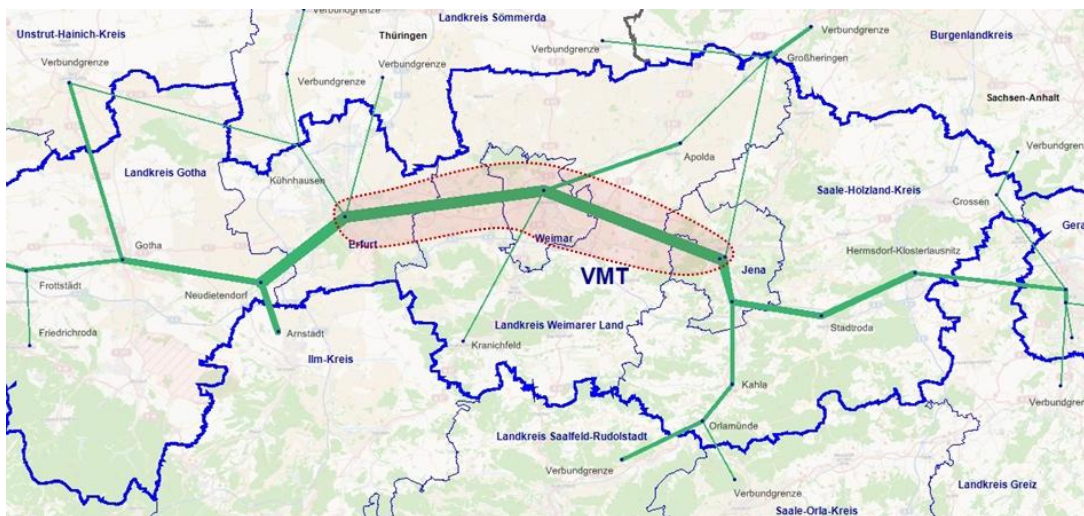


Abbildung 17: Streckenbelastungen SPNV 2011 (Ausschnitt)⁵⁵

Es ist einzuschätzen, dass die Eisenbahnstrecke Erfurt – Weimar – Jena und weiterführend nach Gotha in Richtung Westen bzw. nach Gera in Richtung Osten das Rückgrat des SPNV im VMT-Verbundgebiet, sogar im gesamten Freistaat Thüringen bildet.

Der Entwurf des Landesentwicklungsplanes Thüringen 2025 weist die Achse Gotha – Erfurt – Weimar – Jena als „Innerthüringer Zentralraum“ sowie als „demografisch und wirtschaftlich stabilen Kern des Freistaates Thüringen“ aus.

Um der Bedeutung dieser zentralen SPNV-Städteachse gerecht zu werden, sind folgende Empfehlungen auszusprechen:

- Das SPNV-Angebot ist insbesondere zwischen Erfurt, Weimar und Jena über das bisher bekannte Maß (Konzept 2015/2017) hinaus zu entwickeln, zugeschnitten auf die Bedürfnisse dieser Städteverbindung.
- Die Eisenbahninfrastruktur Weimar – Jena – Gera ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert auszubauen.
- Es ist im Zielzustand ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-ähnliches SPNV-Angebot auf diesem Streckenabschnitt anzustreben.
- Als tägliches Mindestangebot im Abschnitt (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena-Göschwitz pro Stunde und Richtung ist anzustreben: 1 Expresszug, 2 Regionalzüge, in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge; täglich im Abschnitt Jena-Göschwitz – Gera pro Stunde und Richtung: 1 Expresszug, 1 Regionalzug in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge.

⁵⁵ Ausschnitt aus Anlage 16.1-1

5.2 Standards der aufgabenträgerübergreifenden Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung

Um der Zielstellung des Rahmenplans gerecht zu werden, abgestimmte Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln, hat die aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung der Gebietskörperschaften eine zentrale Bedeutung.

Aspekte des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet und außerhalb des Verbundgebietes sind schon bei der jeweiligen Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne besonders zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sind folgende Vorgaben in der lokalen Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger zu beachten.

Vorgaben

- Bei Gestaltung und Weiterentwicklung der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien (insbesondere der Liniengrundtypen 1 und 2, vergleiche Tabelle 13) im lokalen Nahverkehrsplan bezieht der linienverantwortliche Aufgabenträger benachbarte betroffene Aufgabenträger ein.
- Der aufgabenträgerübergreifende Einbezug erfolgt dabei bereits frühzeitig in der Analyse- und Planungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (nicht erst am Ende des Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens).
- Der Betroffene benachbarte Aufgabenträger wird vom planenden Aufgabenträger zu Stellungnahmen bzgl. der Einschätzung von Funktionalität und eventuellem gestalterischem Handlungsbedarf der betroffenen aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien aufgefordert.
- Die Stellungnahmen sind vom planenden Aufgabenträger im Nahverkehrsplan geeignet zu dokumentieren und bei Planung aufgabenträgerübergreifender Linien nach Möglichkeit zu berücksichtigen oder ggf. mit besonderer Begründung nicht zu berücksichtigen.
- Die letztendliche Planungshoheit verbleibt beim jeweiligen Aufgabenträger.
- Besondere Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV (beispielsweise die ÖPNV-Erschließung des IG Erfurter Kreuz aus dem VMT-Verbundgebiet) sind über die lokalen Nahverkehrsplanungen hinaus in entsprechenden Gremien des Verkehrsverbunds Mittelthüringen und ggf. bei der Fortschreibung des Rahmenplans zu thematisieren.
- Standards der Mindestbedienung (Fahrtenhäufigkeit pro Tag) im StPNV sind je nach Ermessen in dem lokalen Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers in eigener Verantwortung möglichst in Abstimmung mit der VMT GmbH festzulegen. Für den Regionalbusverkehr außerhalb des Schülerverkehrs wird diesbezüglich vorgeschlagen:

Die Fahrtenhäufigkeit ist von den Aufgabenträgern in ihren lokalen Nahverkehrsplänen in Abhängigkeit von der Nachfrage pro Linie und der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes sowie unter Beachtung des wirtschaftlich Vertretbaren festzulegen. Als Richtwerte sollen dabei die in Tabelle 36 genannten Werte gelten. Eine Bedienung soll nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt liegt. Ansonsten sind flexible Bedienformen anzuwenden.

| Einwohnerzahl je zu erschließendem Ort | <100 | <200 | <400 | <600 | <1.000 | <3.000 | <5.000 | ≥5.000 |
|--|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|
| Fahrtenpaar(e) | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 7 | 9 | 12 |

Tabelle 36: Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV in Abhängigkeit der Einwohnerzahl zu erschließender Orte

5.3 Harmonisierung des Tarifsystems

Zielstellung

Eine wesentliche Zielstellung ist die Harmonisierung des Tarifsystems im VMT-Verbundgebiet. Damit verbunden ist die Vermeidung von Unterwanderungen des Verbundtarifes bei bestimmten Tarifangeboten.

Vorgaben

- Semesterticket
 - Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, auf die Verkehrsunternehmen und die Gremien der Studentenschaft dahingehend einzuwirken, dass im VMT verbundweit gültige Semesterticketvereinbarungen zur Anwendung kommen.
- Sozialticket
 - Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, im VMT eine einheitliche Regelung der Sozialticketbedingungen anzustreben. Dies gilt insbesondere für die Ausgleichsregelungen der daraus entstehenden Verluste.
- Haustarife
 - Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, auf die Verkehrsunternehmen dahingehend einzuwirken, dass im VMT eine Reduzierung oder Harmonisierung bestehender Haustarifangebote erfolgt. Dies gilt nicht für Sondertarife im Rahmen temporärer Ereignisse oder tarifliche Kombi-Angebote.
- Tarifzuschläge
 - Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, auf die Verkehrsunternehmen dahingehend einzuwirken, dass im VMT eine einheitliche Regelung der Tarifzuschläge für Bedarfsverkehre erreicht wird. Dies kann ggf.

auch bedeuten, dass generell keine Tarifzuschläge bei Bedarfsverkehren erhoben werden.

► Verkauf/Entwertung

→ Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, auf die Verkehrsunternehmen dahingehend einzuwirken, dass im VMT die teilweise unterschiedlichen Regelungen zum Verkauf und zur Entwertung des VMT-Tarifs harmonisiert werden. Dies gilt insbesondere für entsprechende Vorgaben und Weichenstellungen im Rahmen neuer Ausschreibungen von Verkehrsleistungen.

► Fahrradmitnahme

→ Die am VMT beteiligten Aufgabenträger erklären die Absicht, gemäß nationalem Radverkehrsplan 2020 auf eine engere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr einzuwirken. Dies betrifft insbesondere die organisatorische, tarifliche, bauliche und fahrzeugseitige Ausrichtung.

5.4 Verknüpfungspunktekonzept

[Siehe auch Anlagen 11 und 17]

Grundsätze und Ziele

Bei der Gestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet kommt der Definition von Standards für die verkehrsträgerübergreifende Systemverknüpfung eine wesentliche Bedeutung zu. Der Rahmenplan formuliert diesbezüglich Vorgaben mit empfehlendem Charakter im Sinne einer verbundweit einheitlichen Qualität und Attraktivität für die bestehende und neu zu errichtende Schnittstelleninfrastruktur. Ziele eines solchen Verknüpfungspunktekonzepts sind die Aufstellung:

- von empfehlenden Ansätzen für verbundeinheitliche Standards für Qualität, Ausstattung, Erscheinungsbild der Verknüpfungspunkte,
- von Anhaltspunkten zur Optimierung der zeitlichen und räumlichen Verkehrssystemverknüpfung (ÖPNV und ggf. Individualverkehr),
- einer Basis für die weiterführende Erarbeitung eines verbundweiten „Entwicklungsplans Systemverknüpfung“.

Typen der aufgabenträgerübergreifenden Systemverknüpfung

Verknüpfungspunkte werden dabei nach der Art der Systemverknüpfung unterschieden und nach Typen mit unterschiedlichen Standards kategorisiert. Für die Verknüpfung von SPNV und StPNV werden drei Typen definiert, für die StPNV-interne Verknüpfung ein weiterer Typ. Die Verknüpfungspunkte können durch Anlagen des Individualverkehrs (bspw. Kurzzeitparkplätze, Taxiplätze, P+R- / B+R- / K+R-Plätze, Mietstationen für Pkw (auch Car Sharing), Fahrräder oder Pedelecs, Ladestationen) ergänzt sein.

Folgende Typen werden definiert:

- ▶ **Typ A** „Zentraler Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“
→ zentrale Hauptverknüpfungspunkte in Ober- und Mittelzentren
- ▶ **Typ B** „Wichtiger Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“
→ ausgewiesene Verknüpfungspunkte zum städtischen StPNV oder aufgabenträgerübergreifend bedeutsamen regionalem StPNV
- ▶ **Typ C** „Bedeutender Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“
→ wie Kategorie B, jedoch prioritär nachgeordnet (bspw. bzgl. Ausbaubedarf oder Konflikten der komplexen Fahrplanabstimmung)
- ▶ **Typ D** „Aufgabenträgerübergreifend bedeutender Verknüpfungspunkt StPNV – StPNV“
→ wesentliche aufgabenträgerübergreifende StPNV-Verknüpfungspunkte, die sich nicht in räumlicher Nähe einer SPNV-Zugangsstelle befinden

Die Zuordnung der im Analyseteil unter 3.4 aufgeführten Verknüpfungspunkte zu diesen Typen ist in Anlage 11 ersichtlich, eine Übersichtskarte zur Lage im Netz in Anlage 17.

Standards der aufgabenträgerübergreifenden Systemverknüpfung

Folgende Standards sind bei der Systemverknüpfungsgestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet zu beachten:

- ▶ **Kommunikation**
→ integrierte Anschluss- und Übergangsbeziehungen sind bzgl. Fahrplaninformationen und Vermarktung besonders zu berücksichtigen
- ▶ **Fahrplanverknüpfung**
→ Schaffung regelmäßiger Übergangsbeziehungen, ausgerichtet auf die Hauptumsteigebeziehungen (ggf. tageszeitenabhängig) und die schnelle Erreichbarkeit ober- und mittelzentraler Orte
- ▶ **Übergangswartezeiten**
→ als Anschluss ist eine fahrplanmäßige Wartezeit beim Übergang von maximal 10 Minuten (zzgl. evtl. Wegezeiten) anzustreben
- ▶ **Übergangswege**
→ der zumutbare Übergangsweg beträgt maximal 250 m (bei komplexen Verknüpfungspunkten des Typs A sind abweichend auch größere Distanzen zulässig)

► **Barrierefreiheit**

→ es ist die Barrierefreiheit als verbindliche Forderung bei der Aus- und Umgestaltung der Verknüpfungspunkte sowie der Zuwegungen zu den Verknüpfungspunkten durchzusetzen

► **Sicherheit**

→ die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen und älteren Menschen, sind beim Aus- und Neubau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen

► **Anschlussicherung**

→ im Rahmen technischer und betrieblicher Möglichkeiten sind Anschlüsse auch bei Fahrplanabweichungen herzustellen

► **Infrastrukturelle Ausstattung**

→ Elemente der infrastrukturellen Ausstattung unterscheiden sich nach Typen, der anzustrebende Ausstattungsgrad ist dabei nach standardmäßigen und optionalen Merkmalen unterteilt, die in Tabelle 37 aufgeführt sind.

| Element | Typ A | Typ B | Typ C | Typ D |
|---|----------------------------|-------|-------|-------|
| | ! = Standard; (!) = Option | | | |
| Fahrgastinformation- und service | | | | |
| Stationsbezeichnung | ! | ! | ! | ! |
| Kennzeichnung Liniennummern und – ziele | ! | ! | ! | ! |
| VU- und Verbundkennzeichnung | ! | ! | ! | ! |
| Aushangfahrplan | ! | ! | ! | ! |
| Linienübersichtsplan | ! | ! | ! | ! |
| Tarifübersicht und Kundenservicehinweis | ! | ! | ! | ! |
| Anschlusshinweise | ! | ! | ! | ! |
| Standortplan Verknüpfungspunkt und Umgebung – vor Ort | ! | ! | ! | ! |
| Standortplan Verknüpfungspunkt und Umgebung – über den Internetauftritt des VMT / der VU abrufbar | ! | ! | ! | ! |
| Wegeleitsystem | ! | ! | ! | (!) |
| Touristische Hinweise (wenn touristische Attraktionen vorhanden) | ! | ! | ! | ! |
| Infovitrine | ! | ! | ! | ! |
| DFI-Anzeiger | ! | ! | (!) | (!) |
| Uhr (falls nicht in DFI integriert) | ! | ! | (!) | (!) |
| Lautsprecher- und/oder DFI-Information | ! | ! | ! | (!) |
| Servicepunkt mit Mobilitätsberatung | ! | (!) | (!) | - |

| Element | Typ A | Typ B | Typ C | Typ D |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Information Taxiruf | ! | ! | ! | ! |
| Notrufmelder | ! | ! | ! | ! |
| Fahrscheinautomat | ! | ! | ! | - |
| Stationärer Entwerter | ! | ! | ! | - |
| Sonstige Infrastruktur | | | | |
| Barrierefreie Zugänge und Wege | ! | ! | ! | ! |
| Blindenleitsystem | ! | ! | ! | ! |
| Fahrzeugangepasste Bahn-/Bussteige (Höhengleichheit) | ! | ! | ! | ! |
| Funktionales Empfangsgebäude | ! | (!) | (!) | (!) |
| Geschäfte (Reisebedarf) und Gastronomie | ! | (!) | (!) | (!) |
| Witterungsschutz / Unterstand | ! | ! | ! | ! |
| Sitzgelegenheiten | ! | ! | ! | ! |
| Außenbeleuchtung (Wege, Bahn-/Bussteige) | ! | ! | ! | ! |
| Beheizter Warteraum | ! | (!) | (!) | (!) |
| Sanitäranlagen | ! | (!) | (!) | (!) |
| Gepäckschließfächer | ! | (!) | (!) | (!) |
| Abfallbehälter | ! | ! | ! | ! |
| Fahrradstellplätze (B+R) | ! | ! | (!) | (!) |
| Fahrradmietstation | ! | (!) | (!) | (!) |
| Kurzzeitparkplätze | ! | ! | (!) | (!) |
| Behindertenparkplätze | ! | ! | (!) | (!) |
| P+R-Plätze | ! | ! | (!) | (!) |
| Taxistellplätze | ! | (!) | (!) | (!) |
| Besondere Flächengestaltung und Begrünung | ! | (!) | (!) | (!) |

Tabelle 37: Anzustrebende Ausstattungsstandards aufgabenträgerübergreifender Verknüpfungspunkte im VMT-Verbundgebiet

Überprüfung, Realisierung und Weiterentwicklung der Standards

Die Einhaltung der beschriebenen Standards aufgabenträgerübergreifender Verknüpfung ist bei der Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne zu überprüfen und gegebenenfalls ein entsprechender Handlungsbedarf abzuleiten. Zwischen der DB AG, den beteiligten Verkehrsunternehmen, der VMT GmbH und den Aufgabenträgern sind im Sinne der gemeinsamen Verantwortung für die aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkte Verhandlungen aufzunehmen, wie die angestrebten Standards realisiert werden können.

Die aufgabenträgerübergreifende Systemverknüpfung ist darüber hinaus in der gemeinsamen Arbeit von Aufgabenträgern und VMT GmbH stetig planerisch

weiterzuentwickeln. Diesbezüglich sind ebenfalls beteiligte Verkehrsunternehmen, Schnittstelleninfrastruktureigentümer und -betreiber sowie Fahrgastinteressensgruppen einzubeziehen.

5.5 Qualitätsstandards Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation

Grundsätze und Ziele

Bei der Gestaltung des ÖPNV im VMT-Verbundgebiet sind Qualitätsstandards für den Fahrzeugeinsatz und die Fahrgastinformation von Bedeutung. Der Rahmenplan formuliert diesbezüglich Vorgaben mit empfehlendem Charakter im Sinne einer verbundweit einheitlichen Qualität und Attraktivität für den Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV sowie für die Fahrgastinformation.

Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Den Fahrgästen ist eine hohe und möglichst einheitliche Beförderungsqualität anzubieten.
- Die Standards der Verkehrssicherheit sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mindestens einzuhalten.
- Die Barrierefreiheit ist als verbindliche Forderung im VMT-Verbundgebiet besonders in den Fahrzeugen des ÖPNV durchzusetzen.
- Es sind die Belange der Umwelt- und Ressourcenschonung zu berücksichtigen.

Standards

- Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bezüglich Abgasemission, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung.
- Bei Anschaffung von Neufahrzeugen ist die jeweils höchste Abgasnorm zu gewährleisten.
- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten.
- Wartung der Fahrzeugtechnik nach gesetzlich vorgeschriebenen Intervallen
- Gewährleistung notwendiger Fahrzeugkapazitäten, d. h. je nach Einsatzzweck und Fahrgastaufkommen ausreichende Sitz- und Stehplatzkapazitäten
- Die eingesetzten Fahrzeuge sind von den Verkehrsunternehmen nach ihrer Bauart so auszuwählen, dass sie Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Zugang zum Verkehrsmittel ermöglichen. Neufahrzeuge sollen barrierefrei (Niederflurtechnik oder Liftsysteme) ausgestattet sein.

- ▶ Es wird angestrebt im regionalen StPNV mindestens jede 2. Fahrt mit barrierefreien Fahrzeugen zu bedienen. Busfahrten, die nicht barrierefrei bedient werden können, sollen im Fahrplan (Positivkennzeichnung barrierefreier Fahrten) sowie in den anderen Medien entsprechend gekennzeichnet werden.
- ▶ Für hör- und sehbehinderte Fahrgäste sollen geeignete optische und/oder akustische Fahrgastinformationen zum Einsatz kommen.
- ▶ Die jeweiligen Baulastträger haben bei der Gestaltung und ggf. beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten einen barrierefreien Zugang sicherzustellen.
- ▶ Die Unternehmen veröffentlichen Fahrpläne, Tarife und weitere für den Kunden wichtige Informationen über Internetportale und geeignete Applikationen mobiler Internetanwendungen im einheitlichen VMT-Design. Diese Informationen sind auch telefonisch zugänglich zu machen.
- ▶ Anzustreben ist die Einführung und Inbetriebnahme von ITC-Systemen (Intermodal Transport Control System - rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bei allen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Weiterführend sollten diese untereinander vernetzt (datendrehscheibe), im Sinne eines VMT-weiten Anschlusssicherungssystems, die verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung im operativen Betrieb des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verbundgebiet unterstützen.

Weitergehende Qualitätsstandards zum Fahrzeugeinsatz und zur Fahrgastinformation werden in den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen der Gebietskörperschaften auf Grundlage der VMT-Standards festgelegt.

5.6 Optimierungsansätze aufgabenträgerübergreifender ÖPNV-Bedienung

5.6.1 Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz

Das Industrie- und Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ befindet sich südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes Erfurt zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 71 im Ilm-Kreis. Im Süden direkt an das Gewerbegebiet Arnstadt anschließend, erstrecken sich die zugehörigen bereits bebauten oder potenziellen Industrie- und Gewerbeflächen östlich und westlich der haupterschließenden Landesstraße L 1044N (Autobahnzubringer) bis in die nördlich von Arnstadt gelegene Gemeinde Ictershausen (vgl. Abbildung 18). Dort schließt sich das Gewerbegebiet Thörey an. Der L 1044 nördlich folgend schließen sich weitere Industrie- und Gewerbeansiedlungen in der zum Landkreis Gotha gehörenden Gemeinde Nesse-Apfelstädt an.

Etwa auf Höhe der Bundesautobahn A 4 verläuft in West-Ost-Richtung die Kreisgrenze zwischen dem Landkreis Gotha bzw. der Landeshauptstadt Erfurt und dem Ilm-Kreis und damit auch die momentane Grenze des VMT-Verbundgebiets.

Dies führt dazu, dass dieser wichtige Standort vor den Toren Erfurts nicht in den Verkehrsverbund Mittelthüringen integriert ist. Ein Beitritt des IIm-Kreises zum Verkehrsverbund ist nach jüngsten politischen Entscheidungen mittelfristig nicht vorgesehen.

Die enorme Bedeutung des IG Erfurter Kreuz als Arbeitsplatzstandort für die Landeshauptstadt Erfurt und die Städte und Gemeinden im Landkreis Gotha lässt sich unter anderem an den heutigen Pendlerbeziehungen messen. So pendeln werktäglich beispielsweise ca. 2.400 Personen aus Erfurt in die Gemeinden Arnstadt und Ichtershausen ein. Aus der Kreisstadt Gotha und aus der Gemeinde Nesse-Apfelstädt sind es jeweils ca. 300 Einpendler. Es ist dabei davon auszugehen, dass die Ziele eines Großteils dieser Personen in den genannten Industrie- und Gewerbegebieten liegen.⁵⁶ Der Strom von Arbeitnehmern und Auszubildenden insbesondere aus dem unmittelbaren Umland und der Stadt Erfurt wird kurz- und mittelfristig weiter zunehmen, da sich stetig weitere Unternehmen im IG Erfurter Kreuz ansiedeln.



Abbildung 18: Lage des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz (weiße Schraffierung) [21]

⁵⁶ Aktuelle spezifische Statistikdaten für das IG Erfurter Kreuz konnten für die Erstellung des VMT-Rahmenplans nicht zur Verfügung gestellt werden.

Im Vergleich zu seiner verkehrlichen Bedeutung ist das IG Erfurter Kreuz momentan nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem VMT-Verbundgebiet erreichbar, was nicht zuletzt der beschriebenen Grenzlage geschuldet ist.

Als einzige ÖPNV-Linie führt die zum Arnstädter Stadtverkehr gehörende Linie D 345 der RBA Regionalbus Arnstadt GmbH durch das IG Erfurter Kreuz. Sie beginnt im Arnstädter Stadtzentrum und verkehrt mit Anbindung des Hauptbahnhofs Arnstadt ausschließlich Montag bis Freitag von 4:30 Uhr bis 21:30 Uhr im 60-Minuten-Takt bis ins Gewerbegebiet Thörey. Etwa die Hälfte der Fahrten hat zu ausgewählten Zeiten an der im Gewerbegebiet Arnstadt liegenden Haltestelle „August-Brömel-Straße“ Anschluss zur RBA-Buslinie 350 von und nach Erfurt Busbahnhof/Hauptbahnhof. Eine Abstimmung der Fahrtlagen der Linie D 345 auf den SPNV in Arnstadt Hbf existiert nicht, Umsteigen ist dementsprechend mit längeren Wartezeiten verbunden. Dies mindert die Güte der ÖPNV-Erreichbarkeit des IG Erfurter Kreuz aus Richtung Gotha und Erfurt zusätzlich.⁵⁷

Auf den Linien D 345 und 350, die in Aufgabenträgerschaft des IIm-Kreises liegen, haben Tickets des Verkehrsverbunds Mittelthüringen keine Gültigkeit. Dies gilt auch für den SPNV zwischen VMT-Verbundgebiet und Arnstadt. Pendler aus dem VMT-Verbundgebiet benötigen für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im IG Erfurter Kreuz somit bis drei verschiedene Einzeltickets bzw. Zeitkarten. Der Preis dafür ist auf Basis von Zeitkarten in Summe mehr als doppelt so hoch wie eine vergleichbar anzusetzende VMT-Monatskarte (3 Zonen)⁵⁸. Es wird empfohlen, solange das Bediengebiet nicht zum VMT gehört, für diese Relationen zum IG Erfurter Kreuz einen sogenannten Übergangstarif einzuführen, der die Benutzung der o.g. Linien bzw. Verkehrsunternehmen gestattet.

Zur künftigen Gewährleistung einer schnellen, leistungsfähigen und bedeutungsgerechten ÖPNV-Anbindung des IG Erfurter Kreuz an das VMT-Verbundgebiet wird empfohlen, eine verbundintegrierte Buslinie zum nahe gelegenen Knotenbahnhof Neudietendorf einzurichten.

⁵⁷ Beispielhafte Reisezeiten werktags IST: Erfurt Hbf/Busbahnhof – Arnstadt S&S, RBA 350 + D 345 = 40...47 Min, 1x umsteigen; Gotha Hbf – Arnstadt S&S, SPNV bis Arnstadt + RBA D 345 = 50...73 Min, 2x umsteigen.

⁵⁸ Beispielhafter Vergleich der IST-Tarife: Monatskarte RBA Erfurt - Thörey (Erfurter Kreuz) = 117,60 €, zzgl. VMT-Monatskarte für Erfurt 50,40 € bzw. im ABO = 42,00 €, Monatskarte VMT Erfurt – Neudietendorf (2 Zonen) = 57,60 €, eine 3-Zonen-Monatskarte als Ansatz für eine Linie zum Erfurter Kreuz kostet im VMT 79,80 €.

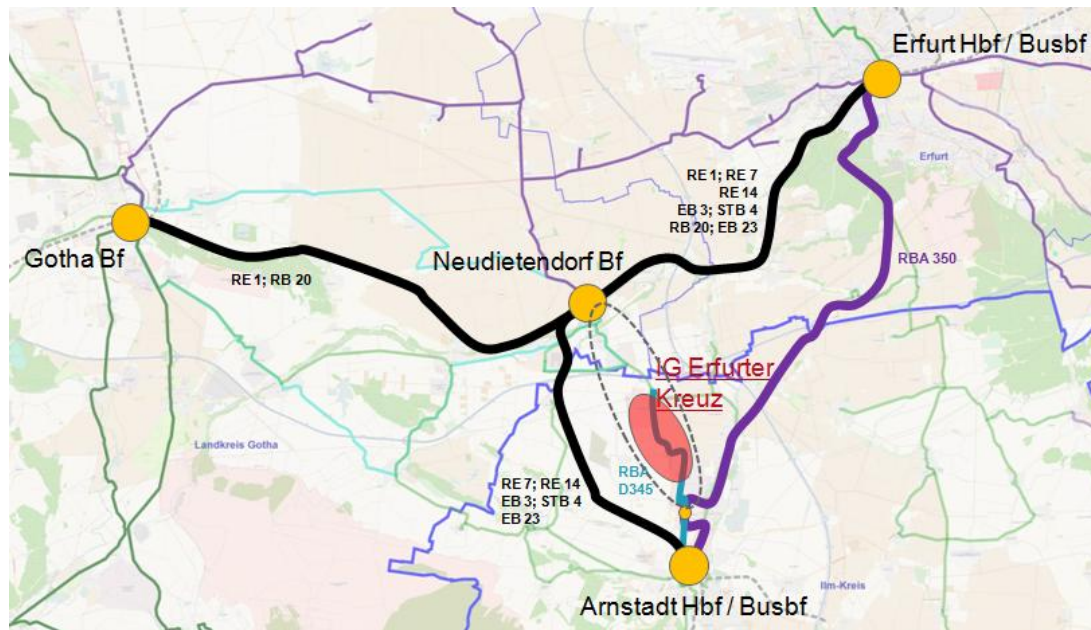


Abbildung 19: Derzeitige ÖPNV-Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz aus dem VMT-Verbundgebiet

Der in der Gemeinde Nesse-Apfelstädt im VMT-Verbundgebiet gelegene Bahnhof Neudietendorf befindet sich ca. acht Kilometer nördlich des Industriegebiets und ist durch die Landesstraße L 1044/1044N direkt mit diesem verbunden. Schnittstelleninfrastruktur zwischen SPNV und StPNV ist in Neudietendorf vorhanden. Durch die Vielzahl von in Neudietendorf haltenden vertakteten SPNV-Linien (von/nach Erfurt: drei Express- und vier Regionallinien; von/nach Gotha: eine Express- und eine Regionallinie) bieten sich zahlreiche zeitliche Anknüpfungsmöglichkeiten zur Gestaltung schlanker Übergangsbeziehungen zur Buslinie von und zum IG Erfurter Kreuz. Bei entsprechender Fahrplangestaltung könnten so Reisezeiten von Erfurt Hbf bzw. Gotha Hbf von ca. 30 bis 35 Minuten zum IG Erfurter Kreuz realisiert werden.⁵⁷ Auch die weiteren Gewerbeansiedlungen entlang der L 1044 in Kornhoheim und Thörey könnten über diese Linie für den ÖPNV besser erschlossen werden.

Die detaillierte betriebliche Machbarkeit und Finanzierungsmöglichkeiten sollten in einer weiterführenden Untersuchung zusammen mit

- den beteiligten Aufgabenträgern,
- dem Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr sowie
- der VMT GmbH

erarbeitet werden.

5.6.2 Potenziale der unternehmensübergreifenden Bedienung aufgabenträgerübergreifender Linienverkehre in Schwachverkehrszeiten

[Siehe auch Anlagen 7 und 9]

In den folgenden fünf aufgabenträgerübergreifenden Untersuchungsgebieten sollen Potenziale der unternehmensübergreifenden Linienbedienung in Schwachlastzeiten geprüft werden, die bei Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne vertieft weiterführend untersucht werden sollten.

Als Schwachverkehrszeiten gelten dabei die Zeiträume Montag bis Freitag vor 6 und nach 18 Uhr sowie Samstag, Sonn- und Feiertag jeweils ganztägig. Die Angebotscharakteristik der betroffenen SPNV- und StPNV-Linien ist für alle Verkehrstage den Anlagen 7 und 9 zu entnehmen.

Untersuchungsgebiet 1: Korridor Erfurt-Frienstedt, Gamstädt, Erfurt-Ermstedt (EVAG / RVG)

Im Untersuchungskorridor verkehren folgende StPNV-Linien:

- Stadtbuslinie 80/91: Erfurt, Büropark AIRFURT (Stadtbahnlinie 4) – Erfurt-Ermstedt – Gamstädt – Erfurt-Frienstedt – Erfurt, IKEA – Erfurt, P+R-Platz Messe (Stadtbahnlinie 2) (EVAG)
- Stadtbuslinie 92: Erfurt, Büropark, AIRFURT (Stadtbahnlinie 4) – Alach – Töttelstädt (EVAG)
- Regionalbuslinie 891: Gotha – Friemar – Erfurt-Ermstedt – Gamstädt – Erfurt, IKEA – Erfurt, Büropark AIRFURT (Stadtbahnlinie 4) – Erfurt Flughafen (RVG)
- Regionalbuslinie 895: (Erfurt-Töttelstädt –) Bienstädt – Erfurt-Ermstedt – Gamstädt – Neudietendorf (RVG)

In Schwachverkehrszeiten Montag bis Freitag und Samstag sind einige Fahrten der Regionalbuslinien 891 und 895 zum Laufweg Bienstädt – Erfurt-Ermstedt – Gamstädt – Büropark AIRFURT (Stadtbahnlinie 4) (– Erfurt Flughafen) verknüpft. Die Linie 92 verkehrt in den Schwachverkehrszeiten Montag – Freitag mit einigen wenigen Fahrten, am Wochenende im 120- oder 180-Minuten-Takt. Bis zum Jahr 2010 hat die Stadtbuslinie 92 die im Landkreis Gotha liegenden Ortschaften Bienstädt und Zimmernsupra erschlossen. Gegenwärtig werden diese Orte ausschließlich von der Regionalbuslinie 895 bedient. Die verkürzte Führung der Linie 92 führt dazu, dass in der Schwachverkehrszeit nur in einer Richtung Anschlüsse zur Stadtbahn am Büropark AIRFURT hergestellt werden können. In der anderen Richtung muss auf den weiter entfernt liegenden Verknüpfungspunkt Messe ausgewichen werden. In den lokalen Nahverkehrsplänen soll deshalb darauf eingegangen werden, welche Möglichkeiten zur Einsparung von Fahrten in den Schwachverkehrszeiten unter Beibehaltung der Erschließungsqualität für die Orte /

Ortsteile mit einer Verbesserung der Verknüpfung zur Stadtbahn bestehen. Dabei sind insbesondere folgende Sachverhalte zu prüfen:

- abwechselnde Bedienung ohne Finanzierung durch den jeweils anderen Aufgabenträger (gemeinsame Bedienung von EVAG und RVG)
- Anpassung der Linienführung der Linien 80/91, 92, 891 und 895

Auch im von den Linien 80/91 und 891/895 in Schwachverkehrszeiten weitgehend gemeinsam bedienten Abschnitt Erfurt-Ermstedt – Gamstädt – Erfurt IKEA bestehen Potenziale zur verbesserten unternehmensübergreifenden Linienbedienung. Weiterführend sollte deshalb für die Bedienung in Schwachverkehrszeiten untersucht werden:

- Vollständige Harmonisierung der Linienwege (Erfurt-Frienstedt) im gemeinsam bedienten Abschnitt
- Verbesserte Abstimmung der zeitlichen Lagen von Regional- und Stadtbushfahrten im Sinne einer alternierenden Bedienung und/oder Einrichtung geeigneter Verknüpfungsbeziehungen zwischen den Linien (so ggf. auch Einsparung von SVZ-Fahrten möglich)
- Gestaltung integrierter Fahrplanbuchseiten zur einfachen Erfassung des Gesamtangebots für den Kunden

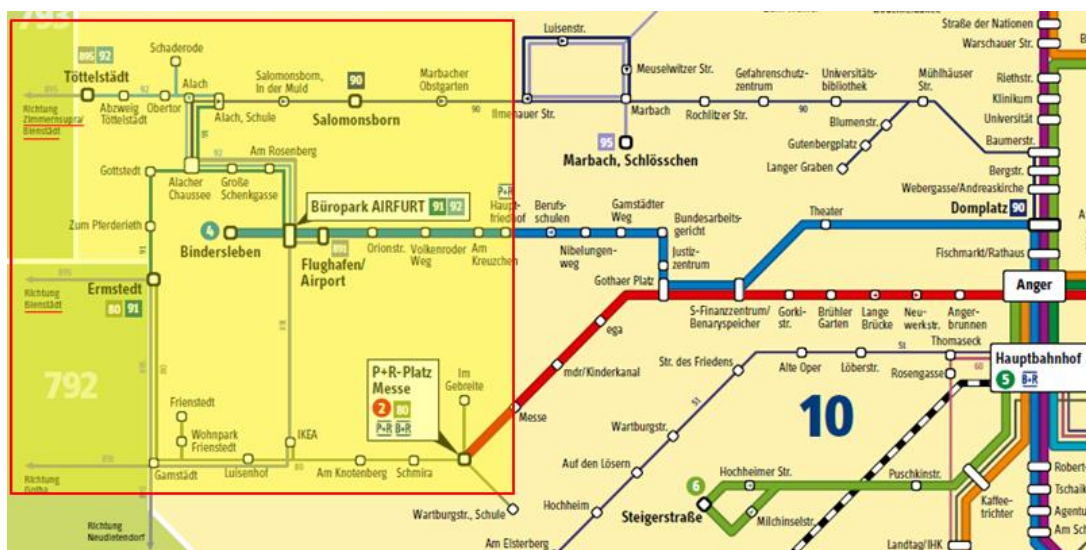


Abbildung 20: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 1

Untersuchungsgebiet 2: Korridor Weimar – Bad Berka (EB / OVG / SWG)

Im Untersuchungskorridor verkehren folgende StPNV-Linien:

- Stadtbuslinie 6: Ettersburg – Weimar, Hauptbahnhof – Weimar, Goetheplatz – Weimar-Legefeld – Weimar-Vollersroda (SWG)
- Regionalbuslinie 221 (/14): Weimar, Hauptbahnhof – Weimar, Busbahnhof – Weimar-Legefeld – Bad Berka – Blankenhain – Rudolstadt (OVG (/KOM))

- Regionalbuslinie 237: Weimar, Hauptbahnhof – Weimar, Busbahnhof – Weimar-Holzdorf – Bad Berka – Kranichfeld – Stedten (Ilm) (OVG)

Zudem verbindet die SPNV-Regionallinie EB 54 u. a. Weimar (Hauptbahnhof und Berkaer Bahnhof), Weimar-Holzdorf und Bad Berka.

Das Fahrtenangebot der Regionalbuslinie 237 weist in seiner aktuellen Gestaltung zwischen Weimar und Bad Berka mit Einzelfahrten ausschließlich Montag bis Freitag keine Bedienung in Schwachverkehrszeiten auf.

Die Regionalbuslinie 221 weist hingegen wie auch die Stadtbuslinie 6 über alle Verkehrstage ein regelmäßiges Verkehrsangebot auf. Mit Blick auf Schwachverkehrszeiten bestehen hier an allen Verkehrstagen Potenziale für eine unternehmensübergreifende Linienbedienung. Folgende Gestaltungsmöglichkeiten in Schwachverkehrszeiten sollten weiterführend untersucht werden:

- Volle oder teilweise Integration der Regionalbuslinie 221 in die Stadtbuslinie 6 im Stadtgebiet Weimar bei gleichzeitige Harmonisierung der Linienwege
- Aussetzen des Fahrtenangebots der Linie 221 zwischen Weimar und Bad Berka (ggf. Ausnahme: langlaufende Fahrten von/nach Rudolstadt) und Verknüpfung aller Linienfahrten südlich von Bad Berka mit den Zügen der Linie EB 54 von bzw. nach Weimar, Bedienung im Stadtgebiet Weimar ausschließlich durch die Stadtbuslinie 6

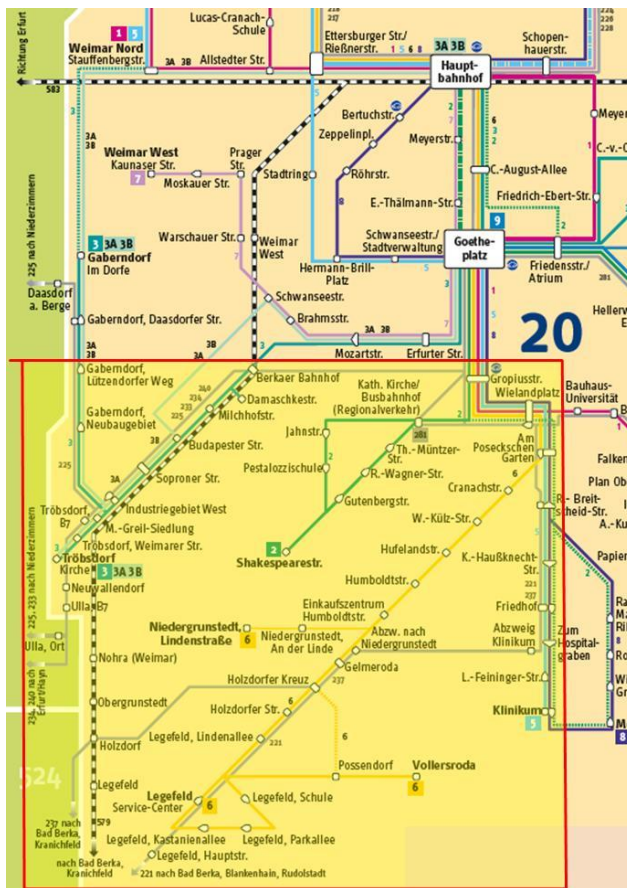


Abbildung 21: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 2

Untersuchungsgebiet 3: Korridor Jena-Mühlthal – Jena-Isserstedt (JNV / JES / PVGA)

Im Untersuchungskorridor verkehren folgende StPNV-Linien:

- Stadtbuslinie 16: Jena-Isserstedt – Jena-Cospeda – Jena-Mühlthal – Jena, Stadtzentrum – Jena-Ziegenhainer Tal (JNV)
- Regionalbuslinie 280: Apolda, Busbahnhof – Jena-Isserstedt – Jena-Mühlthal – Jena, Busbahnhof (PVGA)
- Regionalbuslinie 407: Dornburg – Jena-Isserstedt – Jena-Mühlthal – Jena-Busbahnhof (JES)

Die Regionalbuslinien sind zwischen Isserstedt und Mühlthal auf direktem Wege über die Bundesstraße B7 geführt. Die Stadtbuslinie 16 bedient hingegen auch die Stadtteile Cospeda, Lützeroda, Closewitz, Krippendorf und Vierzehnheiligen.

Das Fahrtenangebot der Regionalbuslinie 407 weist in seiner aktuellen Gestaltung mit Einzelfahrten ausschließlich Montag bis Freitag keine Bedienung in Schwachverkehrszeiten auf.

Die Regionalbuslinie 280, als direkte Verbindung zwischen Apolda und Jena, weist hingegen wie auch die Stadtbuslinie 16 über alle Verkehrstage ein regelmäßiges Verkehrsangebot auf. Mit Blick auf Schwachverkehrszeiten bestehen hier insbesondere an Wochenend- und Feiertagen Potenziale, die Linienwege im Korridor mit der Stadtbuslinie 16 zu harmonisieren. Diesbezüglich sollten in diesen Verkehrszeiten Möglichkeiten der vollen oder teilweisen Integration der Regionalbuslinie 280 in die Stadtbuslinie 16 weiterführend untersucht werden.

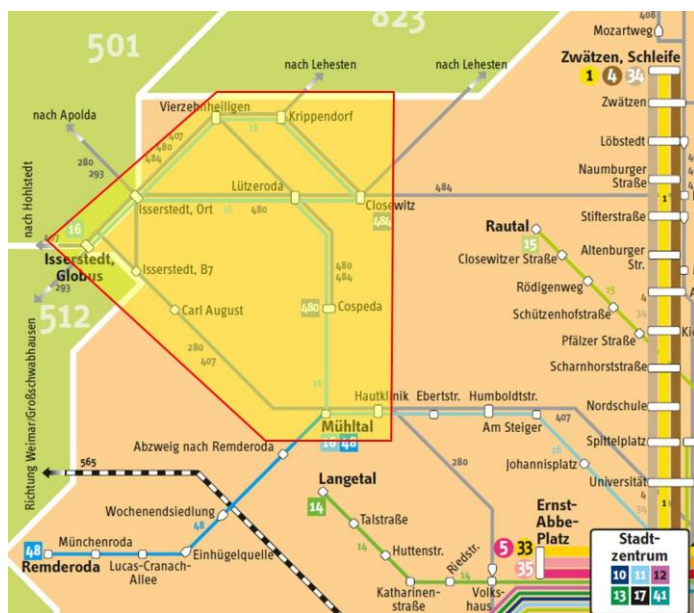


Abbildung 22: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 3

Untersuchungsgebiet 4: Bedienung Jena-Wogau (JNV / JES)

Der im Jenaer Osten gelegene Stadtteil Wogau sowie das Wohngebiet „Fuchslöcher“ sind im ÖPNV einzig durch die JES-Regionalbuslinie 431 Jena, Busbahnhof – Jena-Wogau – Bürgel – Eisenberg erschlossen. Die Regionalbuslinie nimmt hier im Jenaer Stadtgebiet bereits integriert auch städtische Bedienungsaufgaben wahr. Insofern bestehen momentan keine Potenziale zur effizienten unternehmensübergreifenden Bedienung dieser aufgabenträgerübergreifender Linienverkehre in Schwachverkehrszeiten.

Im Sinne einer noch besseren Vernetzung zum Jenaer Stadtverkehr, sollten an der Haltestelle Jena, Eschenplatz / Jena-Ost insbesondere in Schwachverkehrszeiten sowohl in stadtauswärtige als auch in stadteinwärtige Richtung abgestimmte Anschlussbeziehungen zwischen der Linie 431 und den städtischen Straßenbahnlinien 2, 3 bzw. 33 eingerichtet und kommuniziert werden.



Abbildung 23: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 4

Untersuchungsgebiet 5: Korridor Gera – Kraftsdorf– Hermsdorf (GVB / RVGL)

Im Untersuchungskorridor verkehren folgende StPNV-Linien:

- Stadtbuslinie 20: Gera, Friedrich-Naumann-Platz – Rubitz – Töppeln – Harpersdorf (GVB)
- Regionalbuslinie 222: Gera, Busbahnhof – Gera-Frankenthal – Harpersdorf – Kraftsdorf – Hermsdorf, Bahnhof (RVGL)

Zudem bedient die SPNV-Regionallinie EB 21 im Abschnitt Hermsdorf-Klosterlausnitz – Gera Hauptbahnhof die Halte Kraftsdorf und Töppeln.

Die Regionalbuslinie 222 weist in ihrer aktuellen Angebotsgestaltung mit Einzelfahrten ausschließlich Montag bis Freitag keine Bedienung in Schwachverkehrszeiten auf. Insofern bestehen momentan keine Potenziale zur effizienten unternehmensübergreifenden Bedienung dieser aufgabenträgerübergreifender Linienverkehre in Schwachverkehrszeiten.

Generell sollten Möglichkeiten der Linienwegharmonisierung und/oder funktionalen Gliederung bei den Linien 20 und 222 im Abschnitt Harpersdorf – Gera weiterführend untersucht werden.

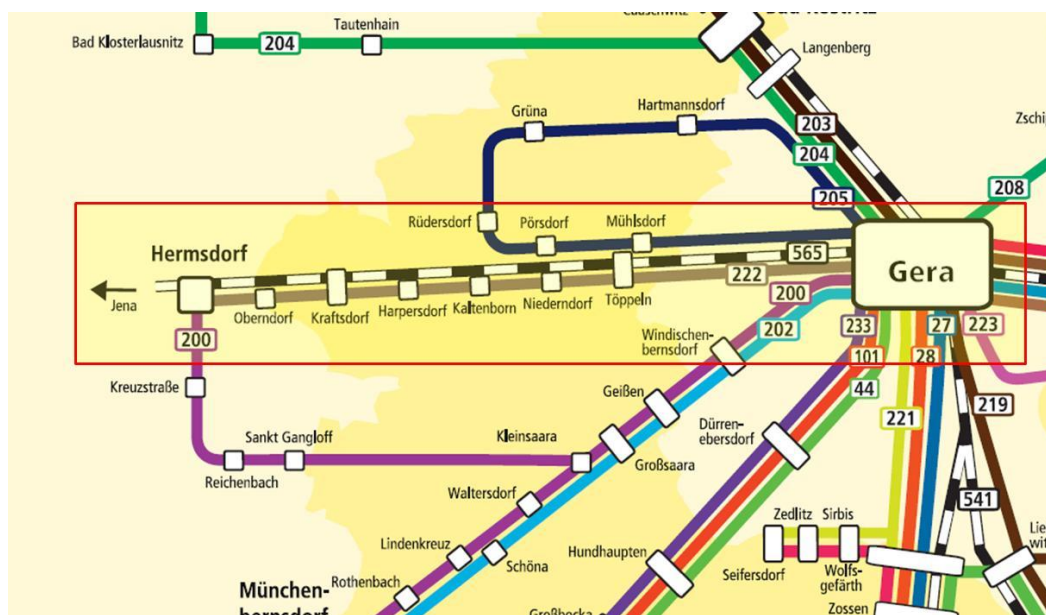


Abbildung 24: Liniennetzplanausschnitt SVZ-Untersuchungsgebiet 5

5.7 Verbundeinheitliche Organisation flexibler Bedienformen

[Siehe auch Anlage 18]

Analyse

In Anlage 18 ist eine Analyse der derzeit angebotenen Angebotsformen an flexiblen Bedienformen im VMT-Verbundgebiet dargestellt. Fahrplanstand ist Juli 2012 entsprechend Tabelle 1. Es ist eine Vielzahl an Angebotsformen in Anwendung. Diese werden benannt als

- Anruf-Sammeltaxi (AST)
- Flexbus
- Kleinbus (KB)
- Linientaxi (LT)
- Rufbus (RB)

Flexiblen Bedienformen sind in allen Gebietskörperschaften des VMT im Einsatz. Die Bedienkonzepte unterscheiden sich z.T. deutlich voneinander. Für einige Angebote ist eine Anmeldung vorher notwendig. Die Anmeldezeiten reichen von 30 Minuten vor Abfahrt der betreffenden Fahrt bis zu 16:00 Uhr des Vortages. Die Anmeldung erfolgt in der Regel per Telefon. Jeder Anbieter stellt eine eigene Telefonnummer zur Verfügung.

Des Weiteren kommen ggf. besondere Tarife bzw. Zuschläge zum Regeltarif für die Benutzung der Angebote zur Anwendung. Zumeist gilt jedoch der Regeltarif.

Die heutige Situation ist dadurch geprägt, dass der Fahrgast sich bei den unterschiedlichen Angebotsformen der flexiblen Bedienformen im VMT-Verbundgebiet vielfach neu orientieren muss, insbesondere Reiseketten, die die Beförderung durch mehrere Verkehrsunternehmen erfordern. Das betrifft zum einen Voranmeldeverfahren, zum anderen die Beachtung eventueller besonderer Tarifbestimmungen.

Zielstellung

Es wird das Ziel verfolgt, mit flexiblen Bedienformen eine Kostenersparnis im Vergleich zum konventionellen Linienbetrieb zu erreichen, ohne dabei das ÖPNV-Angebot insbesondere in ländlichen Regionen bzw. in verkehrsschwachen Zeiten zu kürzen. Die Bedeutung flexibler Bedienformen wird vor dem Hintergrund sinkender finanzieller Zuwendungen und des zu erwartenden Bevölkerungsrückganges in bestimmten Regionen in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Mit dem Einsatz von flexiblen Bedienformen kann der Forderung nach einer noch effektiveren Verwendung der knappen finanziellen Mittel entsprochen werden.

Vereinheitlichte Handhabung aus Fahrgastsicht

Für den Fahrgast entstehen bei Anrufverkehren Zugangshemmnisse, da für die Benutzung dieser Angebote zum einen die Fahrt vorher angemeldet werden muss und zum anderen ggf. tarifliche Besonderheiten (Zuschlag) zu beachten sind. Um dem Fahrgast den Zugang zu den flexiblen Bedienformen im VMT zu erleichtern, wird das Ziel verfolgt, die Handhabung der flexiblen Bedienformen im VMT-Verbundgebiet möglichst zu vereinheitlichen. Das betrifft zum einen die Anmeldung hinsichtlich der Anmeldezeit und des Ablaufs und zum anderen die tariflichen Bestimmungen für die Benutzung der flexiblen Bedienformen im VMT.

Vereinheitlichtes Marketing

Es ist sinnvoll, die Vermarktung dieser Angebotsformen verbundeinheitlich unter der Federführung des VMT vorzunehmen.

Vereinheitlichtes Bedienkonzept

Bezüglich der Ausgestaltung eines Bedienkonzeptes für flexible Bedienformen im VMT wird eine Abstimmung unter dem VMT und den Aufgabenträgern angestrebt.

Um die Potenziale bzgl. Kostenersparnis und Attraktivität des Angebotes an flexiblen Bedienformen bestmöglich ausschöpfen zu können, ist die Möglichkeit zu prüfen, die Organisation der flexiblen Bedienformen nach Vorgabe der Aufgabenträger im Verbundgebiet gänzlich an den VMT zu übertragen. Hierbei soll die operative Durchführung unter Federführung des VMT erfolgen – mit den folgenden Schritten:

- Informationen über die Angebote
- Anfragen des Fahrgastes / Anmeldung
- Vermittlung
- Routenzusammenstellung für die eingesetzten Fahrzeuge (auch aufgabenträgerübergreifend)
- Buchung
- Durchführung
- Abrechnung

Für die Organisation von flexiblen Bedienformen sind am Markt verschiedene rechnergestützte Dispositionssysteme verfügbar. Es wird empfohlen, diese zu bewerten und hinsichtlich ihrer Eignung für das Verbundsystem zu überprüfen. Das Ergebnis ist den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als Grundlage für weitere Entscheidungen vorzustellen.

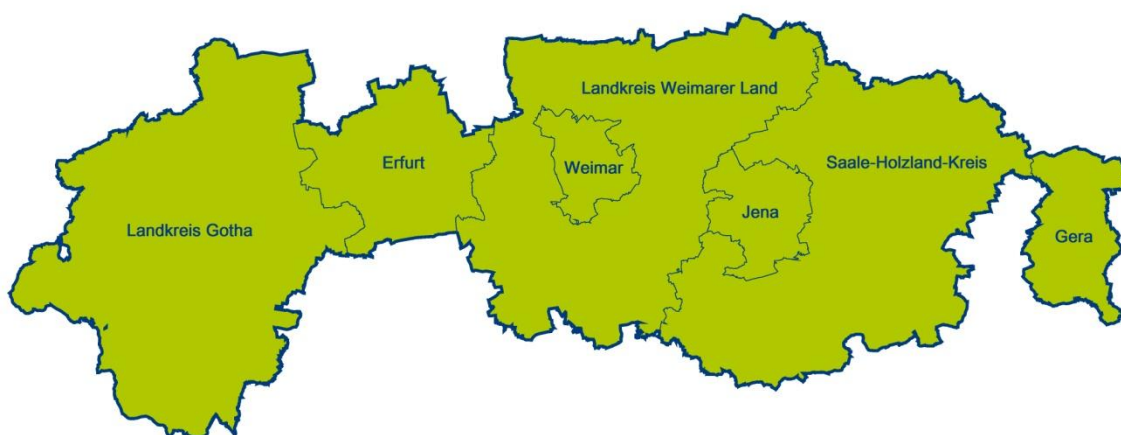
In diesem Prozess sind mögliche rechtliche Konsequenzen im Hinblick auf die Organisationsform der VMT GmbH zu untersuchen, wenn diese die Organisation der flexiblen Bedienformen übernimmt. Im Falle der Umsetzung sind entsprechende vertragliche Regelungen zu schließen.

Bezüglich der Ausgestaltung eines Bedienkonzeptes für flexible Bedienformen im VMT wird eine Abstimmung unter dem VMT und den Aufgabenträgern angestrebt. Unter Federführung des VMT sind gemeinsam mit den Aufgabenträgern Fördermöglichkeiten des Freistaates Thüringen für die Einführung bzw. für die Ausgestaltung der flexiblen Bedienformen zu prüfen. Dies kann eine zeitweise Anschubfinanzierung oder die Unterstützung für eine investive Maßnahme beinhalten.

RAHMENPLAN

VERKEHRSVERBUND MITTELTHÜRINGEN

2013 – 2017



VMT

Verkehrsverbund
Mittelthüringen

Dresden, 20.12.2012

Dokument-Informationen

| | |
|----------------------|---|
| Kurztitel: | VMT-Rahmenplan 2013 – 2017 (Kurzbericht) |
| Auftraggeber: | Aufgabenträger des StPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen, vertreten durch die: Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt |
| Auftragnehmer: | PTV Planung Transport Verkehr AG Niederlassung Dresden Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden |
| Erstellungszeitraum: | Dezember 2012 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 0 | Vorbemerkung | 4 |
| 1 | Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen | 4 |
| 1.1 | Motivation und Akteure | 4 |
| 1.2 | Rechtsrahmen | 4 |
| 1.2.1 | Europäisches Recht | 5 |
| 1.2.2 | Bundesrecht | 5 |
| 1.2.3 | Landesrecht | 6 |
| 1.3 | Funktion und Zielstellung | 7 |
| 2 | Der Untersuchungsraum | 8 |
| 2.1 | VMT-Verbundgebiet..... | 8 |
| 2.2 | Zentralörtliche Gliederung..... | 9 |
| 2.3 | Verbindungsachsen | 9 |
| 3 | Aufgabenträgerübergreifender ÖPNV | 10 |
| 3.1 | Aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Entwicklung | 10 |
| 3.1.1 | Nachfrageentwicklung | 10 |
| 3.1.2 | SPNV-Konzept 2015/2017 | 11 |
| 3.1.3 | SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera) | 12 |
| 3.1.4 | Verknüpfungspunkte im ÖPNV | 13 |
| 3.1.5 | Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise | 14 |
| 3.1.6 | Aufgabenträgerübergreifende Bedienung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz | 14 |
| 3.1.7 | Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten | 16 |
| 3.2 | Standards des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV | 16 |
| 3.2.1 | Aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung | 16 |
| 3.2.2 | Harmonisierung des Tarifsystems | 17 |
| 3.2.3 | Verknüpfungspunktekonzert | 18 |
| 3.2.4 | Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation | 19 |
| 3.2.5 | Flexible Bedienformen | 20 |
| 3.3 | Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen..... | 21 |

0 Vorbemerkung

Der vorliegende Kurzbericht fasst wesentliche Ergebnisse des Gesamtberichts „VMT-Rahmenplan 2013 – 2017“ vom 20.12.2012 in verändert gegliederter Form zusammen.

Im Sinne einer einfachen Vergleichbarkeit, entspricht die hier verwendete Nummerierung von Tabellen und Abbildungen der Reihung im Gesamtbericht.

Weiterführende Detailinformationen zu einzelnen Kapiteln bzw. Themen sind im Textteil sowie den 18 Anlagen des Gesamtberichts nachzulesen.

1 Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen

1.1 Motivation und Akteure

Der im Jahr 2006 gegründete Verkehrsverbund Mittelthüringen besitzt seine heutige Größe seit der Erweiterung um die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis, den gesamten Kreis Weimarer Land sowie die kreisfreie Stadt Gera im Dezember 2010. Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen organisierten Partner sind bestrebt, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln. Vor diesem Hintergrund soll der vorliegende Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen als gemeinschaftliches Grundlagenwerk einen aufgabenträgerübergreifenden Handlungsrahmen bis zum Jahr 2017 aufzeigen.

Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten kommunalen Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs: Die kreisfreien Städte Erfurt, Gera, Jena und Weimar sowie die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis und Weimarer Land, vertreten durch die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, haben nach erfolgter Ausschreibung die PTV Planung Transport Verkehr AG Dresden mit der Erstellung des Rahmenplans beauftragt. Zudem begleiten das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr und die Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH als Aufgabenträger bzw. Managementgesellschaft für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr die Bearbeitung.

1.2 Rechtsrahmen

Gesetzliche Grundlagen für die Organisation und Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sind insbesondere im Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) geregelt.

Auch Vorgaben des Bundes und der Europäischen Union bilden einen Teil des rechtlichen Rahmens.

1.2.1 Europäisches Recht

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die **EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr VO 1370/2007**. Die Verordnung legt gemeinschaftsweit einheitlich fest, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Unmittelbar daraus ergeben sich für ÖPNV-Aufgabenträger neue vergaberechtliche Regelungen. Auf Bundesebene ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Zuge seiner aktuellen Novellierung an diese EU-Verordnung angepasst worden.

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen empfiehlt es sich dementsprechend klare Anforderungsprofile mit Qualitätskriterien für Angebots- und Beförderungsqualität zu definieren. Diese können als objektive Leistungs- und Finanzierungsparameter den ÖPNV-Vergabeprozess gemäß EG-VO 1370/2007 unterstützen.

1.2.2 Bundesrecht

Das **Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG)** regelt die Beförderung von Personen in Straßenbahnen, Oberleitungs-Bussen und Kraftfahrzeugen, insbesondere im genehmigungsrechtlichen Zusammenhang. Einen bundesrechtlichen Rahmen für die Personenbeförderung im Eisenbahnverkehr bildet das **Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)**.

Am 01.01.2013 tritt ein umfassend reformiertes PBefG in Kraft. Für den VMT-Rahmenplan wesentliche Änderungen und Neuerungen sind im Folgenden zusammengefasst aufgeführt.

Gemäß § 8 (3) des novellierten PBefG haben die von den Bundesländern benannten Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs:

- die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen zu gewährleisten;
- entsprechende Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integration zu definieren. Dies soll in der Regel mit Hilfe eines Nahverkehrsplans geschehen;
- in der Nahverkehrsplanung die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen besonders zu berücksichtigen. Ziel ist die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, zuständigen Behörden und Interessensverbänden bis zum 01.01.2022 zu erreichen.¹

¹ Von dieser Frist kann abgewichen werden, wenn dies im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet ist.

1.2.3 Landesrecht

Belange des ÖPNV im Freistaat Thüringen regelt zudem das **Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)**. Darin ist ÖPNV als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort und Regionalverkehr zu befriedigen“² definiert. „Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“³

Der öffentliche Personennahverkehr in Thüringen „soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche erschließende Schienenpersonennahverkehr ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen Straßenpersonennahverkehr zu verknüpfen, dass durchgehende weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.“⁴

Das Gesetz weist auch die Aufgabenträgerschaft mit der damit verbundenen Verpflichtung zur Planung, Organisation und Finanzierung des Thüringer ÖPNV zu:

- Aufgabenträger für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Eisenbahnnetz ist das Land.
- Die Aufgabenträgerverantwortung für die öffentlichen Verkehrsmittel des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) liegt bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und, soweit entsprechende Beschlüsse gefasst wurden, den Großen kreisangehörigen Städten im Freistaat. In ihrem Zuständigkeitsbereich liegt der jeweilige Straßenbahn-, Stadt- und Regionalbusverkehr.

Gemäß ThürÖPNVG sind die ÖPNV-Aufgabenträger insbesondere auch für eine aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit sowie Angebots- und Tarifkoordination in Thüringen und ggf. über die Landesgrenze hinaus verantwortlich. In diesem Sinne ausgestaltete Kooperationen zwischen Aufgabenträgern oder auch Verkehrsunternehmen können vom Land finanziell unterstützt werden.

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind zudem verpflichtet für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich unter Beachtung des o. g. PBefG-Absatzes einen Nahverkehrsplan aufzustellen bzw. bedarfsgerecht fortzuschreiben⁵. Dabei ist „den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen“⁶.

² ThürÖPNVG § 1 (2).

³ ThürÖPNVG § 1 (2).

⁴ ThürÖPNVG § 2 (3).

⁵ Üblicherweise in einem fünfjährigen Zyklus.

⁶ ThürÖPNVG § 5 (1).

1.3 Funktion und Zielstellung

Der Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 – 2017 soll auf Basis einer umfassenden strukturellen Beschreibung des Verbundgebiets und seiner Umgebung den aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen betrachten, analysieren und entsprechende Zielkonzepte zu dessen künftiger Entwicklung und Ausgestaltung liefern.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfung des StPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie zwischen dem StPNV und dem SPNV im VMT-Verbundgebiet.

Aufgabenträgerinterne Verknüpfungsbeziehungen des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen werden durch den Rahmenplan hingegen nicht betrachtet.

Konzeptioneller Betrachtungsgegenstand ist die Definition von Standards zur abgestimmten Organisation, verlässlichen Verknüpfung und transparenten nutzergerechten Kommunikation des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet.

Ziel des Rahmenplans ist es, die Realisierung abgestimmter Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

Der Rahmenplan ist ein verbindliches Grundlagenwerk zur Fortschreibung der folgenden StPNV-Nahverkehrspläne:

- Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt,
- Gemeinschaftlicher Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz als Nahverkehrsplan der Stadt Gera,
- Nahverkehrsplan des Landkreises Gotha,
- Nahverkehrsplan der Stadt Jena,
- Nahverkehrsplan der Stadt Weimar,
- Nahverkehrsplan des Kreises Weimarer Land,
- Nahverkehrsplan für den Saale-Holzland-Kreis

und findet ebenfalls Berücksichtigung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen.

Dem verbindlichen Charakter des Rahmenplans soll durch Beschlussfassung der jeweiligen Entscheidungsgremien aller am Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten StPNV-Aufgabenträger Rechnung getragen werden.

2 Der Untersuchungsraum

2.1 VMT-Verbundgebiet

Zentral im Freistaat Thüringen gelegen, erstreckt sich der Verkehrsverbund Mittelthüringen mit einer West-Ost-Ausdehnung von ca. 120 km entlang der sogenannten Thüringer Städtekette. Mit Erfurt, Jena, Gera, Weimar und Gotha liegen die fünf bevölkerungsreichsten Städte des Landes im VMT. Als Gebiete vorwiegend ländlicher Prägung umfasst der Verkehrsverbund Mittelthüringen südliche Teile des Thüringer Beckens, Teile des nördlichen Thüringer Wald-Vorlands, Teile des Mittleren Saaletals sowie das Thüringer Holzland.

Zum **Planungsgebiet** gehören Gebietskörperschaften, die im Verkehrsverbund Mittelthüringen als StPNV-Aufgabenträger kooperieren: der Landkreis Gotha, die Landeshauptstadt Erfurt, der Landkreis Weimarer Land, die Stadt Weimar, die Stadt Jena, der Saale-Holzland-Kreis sowie die Stadt Gera. Dieses Gebiet wird als VMT-Verbundgebiet bezeichnet. Auf einer Fläche von 3.175 km² leben hier ca. 784.000 Einwohner (EW)⁷.

Das **Umland** des VMT-Verbundgebiets setzt sich aus acht Thüringer Landkreisen (Landkreis Sömmerda, Unstrut-Hainich-Kreis, Wartburgkreis, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Ilm-Kreis, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, Saale-Orla-Kreis, Landkreis Greiz) sowie einem Sachsen-Anhaltischen Landkreis (Burgenlandkreis) zusammen.

Das Sachsen-Anhaltische Gebiet gehört zum Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV), dem einzig direkt an das VMT-Verbundgebiet grenzenden Verkehrsverbund.

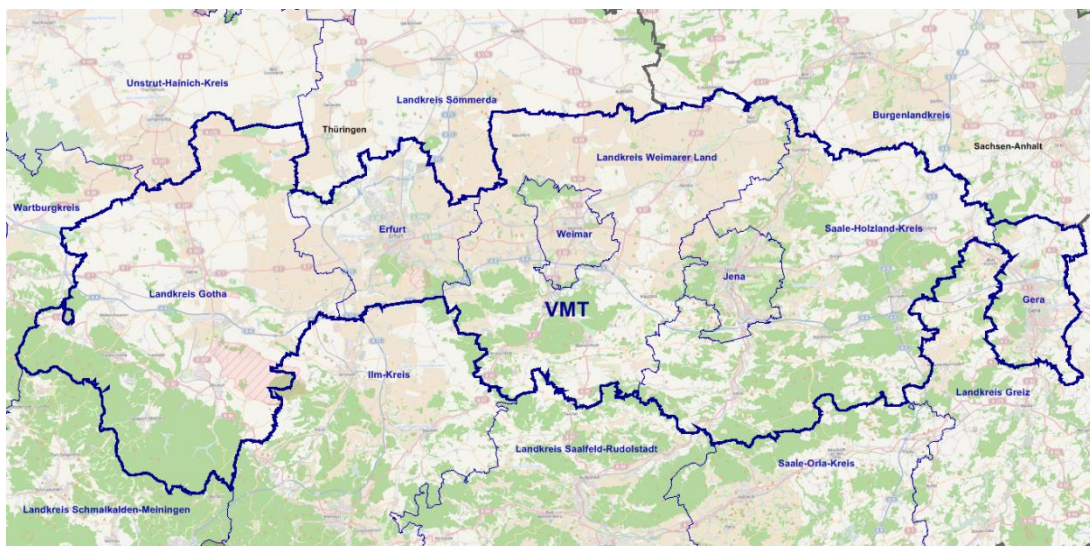


Abbildung 1: VMT-Verbundgebiet und Umland

⁷ Stand 31.12.2011.

2.2 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung gemäß Thüringer Landesentwicklungs- bzw. Regionalplanung unterscheidet zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie ergänzenden Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Abgestuft nach ihrem zentralörtlichen Rang, gewährleisten diese Orte als Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche wesentliche soziale, ökonomische sowie ökologische Funktionalitäten.

Oberzentren (OZ) im Untersuchungsgebiet sind:

- ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Erfurt, kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt (ca. 206.500 EW)
 - ▶ Jena, kreisfreie Stadt (ca. 105.500 EW)
 - ▶ Gera, kreisfreie Stadt (ca. 99.000 EW)

Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (MOZ) im Untersuchungsgebiet sind:

- ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Gotha, Kreisstadt des Landkreises Gotha (ca. 45.500 EW; Landkreis: ca. 137.500 EW)
 - ▶ Weimar, kreisfreie Stadt (ca. 65.500 EW)
- ▶ Umland (Auswahl):
 - ▶ Eisenach, kreisfreie Stadt
 - ▶ Saalfeld, Kreisstadt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt; Rudolstadt, Stadt und Bad Blankenburg, Stadt (funktionsteilig verbunden)

Darüber hinaus gibt es im Untersuchungsgebiet zahlreiche Mittelzentren, wie z. B. Apolda, die Kreisstadt des Landkreises Weimarer Land (ca. 23.000 EW, Landkreis: ca. 84.500 EW), Eisenberg, die Kreisstadt des Saale-Holzland-Kreises (ca. 11.000 EW, Landkreis: ca. 86.500 EW) sowie nachgeordnete Grundzentren.

2.3 Verbindungsachsen

Im Thüringer Landesentwicklungsplan sowie den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen sind Verbindungs- bzw. Entwicklungsachsen definiert, die die regionale und landesübergreifende Standortgunst, insbesondere der zentralen Orte, hinsichtlich nachhaltiger Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung stärken sollen. Diese Achsen sollen sich auch durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auszeichnen.

Die diesbezüglich für das VMT-Verbundgebiet bedeutendste Achse verläuft in West-Ost-Richtung von der Landesgrenze zu Hessen entlang der Thüringer

Städtekette über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera bis zur Landesgrenze mit Sachsen.

Entlang der Entwicklungsachsen sind in den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen auch einige, peripher zu zentralen Orten gelegene Vorranggebiete großflächiger Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen von landesweiter Bedeutung ausgewiesen, z. B. das IG Erfurter Kreuz (Arnstadt / Ichtershausen; Ilm-Kreis; größter Industriestandort Mittelthüringens).

3 Aufgabenträgerübergreifender ÖPNV

3.1 Aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Entwicklung

3.1.1 Nachfrageentwicklung

Aufgrund der überwiegend rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2017 wird – unter der Annahme, dass alle anderen nachfragebeeinflussenden Faktoren konstant gehalten werden – auch die Verkehrsnachfrage zwischen den meisten Gebietskörperschaften abnehmen. Tabelle fasst die Ergebnisse für das VMT-Verbundgebiet zusammen. Die Rückgänge bewegen sich dort zwischen -0,3 % und -6,8 %.

| | von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Erfurt, Stadt | - | -3,2% | 1,1% | 1,7% | -2,2% | -3,1% | -0,9% |
| 2 | Gera, Stadt | -3,2% | - | -2,6% | -2,0% | -5,9% | -6,8% | -4,6% |
| 3 | Jena, Stadt | 1,1% | -2,6% | - | 2,3% | -1,6% | -2,5% | -0,3% |
| 4 | Weimar, Stadt | 1,7% | -2,0% | 2,3% | - | -1,1% | -1,9% | 0,2% |
| 5 | Lkr. Gotha | -2,2% | -5,9% | -1,6% | -1,1% | - | -5,8% | -3,7% |
| 6 | Lkr. Weimarer Land | -3,1% | -6,8% | -2,5% | -1,9% | -5,8% | - | -4,5% |
| 7 | Saale-Holzland-Kreis | -0,9% | -4,6% | -0,3% | 0,2% | -3,7% | -4,5% | - |

Tabelle 35: Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017

Ein Wachstum der gebietskörperschaftsübergreifenden Gesamtverkehrsnachfrage ist einzig für folgende Beziehungen zu erwarten:

- Stadt Erfurt <> Stadt Jena: +1,1 %
- Stadt Erfurt <> Stadt Weimar: +1,7 %
- Stadt Jena <> Stadt Weimar: +2,3 %
- Stadt Weimar <> Saale-Holzland-Kreis: +0,2 %

Folgende Faktoren können diese Nachfrageentwicklung beeinflussen:

- Entwicklung der Schülerzahlen und der Schulstandorte, Entwicklung der Altersstruktur, Motorisierungsgrad, Entflechtung von funktionalen Standorten, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwanderung, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Wandel der Verkehrsverhaltens, Wirtschaftliche und politische Einflüsse, Entwicklung des ÖPNV-Angebots

Die Wirkung der genannten Faktoren kann dabei sowohl positiv als auch negativ für die ÖPNV-Nachfrage sein.

3.1.2 SPNV-Konzept 2015/2017

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecken Halle/Leipzig – Erfurt (Projekt VDE Schiene 8.2) im Dezember 2015 und Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) (Projekt VDE Schiene 8.1) im Dezember 2017 wird der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) der Relationen Frankfurt am Main – Fulda – Erfurt – Leipzig – Dresden sowie Berlin – Halle/Leipzig – Nürnberg – München neu geordnet. Der Bahnhof Erfurt Hbf fungiert künftig als Taktknoten dieser beiden Fernverkehrslinien und ist damit der zentrale Zu- und Abgangspunkt zum/vom SPFV im VMT-Verbundgebiet.

Der SPNV wird auf diese neue Funktionalität des Bahnknotens Erfurt Hbf entsprechend ausgerichtet, um abgestimmte attraktive Reiseketten SPFV – SPNV im Sinne einer landesweiten Erreichbarkeit sicherzustellen.

Die getakteten Fernverkehrshalte in Weimar (ab Dezember 2015) sowie in Jena Paradies und Saalfeld (ab Dezember 2017) entfallen mit der Linienführung der Fernzüge über die Neubaustrecken. Zur Kompensation sollen neue SPNV-Expresslinien eingeführt werden, die eine gute überregionale Erreichbarkeit (Bahnknoten Erfurt, Halle, Leipzig, Kassel und Nürnberg) weiterhin gewährleisten.

Schrittweise wird sich das SPNV-Liniennetz im VMT-Verbundgebiet in den nächsten Jahren entsprechend verändern. Im Zielzustand 2017 sind folgende Expresslinien (X-) geplant⁸:

| Linie ⁹ | Entspricht Linie 2012 | Linienweg |
|--------------------|-----------------------|---|
| X-A | RE 1 | Göttingen - Leinefelde - Gotha - Erfurt - Weimar - Jena - Gera – (Greiz/)Zwickau/Glauchau ¹⁰ |
| X-B | RE 3 | Erfurt - Weimar - Jena - Gera – Altenburg/Greiz |
| X-C | RE 5 / RE 6 | Nordhausen - Sondershausen - Greußen - Erfurt |
| X-D | RE 7 | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Bad Neustadt - Schweinfurt - Würzburg |
| X-E | RE 14 | Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Meiningen |
| X-F | RE 10 | Magdeburg - Hettstedt - Sangerhausen - Sömmerda - Erfurt |

⁸ Zum Teil werden die genannten Angebote bereits früher eingeführt (vgl. Anlage 14).

⁹ Kurzbezeichnungen zur Unterscheidung im VMT-Rahmenplan, keine offiziellen Titel.

¹⁰ Ziel des TMBLV ist die Verlängerung der Linie bis Chemnitz.

| Linie ⁹ | Entspricht Linie 2012 | Linienweg |
|--------------------|-----------------------|--|
| X-G | EB 1 | Kassel - Leinefelde - Mühlhausen - Kühnhausen - Erfurt |
| X-H | EBx 13 | Gera - Weida - Zeulenroda - Hof |
| X-I | EBx 12 | Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld |
| X-J | RE 42 | Halle - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld - Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg |
| X-K | neu | Leipzig - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld |
| X-L | neu | Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Leipzig |
| X-M | neu | Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Halle |
| X-N | neu | Erfurt - Sömmerda – Sangerhausen - Halle |

Tabelle 31: SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017

Das Angebot wird durch 15 SPNV-Regionallinien ergänzt.

3.1.3 SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera)

Die Oberzentren Erfurt und Jena sowie das Mittelzentrum Weimar sind struktureller Kern des VMT-Verbundgebiets. Sie weisen jeweils Spitzenwerte zu Bevölkerungszahl, Arbeitsplatzzahl etc. auf und bündeln eine Vielzahl an Standortfunktionen. Es ist ein (wenn auch geringes) Wachstum an Einwohnern zu erwarten. Schon heute ist auf dem SPNV-Streckenabschnitt Erfurt – Weimar – Jena die höchste Verkehrsnachfrage im VMT-Verbundgebiet zu verzeichnen. Aufgrund der Neugestaltung des SPNV-Angebotes ist auf dieser Strecke zusätzliches Wachstum der Verkehrsnachfrage zu erwarten.

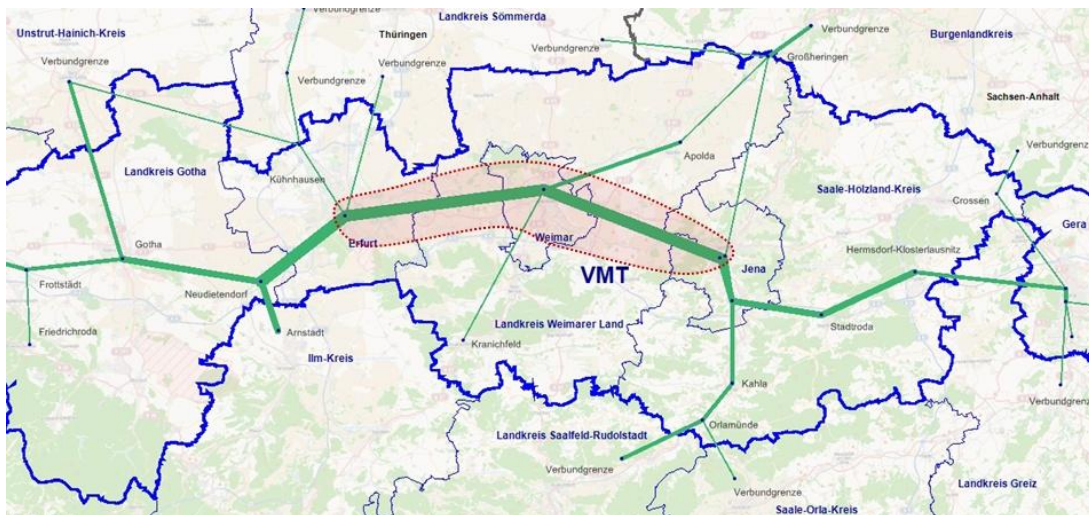


Abbildung 17: Streckenbelastungen SPNV 2011 (Ausschnitt)

Um der Bedeutung der SPNV-Städteachse gerecht zu werden, sind folgende Empfehlungen auszusprechen:

- ▶ Das SPNV-Angebot ist insbesondere zwischen Erfurt, Weimar und Jena über das bisher bekannte Maß (Konzept 2015/2017) hinaus zu entwickeln, zugeschnitten auf die Bedürfnisse dieser Städteverbindung.
- ▶ Die Eisenbahninfrastruktur Weimar – Jena – Gera ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert auszubauen.
- ▶ Es ist im Zielzustand ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-ähnliches SPNV-Angebot auf diesem Streckenabschnitt anzustreben.
- ▶ Als tägliches Mindestangebot im Abschnitt (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena-Göschwitz pro Stunde und Richtung ist anzustreben: 1 Expresszug, 2 Regionalzüge, in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge; täglich im Abschnitt Jena-Göschwitz – Gera pro Stunde und Richtung: 1 Expresszug, 1 Regionalzug in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge.

3.1.4 Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Im Planungshorizont sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- ▶ weitgehend konstante Haltekonzeption der SPNV-Regional- und Expresslinien an den aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten im Planungshorizont, keine entfallenden Linienhalte
- ▶ Aufwertung des Bahnhofs Apolda Haltepunkt des schnellen SPNV im VMT-Verbundgebiet im Zuge der beschriebenen Neueinführung von SPNV-Expresslinien
- ▶ neue Schnittstelleninfrastruktur am Bahnhof Apolda
- ▶ neue Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof Bad Sulza
- ▶ Entscheidung über die Realisierung eines Verknüpfungspunktes in Erfurt-Gispersleben noch offen (in Abhängigkeit von verkehrlichen Planungen zur Bundesgartenschau 2021)
- ▶ Ausbau der Schnittstelle Gera-Zwötzen im Rahmen des Eisenbahnstreckenausbaus zwischen Gera und Weida
- ▶ Errichtung eines Personentunnels zur Unterquerung der Saalbahn zur verbesserten Erschließung des am Bahnhof Jena-Göschwitz geplanten Gewerbestandorts „Jena21 – Technologiepark Südwest“; städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes; Verknüpfung mit der Stadtbuslinie 13 an der Westseite vorgesehen

3.1.5 Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise

Im Landkreis Sömmerda und im Ilm-Kreis befinden sich wichtige Industrie- und Gewerbegebiete jeweils in unmittelbarer Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Erfurt. Da die Entwicklung dieser Industrie- und Gewerbegebiete als noch nicht abgeschlossen gilt, ist mit einem weiteren Anstieg diesbezüglicher Pendleraufkommen zu rechnen.

Pendler aus Erfurt, die heute den ÖPNV nutzen möchten, sehen sich mit großen Problemen des in vielen Fällen noch nicht optimal abgestimmten ÖPNV-Angebotes zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern konfrontiert. Vor allem die nicht abgestimmten Tarifangebote der verschiedenen ÖPNV-Betreiber vor Ort stehen einer ÖPNV-Nutzung im Weg.

In gleicher Weise ist die Verflechtung des Oberzentrums Gera mit dem Landkreis Greiz zu bewerten. Hier liegt die mit Abstand stärkste Pendlerbeziehung von Gera zum Landkreis Greiz vor.

Es können folgende Schritte zum weiteren Vorgehen empfohlen werden:

- In struktureller und verkehrlicher Hinsicht ist bei einer mittelfristigen Verbunderweiterung besonders die Integration der Landkreise Sömmerda, Ilm-Kreis und Greiz anzustreben.
Diese Erweiterungen sind für eine gestärkte Weiterentwicklung des integrierten aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV um die Oberzentren Erfurt und Gera von großer Bedeutung.
- Kurzfristig sind für spezielle Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV zwischen Verbundgebiet und Umland geeignete Übergangslösungen zu schaffen.

3.1.6 Aufgabenträgerübergreifende Bedienung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz

Das Industrie- und Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ befindet südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes Erfurt zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 71 im Ilm-Kreis. Werktäglich pendeln ca. 2.400 Personen aus Erfurt in die Gemeinden Arnstadt und Ichtershausen ein, wobei davon auszugehen ist, dass die Ziele eines Großteils dieser Personen im genannten Industrie- und Gewerbegebiet liegt. Der Strom von Arbeitnehmern und Auszubildenden insbesondere aus dem unmittelbaren Umland und der Stadt Erfurt wird kurz- und mittelfristig weiter zunehmen, da sich stetig weitere Unternehmen im IG Erfurter Kreuz ansiedeln.

Im Vergleich zu seiner verkehrlichen Bedeutung ist das IG Erfurter Kreuz momentan nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem VMT-Verbundgebiet erreichbar. Als einzige ÖPNV-Linie führt die zum Arnstädter Stadtverkehr gehörende Linie D 345 der RBA Regionalbus Arnstadt GmbH durch

das IG Erfurter Kreuz. Pendler aus dem VMT-Verbundgebiet benötigen außerdem für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im IG Erfurter Kreuz bis zu drei verschiedene Einzeltickets bzw. Zeitkarten, da dieser Standort nicht in den Verkehrsverbund Mittelthüringen integriert ist.

Es wird empfohlen, solange das Bedienegebiet nicht zum VMT gehört, für diese Relationen zum IG Erfurter Kreuz einen sogenannten Übergangstarif einzuführen, der die Benutzung der o.g. Linien bzw. Verkehrsunternehmen gestattet. Zur künftigen Gewährleistung einer schnellen, leistungsfähigen und bedeutungsgerechten ÖPNV-Anbindung des IG Erfurter Kreuz an das VMT-Verbundgebiet, wird empfohlen, eine verbundintegrierte Buslinie zum nahe gelegenen Knotenbahnhof Neudietendorf einzurichten.



Abbildung 18: Lage des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz (weiße Schraffierung)

3.1.7 Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten

In fünf aufgabenträgerübergreifenden Untersuchungsgebieten wurden Potenziale der unternehmensübergreifenden Linienbedienung in Schwachlastzeiten (Montag bis Freitag vor 6 und nach 18 Uhr sowie Samstag, Sonn- und Feiertag jeweils ganztägig) geprüft, die bei Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne vertieft weiterführend untersucht werden sollten.

Korridor Erfurt-Frienstedt, Gamstädt, Erfurt-Ermstedt (EVAG / RVG), mögliche Maßnahmen:

- Anpassung von Linienführungen
- Harmonisierung von Linienwegen
- abwechselnde Bedienungen von EVAG und RVG
- Abstimmung zeitlicher Lagen von Regional- und Stadtbusfahrten,
- integrierte Fahrplanbuchseiten für parallel verkehrende Linien

Korridor Weimar – Bad Berka (EB / OVG / SWG), mögliche Maßnahmen:

- Integration von Regionalbuslinien in Stadtbuslinien
- Linienbrechung

Korridor Jena-Mühlthal, mögliche Maßnahmen:

- Harmonisierung von Linienwegen

Bedienung Jena-Wogau (JNV / JES) , mögliche Maßnahmen:

- Verbesserte Anschlussbeziehungen

Korridor Gera – Kraftsdorf– Hermsdorf (GVB / RVGL), mögliche Maßnahmen:

- Linienwegharmonisierung und funktionale Gliederung von Linien

3.2 Standards des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

3.2.1 Aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung

Die aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung der Gebietskörperschaften hat eine zentrale Bedeutung, um der Zielstellung des Rahmenplans gerecht zu werden, abgestimmte Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Folgende Vorgaben sind in der lokalen Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger zu beachten:

- Bei Gestaltung und Weiterentwicklung der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien (insbesondere der Liniengrundtypen 1 und 2) im lokalen Nahverkehrsplan bezieht der linienverantwortliche Aufgabenträger benachbarte betroffene Aufgabenträger ein.
- Der aufgabenträgerübergreifende Einbezug erfolgt dabei bereits frühzeitig in der Analyse- und Planungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (nicht erst am Ende des Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens).
- Der Betroffene benachbarte Aufgabenträger wird vom planenden Aufgabenträger zu Stellungnahmen bzgl. der Einschätzung von Funktionalität und eventuellem gestalterischem Handlungsbedarf der betroffenen aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien aufgefordert.
- Die Stellungnahmen sind vom planenden Aufgabenträger im Nahverkehrsplan geeignet zu dokumentieren und bei Planung aufgabenträgerübergreifender Linien nach Möglichkeit zu berücksichtigen oder ggf. mit besonderer Begründung nicht zu berücksichtigen.
- Die letztendliche Planungshoheit verbleibt beim jeweiligen Aufgabenträger.
- Besondere Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV (beispielsweise die ÖPNV-Erschließung des IG Erfurter Kreuz aus dem VMT-Verbundgebiet) sind über die lokalen Nahverkehrsplanung hinaus in entsprechenden Gremien des Verkehrsverbunds Mittelthüringen und ggf. bei der Fortschreibung des Rahmenplans zu thematisieren.
- Standards der Mindestbedienung (Fahrtenhäufigkeit pro Tag) im StPNV sind je nach Ermessen in dem lokalen Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers in eigener Verantwortung möglichst in Abstimmung mit der VMT GmbH festzulegen. Für den Regionalbusverkehr außerhalb des Schülerverkehrs wird diesbezüglich vorgeschlagen:

Die Fahrtenhäufigkeit ist von den Aufgabenträgern in ihren lokalen Nahverkehrsplänen in Abhängigkeit von der Nachfrage pro Linie und der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes sowie unter Beachtung des wirtschaftlich Vertretbaren festzulegen. Als Richtwerte sollen dabei die in Tabelle 36 genannten Werte gelten. Eine Bedienung soll nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt liegt. Ansonsten sind flexible Bedienformen anzuwenden.

| Einwohnerzahl je zu erschließendem Ort | <100 | <200 | <400 | <600 | <1.000 | <3.000 | <5.000 | ≥5.000 |
|--|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|
| Fahrtenpaar(e) | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 7 | 9 | 12 |

Tabelle 36: Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV in Abhängigkeit der Einwohnerzahl zu erschließender Orte

3.2.2 Harmonisierung des Tarifsystems

Eine wesentliche Zielstellung ist die Harmonisierung des Tarifsystems im VMT-Verbundgebiet. Damit verbunden ist die Vermeidung von Unterwanderungen des Verbundtarifes bei bestimmten Tarifangeboten. Folgende Vorgaben wurden festgesetzt:

- verbundweit gültige Semesterticketvereinbarungen
- einheitliche Regelung der Sozialticketbedingungen, insbesondere für die Ausgleichsregelungen der daraus entstehenden Verluste
- Reduzierung oder Harmonisierung bestehender Haustarifangebote im VMT, außer Sondertarife im Rahmen temporärer Ereignisse oder tarifliche Kombi-Angebote
- einheitliche Regelung der Tarifizuschläge für Bedarfsverkehre bzw. einheitliche Abschaffung von Tarifizuschlägen für Bedarfsverkehre
- unterschiedliche Regelungen zum Verkauf und zur Entwertung des VMT-Tarifs harmonisieren, insbesondere im Rahmen neuer Ausschreibungen von Verkehrsleistungen
- engere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr durch organisatorische, tarifliche, bauliche und fahrzeugseitige Maßnahmen

3.2.3 Verknüpfungspunktekonzep

Verknüpfungspunkte werden nach der Art der Systemverknüpfung unterschieden und nach Typen mit unterschiedlichen Standards kategorisiert. Für die Verknüpfung von SPNV und StPNV werden drei Typen definiert, für die StPNV-interne Verknüpfung ein weiterer Typ:

Typ A „Zentraler Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → Hauptverknüpfungspunkte in Ober- und Mittelzentren

Typ B „Wichtiger Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → Verknüpfungspunkte zum städtischen StPNV oder aufgabenträgerübergreifend bedeutsamen regionalem StPNV

Typ C „Bedeutender Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → wie Kategorie B, jedoch prioritär nachgeordnet (bspw. bzgl. Ausbaubedarf oder Konflikten der komplexen Fahrplanabstimmung)

Typ D „Aufgabenträgerübergreifend bedeutender Verknüpfungspunkt StPNV – StPNV“ → wesentliche aufgabenträgerübergreifende StPNV-Verknüpfungspunkte, die sich nicht in räumlicher Nähe einer SPNV-Zugangsstelle befinden

Folgende Standards sind bei der Systemverknüpfungsgestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet zu beachten:

- ▶ In Fahrplaninformationsmedien und bei der Vermarktung sind integrierte Anschluss- und Übergangsbeziehungen zu berücksichtigen.
- ▶ Übergangsbeziehungen sind auf die Hauptumsteigebeziehungen auszurichten (ggf. tageszeitenabhängig) und die schnelle Erreichbarkeit von ober- und mittelzentralen Orten ist zu gewährleisten.
- ▶ Als Anschluss ist eine fahrplanmäßige Wartezeit beim Übergang von maximal 10 Minuten (zzgl. evtl. Wegezeiten) anzustreben.
- ▶ Übergangswege betragen maximal 250 m (nur in Ausnahmefällen größere Distanzen).
- ▶ Barrierefreiheit bei der Aus- und Umgestaltung der Verknüpfungspunkte
- ▶ Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen und älteren Menschen sind bei Aus- und Neubau zu berücksichtigen.
- ▶ Anschlusssicherung bei Fahrplanabweichungen
- ▶ Infrastrukturelle Ausstattung nach festgelegten Mindest- und optionalen Merkmalen, z. B. DFI-Anzeiger, Fahrscheinautomat, P+R-Plätze etc.

Die Einhaltung der Standards ist bei der Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne zu überprüfen und gegebenenfalls Handlungsbedarf abzuleiten. Zwischen der DB AG, den beteiligten Verkehrsunternehmen, der VMT GmbH und den Aufgabenträgern sind im Sinne der gemeinsamen Verantwortung für die aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkte Verhandlungen aufzunehmen, wie die angestrebten Standards realisiert werden können.

Die aufgabenträgerübergreifende Systemverknüpfung ist darüber hinaus in der gemeinsamen Arbeit von Aufgabenträgern und VMT GmbH stetig planerisch weiterzuentwickeln. Diesbezüglich sind ebenfalls beteiligte Verkehrsunternehmen, Schnittstelleninfrastruktureigentümer und -betreiber sowie Fahrgastinteressensgruppen einzubeziehen.

3.2.4 Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation

Bei der Gestaltung des ÖPNV im VMT-Verbundgebiet sind Qualitätsstandards für den Fahrzeugeinsatz und die Fahrgastinformation von Bedeutung. Der Rahmenplan formuliert diesbezüglich Vorgaben mit empfehlendem Charakter im Sinne einer verbundweit einheitlichen Qualität und Attraktivität für den Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV sowie für die Fahrgastinformation.

- ▶ Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bezüglich Abgasemission, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung.
- ▶ Bei Anschaffung von Neufahrzeugen ist die jeweils höchste Abgasnorm zu gewährleisten.
- ▶ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten.
- ▶ Wartung der Fahrzeugtechnik nach gesetzlich vorgeschriebenen Intervallen

- ▶ Gewährleistung notwendiger Fahrzeugkapazitäten, d. h. je nach Einsatzzweck und Fahrgastaufkommen ausreichende Sitz- und Stehplatzkapazitäten
- ▶ Die eingesetzten Fahrzeuge sind von den Verkehrsunternehmen nach ihrer Bauart so auszuwählen, dass sie Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Zugang zum Verkehrsmittel ermöglichen. Neufahrzeuge sollen barrierefrei (Niederflurtechnik oder Liftsysteme) ausgestattet sein.
- ▶ Es wird angestrebt im regionalen StPNV mindestens jede 2. Fahrt mit barrierefreien Fahrzeugen zu bedienen. Busfahrten, die nicht barrierefrei bedient werden können, sollen im Fahrplan (Positivkennzeichnung barrierefreier Fahrten) sowie in den anderen Medien entsprechend gekennzeichnet werden.
- ▶ Für hör- und sehbehinderte Fahrgäste sollen geeignete optische und/oder akustische Fahrgastinformationen zum Einsatz kommen.
- ▶ Die jeweiligen Baulastträger haben bei der Gestaltung und ggf. beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten einen barrierefreien Zugang zu diesen sicherzustellen.
- ▶ Die Unternehmen veröffentlichen Fahrpläne, Tarife und weitere für den Kunden wichtige Informationen über Internetportale und geeignete Applikationen mobiler Internetanwendungen im einheitlichen VMT-Design. Diese Informationen sind auch telefonisch zugänglich zu machen.
- ▶ Anzustreben ist die Einführung und Inbetriebnahme von ITC-Systemen (Intermodal Transport Control System - rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bei allen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Weiterführend sollten diese untereinander vernetzt, im Sinne eines VMT-weiten Anschlusssicherungssystems, die verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung im operativen Betrieb des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verbundgebiet unterstützen.

Weitergehende Qualitätsstandards zum Fahrzeugeinsatz und zur Fahrgastinformation werden in den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen der Gebietskörperschaften auf Grundlage der VMT-Standards festgelegt.

3.2.5 Flexible Bedienformen

Es wird das Ziel verfolgt, mit flexiblen Bedienformen eine Kostenersparnis im Vergleich zum konventionellen Linienbetrieb zu erreichen, ohne dabei das ÖPNV-Angebot insbesondere in ländlichen Regionen bzw. in verkehrsschwachen Zeiten zu kürzen. Mit dem Einsatz von flexiblen Bedienformen kann der Forderung nach einer noch effektiveren Verwendung der knappen finanziellen Mittel entsprochen werden.

Für den Fahrgast entstehen bei Anrufverkehren Zugangshemmnisse, da für die Benutzung dieser Angebote zum einen die Fahrt vorher angemeldet werden muss und zum anderen ggf. tarifliche Besonderheiten (Zuschlag) zu beachten sind. Außerdem muss sich der Fahrgast bei den unterschiedlichen Angebotsformen

der flexiblen Bedienformen vielfach neu orientieren (unterschiedliche Telefonnummern, Anmeldefristen etc.).

Um dem Fahrgast den Zugang zu den flexiblen Bedienformen im VMT so einfach wie möglich zu gewährleisten, wird das Ziel verfolgt, die Handhabung der flexiblen Bedienformen im VMT-Verbundgebiet möglichst zu vereinheitlichen. Das betrifft zum einen die Anmeldung in Bezug auf Anmeldezeit und Prozedere der Anmeldung und zum anderen die tariflichen Bestimmungen für die Benutzung der flexiblen Bedienformen im VMT. Es ist darüber hinaus sinnvoll, die Vermarktung dieser Angebotsformen verbundeinheitlich unter der Federführung des VMT vorzunehmen.

Für die Organisation von flexiblen Bedienformen sind am Markt verschiedene rechnergestützte Dispositionssysteme verfügbar. Es wird empfohlen, diese zu bewerten und hinsichtlich ihrer Eignung für das Verbundsystem zu überprüfen. Das Ergebnis ist den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als Grundlage für weitere Entscheidungen vorzustellen.

3.3 Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen

Die Kooperation im VMT zielt darauf ab, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen zu erhöhen und den ÖPNV über die Anforderungen einer reinen Daseinsvorsorge hinaus zu entwickeln. Es wird das übergeordnete Ziel verfolgt, im Verbundgebiet des VMT das integrierte ÖPNV-System unter Einbeziehung aller Verkehrsarten intermodal weiter zu entwickeln. Damit verbunden sind die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Senkung der Kosten bei den Verkehrsunternehmen.

Hierzu ist es perspektivisch sinnvoll, folgende Handlungsfelder zu betrachten und entsprechend zu entwickeln:

- Entwicklung einer verständlicheren Tarifsystematik im VMT
- Entwicklung abgestimmter Verkehrsangebote und deren Sicherung im Betrieb (analoges Ziel VMT-Rahmenplan)
- Umfassende einheitliche elektronische Fahrgastinformation (Datendrehscheibe, Smartphone, Ortung, Ist-Daten)
- Unternehmensübergreifende, zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit
- Flächendeckende Kontrolle über Barcodes (insb. Einstiegskontrolle bei Bussen, eTicketing)
- Gemeinsame Abo-Kundenbetreuung
- Zentrale Disposition von alternativen Bedienformen
- Einsparungen durch gemeinsame Beschaffungsprozesse

All diese angeführten Handlungsfelder sollen in der zukünftigen Entwicklung des VMT verstärkt Berücksichtigung finden und in ihrer Erfüllungsqualität hinsichtlich der Ziele des VMT analysiert und bewertet werden.

Lärmaktionsplan

Landeshauptstadt Erfurt

Hauptverkehrsstraßen Stufe 2

Entwurf: Stand 25.04.2013



Impressum



Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

erstellt von

INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Maximilian-Welsch-Straße 2a
99084 Erfurt
Telefon 0361 2238-0
Fax 0361 2238-101
E-Mail info@inver-erfurt.de
Internet www.inver-erfurt.de

Redaktion

Umwelt- und Naturschutzamt
Stauffenbergallee 18
99085 Erfurt
Telefon 0361 655-2601
Fax 0361 655-2609
E-Mail immissionsschutzbehoerde.umwelt@erfurt.de
Internet www.erfurt.de

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Allgemeines | 5 |
| 1.1 | Aufgabenstellung und Zielsetzung | 5 |
| 1.2 | Rechtlicher Hintergrund | 6 |
| 1.3 | Deutsche Rechtsnormen | 7 |
| 1.4 | Auslösewerte | 9 |
| 1.5 | Zuständigkeiten | 9 |
| 2 | Lärmkartierung | 10 |
| 2.1 | Hauptlärmquellen | 10 |
| 2.2 | Kartierungsumfang | 10 |
| 2.3 | Berechnungsgrundlagen | 11 |
| 2.4 | Betroffenheiten | 12 |
| 2.4.1 | Lärmbelastete Flächen | 12 |
| 2.4.2 | Lärmbelastete Einwohner | 15 |
| 2.4.3 | Lärmbelastete Wohnhäuser | 17 |
| 2.4.4 | Lärmkennziffer | 18 |
| 2.4.5 | Konfliktpotential | 20 |
| 3 | Lärmaktionsplanung | 23 |
| 3.1 | Allgemeine Lärminderungsstrategien | 23 |
| 3.2 | Bereits erfolgte Maßnahmen | 25 |
| 3.2.1 | Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes Stufe 1 | 25 |
| 3.2.2 | Schallschutzfensterprogramm | 27 |
| 3.3 | Entwicklung der Lärmsituation | 27 |
| 3.4 | Untersuchte Maßnahmen | 31 |
| 3.4.1 | Planungsgrundsätze | 31 |
| 3.4.2 | Kosten-Nutzen-Betrachtung | 32 |
| 3.4.3 | Konkrete Lärminderungsmaßnahmen | 33 |
| 4 | Schutz ruhiger Gebiete | 36 |
| 5 | Öffentlichkeitsbeteiligung | 37 |
| 6 | Zusammenfassung und Ausblick | 40 |
| 7 | Quellenverzeichnis | 42 |

Anhänge

- 1 Hauptverkehrsstraßen der 2. Bearbeitungsstufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie
- 2 Ergebnisse der Lärmkartierung
- 3 Betroffene Straßenabschnitte nach Lärmkartierung
- 4 Dokumentation der untersuchten Straßenabschnitte
- 5 Maßnahmenübersicht (einschließlich Abwägung)
- 6 Übersichtskarte Ruhige Gebiete

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------------|---|
| AS | Anschlussstelle |
| B | Bundesstraße |
| BAB | Bundesautobahn |
| dB | Dezibel |
| dB(A) | A-bewerteter Schalldruckpegel |
| DTV | durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke |
| EBA | Eisenbahnbundesamt |
| EU | Europäische Union |
| EW | Einwohner |
| L | Landesstraße |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| L _{DEN} | Mittelungspegel Tag (24 Stunden) |
| L _{Night} | Mittelungspegel Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) |
| LAP | Lärmaktionsplan |
| LKZ | Lärmkennziffer |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| TLUG | Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie |
| Whs | Wohnhaus |

1 Allgemeines

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Umgebungslärm, verursacht durch Straßen-, Schienen-, Flugverkehr und Gewerbe ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Viele Bürger fühlen sich dadurch beeinträchtigt, was auch die Umfragen in Erfurt belegen. Hohe Lärmbelastungen stellen jedoch nicht nur eine Minderung der Lebensqualität dar, sondern bergen darüber hinaus gesundheitliche Risiken. Eine wichtige Zielstellung der Umweltplanung ist deshalb die Reduzierung der bestehenden Lärmbelastung und der Schutz ruhiger Gebiete vor neuer bzw. zusätzlicher Verlärmung.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 18. Juli 2002 wurde erstmalig ein europaweit einheitliches Konzept zur Erfassung, Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm beschlossen. In Deutschland wurde dazu am 16. März 2006 mit der Änderung des § 47a ff des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) für alle Gemeinden die gesetzliche Grundlage für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung geschaffen.

In der Lärmaktionsplanung 2. Stufe Hauptverkehrsstraßen werden ausschließlich Lärminderungsmaßnahmen für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr, bei denen definierte Auslöswerte überschritten werden, untersucht und ruhige Gebiete ausgewiesen. Die 2. Stufe des Lärmaktionsplanes baut auf der 1. Stufe von 2009, bei dem alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 6 Mio. Kfz/Jahr untersucht wurden, auf. Durch die in der 2. Stufe abgesenkten Verkehrs-Schwellwerte erweitert sich der Umfang der zu untersuchenden Straßen.

Ebenso wird der Vergleich angestellt, wie hoch die Belastung vor der 1 Stufe des Lärminderungsplanes war und welche Maßnahmen diese Planes umgesetzt wurden und welche Lärminderung die Folge war.

Der Lärmaktionsplan stellt einen Strategieplan dar, auf dessen Grundlage konkrete Lärminderungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden können um den Gesundheitsschutz und die Lebensqualität der Erfurter Bürger zu erhöhen.

1.2 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, die Belastungen durch Umgebungslärm europaweit einheitlich zu erfassen sowie schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Zu diesem Zweck sind im 5-Jahres-Turnus Lärmkarten zur Dokumentation der Belastung zu erstellen, die Öffentlichkeit zu informieren sowie anschließend geeignete Maßnahmen zur Lärminderung in Lärmaktionsplänen zu erarbeiten.

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht überführt. Die neu in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eingefügten §§ 47a bis 47f verpflichten zur Erfassung der Lärmbelastungen der wesentlichen Lärmquellen (Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen) sowie zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in den betroffenen Gebieten in zwei Stufen.

Tabelle 1.1: Fristen Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung

| Untersuchungsbereich | | Lärmkarten bis | Lärmaktionspläne bis |
|----------------------|--|----------------|----------------------|
| Stufe 1 | Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (16.440 Kfz/Tag) | 30. Juni 2007 | 18. Juli 2008 |
| | Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr (164 Züge/Tag) | | |
| | Ballungsräume (> 1.000 Einwohner/km ² Bevölkerungsdichte) > 250.000 Einwohner | | |
| | Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr (137 Bewegungen am Tag) | | |
| Stufe 2 | Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (8.220 Kfz/Tag) | 30. Juni 2012 | 18. Juli 2013 |
| | Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag) | | |
| | Ballungsräume (> 1.000 Einwohner/km² Bevölkerungsdichte) > 100.000 Einwohner | | |

Die erste Bearbeitungsstufe Verkehrslärm ist bereits abgeschlossen. Die für die zweite Bearbeitungsstufe maßgebenden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz/Jahr wurden durch die Stadt Erfurt ermittelt und durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) kartiert. Insgesamt wurden 67 Straßenabschnitte untersucht. Die Ergebnisse der Kartierung wurden der Stadt Erfurt für die weiterführende Lärmaktionsplanung im September 2012 zur Verfügung gestellt.

Die parallel laufende Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr erfolgt zentral durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Unabhängig davon läuft seit 1999 das Lärmsanierungsprogramm der Bahn.

Der Flughafen Erfurt-Weimar entspricht gemäß den geltenden Kriterien der Lärminderungsplanung nicht den Bedingungen eines Großflughafens. Eine diesbezügliche Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung ist daher nicht erforderlich.

Die Stadt Erfurt erfüllt nicht die Merkmale eines Ballungsraumes. Die diesbezüglichen Regelungen zur Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung sind nicht anzuwenden.

1.3 Deutsche Rechtsnormen

Für den Straßenverkehrslärm existieren europaweit keine einheitlichen Beurteilungsmaßstäbe. Bei den nationalen Normen wird unterschieden in die Lärmsanierung an bereits vorhandenen Straßen und die Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen.

Tabelle 1.2: Nationale Bewertungsmaßstäbe Straßenverkehrslärm

| Gebietsnutzung | Bewertungsmaßstäbe [Angaben in dB(A)] | | | |
|---|--|-------|----------------------------|-------|
| | Lärmsanierung ¹⁾ | | Lärmvorsorge ²⁾ | |
| | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime | 70 | 60 | 57 | 47 |
| Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 70 | 60 | 59 | 49 |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 72 | 62 | 64 | 54 |
| Gewerbegebiete | 75 | 65 | 69 | 59 |

¹⁾ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97) vom 02. Juni 1997 sowie Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

- ²⁾ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990

Lediglich für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen wurden in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) rechtsverbindliche Immissionsgrenzwerte festgelegt. In der 16. BImSchV werden Änderungen als wesentlich eingestuft, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen gibt es keine rechtsverbindlichen Normen. Lärmschutz an bestehenden Straßen wird hierbei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. In der VLärmSchR97, die für Maßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gilt, werden die in Tabelle 3.2 genannten Werte als Grundlage für die Umsetzung von Verkehrslärmschutzmaßnahmen herangezogen. Durch ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 27.04.2010 wurden diese Werte zwischenzeitlich um jeweils 3 dB(A) abgesenkt.

Die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) lehnt sich an die Grundsätze der VLärmSchR97 an und weist die in Tabelle 3.2 dargestellten Werte als Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) aus.

Die nationalen Bewertungsmaßstäbe korrespondieren mit den nationalen Berechnungsverfahren und Anwendungsbestimmungen und sind nicht auf die in den strategischen Lärmkarten ausgewiesenen Lärmbelastungen anwendbar. Das vorläufige Berechnungsverfahren für die strategische Lärmkartierung der Straßen (VBUS) basiert zwar ebenfalls grundsätzlich auf den nationalen Berechnungsverfahren, ist jedoch an die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie angepasst worden. Verschiedene Sachverhalte, wie zum Beispiel das zulässige Gesamtgewicht bei den Lkw-Anteilen, die Lärmindizes für die einzelnen Zeitbereiche sowie Zu- und Abschläge im Sinne eines Beurteilungspegels (Zuschläge für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen etc.) werden abweichend behandelt.

1.4 Auslösewerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Immissionswerte (Auslösewerte) vor, ab deren Überschreitung die Prüfung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen erforderlich ist.

Da im Stadtgebiet Erfurt an vielen Straßenabschnitten eine hohe Lärmbelastung vorliegt, ist eine Konzentration auf die Lärmschwerpunkte mit sehr hohen Lärmbelastungen (Hot Spots) erforderlich bzw. sinnvoll. Für die Stadt Erfurt wurden mit Beschluss Nr. 111/2008 vom 18. Juni 2008 folgende Auslösewerte festgelegt, bei deren Überschreitung Lärmaktionspläne erstellt werden:

$$L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)} \quad L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$$

Für Straßenfassaden, an denen mindestens einer der Auslösewerte überschritten wird, sind Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu untersuchen. Auf Grund der hohen Werte sollen möglichst kurzfristige Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ergriffen werden.

1.5 Zuständigkeiten

Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie gelten im Freistaat Thüringen für die Lärmkartierung folgende Zuständigkeiten:

Tabelle 1.3: Zuständigkeiten Lärmkartierung

| Kartierung | Zuständigkeit |
|------------------------|--|
| Hauptverkehrsstraßen | Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) |
| Haupteisenbahnstrecken | Eisenbahnbundesamt (EBA) |

Für die Erstellung der Lärmaktionspläne sind in Thüringen die Gemeinden verantwortlich. Das Umwelt- und Naturschutzamt nimmt gemäß Geschäftsverteilungsplan für die Stadt Erfurt die Aufgaben der Lärmaktionsplanung wahr.

2 Lärmkartierung

2.1 Hauptlärmquellen

Die Landeshauptstadt Erfurt ist die größte Stadt des Freistaates Thüringens und erfüllt die Funktion eines Oberzentrums. Das Stadtgebiet (mit allen Ortsteilen) umfasst eine Fläche von 269,1 km² und ca. 202.000 Einwohner.

Die Hauptlärmquelle stellt der Straßenverkehr dar. Die ringförmig um das Stadtgebiet Erfurt verlaufenden Bundesautobahnen BAB 4 im Süden und BAB 71 im Westen/Norden sowie die L 1052 (Ostumfahrung / Konrad-Adenauer-Straße) im Osten tragen trotz der im Zusammenhang mit dem Neubau dieser Verkehrsanlagen bereits realisierten Schallschutzmaßnahmen maßgebend zur Lärmbelastung der angrenzenden Flächen bei.

Die stärksten Lärmbelastungen und Betroffenheiten sind jedoch auf Grund der dichten Bebauung im Stadtgebiet selbst zu verzeichnen. Hier sind insbesondere die in Nord-Süd-Richtung verlaufende ehemalige B 4 (Hannoversche Straße bis Arnstädter Chaussee), die in Ost-West-Richtung verlaufende ehemalige B 7 (Weimarische Straße bis Eisenacher Straße) sowie weitere, innerstädtische Hauptverkehrsstraßen, wie beispielsweise die Stauffenbergallee oder die Heinrichstraße zu nennen.

2.2 Kartierungsumfang

Die Lärmkartierung umfasst alle Straßen im Stadtgebiet Erfurt mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio Kfz/a, die einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 8.220 entspricht. In die Kartierung wurden auf Grund der Messgenauigkeit Straßen mit einem DTV – durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - von 8.000 Kfz/24 h aufgenommen. Die erforderlichen Daten wurden von der Stadtverwaltung Erfurt an Hand von Verkehrszählungen mittels Zählplatten ermittelt. Auf Grundlage der Verkehrszählergebnisse erfolgte die Umrechnung auf DTV-Werte unter Ausweisung der prozentualen Lkw-Anteile für den Tages-, Abend- und Nachtzeitraum.

Für das Stadtgebiet Erfurt wurden insgesamt 67 Straßen mit einem DTV-Wert von mehr als 8.000 Kfz/24 h ermittelt (siehe Anhang 1). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht immer die gesamte Straße eine gleichbleibende Verkehrsbelegung oberhalb von 8.000 Kfz/24 h aufweist. Die in Anhang 1 angegebenen Straßenabschnitte weisen die Bereiche mit Belegungszahlen von mehr als 8.000 Kfz/24 h aus. Durch Anbindungen/Kreuzungen mit weiteren verkehrsrelevanten Straßen können weiterhin nennenswerte Änderungen der Verkehrsbelegung auf einer Straße auftreten. Vor diesem Hintergrund wurde häufig eine Unterteilung der Straße in mehrere Abschnitte mit unterschiedlicher Verkehrsbelegung vorgenommen. Auf diese Weise ergibt sich insgesamt ein Umfang von 123 Straßenabschnitten mit einer Belegung von mehr als 8.000 Kfz/24 h.

2.3 Berechnungsgrundlagen

In Thüringen erfolgt die Lärmkartierung zentral durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) in Jena. Zur Bearbeitung der Daten hält die TLUG ein Web Feature Service (WFS) mit dem Namen ODEN/Geosamba vor. Zur Durchführung der Berechnungen der Lärmkartierung wurden die Verkehrsbelegungsdaten der Stadt Erfurt (vgl. Anhang 1) per WFS fristgerecht der TLUG zur Verfügung gestellt.

Die Berechnungen der Lärmkartierung basieren auf dem bundeseinheitlichen Berechnungsverfahren der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) und der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Das Berechnungsverfahren berücksichtigt neben der Verkehrsstärke (DTV) auch die Fahrzeuggeschwindigkeit, den Lkw-Anteil > 3,5 t, verschiedene Straßenoberflächen sowie künstliche und natürliche Hindernisse auf dem Schallausbreitungsweg.

Die Lärmbelastungen werden getrennt für die Zeitbereiche Tag (L_{Day} 6.00 bis 18.00 Uhr), Abend (L_{Evening} 18.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (L_{Night} 22.00 bis 6.00 Uhr) ermittelt. Aus diesen drei Zeitbereichen wird zusätzlich ein Tag-Abend-Nacht-Index (L_{DEN} über 24 h) gebildet. Maßgebend für die Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung sind die Indizes L_{DEN} und L_{Night} . Die Bewertung der Lärmbelastungen erfolgt über das dem menschlichen Gehör angepasste Dezibel (dB(A)).

Die flächenhafte Schallausbreitung wird für die Zeitbereiche L_{DEN} (24 h) und L_{Night} (22.00 - 6.00 Uhr) getrennt in Lärmkarten dargestellt. Die Darstellung der Geräuscheinwirkungen erfolgt mittels Isophonen (Linien gleichen Schalldruckes) in 5-dB(A)-Schritten. In der Kartierung werden ganz allgemein die Bereiche ausgewiesen, in denen ein Gesamttagesindex L_{DEN} von 55 dB(A) und ein Nachtindex von 50 dB(A) überschritten sind. Zusätzlich werden an den einzelnen Fassaden von Wohngebäuden Fassadenpegel gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) ermittelt. Fassadenpegel werden nur für die Gebäude berechnet, in denen mindestens ein Einwohner gemeldet ist. Die Berechnungen werden generell in 4 m Höhe über dem Gelände durchgeführt.

2.4 Betroffenheiten

2.4.1 Lärmbelastete Flächen

Die durch die TLUG berechneten Isophonenbänder im Einwirkungsbereich der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 2 ist, getrennt für die Zeitbereiche L_{DEN} und L_{Night} in den Lärmkarten in Anhang 2 dargestellt. Bei der Analyse der flächenförmigen Ausdehnung der Isophonenbänder ist eine Differenzierung der Flächen mit Geräuschpegeln oberhalb bzw. unterhalb der festgelegten Auslösewerte vorzunehmen. Maßgebend für die weiteren Betrachtungen sind die Flächen mit Werten $L_{DEN} > 70$ dB(A) / $L_{Night} > 60$ dB(A), bei denen im Rahmen der Lärminderungsplanung Lärmschutzmaßnahmen erwogen werden.

Anhand der Breite der Isophonenbänder wird die Dominanz der überregionalen Verkehrsverbindungen deutlich. Dazu zählen die Bundesautobahnen BAB 4 und BAB 71, die Landesstraße L 1052 (Ostumfahrung) sowie die ehemalige B 7 und ehemalige B 4. Die Isophonenbänder entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen sind deutlich schmaler. Dies ist auf die in der Regel dichte Bebauungssituation zurückzuführen, die eine flächenhafte Ausbreitung des Schalls in die Tiefe weitestgehend verhindert.

Die Flächenverteilung der Isophonenbänder für den Gesamttagesszeitraum geht aus der nachstehenden Abb. 2.1 hervor.

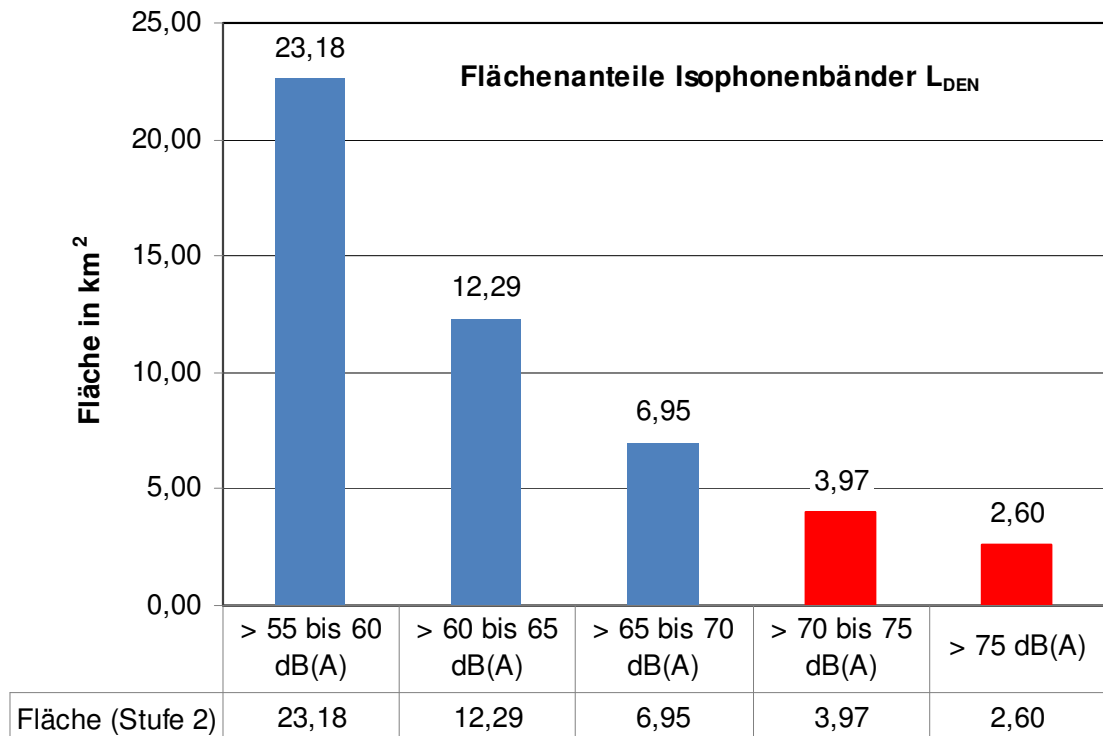


Abb. 2.1: Flächenverteilung der Isophonenbänder L_{DEN}

In der Lärmkartierung der Stufe 1 belief sich die Gesamtfläche mit Geräuschpegeln von $L_{DEN} > 55$ dB(A) auf 34,18 km². Demgegenüber umfasst die Lärmkartierung der Stufe 2 eine Fläche mit Geräuschpegeln von $L_{DEN} > 55$ dB(A) von rund 49 km². Dieser prozentuale Anstieg um ca. 28 % im Vergleich zur Stufe 1 verdeutlicht die Auswirkungen des größeren Kartierungsumfanges der Stufe 2. Während in der Stufe 1 lediglich die Geräuscheinwirkungen der Straßen mit einem DTV von mehr als 16.000 Kfz/24 h kartiert wurden, sind in der Stufe 2 bereits alle Straßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 8.000 Kfz/24 h berücksichtigt worden.

Bezogen auf die gesamte Fläche der kreisfreien Stadt Erfurt (mit allen Ortsteilen 269,1 km²) entsprechen 49 km² etwa 18,2 %. Lärmpegel oberhalb des maßgebenden Auslösewertes von 70 dB(A) treten auf einer Fläche von 6,56 km² (2,4 %) auf. Der Flächenanteil von Geräuscheinwirkungen > 75 dB(A) liegt unterhalb 1 %.

In Analogie zur Situation für den Index L_{DEN} ist für den Zeitbereich L_{Night} ebenfalls eine Flächenzunahme gegenüber der Stufe 1 zu verzeichnen. Die Fläche mit Geräuschpegeln > 45 dB(A) beträgt in der Stufe 2 insgesamt 63,83 km². Im Vergleich zur Stufe 1 (42,76 km²) ist dies gleichbedeutend mit einem Anstieg um ca. 49,3 %.

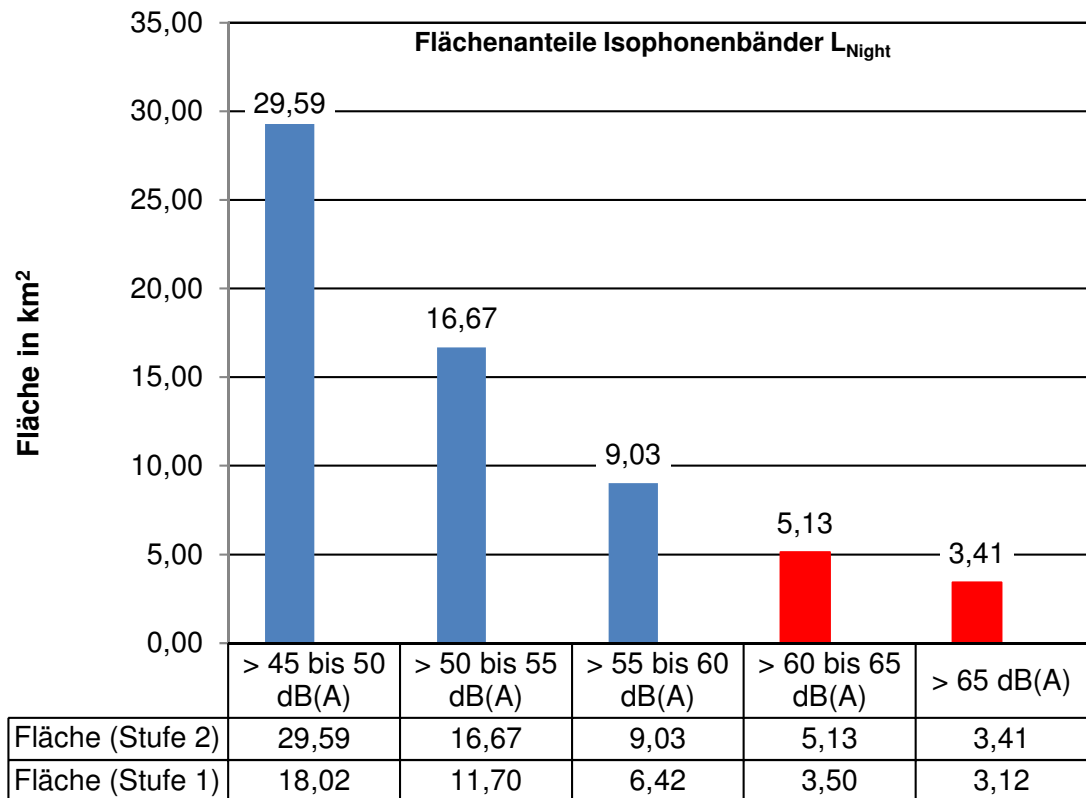


Abb. 2.2: Flächenverteilung der Isophonenbänder L_{Night}

Die für den Zeitbereich L_{Night} in Stufe 2 ermittelte Fläche von 63,84 km² mit Lärmpegeln > 45 dB(A) entspricht ca. 23,7 % der Gesamtfläche des Stadtgebietes. Geräuscheinwirkungen oberhalb des Auslösewertes sind auf einer Fläche von 8,54 km² (3,2 %) zu verzeichnen. Davon entfallen 3,41 km² (1,3 %) auf Geräuschbelastungen > 65 dB(A).

2.4.2 Lärmbelastete Einwohner

Für die Ermittlung der Belastungssituation der Einwohner im Einwirkungsbereich der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 2 wurden im Sinne einer Maximalbetrachtung alle Bewohner eines Wohngebäudes dem jeweiligen maximalen Fassadenpegel zugeordnet. Die Geräuschbelastung der Einwohner verteilt sich auf die einzelnen Zeit- und Pegelbereiche wie folgt:

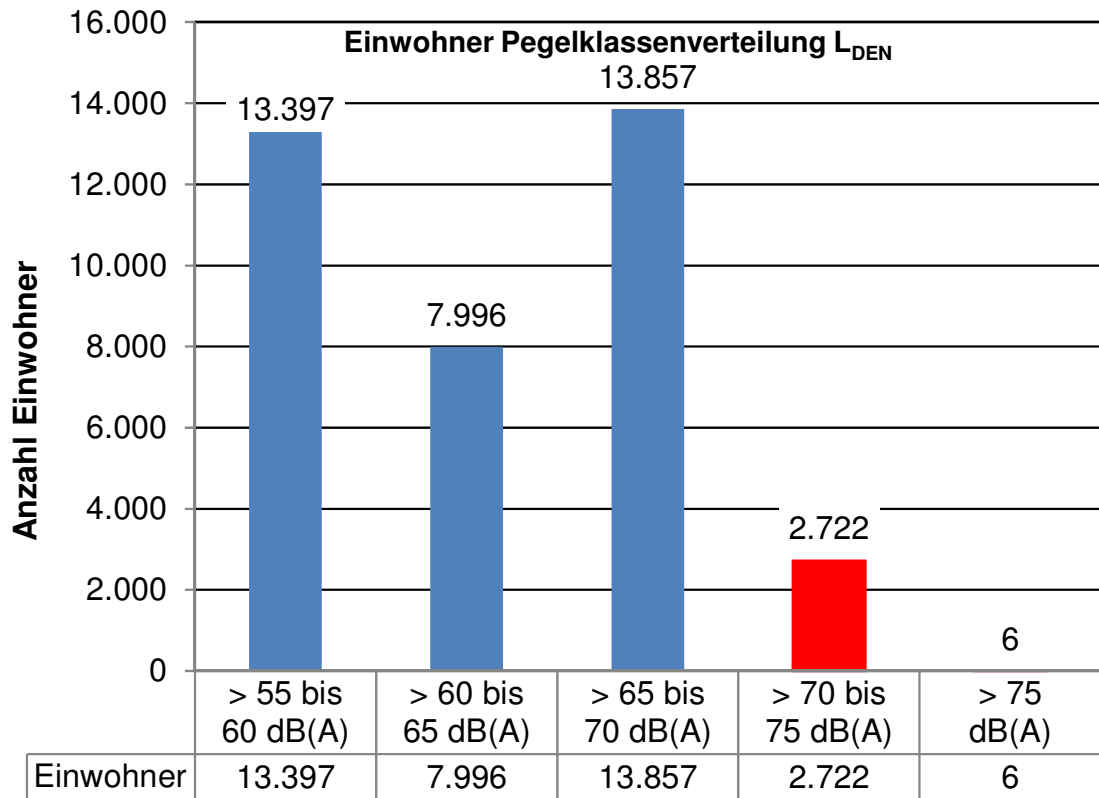


Abb. 2.3: Verteilung der Geräuscheinwirkungen auf Einwohner nach Pegelklassen (Zeitbereich L_{DEN})

Für den Zeitbereich L_{DEN} sind im Stadtgebiet Erfurt für insgesamt 37.987 Einwohner Geräuschpegel > 55 dB(A) zu verzeichnen. Bezogen auf die gesamte Einwohnerzahl der kreisfreien Stadt Erfurt (mit allen Ortsteilen ca. 202.000) entspricht dies 18,8 %. Insgesamt 2.728 Einwohner (1,4 %) sind Lärmbelastungen oberhalb des Auslösewertes von 70 dB(A) ausgesetzt. Für 6 Einwohner ergeben sich Lärmeinwirkungen von mehr als 75 dB(A).

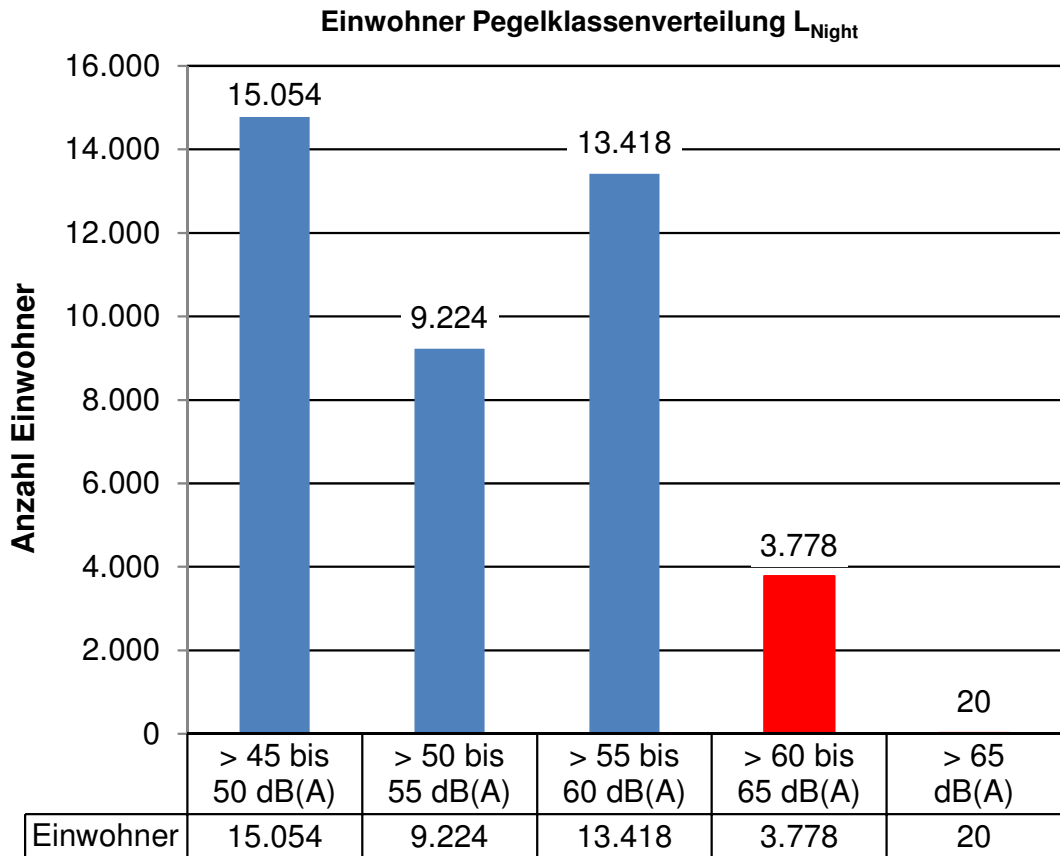


Abb. 2.4: Verteilung der Geräuscheinwirkungen auf Einwohner nach Pegelklassen (Zeitbereich L_{Night})

Der Zeitbereich L_{Night} umfasst 41.494 Einwohner mit Geräuschwerten > 45 dB(A). In Bezug auf die gesamte Einwohnerzahl der Stadt entspricht dies 20,5 %. Von Lärmbelastungen oberhalb des Auslösewertes in Höhe von 60 dB(A) sind 3.798 Einwohner (1,9 %) betroffen. Insgesamt 20 Einwohner sind Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt.

2.4.3 Lärmbelastete Wohnhäuser

Zusätzlich zu den Flächen und Einwohnern wurden die maximalen Fassadenpegel an den Wohnhäusern ausgewertet. Die Geräuscheinwirkungen der Wohnhäuser verteilt sich auf die einzelnen Zeit- und Pegelbereiche wie folgt:

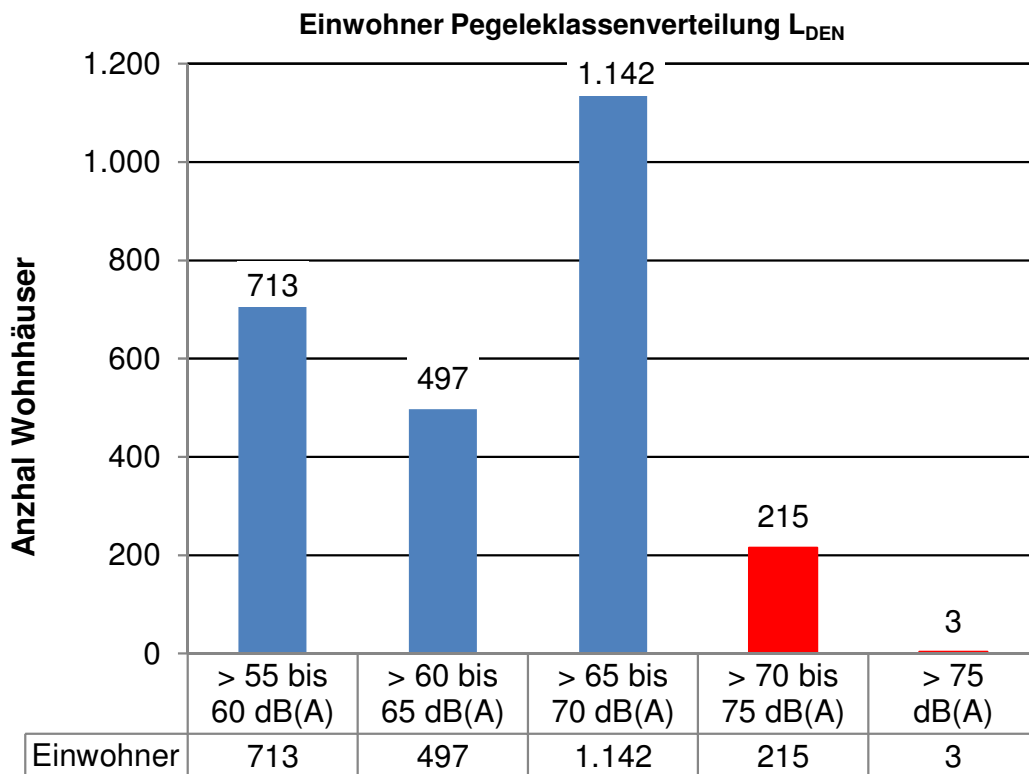


Abb. 2.5: Verteilung der Geräuscheinwirkungen auf Wohnhäuser nach Pegelklassen (Zeitbereich L_{DEN})

Für den Zeitbereich L_{DEN} sind im Stadtgebiet Erfurt ca. 2.570 Wohnhäuser mit Geräuschpegeln > 55 dB(A) zu verzeichnen. Mit Lärmbelastungen oberhalb des Auslösewertes von 70 dB(A) sind 218 Wohnhäusern betroffen. An 3 Wohngebäuden treten Lärmbelastungen von mehr als 75 dB(A) auf.

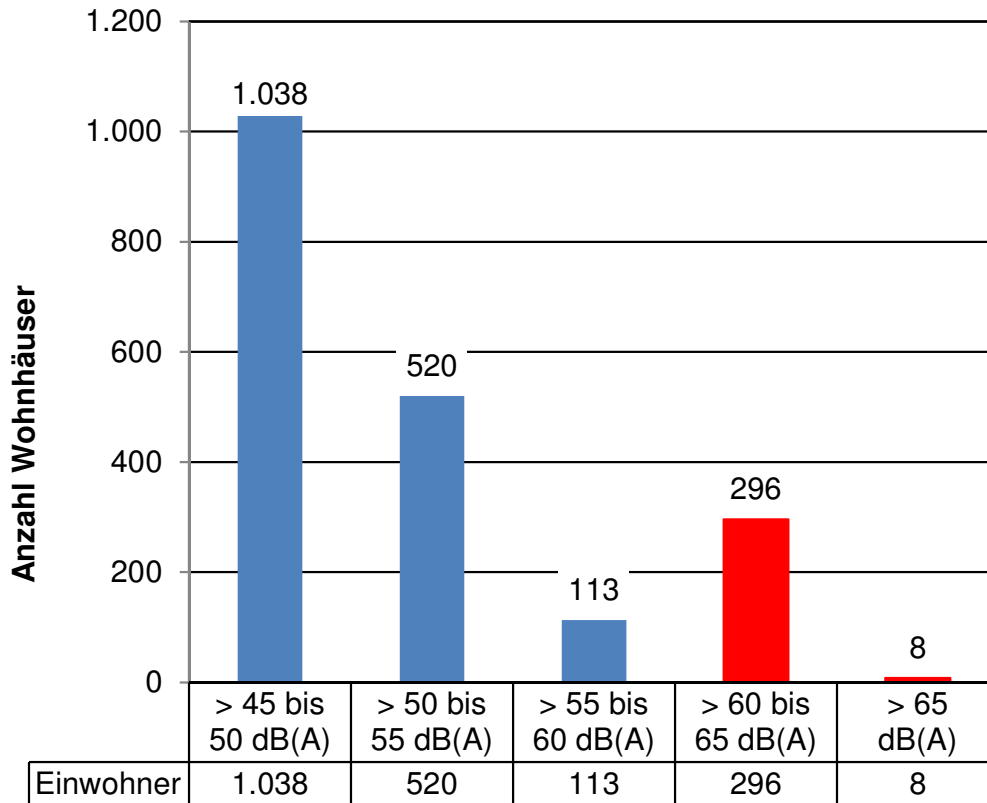


Abb. 2.6: Verteilung der Geräuscheinwirkungen auf Wohnhäuser nach Pegelklassen (Zeitbereich L_{Night})

Auf den Zeitbereich L_{Night} entfallen insgesamt 2.975 Wohnhäuser mit Lärmwerten > 45 dB(A). Lärmpegel oberhalb des Auslösewertes von 60 dB(A) treten bei ca. 304 Wohnhäusern auf. An 8 Wohngebäuden sind Geräuschbelastungen von mehr als 65 dB(A) zu verzeichnen.

2.4.4 Lärmkennziffer

Eine zweckmäßige Kenngröße zur Bewertung der Lärmsituation und Betroffenheiten ist die Lärmkennziffer (LKZ), die Lärmbelastungen (Mittelungspegel) und betroffene Einwohner in einer Zahl zusammenführt. Da die Lärmwerte und die Einwohnerzahlen von Haus zu Haus differieren, werden die Lärmkennziffern für jedes Haus separat ermittelt.

Eine Lärmkennziffer berechnet sich aus der Höhe der Überschreitung des Auslösewertes multipliziert mit der gemeldeten Einwohneranzahl.

$$\text{Lärmkennziffer (Haus)} = (\text{Pegel} - \text{Auslösewert}) * \text{Einwohner}$$

Anhand der Lärmkennziffern werden somit ausschließlich die Belastungen für bewohnte Gebäude erfasst. Für leerstehende Wohnungen/Gebäude oder Gebäude, die nicht für eine Wohnnutzung gewidmet sind (z.B. gewerbliche Einrichtung), werden keine Lärmkennziffern ausgewiesen. Lärmkennziffern ändern sich insofern nicht nur auf Grund veränderter Verkehrsbelegungszahlen, sondern können maßgeblich durch lokale Veränderungen der Einwohnerzahlen (Bebauung von Freiflächen, Abriss/ Leerstand von Wohngebäuden, Nutzungsänderungen von Bestandsgebäuden) beeinflusst werden.

Bei den in Anhang 4 ausgewiesenen Lärmkennziffern (LKZ) handelt es sich um die Summen aller hausbezogener Lärmkennziffern des jeweiligen Straßenabschnittes.

$$\text{Lärmkennziffer (Straße)} = \sum \text{Lärmkennziffern (Häuser)}$$

Je höher die Lärmkennziffern, desto höher die Lärmbelastungen und/oder Betroffenheiten. Hohe Lärmkennziffern treten dort auf, wo hohe Einwohnerdichten und hohe Lärmpegel zusammentreffen. Bei Pegeln unterhalb der Auslösewerte beträgt die Lärmkennziffer Null. Auf Grund der unterschiedlichen Auslösewerte für den 24 h-Tag und die Nacht werden die Lärmkennziffern getrennt für die Zeitbereiche L_{DEN} und L_{Night} ermittelt.

Für die Einschätzung des Umfanges der Lärmbelastungen/Betroffenheiten im gesamten Stadtgebiet wird die Summe der Lärmkennziffern aller Straßenabschnitte gebildet (vgl. Abb. 2.6).

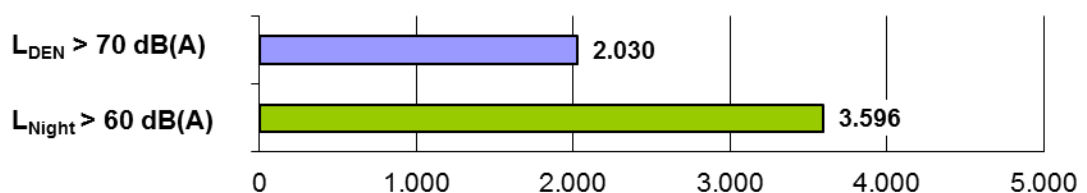


Abb.2.7: Lärmkennziffern Stadtgebiet Erfurt

2.4.5 Konfliktpotential

Bei einer Überschreitung der Auslösewerte sind Möglichkeiten der Lärminderung zu untersuchen. Für die Abgrenzung der Lärmaktionsplanung der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 2 wurden für alle kartierten Straßen die Abschnitte ermittelt, an denen mindestens einer der Auslösewerte $L_{DEN}/L_{Night} = 70/60$ dB(A) an mindestens einer Gebäudefassade überschritten wird.

In der Lärmaktionsplanung werden, nach Vorgabe des Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz, die Straßen ausgeschlossen, für die bereits im Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens die Belange des Lärmschutzes abgewogen und aktive sowie passive Lärmschutzvorkehrungen vorgesehen wurden. Hierzu gehören die Autobahnen BAB A 4, BAB A 71 und die L 1052 Ostumfahrung Erfurt. Gleiches trifft auf die Weimarische Straße zu, die ungeachtet von Überschreitungen der Auslösewerte an einigen Gebäuden, auf Grund bereits planfestgestellter Schallschutzmaßnahmen nicht in die Maßnahmenbetrachtung einbezogen werden.

Der verbleibende Untersuchungsumfang der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 erstreckt sich auf insgesamt 23 Straßen mit 35 Straßenabschnitten. Bei längeren Straßenzügen erfolgte wegen unterschiedlicher Randbedingungen (Verkehrsstärke, Geschwindigkeit, Bebauungssituation usw.) eine Unterteilung in mehrere Abschnitte. Die Lage und Abgrenzung der einzelnen Straßenabschnitte sind den Übersichtskarten in Anhang 3 zu entnehmen.

Eine Beschreibung der einzelnen Straßen mit den wichtigsten städtebaulichen, straßenbaulichen und verkehrlichen Merkmalen erfolgt in der Dokumentation in Anhang 4. Die Straßen sind alphabetisch geordnet und fortlaufend nummeriert. Die zugehörigen Abschnitte wurden mit dem Zusatz a, b, c usw. versehen. Für jeden Straßenabschnitt erfolgt zunächst eine zusammenfassende Übersicht in Form eines Steckbriefes. Neben den Verkehrsbelegungsdaten sind die Gebietsnutzungen im angrenzenden Straßenraum dargestellt, die als Kriterium für die Schutzbedürftigkeit herangezogen werden können. Die Ausweisung der Anzahl der Wohnhäuser und Einwohner sowie etwaige Sondereinrichtungen (Krankenhäuser, Schulen) geben einen weitergehenden Einblick über Art und Umfang der Betroffenheiten.

Hieraus lassen sich im Einzelfall die positiven Gesamtauswirkungen einer Lärminderungsmaßnahme ableiten (Hinweis: Von umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen profitieren in der Regel nicht nur die Gebäude/Einwohner oberhalb der Auslösewerte, sondern die Gesamtheit aller Anrainer im Straßenraum). Jeder Steckbrief beinhaltet weiterhin Angaben zu Straßenoberflächen, zulässige Geschwindigkeiten oder Anzahl der Fahrstreifen, die entsprechende Rückschlüsse auf etwaige Lärminderungspotenziale geben.

Ausgehend von den Angaben zu den Maximalpegeln, den betroffenen Einwohnern und den Lärmkennziffern, getrennt für die Zeitbereiche 24 Stunden (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}), werden für jeden Straßenabschnitt die Lärminderungspotenziale analysiert und deren Auswirkungen (Geräuschpegelminderung, LKZ-Abnahme, Kostenaufwand) quantifiziert.

Eine Analyse der 23 Straßen ergibt, dass die höchsten Lärmbelastungen mit $L_{DEN}/L_{Night} = 74,0/64,7$ dB(A) in der Hannoverschen Straße zu verzeichnen sind. Konflikt- und damit Handlungsschwerpunkte stellen jedoch nicht nur Bereiche mit hohen Mittelungspegeln dar - auch der Umfang der betroffenen Einwohner ist eine entscheidende Einflussgröße. Eine zielgerichtete Lärmierungsplanung setzt eine Identifikation der Handlungsschwerpunkte anhand der Betroffenheitsdichten voraus. Für die Ermittlung der Konfliktbereiche (Hot Spots) und einer Dringlichkeitsreihung für die Lärmierungsplanung wurden die Straßenabschnitte deshalb nach ihren Lärmkennziffern ausgewertet und in absteigender Reihenfolge sortiert (vgl. Tab. 2.1).

Tabelle 2.1: Dringlichkeitsreihung Lärmierungsplanung

| Nr. | Straße | Bereich | Lärmkennziffer | | |
|-----|---------------------|--|----------------|-------------|--------------|
| | | | L_{DEN} | L_{Night} | Summe |
| 3 | Arnstädter Straße | Schillerstraße bis Friedrich-List-Straße | 572 | 878 | 1.450 |
| 11 | Heinrichstraße | Alfred-Hess-Straße bis Binderslebener Landstraße | 343 | 427 | 770 |
| 19d | Stauffenbergallee | Leipziger Straße bis Thälmannstraße | 105 | 379 | 484 |
| 5b | Clara-Zetkin-Straße | Holbeinstraße bis Häßlerstraße | 191 | 269 | 460 |
| 19c | Stauffenbergallee | Schlachthofstraße bis Leipziger Straße | 169 | 280 | 449 |
| 5a | Clara-Zetkin-Straße | Weimarische Straße bis Holbeinstraße | 193 | 224 | 417 |
| 23 | Walkmühlstraße | Melanchthonstraße bis Theaterstraße | 130 | 286 | 416 |
| 17 | Schillerstraße | Arnstädter Straße bis Löberwallgraben | 71 | 202 | 273 |
| 14a | Leipziger Straße | Liebkechtstraße bis Altonaer Straße | 3 | 166 | 169 |
| 1 | Am Roten Berg | August-Frölich-Straße bis Stotternheimer Straße | 38 | 43 | 81 |
| 12a | Juri-Gagarin-Ring | Löberstraße bis Lachsgasse | 79 | 0 | 79 |

| Nr. | Straße | Bereich | Lärmkennziffer | | |
|-----|-----------------------|---|----------------|--------------|--------------|
| | | | LDEN | LNight | Summe |
| 14b | Leipziger Straße | Altonaer Straße bis Bremer Straße | 0 | 73 | 73 |
| 21 | Talstraße | Auenstraße bis Nettelbeckufer | 4 | 64 | 68 |
| 12b | Juri-Gagarin-Ring | Lachsgasse bis Trommsdorffstraße | 56 | 0 | 56 |
| 15 | Liebknechtstraße | Leipziger Platz bis Schlachthofstraße | 0 | 53 | 53 |
| 20 | Stotternheimer Straße | Hugo-John-Straße bis An der Lache | 8 | 36 | 44 |
| 10 | Hannoversche Straße | Auffahrt Demminer Straße | 16 | 23 | 39 |
| 6 | Dalbergsweg | Theaterstraße bis Juri-Gagarin-Ring | 11 | 20 | 31 |
| 9 | Haarberg | Am Peterholze bis Klettbacher Weg | 11 | 19 | 30 |
| 22 | Trommsdorffstraße | Juri-Gagarin-Ring bis Stauffenbergallee | 13 | 15 | 28 |
| 14c | Leipziger Straße | Bremer Straße bis Greifswalder Straße | 0 | 27 | 27 |
| 8 | Eugen-Richter-Straße | Friedrich-Engels-Straße bis Poeler Weg | 0 | 24 | 24 |
| 19a | Stauffenbergallee | Magdeburger Allee bis Fritz-Büchner-Straße | 5 | 17 | 22 |
| 14d | Leipziger Straße | Greifswalder Straße bis Am Alten Nordhäuser Bahnhof | 2 | 18 | 20 |
| 12c | Juri-Gagarin-Ring | Trommsdorffstraße bis Meyfahrtstraße | 4 | 11 | 15 |
| 7 | Erfurter Landstraße | Auffahrt A 71 | 0 | 11 | 11 |
| 13b | Kranichfelder Straße | Blücherstraße bis Am Wiesenhügel | 2 | 7 | 9 |
| 18 | Schlüterstraße | Moritzstraße bis Boyneburgufer | 0 | 7 | 7 |
| 4 | Bunsenstraße | Stotternheimer Straße bis Schwerborner Straße | 0 | 5 | 5 |
| 13a | Kranichfelder Straße | Käthe-Kollwitz-Straße bis Blücherstraße | 2 | 3 | 5 |
| 2 | Arnstädter Chaussee | Am Tannenwäldchen bis Bechstedter Straße | 1 | 2 | 3 |
| 13c | Kranichfelder Straße | Am Wiesenhügel bis Am Sibichen | 1 | 2 | 3 |
| 19b | Stauffenbergallee | Fritz-Büchner-Straße bis Schlachthofstraße | 0 | 3 | 3 |
| 14e | Leipziger Straße | Klingenthaler Weg bis Meißener Weg | 0 | 1 | 1 |
| 16 | Nordhäuser Straße | Warschauer Straße bis Straße der Nationen | 0 | 1 | 1 |
| | | Summe | 2.030 | 3.596 | 5.626 |

Als Konfliktschwerpunkte im Stadtgebiet Erfurt haben sich (insbesondere auf Grund der hohen Anzahl der betroffenen Einwohner) die Arnstädter Straße, die Heinrichstraße, die Stauffenbergallee und die Clara-Zetkin-Straße herauskristallisiert.

3 Lärmaktionsplanung

3.1 Allgemeine Lärminderungsstrategien

Die Analyse der Konfliktschwerpunkte hat ergeben, wo die stärksten Lärmbelastungen und Betroffenen zu verzeichnen sind. Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Erarbeitung von allgemeinen Handlungsansätzen und konkreten Minderungsmaßnahmen zur Vermeidung/Verminderung der Lärmbelastungen und damit zur Konfliktreduzierung.

Im Vordergrund steht die Minderung des Umgebungslärms, d.h. der Lärmbelastungen im Außenraum. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes. Die Strategie der Lärmaktionsplanung setzt daher auf Vorbeugung und Sanierung an der Lärmquelle. Technische Maßnahmen am Kraftfahrzeug selbst (Fahrzeug, Reifen) können nur langfristig über EU-Regelungen erfolgen. Für den Straßenverkehrslärm steht eine Vielzahl von Lärminderungsstrategien zur Verfügung:

Tabelle 3.1: Übersicht Lärminderungsstrategien
(Quelle: Silent City Handbuch, Umweltbundesamt)

| Strategie | Mögliche Maßnahmen auf kommunaler Ebene (Straßenverkehr) |
|-------------------------------|--|
| Vermeidung von Kfz-Emissionen | Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und –dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten |
| | Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte, z. B. durch Parkraummanagement oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement und städtische Mobilitätszentralen |
| | Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch City-Logistik |
| | Förderung fortschrittlicher Mobilitätskonzepte, z. B. Car Sharing und Leihfahrräder |
| | Förderung des ÖPNV: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander mit anderen Verkehrsträgern |
| | Förderung des Radverkehrs: Radverkehrskonzeption, Radfahrstreifen/Schutzstreifen/Radwege, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr |
| | Förderung des Fußverkehrs: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung, Absenkung der Bürgersteigkanten |
| Minderung der Kfz-Emissionen | Öffentlichkeitskampagnen zugunsten des nicht-motorisierten Straßenverkehrs und zu lärmarmen Fahrweisen, Umwelterziehung an Schulen, Beseitigung von Wissens- und Informationsdefiziten |

| Strategie | Mögliche Maßnahmen auf kommunaler Ebene (Straßenverkehr) |
|--|---|
| | Sanierung schadhafter Fahrbahnen, Ersatz von lauten Fahrbahnbelägen, Einsatz von besonders leichten Fahrbahnbelägen (vor allem außerorts), Beschränkung bzw. Optimierung des Einsatzes von Pflaster |
| | Erarbeitung eines abgestimmten und integrierten Geschwindigkeitskonzeptes: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, ggf. unterstützt durch Begleitmaßnahmen (Kontrolle, bauliche oder organisatorische verkehrsberuhigende Maßnahmen) |
| | Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und in den kommunalen Eigenbetrieben |
| | Verstetigung des Verkehrsflusses: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre usw. |
| | Städtebauliche Integration des Straßenraumes: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten |
| | Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen, straßenabgewandte Anordnung sensibler Nutzungen, lärmoptimierte Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen |
| Verlagerung und Bündelung von Emissionen | Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßenhauptnetzes und Verkehrsberuhigung des Nebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung |
| | Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindliche Routen |
| | Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z. B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z. B. nachts) |
| | Verkehrsorganisation: Zuflussdosierung, Pflörtnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme |
| | in Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerörtliche Straßennetzergänzung |
| Schallschutz | Schließen von Baulücken |
| | Tunnel, Troglagen oder Überbauung |
| | Schallschutzwände, -wälle |
| | Passiver Schallschutz: Identifizierung der höchstbelasteten Bereiche für geförderte Schallschutzfenster-Programme |

3.2 Bereits erfolgte Maßnahmen

3.2.1 Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes Stufe 1

Die Stadt Erfurt befasst sich bereits seit Jahren mit der Problematik der Lärminderung im Stadtgebiet Erfurt. Eine der wichtigsten Maßnahmen zur flächendeckenden, innerstädtischen Lärmentlastung war die Planung und der Bau des Erfurter Ringes. Ende 2006 wurde der letzte noch fehlende Autobahnabschnitt zwischen der AS Erfurt-Bindersleben und der AS Erfurt-Stotternheim im Zuge der BAB 71 für den Verkehr freigegeben. Somit wurde der Ring um das Stadtgebiet Erfurt, bestehend aus der BAB 4 im Süden, der BAB 71 im Westen und Norden und der L 1052 im Osten (Ostumfahrung), endgültig geschlossen. Der Lückenschluss bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Schwerververkehrs, aus dem Stadtgebiet an die Peripherie und stellt wegen der damit verbundenen Entlastungen im Stadtzentrum eine effektive Lärminderungsmaßnahme dar.

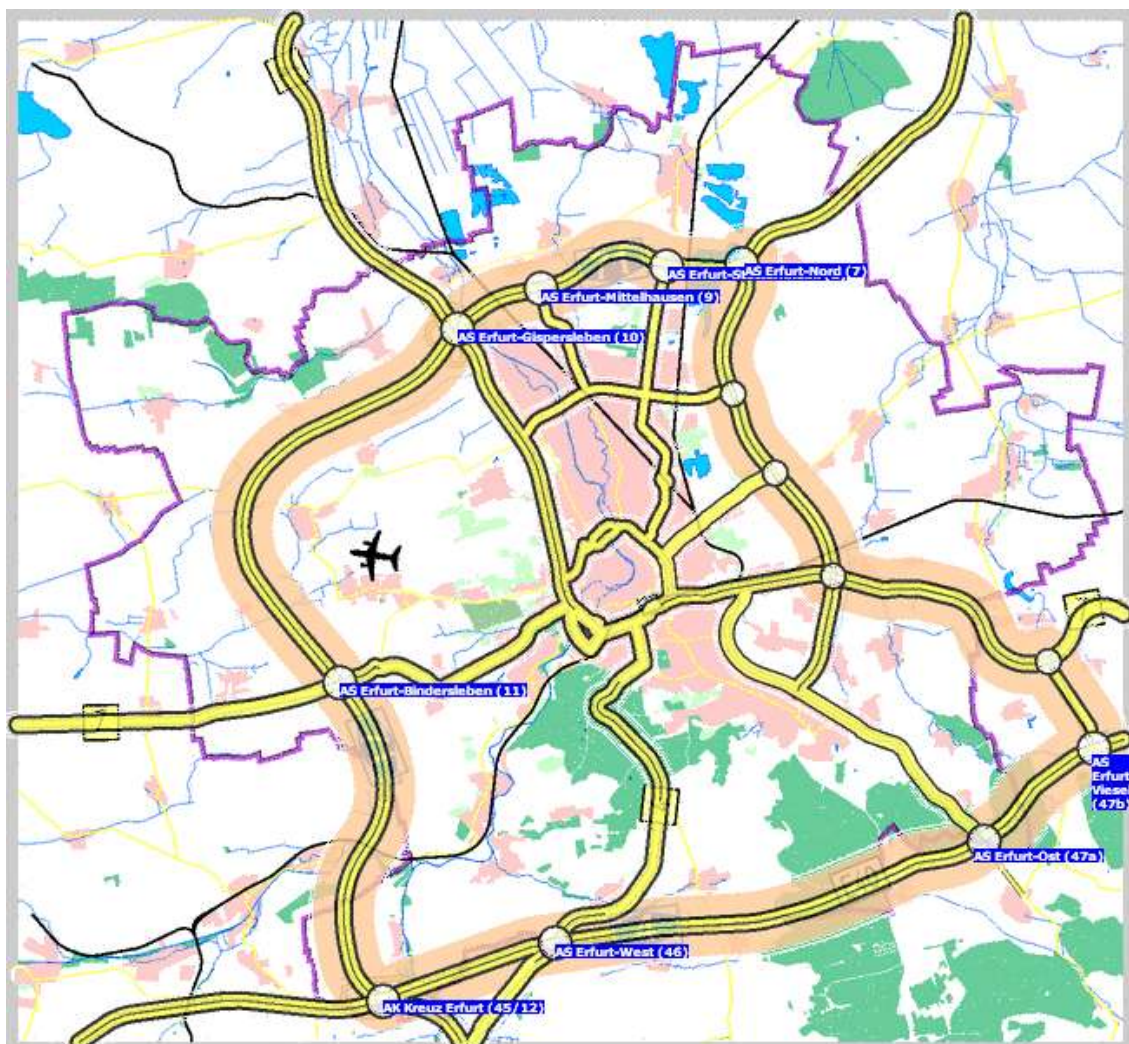


Abb. 3.1: Erfurter Ring (Quelle: Stadtplan.Erfurt.de)

Nach Fertigstellung des Erfurter Ringes wurden an vorhandenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen notwendige Sanierungs- und Umbaumaßnahmen (zum Beispiel Fahrbahnerneuerung Binderslebener Landstraße, Umbau Gothaer Platz) vorgenommen, die sich schalltechnisch ebenfalls günstig auswirken.

Weiterhin wurden im Lärmaktionsplan Hauptverkehrsstraßen der Stufe 1 verankerte Lärminderungsmaßnahmen zwischenzeitlich umgesetzt.

In der Magdeburger Allee wurde auf dem Teilabschnitt zwischen Breitscheidstraße und Wendenstraße im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn das vorhandene Pflaster durch Asphalt ersetzt. Dies bewirkt für die in der Lärmkartierung der Stufe 1 ausgewiesenen Betroffenenheiten (85 Wohnhäuser mit ca. 650 Einwohnern) Pegelminderungen in Größenordnungen von bis zu 5 dB(A). Die Auslösewerte werden dadurch vollständig eingehalten.

In der Talstraße wurde auf dem Teilabschnitt Norderstraße bis Auenstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h umgesetzt. Dadurch reduzieren sich die Lärmbelastungen für die in der Lärmkartierung der Stufe 1 ausgewiesenen Betroffenenheiten (5 Wohnhäuser mit ca. 53 Einwohnern, 1 Schule) um ca. 2,4 dB(A).

Auf dem Juri-Gagarin-Ring wurde auf dem Teilabschnitt Löberstraße bis Trommsdorffstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung im Zeitbereich Nacht von 50 auf 30 km/h umgesetzt. Dadurch reduzieren sich die Lärmbelastungen für die in der Lärmkartierung der Stufe 1 ausgewiesenen Betroffenenheiten (12 Wohnhäuser mit ca. 189 Einwohnern) nachts um ca. 2,4 dB(A). Der Auslösewert für den Nachtzeitraum wird (unter Berücksichtigung der zusätzlichen Minderungswirkung des Ringschlusses) vollständig eingehalten.

Die im Zuge der Vorbereitung der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 2 durchgeführten Verkehrserhebungen sind insgesamt ein Beleg für eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und insbesondere des Schwerverkehrs auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen.

3.2.2 Schallschutzfensterprogramm

Bereits im Zeitraum von 1991 bis 2000 hat die Stadt Erfurt ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt, welches eine Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern in Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmern und Wohnküchen vorsah. Im Förderzeitraum wurden insgesamt ca. 400 Wohnhäuser mit insgesamt ca. 990.000 € bezuschusst. Es wurden insbesondere Wohnhäuser an den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wie zum Beispiel an der Arnstädterstraße, der Heinrichstraße oder der Stauffenbergallee gefördert. Derartige bereits umgesetzte Vorkehrungen zum passiven Schallschutz sind bei der Maßnahmenplanung zu beachten.

3.3 Entwicklung der Lärmsituation

Auf Grund der kontinuierlichen Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung aller 5 Jahre lässt sich die Lärmentwicklung der Stadt Erfurt gut verfolgen. Die regelmäßige Erhebung und vergleichende Betrachtung ermöglicht eine ganzheitliche Bewertung über längere Zeiträume und dient zur Erfolgskontrolle von Lärminderungsmaßnahmen und der Identifikation etwaiger Problemverlagerungen.

Für vergleichende Betrachtungen bietet sich die Änderung der Lärmkennziffern an, in denen nicht nur die Höhe der Lärmbelastungen, sondern auch die Anzahl der über die Auslösewerte hinaus betroffenen Einwohner einfließt. Ein direkter Vergleich ist für die Situation im Jahr 2006 (vor Stufe 1 / Schließung des Erfurter Ringes) und nach Abschluss der Stufe 1 möglich. Im Rahmen der Lärmkartierung für die Stufe 2 (Jahr 2012) wurden die Verkehrsbelegungsdaten der Straßen, die bereits Bestandteil der Stufe 1 waren, erneut erhoben.

In der nachstehenden Tabelle 3.2 ist für alle Straßen, die bereits seit der Stufe 1 kartiert werden, die Änderung der Lärmkennziffern für L_{DEN} und L_{Night} für das Jahr 2006 und 2012 vergleichend gegenüber gestellt.

Tabelle 3.2: Entwicklung der Lärmkennziffern von 2006 bis 2012

| Straße | 2006 (vor Stufe 1) | | 2012 (vor Stufe 2) | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | L _{DEN} | L _{Night} | L _{DEN} | L _{Night} |
| Am Roten Berg Mittelh. Str. bis August-Röbling-Str. | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Am Roten Berg An der Lache bis Stotternheimer Str. | 84 | 95 | 38 | 43 |
| Am Schwembach Häßlerstr. bis Wilhelm-Leibl-Str. | 28 | 22 | 0 | 0 |
| Arnstädter Straße Schillerstr. bis Friedrich-List-Str. | 678 | 1.082 | 572 | 878 |
| Arnstädter Straße M.-A.-Nexö-Str. bis J.-S.-Bach-Str. | 7 | 35 | 0 | 0 |
| Binderslebener Landstraße Überm Born bis Am Tennisplatz | 8 | 10 | 0 | 0 |
| Bunsenstraße Stotternh. Str. bis Schwerborner Str. | 29 | 34 | 0 | 5 |
| Clara-Zetkin-Straße Weimarische Str. bis Holbeinstr. | 604 | 612 | 193 | 224 |
| Clara-Zetkin-Straße Holbeinstr. bis Häßlerstr. | 279 | 289 | 191 | 269 |
| Eugen-Richter-Straße Friedrich-Engels-Str. bis Dortmunder Str. | 52 | 89 | 0 | 24 |
| Haarberg Am Peterholze bis Klettbacher Weg | 23 | 35 | 11 | 19 |
| Hannoversche Straße Demminer Str. bis Alacher Str. | 94 | 119 | 16 | 23 |
| Heinrichstraße Blumenstr. bis Binderslebener Landstr. | 0 | 76 | 0 | 0 |
| Heinrichstraße Binderslebener Landstr. bis Gothaer Str. | 587 | 1.069 | 343 | 427 |
| Johannesstraße Stauffenbergallee bis Juri-Gagarin-Ring | 351 | 328 | 0 | 0 |
| Juri-Gagarin-Ring Karl-Marx-Platz bis Löberstr. | 2 | 2 | 0 | 0 |
| Juri-Gagarin-Ring Löberstr. bis Trommsdorffstr. | 474 | 403 | 135 | 0 |
| Juri-Gagarin-Ring Trommsdorffstr. bis Meyfartstr. | 44 | 38 | 4 | 11 |
| Kranichfelder Straße Samuel-Beck-Weg bis Blücherstr. | 32 | 38 | 2 | 3 |
| Kranichfelder Straße Blücherstr. bis Am Sibichen | 145 | 172 | 3 | 9 |
| Leipziger Straße Greifswalder Str. bis Am Alten Nordh. Bhf | 8 | 14 | 2 | 18 |
| M.-A.-Nexö-Straße Rankestr. bis Arnstädter Str. | 0 | 7 | 0 | 0 |
| Magdeburger Allee Breitscheidstr. bis Ilversgehofener Platz | 1.443 | 1.816 | 0 | 0 |
| Paul-Schäfer-Straße Hagansplatz bis Dieselstr. | 18 | 20 | 0 | 0 |
| Schillerstraße Steigerstr. bis Arnstädter Str. | 1 | 386 | 0 | 0 |
| Schillerstraße Arnstädter Str. bis Löberwallgraben | 470 | 798 | 71 | 202 |
| Schillerstraße Löberwallgraben bis Clara-Zetkin-Str. | 7 | 30 | 0 | 0 |

| Straße | 2006 (vor Stufe 1) | | 2012 (vor Stufe 2) | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | L _{DEN} | L _{Night} | L _{DEN} | L _{Night} |
| Schlachthofstraße Stauffenbergallee bis Steinplatz | 0 | 9 | 0 | 0 |
| Stauffenbergallee Magdeburger Allee bis Fritz-Büchner-Str. | 105 | 114 | 5 | 17 |
| Stauffenbergallee Fritz-Büchner-Str. bis Schlachthofstr. | 137 | 151 | 0 | 3 |
| Stauffenbergallee Schlachthofstr. bis Leipziger Str. | 1.339 | 1.425 | 169 | 280 |
| Stauffenbergallee Leipziger Str. bis Thälmannstr. | 1.331 | 1.469 | 105 | 379 |
| Stotternheimer Straße Am Steinhügel bis Henry-Pels-Platz | 47 | 56 | 8 | 36 |
| Straße des Friedens Gothaer Str. bis Alfred-Hess-Str. | 272 | 393 | | |
| Talstraße Auenstr. bis Magdeburger Allee | 64 | 64 | 4 | 64 |
| Summe | 8.763 | 11.301 | 1.872 | 2.934 |

Ausgehend von der Situation vor Schließung des Erfurter Ringes im Jahr 2006 sind demnach die Lärmkennziffern L_{DEN} um 79 % auf 1.872 und L_{Night} um 74 % auf 2.934 im Jahr 2012 zurückgegangen. Noch deutlicher wird dies in der nachfolgenden Grafik.

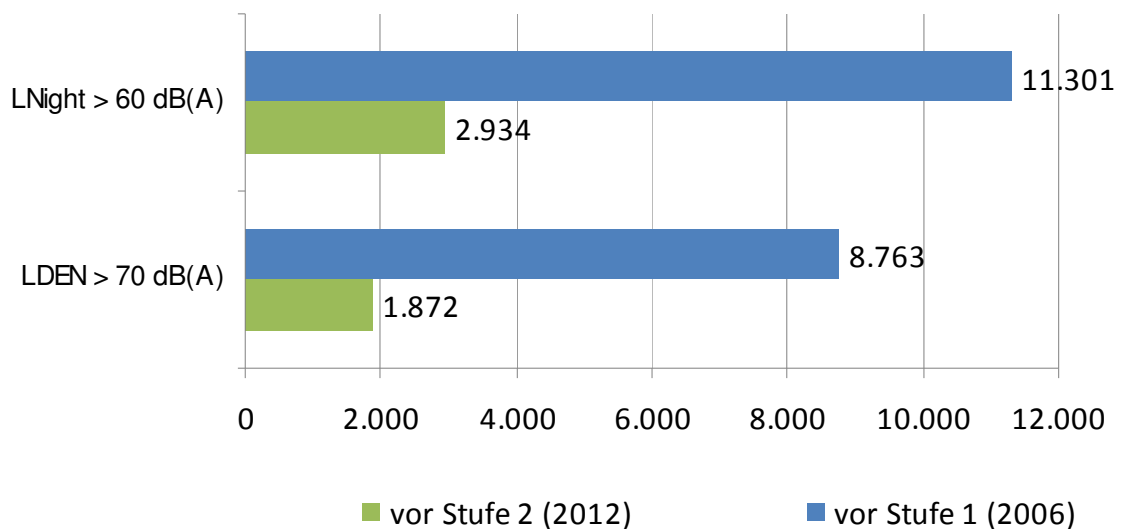


Abb. 3.2: Vergleich Lärmkennziffern im Zeitraum 2006 – 2012 (für kartierte Straßen der Stufe 1)

Hierbei konnte für alle lärmkartierten Straßen durchgängig ein Rückgang der Lärmkennziffern verzeichnet werden. Die deutlichen Minderungen der Lärmkennziffern in den letzten Jahren sind insbesondere auf die verkehrliche Entlastungswirkung des nunmehr vollständig geschlossenen Erfurter Ringes zurückzuführen und die (siehe 3.1) durchgeführten Lärminderungsmaßnahmen.

In Bezug auf die dargestellten Änderungen der Lärmkennziffern ist zu berücksichtigen, dass neben den geänderten Verkehrsbelegungszahlen auch Veränderungen der Einwohnerzahlen (Neubauten/Häusersanierungen, Nutzungsänderungen etc.) die Ergebnisgrößen beeinflussen.

In der Stufe 2 wird der Kartierungsumfang von Straßen mit > 16.000 Kfz/24 h (Stufe 1, schwarze Schrift) auf Straßen mit > 8.000 Kfz/24 h (Stufe 2; blaue Schrift) erweitert. Zur Veranschaulichung der Veränderungen gegenüber der Situation zur Stufe 1 sind in der Tabelle 3.3 die Lärmkennziffern aller kartierten Straßen der Stufe 2 dargestellt.

Tabelle 3.3: Lärmkennziffern der kartierten Straßen Stufe 2

| Straße | Abschnitt | L_{DEN} | L_{Night} |
|-----------------------|---|------------------------|--------------------------|
| Am Roten Berg | A.-Frölich-Str. bis Stotternheimer Str. | 38 | 43 |
| Arnstädter Chaussee | Am Tannenwäldchen bis Bechstedter Str. | 1 | 2 |
| Arnstädter Straße | Schillerstr. bis Friedrich-List-Str. | 572 | 878 |
| Bunsenstraße | Stotternh. Str. bis Schwerborner Str. | 0 | 5 |
| Clara-Zetkin-Straße | Weimarische Str. bis Holbeinstr. | 193 | 224 |
| Clara-Zetkin-Straße | Holbeinstr. bis Häßlerstr. | 191 | 269 |
| Dalbergsweg | Theaterstr. Bis Juri-Gagarin-Ring | 11 | 20 |
| Erfurter Landstraße | Auffahrt A 71 | 0 | 11 |
| Eugen-Richter-Straße | Friedrich-Engels-Str. bis Poeler Weg | 0 | 24 |
| Haarberg | Am Peterholze bis Klettbacher Weg | 11 | 19 |
| Hannoversche Straße | Auffahrt Demminer Str. | 16 | 23 |
| Heinrichstraße | Binderslebener Landstr. bis Gothaerstr. | 343 | 427 |
| Juri-Gagarin-Ring | Löberstr. bis Trommsdorffstr. | 135 | 0 |
| Juri-Gagarin-Ring | Trommsdorffstr. bis Meyfartstr. | 4 | 11 |
| Kranichfelder Straße | Käthe-Kollwitz-Str. bis Blücherstr. | 2 | 3 |
| Kranichfelder Straße | Blücherstr. Bis Am Wiesenhügel | 2 | 7 |
| Kranichfelder Straße | Am Wiesenhügel bis Am Sibichen | 1 | 2 |
| Leipziger Str. | Liebknechtstr. bis Altonaerstr. | 3 | 166 |
| Leipziger Str. | Altonaerstr. bis Bremer Str. | 0 | 73 |
| Leipziger Str. | Bremer Str. bis Greifswalder Str. | 0 | 27 |
| Leipziger Str. | Greifswalder Str. bis Am Alten Nordh. Bhf | 2 | 18 |
| Leipziger Str. | Klingenthaler Weg bis Meißener Weg | 0 | 1 |
| Liebknechtstr. | Leipziger Platz bis Schlachthofstr. | 0 | 53 |
| Nordhäuser Str. | Warschauer Str. bis Str. der Nationen | 0 | 1 |
| Schillerstraße | Arnstädter Str. bis Löberwallgraben | 71 | 202 |
| Schlüterstraße | Moritzstr. bis Boyneburgufer | 0 | 7 |
| Stauffenbergallee | Magdeburger Allee bis Fritz-Büchner-Str. | 5 | 17 |
| Stauffenbergallee | Fritz-Büchner-Str. bis Schlachthofstr. | 0 | 3 |
| Stauffenbergallee | Schlachthofstr. bis Leipziger Str. | 169 | 280 |
| Stauffenbergallee | Leipziger Str. bis Thälmannstr. | 105 | 379 |
| Stotternheimer Straße | Am Steinhügel bis Henry-Pels-Platz | 8 | 36 |
| Talstraße | Auenstr. bis Nettelbeckufer | 4 | 64 |
| Trommsdorffstraße | Juri-Gagarin-Ring bis Stauffenbergallee | 13 | 15 |
| Walkmühlstraße | Melanchthonstr. bis Theater Str. | 130 | 286 |
| Summe | | 2.030 | 3.596 |

Mit blauer Schrift sind all diejenigen Straßenabschnitte gekennzeichnet, die nicht bereits Bestandteil der Stufe 1 – Straßenabschnitte waren. Interessant ist, dass der gestiegene Kartierungsumfang sich deutlich bei den Gesamtwerten für die geräuschbelasteten Flächen niederschlägt (vgl. Abschnitt 2.4.1), jedoch vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Höhe der Lärmkennziffern hat. Wie der Vergleich mit den entsprechenden Werten der Tabelle 3.2 zeigt, erhöht sich die LKZ für L_{DEN} von 1.872 auf 2.030 und für L_{Night} von 2.934 auf 3.596 als Folge der neu in der Stufe 2 hinzugekommenen Straßenabschnitte. Die bereits in der Stufe 1 kartierten Straßenabschnitte zeichnen sich somit anteilig für 92 % (L_{DEN}) und 82 % (L_{Night}) der im Rahmen der Stufe 2 erhobenen Lärmkennziffer-Werte aus. Von den neu in der Stufe 2 hinzugekommenen Straßenabschnitten trägt insbesondere die Walkmühlstraße zu dem registrierten Anstieg der LKZ-Werte bei.

3.4 Untersuchte Maßnahmen

3.4.1 Planungsgrundsätze

Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung können auf Grund des größeren Untersuchungsrahmens und der rechtlich vorgegebenen kurzen Bearbeitungszeit keine flächendeckenden Lärmminderungskonzepte erarbeitet werden. Lkw-Fahrverbote oder der Rückbau von Fahrstreifen müssen komplex untersucht werden, da sie unter Umständen Verdrängungseffekte bewirken und somit auf anderen Straßen im Umfeld zur (unerwünschten) Erhöhung des Verkehrsaufkommens und/oder des Lkw-Anteils und damit auch der Lärmbelastungen führen können. Es ist daher kaum zielführend, derartige Lärmminderungsmaßnahmen festzulegen, ohne die Auswirkungen im angrenzenden Straßennetz zu betrachten. Die konkreten Lärmminderungsmaßnahmen beschränken sich deshalb in dieser Planungsphase vorrangig auf kurzfristig umsetzbare, lokal begrenzte Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder die Sanierung von Straßenoberflächen.

Für Lärmprobleme an einzelnen, exponiert gelegenen Gebäuden (zum Beispiel Abschnitt Haarberg) sind komplexe Lärmminderungsmaßnahmen in der Regel nicht sinnvoll bzw. notwendig. In diesen Fällen wird auf einfach zu realisierende Maßnahmen bzw. auf passive Maßnahmen orientiert.

Abschirmeinrichtungen, wie zum Beispiel Lärmschutzwände werden in dieser Planungsphase nicht näher untersucht. Da es sich bei den Lärmschwerpunkten fast ausschließlich um innerstädtische Hauptverkehrsstraßen handelt, scheiden derartige Maßnahmen in der Regel wegen der ungenügenden Platzverhältnisse, der dichten Folge von Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sowie aus städtebaulichen Gründen meist aus. Sollten die Auslösewerte durch den Stadtrat abgesenkt werden, würden sich die Betroffenen erhöhen und so Lärmschutzwände in einzelnen Bereichen effektiv sein (z. B. Hannoversche Straße auf Höhe Gispersleben).

Mögliche Maßnahmen sowie deren Minderungswirkung hinsichtlich Maximalpegeln, betroffenen Einwohnern und Lärmkennziffern, werden im Anhang 4, getrennt für die einzelnen Straßenabschnitte sowie die Zeitbereiche 24 Stunden (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt.

3.4.2 Kosten-Nutzen-Betrachtung

Für die Einschätzung der Realisierbarkeit der Lärminderungsmaßnahmen ist eine Kostenschätzung sinnvoll bzw. erforderlich.

Die Kosten für Geschwindigkeitsreduzierungen sind für die einzelnen Straßenabschnitte sehr unterschiedlich. Neben den Kosten für die eigentliche Beschilderung können zusätzliche Planungen, beispielsweise für notwendige Anpassungen der Lichtsignalanlagen, erforderlich werden. Die Kosten variieren deswegen auf den einzelnen Straßenabschnitten zwischen 500 bis 25.500 €.

Der finanzielle Aufwand für die Straßenraumumgestaltung in der Clara-Zetkin-Straße wurden auf der Basis einer bestehenden Vorplanung auf 525.000 € geschätzt.

Für den Ersatz der Straßenoberfläche (Deckensanierung) wurden Kosten in Höhe von 15 €/m² veranschlagt.

Bei den passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) wurde pauschal von 2.000 € pro betroffenen Einwohner ausgegangen.

Es handelt sich um grobe Kostenschätzungen, die hauptsächlich dem Vergleich der Lärminderungsvarianten dienen und im Zuge der weiteren Planung/Bearbeitung der konkreten Lärminderungsmaßnahmen aktualisiert/angepasst werden müssen.

Für die Kosten-Nutzen-Bewertung der einzelnen Maßnahmen wurde nachfolgende Effizienz-Kennziffer eingeführt:

$$\text{Effizienz} = \text{Kosten} / \text{Minderung LKZ}$$

Für Maßnahmen die eine Minderung sowohl im Tages- als auch Nachtzeitraum bewirken, ist in der Formel die Summe der beiden Kennziffern für L_{DEN} und L_{Night} einzusetzen. Ansonsten erfolgt die Zuordnung nach Zeitbereichen getrennt.

Die Kennziffer "Effizienz" veranschaulicht, wie viel Euro pro Minderung einer Lärmkennziffereneinheit benötigt werden. Je niedriger der Wert, desto effizienter ist die Maßnahme. Auf Grund des großen Wertebereiches ist für die Darstellung der Effizienz in den Balkendiagrammen (siehe Anhang 4) eine logarithmische Skaleneinteilung notwendig bzw. sinnvoll. Beim Vergleich der Maßnahmen sind deswegen nicht nur die grafischen Balkenlängen, sondern auch die ausgewiesenen Zahlenwerte zu beachten.

3.4.3 Konkrete Lärminderungsmaßnahmen

Festlegungen der Lärmaktionsplanung sind im Benehmen mit den jeweiligen Planungsträgern zu formulieren. Die Behörden und Fachämter der Stadt Erfurt, deren Aufgabenbereiche durch den Lärmaktionsplan berührt werden können, wurden in die Lärminderungsplanung eingebunden. Die im Anhang 4 für die einzelnen Straßenabschnitte aufgeführten Lärminderungsmöglichkeiten wurden im Rahmen mehrerer Ämterabstimmungen überprüft, bewertet und abgewogen (siehe Anhang 5). Konkrete Maßnahmen sind gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Aktionsplan aufgenommen worden. Insgesamt wurden 21 Maßnahmen in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes festgelegt.

Für die Erarbeitung einer Rangfolge dieser einzelnen Lärminderungsmaßnahmen (Dringlichkeitsreihung) wurde ein Bewertungssystem eingeführt, in welches die Lärmkennziffern, die Gebietsnutzung und die Effizienz einfließen.

Tab. 3.3: Bewertungssystem Dringlichkeitsreihung

| Bewertung | LKZ * | Gebietsnutzung | Effizienz |
|------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| 1 | ≤ 5 | Gewerbegebiet | > 10.240 |
| 2 | 6 bis 10 | Gewerbe-/Mischgebiet | 5.121 bis 10.240 |
| 3 | 11 bis 20 | Mischgebiet | 2.561 bis 5.120 |
| 4 | 21 bis 40 | Misch-/Wohngebiet | 1.281 bis 2.560 |
| 5 | 41 bis 80 | Wohngebiet | 641 bis 1.280 |
| 6 | 81 bis 160 | Schule | 321 bis 640 |
| 7 | 161 bis 320 | Krankenhaus | 161 bis 320 |
| 8 | 321 bis 640 | | 81 bis 160 |
| 9 | 641 bis 1.280 | | 41 bis 80 |
| 10 | 1.281 bis 2.560 | | 21 bis 40 |
| 11 | 2.561 bis 5.120 | | 11 bis 20 |
| 12 | 5.121 bis 10.240 | | 6 bis 10 |
| 13 | > 10.240 | | ≤ 5 |

* Lärmkennziffer Tag + Nacht

Die Einzel-Bewertungen der 3 Kriterien wurden pro Straßenabschnitt zu einer Gesamtbewertung aufaddiert. Je größer die Gesamtbewertung, desto wirkungsvoller ist eine Maßnahme. Für die einzelnen Maßnahmen ergeben sich die in Tabelle 3.4 dargestellten Bewertungen und Rangfolgen:

Tabelle 3.4: Maßnahmenkatalog

| Nr. | Straße / Abschnitt | Maßnahme | LKZ | Gebiets- nutzung | Effizienz | Summe | Rang |
|-----|---|---|-----|---------------------|-----------|-------|------|
| 5b | Clara-Zetkin-Straße Holbeinstraße bis Häßlerstraße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 8 | 5 | 10 | 23 | 1 |
| 23 | Walkmühlstraße Melanchthonstraße bis Theaterstraße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h | 8 | 4 | 11 | 23 | 1 |
| 5a | Clara-Zetkin-Straße Weimarische Str. bis Holbeinstraße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 8 | 4 | 9 | 21 | 2 |
| 14b | Leipziger Straße Altonaer Straße bis Bremer Straße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 5 | 5 | 11 | 21 | 2 |
| 14a | Leipziger Straße Liebknechtstraße bis Altonaer Straße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 7 | 4 | 9 | 20 | 3 |
| 17 | Schillerstraße Arnstädter Straße bis Löberwallgraben | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 7 | 3 | 10 | 20 | 3 |
| 5b | Clara-Zetkin-Straße Holbeinstr. bis Häßlerstr. | Reduzierung Straßenquerschnitt auf 2 überbreite Fahrstreifen | 8 | 5 | 5 | 18 | 4 |
| 5a | Clara-Zetkin-Straße Weimarische Str. bis Holbeinstr. | Reduzierung Straßenquerschnitt auf 2 überbreite Fahrstreifen | 8 | 4 | 6 | 18 | 4 |
| 15 | Liebknechtstraße Leipziger Platz bis Schlachthofstraße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 5 | 4 | 7 | 16 | 5 |
| 6 | Dalbergsweg Theaterstraße bis Juri-Gagarin-Ring | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h | 4 | 3 | 8 | 15 | 6 |
| 14c | Leipziger Straße Bremer Str. bis Greifswalder Str. | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 4 | 4 | 7 | 15 | 6 |
| 8 | Eugen-Richter-Straße Friedrich-Engels-Str. bis Poeler Weg | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 4 | 3 | 7 | 14 | 7 |
| 14d | Leipziger Straße Greifswalder Str. bis Am Alten Nordh. Bhf. | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 3 | 4 | 7 | 14 | 7 |
| 12c | Juri-Gagarin-Ring Trommsdorffstraße bis Meyfartstraße | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 3 | 4 | 6 | 13 | 8 |
| 13c | Kranichfelder Straße Am Wiesenhügel bis Am Sibichen | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h | 1 | 4 | 7 | 12 | 9 |
| 18 | Schlüterstraße Moritzstraße bis Boyneburgufer | Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (nachts) | 2 | 5 | 5 | 12 | 9 |
| 16 | Nordhäuser Straße Warschauer Str. bis Straße der Nationen | Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h | 1 | 5 | 4 | 10 | 10 |
| 19b | Stauffenbergallee Fritz-Büchner-Str. bis Schlachthofstr. | Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h | 1 | 3 | 5 | 9 | 11 |
| 10 | Hannoversche Straße Auffahrt Demminer Straße | Lärmindernde Straßenoberfläche | 4 | 3 | 2 | 9 | 11 |
| 4 | Bunsenstraße Stotternh. Str. bis Schwerborner Str. | Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h (nachts) | 1 | 1 | 6 | 8 | 12 |
| 13b | Kranichfelder Straße Blücherstraße bis Am Wiesenhügel | Ersatz Betonplatten durch Asphalt | 2 | 4 | 1 | 7 | 13 |

Bei Umsetzung der Maßnahme werden die Auslösewerte $L_{DEN}/L_{Night} = 70/60$ dB(A) eingehalten

Bei Umsetzung der Maßnahme wird entweder der $L_{DEN} = 70$ dB(A) oder der $L_{Night} = 60$ dB(A) eingehalten

4 Schutz ruhiger Gebiete

Eine weitere Zielstellung der Lärmaktionsplanung besteht nach § 47 d Abs. 2 BImSchG darin, ruhige Gebiete auszuweisen und diese gegen zunehmenden Lärm zu schützen. Verbindliche Vorgaben für die Auswahlkriterien und die Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es nicht. Als Beurteilungskriterien können sowohl die Unterschreitung akustischer Kenngrößen als auch weitere Faktoren wie beispielsweise die Erholungsfunktion eines Gebietes herangezogen werden.

Die vorliegende Lärmkartierung beschränkt sich auf Straßen bzw. Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr (8.000 Kfz/24 h), sodass der verfügbare Datenbestand keine flächendeckenden Betrachtungen zur Geräuschsituation im gesamten Stadtgebiet Erfurt gestattet. Die Voraussetzungen für eine auf akustischen Kriterien aufbauende Ausweisung von ruhigen Gebieten sind derzeit fallkonkret nicht vorhanden. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang außerdem, dass das Lärmempfinden nur bedingt durch akustische Kennwerte wie den Mittelungspegel beschrieben werden kann.

Vor diesem Hintergrund wird bei der Auswahl von ruhigen Gebieten im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung auf geschützte, weitgehend Natur belassene, großflächig zusammenhängende Freiflächen abgestellt, die für die Erholung genutzt und gegenüber dem Umfeld als ruhig empfunden werden können. In der Anlage 6 sind die ausgewählten ruhigen Gebiete mit einer Differenzierung nach "ruhigen Gebieten" und "relativ ruhigen Gebieten" dargestellt. Die letztgenannte Fallgruppe umfasst innerstädtische Erholungsflächen (z. B. Stadtparks), die bedingt durch Freizeitaktivitäten und hohe Besucherfrequenzen nicht zwingend geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Auf diese Klassifikation aufbauend wurden der Orphalgrund, die Bachaue Nesse, die Grammeaue und Teile des Steigers den ruhigen Gebieten zugeordnet. Die nördliche Geraaue und der Nordpark wurden als relativ ruhiges Gebiet eingestuft. Die Auswahl erfolgte durch Ortskenntnis und Vorwissen über die Lärmbelastungssituation (Gebiete, die keinen relevanten Geräuscheinwirkungen durch Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind).

Eine weitergehende Qualifizierung und Weiterentwicklung der Flächen als ruhige Gebiete ist vertiefenden Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung vorbehalten. Hierbei sind Aspekte der Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung und Platzgestaltung einzubeziehen.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes ist gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie die Öffentlichkeit zu beteiligen und es ist ihr die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben. Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 2, sowie die Straßenabschnitte, die über den Auslösewerten liegen, wurden auf der Internetseite der Landeshauptstadt Erfurt veröffentlicht und im Rahmen der Aktion „Autofreier Tag“ am 16.09.2012 öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Gleichzeitig wurden die Bürger durch Mitteilungen auf der Internetseite, im Amtsblatt (Nr. 19 vom 12.10.2012) und in der Presse um Anregungen und Vorschläge zur Lärminderung bis zum 30.11.2012 gebeten. Die Informationen und Vorschläge sind auszuwerten und bei der Erstellung des Aktionsplanes zu berücksichtigen. Insgesamt wurden 32 Stellungnahmen fristgerecht eingereicht.

Alle eingegangenen Einsendungen wurden schriftlich beantwortet. Die Bewertung der eingegangenen Hinweise erfolgte auf Grundlage des Kriterienrahmens für die Lärmaktionsplanung. Hiernach werden die Straßenabschnitte einbezogen, die eine Verkehrsbelegung von mehr als 8.000 Kfz/24 h aufweisen und an denen eine Überschreitung eines Auslösewertes für L_{DEN}/L_{Night} vorliegt. 21 Stellungnahmen bezogen sich auf Straßen bei denen entweder die Belegung von 8.000 Kfz/24h nicht erreicht wird oder eine Überschreitung der Auslösewerte nicht vorlag. Für die weitere Maßnahmenplanung wurden unter Zugrundeliegung dieses Kriterienrahmens die in Tabelle 5.2 zusammenfassend dargestellten 11 Stellungnahmen ausgewertet und die Vorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms auf ihre Umsetzbarkeit überprüft.

Tabelle 5.2: Auswertung des Beteiligungsverfahrens

| Nr. | Straße | Vorschläge / Hinweise | Prüfung / Anmerkungen |
|-----|--|--|--|
| 1 | Clara-Zetkin-Straße | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung nachts auf 30 km/h - Kontrollen Lkw-Durchfahrtsverbot - Rückbau der Straße auf 2 Spuren | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung und Straßenrückbau wurden in Maßnahmeplanung aufgenommen - Kontrollen stellen obligatorisches flankierendes Instrument der Maßnahmenplanung dar |
| 2 | Clara-Zetkin-Straße | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h - Rückbau der Straße auf 2 Spuren - grüne Welle | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) und Straßenrückbau wurden in Maßnahmeplanung aufgenommen - Steuerung der Lichtsignalanlagen ist bereits auf optimierten Verkehrsfluss ausgerichtet |
| 3 | Dalbergsweg | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - Einführung City-Maut - Verkehrsverlagerungen mit dem Ziel der Entlastung des Dalbergsweg | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung wurde in Maßnahmeplanung aufgenommen - City-Maut und Komplexmaßnahmen wie die Verkehrsverlagerungen auf lärmunempfindlichere Routen sind nicht Gegenstand der vorliegenden 2. Stufe der Lärmaktionsplanung |
| 4 | Kranichfelder Straße | Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h | keine Aufnahme in die Maßnahmenplanung, Gründe: fehlende Zustimmung untere Straßenverkehrsbehörde mit Verweis auf geringe Zahl an Betroffenen, erheblicher Aufwand LSA-Koordinierung, Abstimmungsbedarf mit EVAG, bereits realisierte geförderte Schallschutzmaßnahmen |
| 5 | Kranichfelder Straße | Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h | vgl. Nr. 4 |
| 6 | Kranichfelder Straße | Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h | vgl. Nr. 4 |
| 7 | Kranichfelder Straße | Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h | vgl. Nr. 4 |
| 8 | Kranichfelder Straße/ Clara-Zetkin-Str. | <ul style="list-style-type: none"> - Schließen des Übergangs Kranichfelder Str. / Haarbergstr. (außer für Rettungsfahrzeuge) - Rückbau des Straßenzuges auf 2 Fahrspuren | <ul style="list-style-type: none"> - Komplexmaßnahmen mit Verkehrsverlagerungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden 2. Stufe der Lärmaktionsplanung - Rückbau der Straße auf 2 Fahrspuren im Bereich Clara-Zetkin-Str. ist Bestandteil der Maßnahmenplanung |

| Nr. | Straße | Vorschläge / Hinweise | Prüfung / Anmerkungen |
|-----|---|---|---|
| 8 | Kranichfelder Straße | <ul style="list-style-type: none"> - Aufbringen von geräuschmindernden Belag ("alte Platten ... schlagen durch") - LKW-Verkehr auf 50 km/h beschränken (22-6 Uhr weniger als 50 km/h) - Kontrolle Geschwindigkeiten (insbesondere Motorradfahrer) - mittelfristiger Rückbau Cl.-Zetkin-Str./Am Schwemmbach/ Kranichfelder Straße - Dämmung Straßenbahngleise - Feuerwehren, Rettungswagen bei Einsätzen Richtung Stadtmitte und Nord über die W.-Wolff-Str./AB-Zubringer leiten | <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnerneuerung (Entfernung Betonplatten wurde in Maßnahmenplanung aufgenommen - Geschwindigkeitsreduzierung wurde nicht in Maßnahmenplanung aufgenommen (vgl. Nr. 4) - Geschwindigkeitskontrollen stellen obligatorisches flankierendes Instrument der Maßnahmenplanung dar - Rückbau auf 2 Spuren im Bereich Clara-Zetkin-Str. wurde in Maßnahmenplanung aufgenommen - Schienenverkehrslärm der Stadtbahn ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung - für Sondereinsatzfahrzeuge sind keine Routenvorgaben möglich |
| 10 | Lepziger Straße (Bereich Greifswalder Str. bis Am alten Nordh. Bahnhof) | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (nachts) auch für Stadtbahn - Erhaltung des vorhandenen Baumbestandes und Neupflanzung unter Lärmschutzaspekten - keine glatten Fassaden an Gebäuden | <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung wurde in Maßnahmenplanung aufgenommen - Geräusche der Stadtbahn sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung - Bepflanzung leistet keinen Beitrag zur Lärminderung - hinsichtlich Fassadengestaltung bestehen keine Regelungsmöglichkeiten; Fassaden sind i. d. R. schallhart und bewirken Reflektionen, die bei der Berechnung jedoch berücksichtigt werden |
| 11 | Nordhäuser Straße | <ul style="list-style-type: none"> - Bepflanzung der Mittelstreifen und/oder Strasseneinfassung - Hupverbot - Geschwindigkeitsbegrenzungen - Reaktivierung des "Starkastens" Berliner Straße - Renovierung mit Flüsterasphalt - Belehrung sämtlicher Sondersignalnutzer ("nur da nutzen wo notwendig") | <ul style="list-style-type: none"> - von Bepflanzungen geht keine lärmindernde Wirkung aus - Verbot Warnsignal ist rechtlich nicht zulässig - Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h ist Bestandteil der Maßnahmenplanung - Geschwindigkeitskontrollen werden mittels mobilen Einsatzgeräten durchgeführt - Fahrbahnerneuerungen mit "Flüsterasphalt" werden erst bei zulässigen Geschwindigkeiten > 60 km/h anerkannt - verantwortlicher Umgang mit Signalbetätigung obliegt Verantwortungsbereich der Einsatzkräfte von Sonderfahrzeugen |

Hiernach sind eine Vielzahl von Vorschlägen in die Maßnahmenplanung aufgenommen worden.

Nach Bestätigung des vorliegenden Entwurfes des Lärmaktionsplanes wird die Öffentlichkeit erneut beteiligt.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Für die Landeshauptstadt Erfurt wurde ein Aktionsplan zur Lärminderung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, Lärmbelastungen im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzeptes zu vermeiden und Lärmbelastigungen oberhalb der Auslösewerte durch geeignete Maßnahmen zu verringern. Die vorliegende Lärmaktionsplanung Stufe 2 umfasst den Straßenverkehr mit Belegungen oberhalb von 8.000 Kfz/24 h und baut unmittelbar auf den Aktionsplan der Stufe 1 (Straßen mit mehr als 16.000 Kfz/24 h) auf.

Übergeordnete Strategien wie die Stärkung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV), die Förderung einer stadt- und umweltfreundlichen Kraftfahrzeugnutzung (Mobilitätsmanagement u.a.) oder die Ausweisung von Lkw-Führungsrouten, die mittel- bis langfristig einen Beitrag zur Lärminderung leisten sind bereits Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. Flankierend zu diesen Initiativen widmet sich der vorliegende Lärmaktionsplan vordergründig den hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen und stellt auf konkrete, möglichst kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verringerung der Belastung an den Lärmschwerpunkten ab.

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur flächendeckenden innerstädtischen Lärmmentlastung war die Ende 2006 vollendete Schließung des Erfurter Rings. Ausgehend von der Situation vor Ringschluss sind die Lärmkennziffern für den 24 h - Zeitbereich (L_{DEN}) um ca. 80% auf 2.030 und für den Nachtzeitbereich (L_{Night}) um ca. 70% auf 3.596 sehr stark gefallen. Zu diesem Ergebnis haben die Realisierung wichtiger, im Rahmen der 1. Stufe des Lärmaktionsplanes verankerter Maßnahmen wie die Fahrbahnsanierung im Bereich der Magdeburger Allee beigetragen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan Stufe 2 beinhaltet insgesamt 21 konkrete Lärminderungsmaßnahmen an 19 verschiedenen Straßenabschnitten. Bei vollständiger Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Lärmkennziffer für den 24 h - Zeitbereich auf 1.544 und für den Nachtzeitbereich auf 2.472 abgesenkt. Insgesamt wird hierdurch eine Verringerung der Lärmbelastung für ca. 4.760 Einwohner erzielt. Nach Realisierung der Maßnahmen verbleiben 13 Straßen bzw. 18 Straßenabschnitte mit Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte.

Eine Verwirklichung der vorgeschlagenen Maßnahmen muss planerisch und finanziell untersetzt werden. Die Kosten der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen des Maßnahmenplans belaufen sich auf rund 125.000 Euro. Dabei können sich Veränderungen der Kosten bei der Realisierung einzelner Maßnahmen ergeben. Die Maßnahmen sollten bis zur nächsten Stufe der Lärminderungsplanung realisiert sein.

Die Aufwendungen der mittelfristig bis langfristig vorgesehenen Maßnahmen, deren Umsetzung voraussichtlich nicht vor der nächsten Planfortschreibung erfolgt, werden mit 525.000 Euro (hier: Reduzierung Straßenquerschnitt auf 2 überbreite Fahrstreifen in der Clara-Zetkin-Straße), 420.000 Euro (hier: Ersatz Betonplatten durch Asphalt in der Kranichfelder Straße) und 120.000 Euro (hier: Einbau lärmindernde Straßenoberfläche in der Hannoverschen Straße) veranschlagt.

Neben den Vorkehrungen zur Minderung hoher Lärmbelastungen (Lärmsanierung) werden im vorliegenden Lärmaktionsplan erstmalig ruhige Gebiete ausgewiesen, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind. Verbindliche Auswahlkriterien von ruhigen Gebieten bestehen bislang nicht. Bei der Auswahl der Flächen wurde auf die Erholungsfunktion abgestellt. Die Qualifizierung der ausgewählten Gebiete und die Ausweisung weiterer Flächen insbesondere im innerstädtischen Bereich bedarf vertiefender Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung.

7 Quellenverzeichnis

Landeshauptstadt Erfurt:

Verkehrliche Immissionsschutzplanung im Vorfeld der 2. Stufe Lärmaktionsplanung
LK Argus Kassel GmbH, April 2012

Flächennutzungsplan Erfurt

EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
vom 25. Juni 2002

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch
Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-
Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 26. September 2002

Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung
(Silent City)
Umweltbundesamt, Berlin 2008

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vom 10. April 1990

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des
Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97) vom 02. Juni 1997

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
(EU-Umgebungslärmrichtlinie)

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung
vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV)
vom 6. März 2006

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
vom 17. August 2006

Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch
Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007

Abstimmungsergebnis zwischen Amt für Bildung und Friedrich-Schiller-Schule zur Schulartänderung der Friedrich-Schiller-Schule in eine Thüringer Gemeinschaftsschule (TGS) nach ThürSchulG §6a Abs.3 in Verbindung mit § 38 Abs. 4**1. Zügigkeit und Klassenbildung der Gemeinschaftsschule:**

- Die vorhandene Unterrichtsraumkapazität von 16 allgemeinen Unterrichtsräumen lässt eine durchgängige Zweizügigkeit der Klassenstufe 5 bis 12 der TGS zu.
- Da von einer Reduktion der Zügigkeit in der gymnasialen Oberstufe ab dem Schuljahr 2018/2019 ausgegangen wird (siehe nachfolgendes Klassenbildungsschema), besteht für das Schuljahr 2013/2014 die Möglichkeit, drei 5. Klassen TGS zu bilden.

| Schuljahr | Klassenstufe | | | | | | | | | Klassen |
|---------------------|--------------|---|---|---|---|----|----|----|--|---------|
| | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | | |
| 12/13 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | | | | 15 |
| 13/14 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | | | | 16 |
| 14/15 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | | | | 15 |
| 15/16 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | | | | 14 |
| 16/17 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | | | | 13 |
| 17/18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | | | | 13 |
| 18/19 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | | | 14 |
| 19/20 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | | 15 |
| 20/21 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 16 |
| 21/22 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 16 |
| Regelschule | | | | | | | | | | |
| Gemeinschaftsschule | | | | | | | | | | |

- Die derzeitigen 5. Klassen werden nach Einverständnis der Eltern im Schuljahr 2013/2014 als 6. Klassen der TGS geführt.

2. Schuleinzugsbereich

- Die TGS nimmt vorwiegend die Schüler des ehemaligen Regelschuleinzugsbereiches auf.
- Die neu gebildete TGS ersetzt die zuständige Regelschule entsprechend ThürSchulG § 4 Abs. 4.

3. Schulname

- Die TGS soll wieder den Schulnamen "Friedrich Schiller" tragen.

4. Kooperationen

- Die TGS erhält ihre Schüler vorwiegend aus dem Einzugsbereich der ehemaligen Regelschule (GS 9; 17; 18; 21; 29; 30).
- Eine Kooperation mit einem Gymnasium ist nicht vorgesehen, da entsprechend des Schulkonzeptes eine eigene gymnasiale Oberstufe aufgebaut wird.