

Nahverkehrsplan 2014 bis 2018

Landeshauptstadt Erfurt



Impressum



Verfasser

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Bereich Verkehrsplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt

Entwurf, 23.10.2013

Bestätigt durch den Stadtrat am
..... mit Beschluss / 13.

Inhaltsverzeichnis

1	Verkehrspolitische Zielstellung.....	9
2	Einführung.....	11
3	Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose.....	14
3.1	Allgemeines - Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke.....	14
3.2	Einwohnerentwicklung.....	15
3.3	Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet.....	17
3.4	Pendlerdaten.....	18
3.5	Schülerdaten.....	19
4	Analyse des Erfurter Stadtverkehrs.....	20
4.1	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG.....	20
4.2	Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG.....	20
4.3	Sonstige Linien im Stadtverkehr.....	21
4.4	Erschließungspotenzial im Stadtverkehr.....	22
4.4.1	Erschließungspotenzial Kernstadtbereich.....	22
4.4.2	Erschließungspotenzial Ortsteile und Siedlungen.....	24
4.4.3	Übersicht vorhandene Erschließungspotenziale.....	25
4.5	Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr.....	26
4.5.1	Allgemeine Fahrgastentwicklung.....	26
4.5.2	Nutzung der Verkehrsmittel / Linien.....	26
4.5.3	Fahrgastaufkommen der Ortsteile / Siedlungen.....	28
4.6	Finanzierung der Verkehrsangebote.....	29
4.7	Vorhandenes Verkehrsangebot im Stadtverkehr und seine Nutzung.....	31
4.7.1	Vorgabe des Nahverkehrsplanes 2008 - 2012.....	31
4.7.2	Einschätzung des Verkehrsangebotes der Kernstadt (Stadtbahn / Linie 9).....	32
4.7.3	Einschätzung des Verkehrsangebotes der Ortsteile und Siedlungen (Buslinien 10-95 und 503).....	34
4.7.3.1	Auswertung Mo-Fr (Schulzeit).....	35
4.7.3.2	Auswertung Wochenendverkehr.....	38
4.7.3.3	Auswertung Abendverkehrsangebote Ortsteile und Siedlungen.....	40
4.7.3.4	Auswertung Eisenbahnangebote im Stadtverkehr.....	41
4.8	Auswertung ERNA-Nachtnetz.....	42
4.9	Fazit Analyse.....	44
5	Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs.....	45
5.1	Ausgangsbasis.....	45
5.2	Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes.....	45
5.2.1	Vorbereitung einer Stadtbahntentlastungsstrasse Puschkinstraße / Lutherstraße.....	45
5.2.2	Vorbereitung eines Verknüpfungspunktes am Bahnhof Gisperleben.....	46
5.3	Ableitung von Mindestbedienungsstandards.....	46
5.3.1	Allgemeines.....	46
5.3.2	Bewertung des Angebotskonzeptes in der Haushaltsbefragung 2013.....	47
5.3.3	Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9:.....	48
5.3.3.1	Allgemeine Vorgaben.....	48
5.3.3.2	Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen.....	49
5.3.3.3	Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag (Mo - Fr).....	50
5.3.3.4	Vorgabe Mindestangebot Samstagen.....	51
5.3.3.5	Vorgabe Mindestangebot an Sonn- und Feiertagen:.....	51

5.3.3.6	Vorgabe Mindestangebot Nachtnetz.....	52
5.3.4	Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen	52
5.3.4.1	Allgemeine Vorgaben.....	52
5.3.4.2	Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen.....	53
5.3.4.3	Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag bis 20.00 Uhr	55
5.3.4.4	Vorgabe Mindestangebot am Wochenende bis 20.00 Uhr	56
5.3.4.5	Vorgabe Mindestangebot im Abendverkehr und Spätverkehr:.....	56
5.4	Fazit Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs.....	58
6	Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs.....	59
6.1	VMT-Rahmenplan 2013 - 2017	59
6.2	Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2013 - 2017	59
6.2.1	Verkehrsnachfrage.....	59
6.2.2	SPNV-Konzept 2015 / 2017.....	60
6.2.3	Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte.....	61
6.2.4	Verbundgebietserweiterung.....	62
6.2.5	ÖPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz	62
6.2.6	Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten ..	63
6.2.7	Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV	63
6.3	Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote	63
6.3.1	Allgemeines.....	63
6.3.2	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda	64
6.3.3	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land	65
6.3.4	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis	65
6.3.5	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha.....	66
6.3.6	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt.....	67
7	Standards im Stadtgebiet Erfurt	68
7.1	Qualitätskriterien.....	68
7.1.1	Auszug aus dem Kundenbarometer 2012	68
7.1.2	Ergebnisse Haushaltsbefragung 2013.....	70
7.2	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)	71
7.3	Haltestellen.....	73
7.3.1	Einzugsbereiche	73
7.3.2	Ausstattungen von Haltestellen	73
7.3.3	Einteilung in Kategorien.....	74
7.3.4	Barrierefreie Gestaltung	75
7.3.5	Verknüpfungspunkte	77
7.4	Fahrzeuge	79
7.5	Tarife und Vertrieb	79
7.5.1	Tarif.....	79
7.5.2	Vertrieb.....	80
7.6	Fahrgastinformation	81
8	Investitionen im ÖPNV.....	84
8.1	Ausbau der Verkehrswege und -anlagen	84
8.1.1	Verkehrswege.....	84
8.1.2	Infrastruktur Bahnstromversorgung	84
8.1.3	Haltestellen.....	85
8.1.4	Verknüpfungspunkte	85
8.2	Fahrzeuge	85
8.3	Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	86
8.4	Service, Vertrieb und Marketing	86

9	Organisation der Planung, Finanzierung und Durchführung des ÖPNV	87
9.1	Hoheitliche Aufgaben / Verkehrliche Rahmenplanung.....	87
9.2	Ausreichung von Betriebskostenbeihilfen und deren Abrechnung	87
9.3	Ausgestaltung und Durchführung des ÖPNV.....	87
9.4	Verkehrsverbund Mittelthüringen	88
10	Finanzierung	89
10.1	Allgemeine Grundsätze.....	89
10.2	Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investplanung 2014 bis 2018.....	90
10.2.1	Erfolgsplan	90
10.2.2	Vermögensplan / Stellenplan	90
10.2.3	Investitionsplan	90
11	Beteiligungen bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes	94
11.1	Einbeziehung der EVAG.....	94
11.2	Durchgeführte Workshops.....	94
11.3	Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen....	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split für das VMT-Verbundgebiet (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)	12
Abbildung 2: Kennwerte des Modal Split im motorisierten Personenverkehr (Quelle: VMT- Rahmenplan 2013-2017)	12
Abbildung 3: Motorisierungsgrad im VMT-Verbundgebiet (Quelle VMT-Rahmenplan 2013-2017)....	13
Abbildung 4: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle 2009-2012 (Quelle: EVAG).....	13
Abbildung 5: Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81).....	16
Abbildung 6: Darstellung der Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2006 - 2012..	17
Abbildung 7: Entwicklung ausgewählter Altersgruppen bis 2035 (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81).....	19
Abbildung 8: Städtische Verkehrsachsen - Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt	23
Abbildung 9: Erschließungspotenzial der Ortsteile und Siedlungen	25
Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf die Verkehrsarten	27
Abbildung 11: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien	27
Abbildung 12: Aufteilung des Aufkommens der Linien 10-95 und 503 auf die Ortsteile und Siedlungen	28
Abbildung 13: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2012	29
Abbildung 14: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2012	30
Abbildung 15: Finanzhilfen und SWE-Zuschüsse und Fahrgastnutzung 2012 nach Verkehrsarten....	30
Abbildung 16: SWE-Zuschüsse je Fahrgast 2012 nach Verkehrsarten.....	31
Abbildung 17: Tagesganglinie Haltestelle Domplatz Nord in Richtung Klinikum (Mo-Fr).....	33
Abbildung 18: Tagesganglinie Haltestelle Hauptbahnhof in Richtung Süden (Mo-Fr)	34
Abbildung 19: Abhängigkeit zwischen Nutzeraufkommen (Mo-Fr) und Einwohnerzahl der Ortsteile und Siedlungen	35
Abbildung 20: Abhängigkeit zwischen ÖPNV-Nutzungsanteil (Mo-Fr) und Einwohnerzahl der Ortsteile und Siedlungen	36
Abbildung 21: Abhängigkeit des ÖPNV-Nutzungsanteils in den Ortsteilen und Siedlungen von der Fahrzeit zum Zentrum.....	37
Abbildung 22: Abhängigkeit der ÖPNV-Nachfrage in den Ortsteilen und Siedlungen vom Fahrtenangebot	37
Abbildung 23: Verhältnis zwischen ÖPNV-Nutzung Mo-Fr und dem Wochenende aus den Ortsteilen und Siedlungen	38
Abbildung 24: ÖPNV-Nutzung Mo-Fr, Samstag und Sonntag der größeren Ortsteile und Siedlungen	39
Abbildung 25: ÖPNV-Nutzung Mo-Fr, Samstag und Sonntag der kleineren Ortsteile und Siedlungen	40
Abbildung 26: ÖPNV-Nutzung im Abendverkehr der Ortsteile und Siedlungen.....	41
Abbildung 27: Vergleich Eisenbahn- und Busnutzung in Ortsteilen mit Bahnhof.....	42
Abbildung 28: EVAG-Liniennetzplan ERNA-Nachtnetz	43
Abbildung 29: Auswertung der der Wohnungs- und Haushaltserhebung 2013 zum ÖPNV	48
Abbildung 30: Städtische Verkehrsachsen - Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt	49
Abbildung 31: Erschließungspotenzial der Ortsteile und Siedlungen.....	54
Abbildung 32: Streckenbelastung im SPNV (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-1017)	59
Abbildung 33: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Linien- und Streckennetz	69
Abbildung 34: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Anschlüsse	69
Abbildung 35: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Informationen bei Störungen und Verspätungen	70
Abbildung 36: Kundenzufriedenheit mit dem Erfurter ÖPNV (Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung 2013)	70
Abbildung 37: Busspuren am Knoten Schmidtstedter Brücke - Nord (Quelle: Google Maps)	71
Abbildung 38: Linientaxi der Firma Köbis im Auftrag der EVAG	72
Abbildung 39: Beispiel für Blockanschlusssicherung an Verknüpfungspunkten	72
Abbildung 40: Neue Anzeigemöglichkeiten im Mobilitätszentrum	73
Abbildung 41: Beispiele für optische und akustische Fahrgastinformation.....	74
Abbildung 42: Barrierefreie Haltestellengestaltungen	75
Abbildung 43: EVAG-Niederflurhaltestellenplan Stadtbahn	76
Abbildung 44: EVAG-Liniennetzplan mit Angabe der VMT-Tarifzone	80

Abbildung 45: Beispiel für EVAG-Linienleptorello.....	81
Abbildung 46: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de.....	82
Abbildung 47: Beispiel für Handy-Auskunft	82
Abbildung 48: Beispiel für Bildschirmanzeige in den EVAG-Fahrzeugen.....	83
Abbildung 49: Vorwegweiser zum P+R-Platz Grubenstraße mit Abfahrtsanzeige Stadtbahn	83
Abbildung 50: Verkehrsverbund Mittelthüringen - Tarifzonenplan	88

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt, jeweils zum 31.12. (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)	16
Tabelle 2: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)	16
Tabelle 3: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)	18
Tabelle 4: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)	19
Tabelle 5: Übersicht EVAG-Linienbeförderungsfälle 2009-2012	26
Tabelle 6: EVAG-Linienbeförderungsfälle 2012 nach Siedlungsstrukturen.....	26
Tabelle 7: ÖPNV-Finanzierung im Jahr 2012.....	29
Tabelle 8: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen sowie Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen.....	30
Tabelle 9: Auszug aus Nahverkehrsplan 2008 - 2012, 1. Aktualisierung 2010, Vorgabe der ÖPNV-Mindestangebote.....	32
Tabelle 10: Verkehrsangebot der Kernstadt im City-Takt (Ist: 2012)	32
Tabelle 11: Wochentägliche ÖPNV-Nutzer aus den Ortsteilen und Siedlungen.....	38
Tabelle 12: ÖPNV-Nutzer im Abendverkehr aus den Ortsteilen und Siedlungen	40
Tabelle 13: ERNA-Angebote und ihre Nutzung	43
Tabelle 14: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Tagnetz.....	50
Tabelle 15: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Nachtnetz	50
Tabelle 16: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag).....	51
Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz - Tag)	51
Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag)	52
Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht)	52
Tabelle 20: Kategoriezuordnung Tagnetz für Ortsteile und Siedlungen	54
Tabelle 21: Kategoriezuordnung Spätverbindungen für Ortsteile und Siedlungen	55
Tabelle 22: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen.....	55
Tabelle 23: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen...	56
Tabelle 24: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen..	57
Tabelle 25: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen.....	57
Tabelle 26: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen.....	58
Tabelle 27: Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT- Verbundgebietes 2011-2017 (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)	60
Tabelle 28: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017).....	61
Tabelle 29: Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013 - 2017)	63
Tabelle 30: Erfüllung der öDA-Qualitätskriterien durch die EVAG	68
Tabelle 31: Einzugsbereiche von Haltestellen.....	73
Tabelle 32: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards	74
Tabelle 33: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit	77
Tabelle 34: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet.....	78
Tabelle 35: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG.....	79
Tabelle 36: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2014 - 2018.....	91
Tabelle 37: Vermögensplan der EVAG 2014 - 2018.....	92
Tabelle 38: Investitionsplan der EVAG 2014 - 2018.....	93
Tabelle 39: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	95

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2018

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammeltaxi
BUGA	Bundesgartenschau
DB	Deutsche Bahn AG
EIB	Erfurter Bahn GmbH
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
IG	Industrie- und Gewerbegebiet
IOV	Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
KomBus	KomBus GmbH Bad Lobenstein
LBF	Linienbeförderungsfälle
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
Mo-Do	Montag - Donnerstag
Mo-Fr	Montag - Freitag
NVB	Nahverkehrsbezirk (ÖPNV-Verkehrsbezirk)
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
PVG	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
RB	Regionalbahn
RBA	Regionalbus Arnstadt GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
Sa	Samstag
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung
STB	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VMT GmbH	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda

1 Verkehrspolitische Zielstellung

Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt traditionell über eine sehr gute Erschließung ihres Stadtgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nimmt in der Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Städten dieser Größenordnung in Deutschland eine Spitzenstellung ein.

Mit dem Ausbau der Erfurter Straßenbahn zu einer leistungsfähigen und komfortablen Stadtbahn durch die erfolgreiche Umsetzung des Stadtbahnprogrammes in den Jahren 1998 bis 2007 wurde eine entscheidende Voraussetzung für die hohe Qualität des Erfurter Nahverkehrs geschaffen.

Das Ziel dieses Nahverkehrsplanes besteht neben dem Erhalt und der Weiterentwicklung dieses hohen Standards auch in einer zunehmenden Flexibilisierung der Angebote sowie der Anpassung an stadtplanerische, wirtschaftliche und demografische Entwicklungen in Erfurt.

Zunehmend gilt es auch, den ÖPNV angemessen in längerfristige Ziele der Stadtentwicklung einzubeziehen und sich abzeichnende veränderte Nutzergewohnheiten frühzeitig zu erkennen und zu berücksichtigen.

Die Landeshauptstadt Erfurt verfolgt deshalb die folgenden verkehrspolitischen Zielstellungen:

Jede Bürgerin und jeder Bürger ist zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und am arbeitsteiligen Wirtschaftsgeschehen auf Mobilität angewiesen.

Insofern dient der ÖPNV der Daseinsvorsorge gemäß §2 (1) Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG).

Die Landeshauptstadt garantiert mit dem ÖPNV eine sowohl zeitlich als auch räumlich angemessene Verkehrsbedienung.

Mit attraktiven aber auch wirtschaftlichen Angeboten stellt der ÖPNV eine umweltfreundliche und klimagerechte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.

Zum Erreichen der vom Stadtrat beschlossenen ambitionierten Klimaschutzziele bedarf es eines leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV, der sowohl zur Reduzierung der Schadstoffemissionen als auch zur Begrenzung des Flächenverbrauches des gesamten städtischen Verkehrssystems beiträgt.

Die Landeshauptstadt Erfurt verfolgt daher das Ziel, langfristig den ÖPNV-Anteil an der motorisierten Mobilität auf hohem Niveau zu stabilisieren bzw. weiter zu erhöhen.

Hieraus ergeben sich folgende Grundsätze:

- Flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgebiete mit dem ÖPNV bei einer hohen Beförderungsqualität,
- Sicherung von vorgegebenen Standards der ÖPNV-Erschließung in Abhängigkeit von der jeweiligen Siedlungskategorie,
- Priorität des ÖPNV bei der motorisierten Erschließung der Innenstadt,
- optimale Verknüpfung der Linien des Stadtverkehrs untereinander und mit dem Regionalverkehr,
- hohe Wirtschaftlichkeit beim Betrieb und im Investitionsbereich,

- Stärkung des Umweltverbundes durch die aktive Förderung einer multi- und intermodalen Verkehrsmittelwahl einschließlich der damit verbundenen infrastrukturellen und tariflichen Voraussetzungen und
- weitere Bewerbung und Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (Jobticket) mit dem Ziel, den Anteil an ÖPNV Nutzung weiter zu erhöhen

Eine wesentliche Herausforderung in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes wird die künftige Finanzierung der Verkehrsangebote unter Wahrung sozial verträglicher Tarifstrukturen darstellen.

Einen wichtigen Schwerpunkt stellen auch die Anforderungen an den Nahverkehr dar, die aus den neuen ICE Angeboten ab 2015/2017 am Hauptbahnhof erwachsen.

Weiterhin besteht das ausdrückliche Ziel, den Verbundtarif Mittelthüringen mindestens auf alle angrenzenden Kreise um Erfurt (Sömmerda, Ilmkreis) auszudehnen um somit attraktive Angebote für Ein- und Auspendler aber auch Touristen in der Region Mittelthüringen zu schaffen.

Besonders zu beachten sind die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Damit muss in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes der bereits hohe vorhandene Standard an barrierefreien Haltestellen und niederflurigen Fahrzeugen weiter verbessert werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Anforderungen an Bodenindikatoren entsprechend der DIN 32984 mit dem Ziel, weitgehend vereinheitlichte Haltestellenlösungen im Stadtgebiet umzusetzen.

2 Einführung

Dieser Nahverkehrsplan behandelt die Entwicklung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet der Landeshauptstadt Erfurt im Zeitraum 2014 - 2018.

Er baut auf den Ergebnissen des Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 auf, der die aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Angebote im Verbundgebiet behandelt. Wichtige Ergebnisse wurden in diesen Nahverkehrsplan übernommen und zusammenfassend in Kapitel 6 dargestellt.

Der Öffentliche Personennahverkehr besitzt in der Stadt Erfurt traditionell einen großen Stellenwert, der sich in der hohen Akzeptanz und einem - im bundesweiten Vergleich - sehr guten Nutzungsanteil ausdrückt.

Grundlage hierfür sind die seit den 90-iger Jahren durchgeführten Maßnahmen zur Vervollständigung des ÖPNV-Angebotes und zur Attraktivitätssteigerung, so z.B.:

- Stadtbahnprogramm 1998 - 2007 mit fünf neuen Teilstrecken und entsprechender Anpassung des Busnetzes
- Erneuerung der Fahrzeugflotte auf moderne Niederflurtechnik
- barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Programm zur Beschleunigung des ÖPNV durch ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem und Bevorrechtigungen an fast allen Lichtsignalanlagen,
- Anschlusssicherung
- Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen im Jahr 2006
- Angebote im einheitlichen City-Takt bei allen Stadtbahnlinien und Buslinie 9
- Moderne Systeme für Information und Vertrieb
- Gewährung von Kundengarantien

Durch diese Maßnahmen konnten eine steigende Fahrgastnutzung sowie sehr gute Werte bei Qualität und Effektivität des Erfurter Nahverkehrs erreicht werden.

Hinzu kommen äußere Faktoren, wie

- eine relativ kompakte Stadtstruktur,
- die damit verbundenen kurzen Wege,
- die verkehrsberuhigte Innenstadt mit Durchfahrtsmöglichkeit nur für den ÖPNV und
- eine restriktive Parkraumbewirtschaftung,

die ebenfalls zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzung beitragen.

Erfurt besitzt sehr gute Ausgangsbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Das zeigen auch die nachfolgenden Diagramme, die dem Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 entnommen wurden. Als Datengrundlage dienen die Verkehrsbefragungen von 2008 (SrV und MiD), neue Daten sind erst nach den 2013 / 14 laufenden Erhebungen im Jahr 2014 zu erwarten.

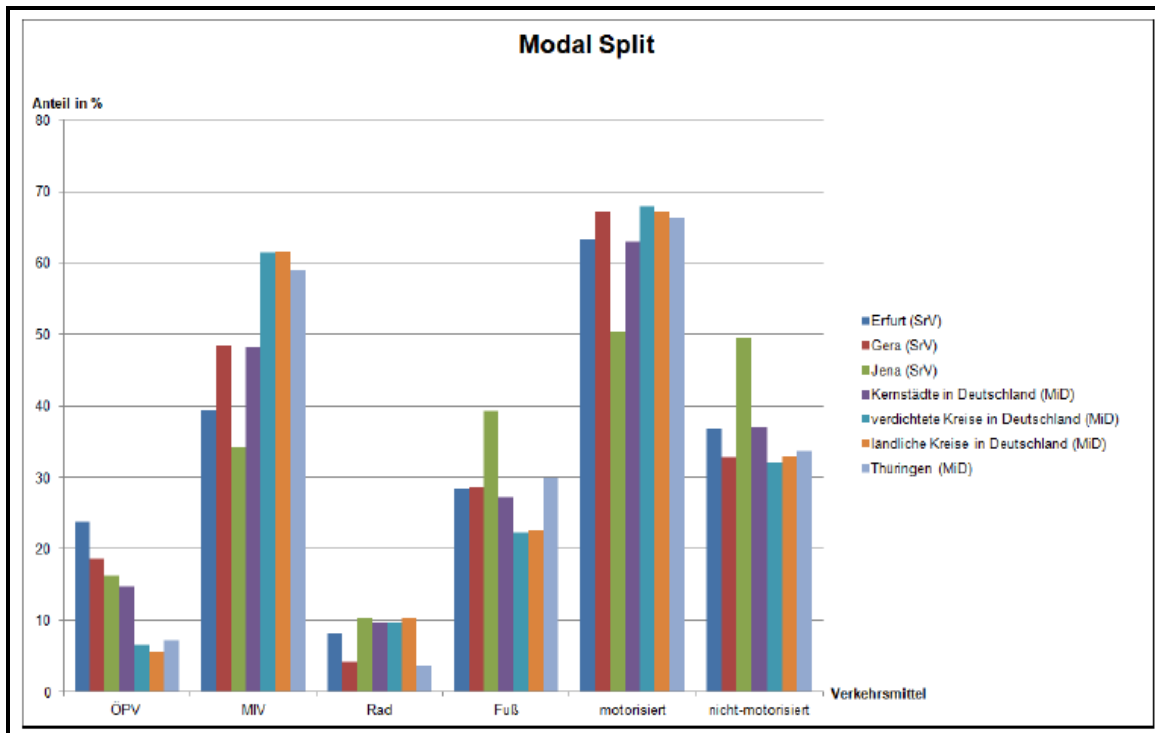


Abbildung 1: Modal Split für das VMT-Verbundgebiet (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

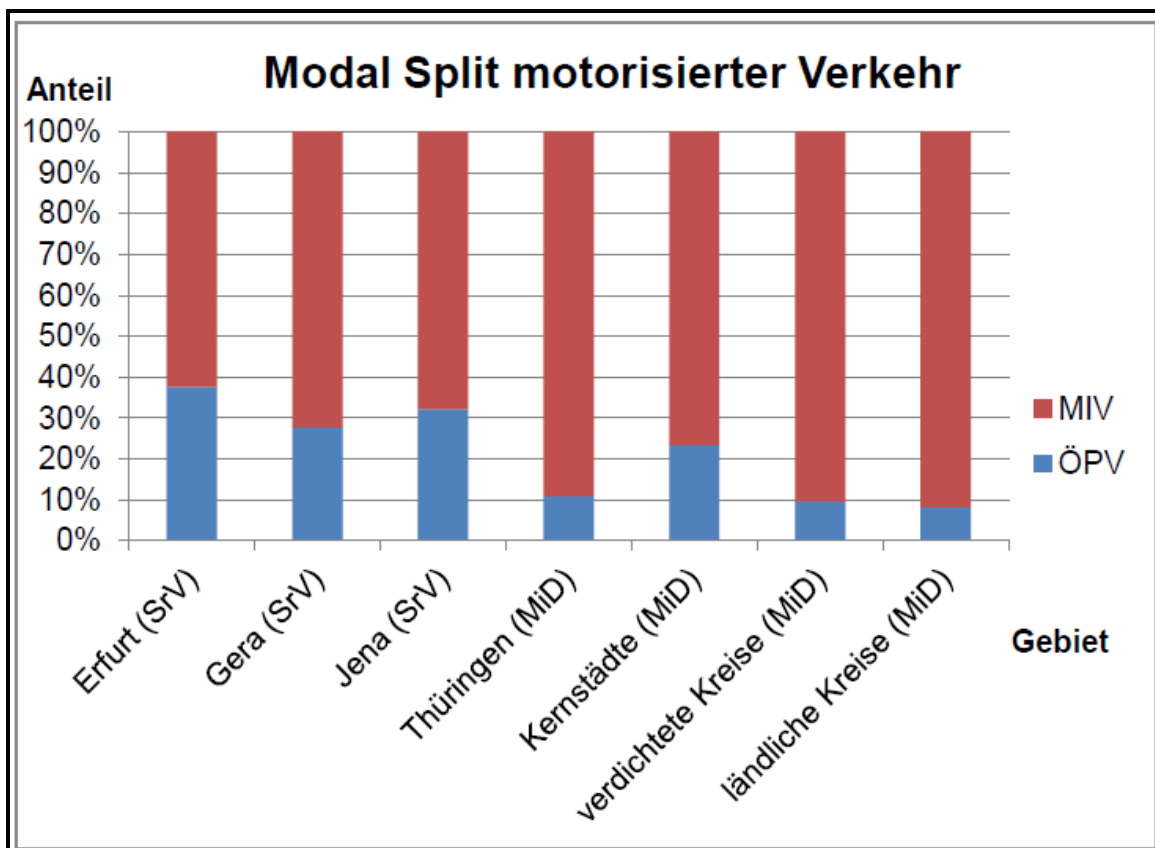


Abbildung 2: Kennwerte des Modal Split im motorisierten Personenverkehr (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

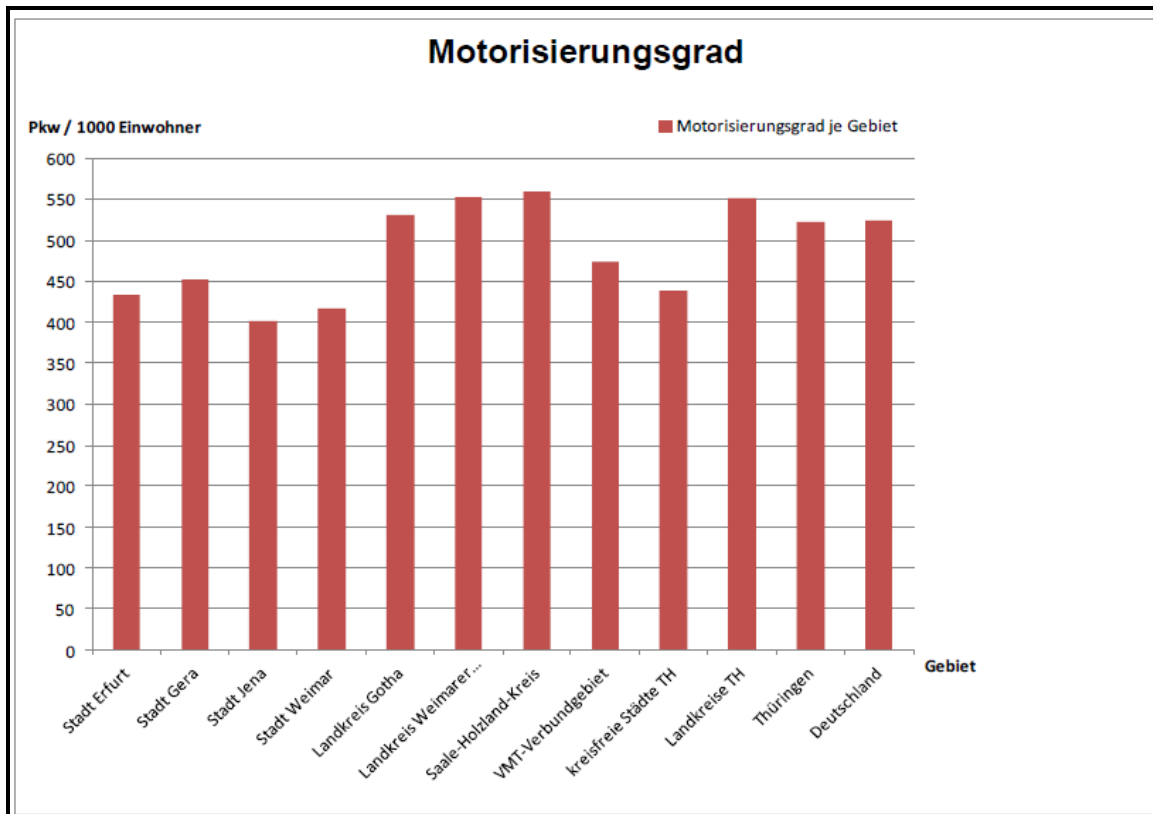


Abbildung 3: Motorisierungsgrad im VMT-Verbundgebiet (Quelle VMT-Rahmenplan 2013-2017)

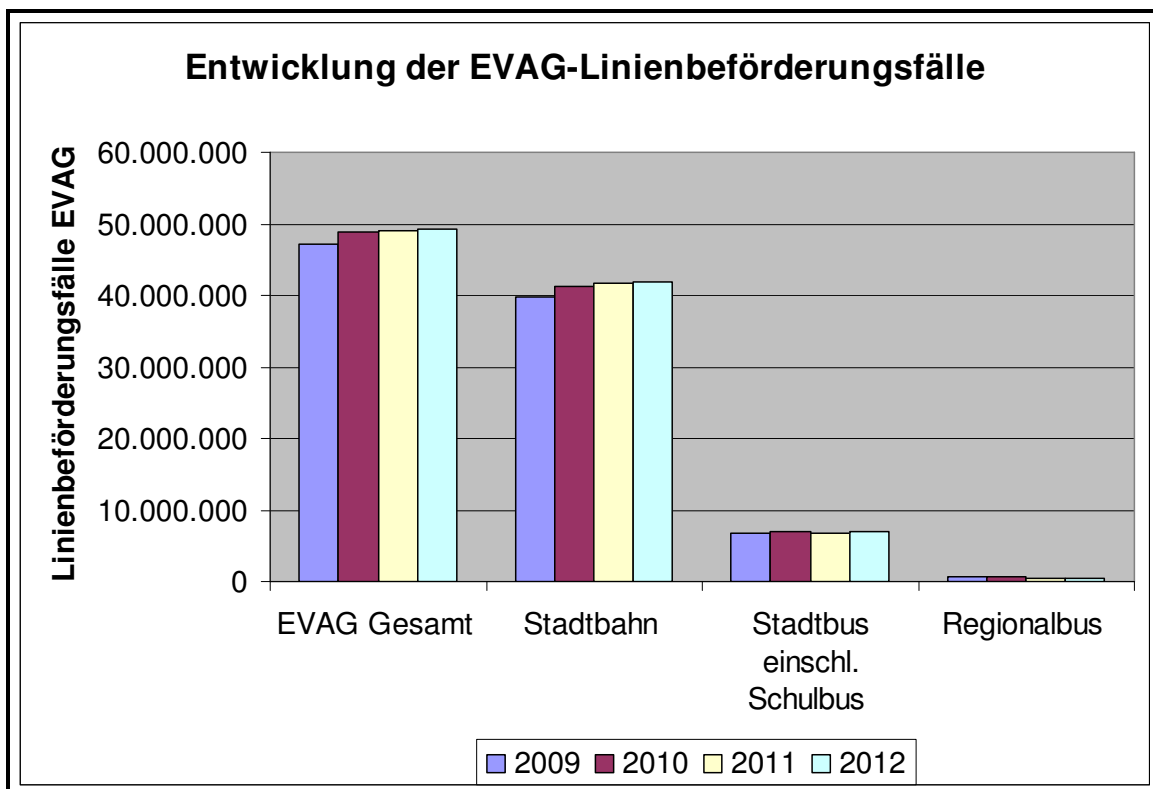


Abbildung 4: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle 2009-2012 (Quelle: EVAG)

Diese guten Voraussetzungen für den Erfurter ÖPNV gilt es zu nutzen und weiter auszubauen. Dafür soll dieser Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2014 - 2018 die Grundlage bilden.

3 Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose

3.1 Allgemeines - Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke

Zur detaillierten Analyse und Prognose des ÖPNV-Angebotes ist eine Unterteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke notwendig. Hierzu wurde die bereits in den früheren Nahverkehrsplänen verwendete und unter Nutzung der kleinräumigen Gliederung erstellte Unterteilung des Stadtgebietes in 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke wiederverwendet (siehe Anlage1). Die ÖPNV-Verkehrsbezirke sind hauptsächlich nach netztechnischen, aber auch nach strukturellen Merkmalen festgelegt. Sie lassen sich folgendermaßen definieren:

Ein ÖPNV-Verkehrsbezirk (Nahverkehrsbezirk (NVB)) umfasst immer ein zusammengehöriges Gebiet

- an einem bestimmten Streckenabschnitt
- mit einem einheitlichem ÖPNV-Angebot
- mit gleichen strukturellen Merkmalen

jeweils bezogen auf die Fahrtmöglichkeit zum Stadtzentrum.

Die Zuordnung zu den Streckenabschnitten bzw. Haltestellen wurde dabei entsprechend vorhandener Wegebeziehungen und Fahrtenangebote festgelegt.

Grundsätzlich lassen sich die festgelegten ÖPNV-Verkehrsbezirke (Nahverkehrsbezirkn) nach ihrer ÖPNV-Erschließung und Lage im Stadtgebiet wie folgt in drei Gruppen einteilen:

1. Bezugsgebiet:

NVB 1200	Altstadt mit optimalem Angebot
----------	--------------------------------

2. Städtische ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke (NVB) mit Erschließung durch Stadtbahn und Buslinie 9:

• kompaktes Stadtgebiet:

NVB	Stadtgebiete	NVB	Stadtgebiete
140	Thüringenpark	1300	Tiroler Siedlung / FH
220	Apoldaer Straße	1310	Ringelberg
300	Roter Berg, Zoo	1600	Gothaer Platz / Brühl
500	Moskauerplatz	1700	Weststadt
600	Klinikum / Universität	1900	Kaffeetrichter Südwest
610	Andreasvorstadt	2000	Windthorststr.
700	Rieth	2010	Kleiner Herrenberg
800	Grubenstraße	2100	Daberstedt
900	Magdeburger Allee	2200	Wiesenhügel
1000	Johannesplatz Ost	2300	Melchendorf / Buchenberg
1010	Steinplatz	2600	Cyriaksiedlung / ega
1100	Krämpfervorstadt		

• ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke Ortschaften:

mit Stadtbahn erschlossene Ortschaften → Zuordnung zur Kernstadt:

NVB	Ortschaften	NVB	Ortschaften
130	Gispersleben-Kiliani Süd	3010	Flughafen, Büropark
2330	Windischholzhausen	3020	westlich Bindersleben
3000	Bindersleben		

3. ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke (NVB) mit Erschließung durch die Stadtbuslinien 10-95 und 503:

- **Ortschaften / Siedlungen mit Buserschließung**

NVB	Ortschaften	NVB	Ortschaften
110	Gispersleben-Viti *	3700	Linderbach
120	Gispersleben-Kiliani Nord	3800	Büßleben
200	Mittelhausen	3900	Niedernissa
210	August-Röbling-Str.	4000	Rohda (Haarberg)
410	Sulzer Siedlung	4100	Haarberg
420	Schwerborner Str., Bf. Ost *	4200	Märchensiedlung
1400	Kalkreiße	4300	Egstedt
1500	Weimarische Str.	4400	Waltersleben
2400	Dittelstedt	4500	Molsdorf
2410	Urbich	4600	Frienstedt
2500	Hochheim	4710	Gottstedt
2700	Schmira	4720	Ermstedt
2800	Bischleben / Stedten *	4800	Töttelstädt
2900	Möbisburg / Rhoda	4900	Alach
3100	Marbach südl.	5000	Schaderode
3110	Marbach nördlich	5100	Salomonsborn
3200	Saline / Stollbergsiedlung	5200	Tiefthal
3220	Nordstrand / Am Kühlhaus	5300	Kühnhausen
3300	Tannenwäldchen	5310	Kühnhausen Gewerbe *
3310	Steigerwald	5410	Stotternheim Neubaugebiet
3410	Vieselbach südl. *	5420	Stotternheim südl. *
3420	Vieselbach nördl. *	5430	Stotternheim NO *
3430	Hochstedt	5440	Stotternheim Gewerbe Süd
3440	GVZ	5500	Schwerborn
3500	Wallichen	5600	Kerspleben
3600	Azmannsdorf	5610	Töttleben

* diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich von den Eisenbahnen erschlossen

3.2 Einwohnerentwicklung

Der Nahverkehrsplan betrachtet das komplette Stadtgebiet von Erfurt mit seinen unterschiedlichen Siedlungs- und Gewerbestrukturen. Als Datengrundlagen dienen die Bevölkerungsdaten vom 31.12.2012, zugeordnet nach Stadt- und Ortsteilen sowie eine von der Stadtverwaltung Erfurt erarbeitete "Bevölkerungsprognose bis 2035" (Kommunalstatistische Hefte, Heft 81).

Seit der Bearbeitung des letzten Nahverkehrsplanes 2008 - 2012 ist die Einwohnerzahl im Stadtgebiet von Erfurt kontinuierlich um 2,23% auf 203.679 Einwohner zum Jahresende 2012 angestiegen. Dieser Wert liegt damit ca. 800 Einwohner über dem Prognosewert von 202.875 Einwohnern.

Jahr	Einwohner	jährlicher Zuwachs	Zuwachs seit 2007
2007	199.242		
2008	199.416	0,09%	
2009	199.952	0,27%	
2010	200.949	0,50%	
2011	202.270	0,66%	
2012	203.679	0,70%	2,23%

Tabelle 1: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt, jeweils zum 31.12. (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

Entsprechend der "Bevölkerungsprognose bis 2035" wird sich dieser Trend kontinuierlich auf gleichmäßig niedrigem Niveau fortsetzen. So werden für das Jahr 2035 ca. 210.250 Einwohner vorausgesagt.

Jahr	Einwohnerprognose	jährlicher Zuwachs	Zuwachs seit 2012
2012	202.875		
2013	203.400	0,26%	
2014	203.875	0,23%	
2015	204.400	0,26%	
2016	204.900	0,24%	
2017	205.400	0,24%	
2018	205.900	0,24%	1,49%
2020	206.800		1,93%
2025	208.275		2,66%
2030	209.200		3,11%
2035	210.250		3,64%

Tabelle 2: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

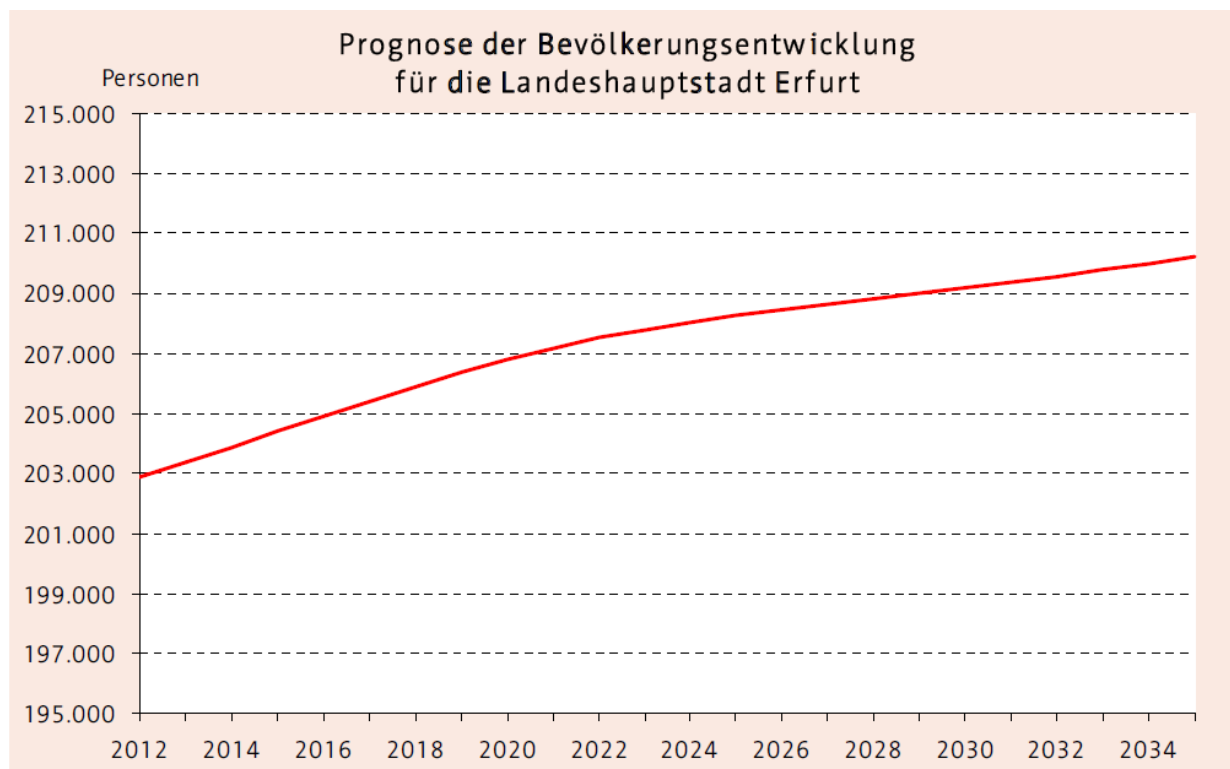


Abbildung 5: Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

Der Trend des Zuzugs in die kompakte Stadt wird sich auch im Zeitraum bis 2018 weiter fortsetzen, sodass folgender Trend vorausgesagt werden kann:

- **weiterhin Zuzug in die kompakte Stadt**
vor allem Altstadt, Stadtteile um die Innenstadt
- Nur noch **wenige Ortsteile mit Zuwachs:**
Marbach, Märchensiedlung, Linderbach
- **Großwohnsiedlungen relativ stabil**, nur noch geringe Bevölkerungsrückgänge zu erwarten
- **geringe Bevölkerungsrückgänge in fast allen anderen Ortsteilen**

3.4 Pendlerdaten

Im Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 wurden auch die Berufspendlerbeziehungen ausgewertet. Danach ist für das Stadtgebiet von Erfurt folgendes Pendleraufkommen ausgewiesen (Quelle: PTV-Group, Pendlerdaten Erwerbstätige 2010):

Einpendler: 59.940
 Auspendler: 20.550
 Saldo: 39.390

Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen danach wie folgt:

	Anteil Einpendler	Anteil Auspendler
Landkreis Sömmerda	17,0%	13,3%
Landkreis Gotha	14,6%	14,9%
Ilmkreis	11,8%	16,6%
Kreis Weimarer Land	10,2%	8,5%

Tabelle 3: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

Hinzu kommen noch zahlreiche Pendler im Ausbildungsverkehr zu Berufs- und Hochschulen. Insgesamt existieren keine Angaben, wie viele Pendler den ÖPNV nutzen.

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften ist maßgeblich von der Einwohnerentwicklung abhängig. Hier ist für die ländlichen Kreise ein Bevölkerungsrückgang und für die Städte Jena und Weimar ein leichter Bevölkerungsanstieg prognostiziert. Entsprechend wird eine Abnahme bzw. Zunahme der Gesamtverkehrsnachfrage von und nach Erfurt vorausgesagt.

3.5 Schülerdaten

Ein wesentliches Fahrgastpotenzial im ÖPNV stellt der Schülerverkehr dar, der gemäß Thüringer ÖPNV-Gesetz in den öffentlichen Linienverkehr integriert werden soll.

Die Bevölkerungsprognose 2035 geht insgesamt in den nächsten Jahren bis etwa 2030 von einem deutlichen Anstieg der Kinder- und Jugendlichenzahl und damit der Schülerzahl aus.

Jahr	6- unter 10	10- unter 15	15- unter 18	Summe	%
2012	6.400	7.550	3.775	17.725	100
2018	7.100	8.375	4.725	20.200	114
2025	7.300	8.950	5.400	21.650	122
2030	7.050	9.075	5.500	21.625	122

Tabelle 4: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes nimmt die Anzahl der Jugendlichen in der Altersgruppe 15- unter 18 am stärksten zu, was auch Auswirkungen auf den Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden haben wird.

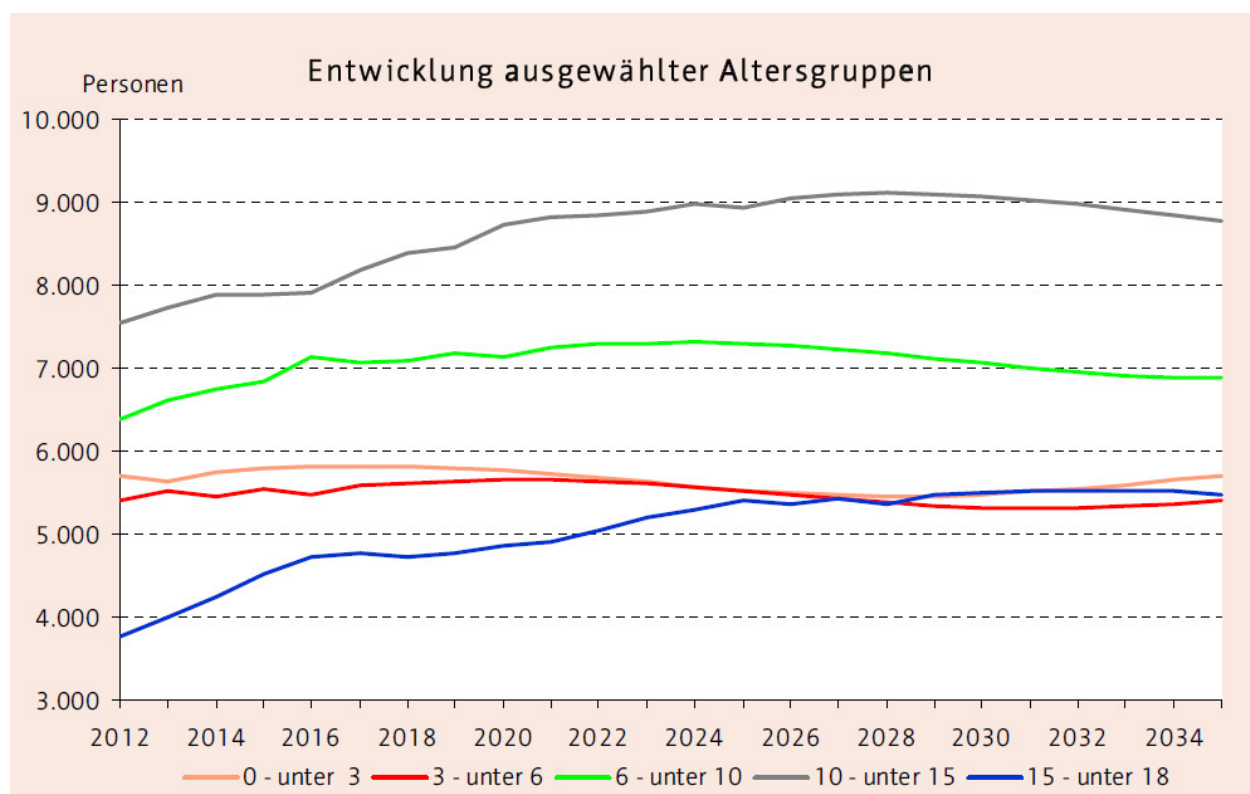


Abbildung 7: Entwicklung ausgewählter Altersgruppen bis 2035 (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

4 Analyse des Erfurter Stadtverkehrs

4.1 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG

Die Landeshauptstadt Erfurt hat mit Stadtratsbeschluss 0676/10 einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag über öffentliche Personenverkehrsdienste an die EVAG mit einer Laufzeit bis 31.10.2033 direkt vergeben.

Dieser beinhaltet folgende Parameter:

- **Mindestangebot 7,0 Mio Fahrplankilometer pro Jahr**
 - derzeit ca. 3,7 Mio Fahrplankilometer Stadtbahn
 - derzeit ca. 3,3 Mio Fahrplankilometer Stadt- und Regionalbus
- Die Stadt verpflichtet sich hierbei zur Finanzierung der Aufwandsfehlbeträge infolge gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH
 - derzeit ca. 7,6 Mio € / Jahr als Ausgleichsmittel auf Nachweis

Bestandteil des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist eine Qualitätskontrolle über ein Anreizsystem. Hierin wurden Qualitätskriterien festgelegt, bei deren Erfüllung eine Anreizgewährung erfolgt. Die Abrechnung und Bewertung erfolgt jährlich.

4.2 Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG

Die EVAG betreibt gemäß öDA im Stadtgebiet Erfurt bzw. in die stadtnahen Bereiche der Landkreise Sömmerda und Gotha sowie des Kreises Weimarer Land

- 6 Stadtbahnlinien
- 19 Stadtbuslinien (die Linie 15 verkehrt derzeit ausschließlich als Linie 10, die Linie 91 verkehrt derzeit ausschließlich als Linie 80)
- 5 Regionalbuslinien
- 1 Schulbuslinie

Mit diesen Linien werden derzeit alle Stadt- und Ortsteile sowie Siedlungen und Gewerbegebiete in Erfurt erschlossen sowie die mit den Nachbarkreisen vereinbarten Stadt- Umlandbeziehungen erbracht. Mit Stand 31.12.2012 bestehen vom Liniennetz her keine Erschließungsdefizite.

Mit Ausnahme der Schulbuslinie 503 laufen die Genehmigungen für alle Stadtbahn-, Stadt- und Regionalbuslinien während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis Ende 2018 aus.

Stadtbahnlinien:

		genehmigt bis:
1	Europaplatz – Rieth – Magdeburger Allee – Anger – Hbf. – Thüringenhalle	31.03.2017
2	Ringelberg – Anger – Brühler Garten – ega – P+R-Platz Messe	31.03.2017
3	Europaplatz – Nordhäuser Straße – Anger – Hbf. – Urbicher Kreuz	31.03.2017
4	Bindersleben – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Hbf. - Wiesenhügel	31.03.2017
5	Zoopark – Magdeburger Allee – Anger – Hauptbahnhof	31.03.2017
6	Rieth – Nordhäuser Straße – Anger – Hbf. – Steigerstraße	31.03.2017

Stadtbuslinien, in Klammern Ortschaften in der Region:

9	Nordbahnhof – Steinplatz – Hbf. - Daberstedt	05.10.2015
10	Grubenstraße – Europaplatz – Gispersleben – Kühnhausen –	30.10.2018
15	Tiefthal	30.10.2018
20	Rieth – Mittelhausen, im Schülerverkehr bis Stotternheim	30.10.2018
30	Rieth - Zoopark – Sulzer Siedlung - Stotternheim	30.10.2018
31	Grubenstraße – Schwerborn – Stotternheim	30.10.2018
35	Grubenstraße – Greifswalder Straße - Kalkreiße	30.10.2018
36	Grubenstraße – Saline – Stollbergsiedlung	30.10.2018
43	Marcel-Breuer-Ring – Kerspleben – Wallichen - Vieselbach	25.05.2016
51	Molsdorf / Möbisburg – Alte Oper – Hbf. – Linderbach – Büßleben – Niedernissa – Urbicher Kreuz	30.10.2018
52	Busbahnhof – Linderbach (– Mönchenholzhausen) – Hochstedt – Vieselbach	30.10.2018
58	Urbicher Kreuz – Märchensiedlung	30.10.2018
60	Möbisburg – Steiger – Hbf. – Dittelstedt – Niedernissa - Rohda - Urbicher Kreuz	30.10.2018
61	Busbahnhof - Tannenwäldchen / Kaffeetrichter – Steiger – Egstedt –Waltersleben	30.10.2018
65	Quartierbus Herrenberg: Blücherstraße – TEC	30.10.2018
75	Egstedt - Waltersleben - Möbisburg - Bischleben / Molsdorf	30.10.2018
80	P+R-Platz Messe – Schmira – Frienstedt (– Gamstädt) – Ermstedt –	30.10.2018
91	Gottstedt – Büropark Airfurt	30.10.2018
90	Domplatz – Marbach – Salomonsborn, im Schülerverkehr bis Alach	30.10.2018
92	Büropark Airfurt – Alach – Töttelstädt	30.10.2018
95	Europaplatz – Bodenfaldallee - Marbach	05.10.2015

Regionalbuslinien:

111	Europaplatz - Kühnhausen - Gebesee - Ringleben und Kühnhausen - Witterda	30.10.2018
141	Marcel-Breuer-Ring - Kerspleben - Kleinmölsen - Ollendorf / Udestedt - Schloßvippach	30.10.2018
132	Stotternheim - Schwerborn	31.10.2017
152	Hayn - Mönchenholzhausen - Vieselbach - Niederzimmern	30.10.2018
155	Busbahnhof - Niedernissa - Klettbach - Kranichfeld / Riechheimer Berg	30.10.2018

Schulbuslinien:

503	Azmannsdorfer Weg - Dittelstedt - Hans-Grundig-Straße	30.08.2019
-----	---	------------

4.3 Sonstige Linien im Stadtverkehr

In das Stadtgebiet Erfurt verkehren aus dem Umland zahlreiche Eisenbahn- und Regionalbuslinien in Verantwortung des Freistaates Thüringen (Eisenbahn) und benachbarter Landkreise.

Einige dieser Linien übernehmen auf Grund der Bedienungshäufigkeit oder der günstigen Fahrplanlage anteilig Erschließungsfunktionen im Stadtverkehr Erfurt. Relevante Verbindungen sind dabei im Stadtverkehr:

- Eisenbahnangebote über folgende Bahnhöfe zum VMT-Tarif:
Vieselbach, Erfurt-Bischleben, Erfurt-Gispresleben, Kühnhausen, Erfurt-Ost, Stotternheim
- Regionalbuslinien 350 und 357 der RBA Arnstadt GmbH für die Ortsteile Waltersleben und Egstedt (RBA-Haustarif, keine Anerkennung im VMT)
- Regionalbuslinie 235 der PVG Weimarer Land für die Märchensiedlung des Ortsteiles Windischholzhausen (VMT-Tarif)
- Regionalbuslinien 891 und 895 der RVG Gotha für den Ortsteil Ermstedt (VMT-Tarif)

4.4 Erschließungspotenzial im Stadtverkehr

Für die Gebietsabgrenzungen wurden unter Berücksichtigung des vorhandenen ÖPNV-Netzes und der Siedlungsstrukturen die bereits in den letzten Nahverkehrsplänen festgelegten Nahverkehrsbezirke wieder verwendet. Die Einwohnerzahlen (Stand: 31.12.12) wurden für die dargestellten Gebiete über die kleinräumige Gliederung ermittelt.

Für den Nahverkehrsplan wird auf dieser Grundlage entsprechend der vorhandenen ÖPNV-Erschließung wie folgt unterschieden:

4.4.1 Erschließungspotenzial Kernstadtbereich

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner
Kernstadtbereich und zusätzlich die von der Stadtbahn erschlossenen dörflichen Ortsteile Windischholzhausen (ohne Märchensiedlung), Bindersleben, Schmira-Siedlung und Gispersleben-Kiliani	Stadtbahn und Buslinie 9 im City-Takt	163.862

Auf Grund der hohen Einwohnerdichte, den zahlreichen unterschiedlichen Quellen und Zielen, dem im Stadtverkehr auftretenden hohen Anteil an auswärtigen Fahrgästen und Auszubildenden und der relativ begrenzten Kapazität der einsetzbaren Stadtverkehrsmittel werden alle an einer Verkehrsachse zwischen Endpunkt und Altstadt liegenden Nahverkehrsbezirke gemeinsam betrachtet, d.h. ihre Strukturdaten werden addiert. Da an diesen Achsen vielfache Buslinien aus den Ortschaften eingekürzt sind, treten deren Fahrgäste als zusätzliche Potenziale auf.

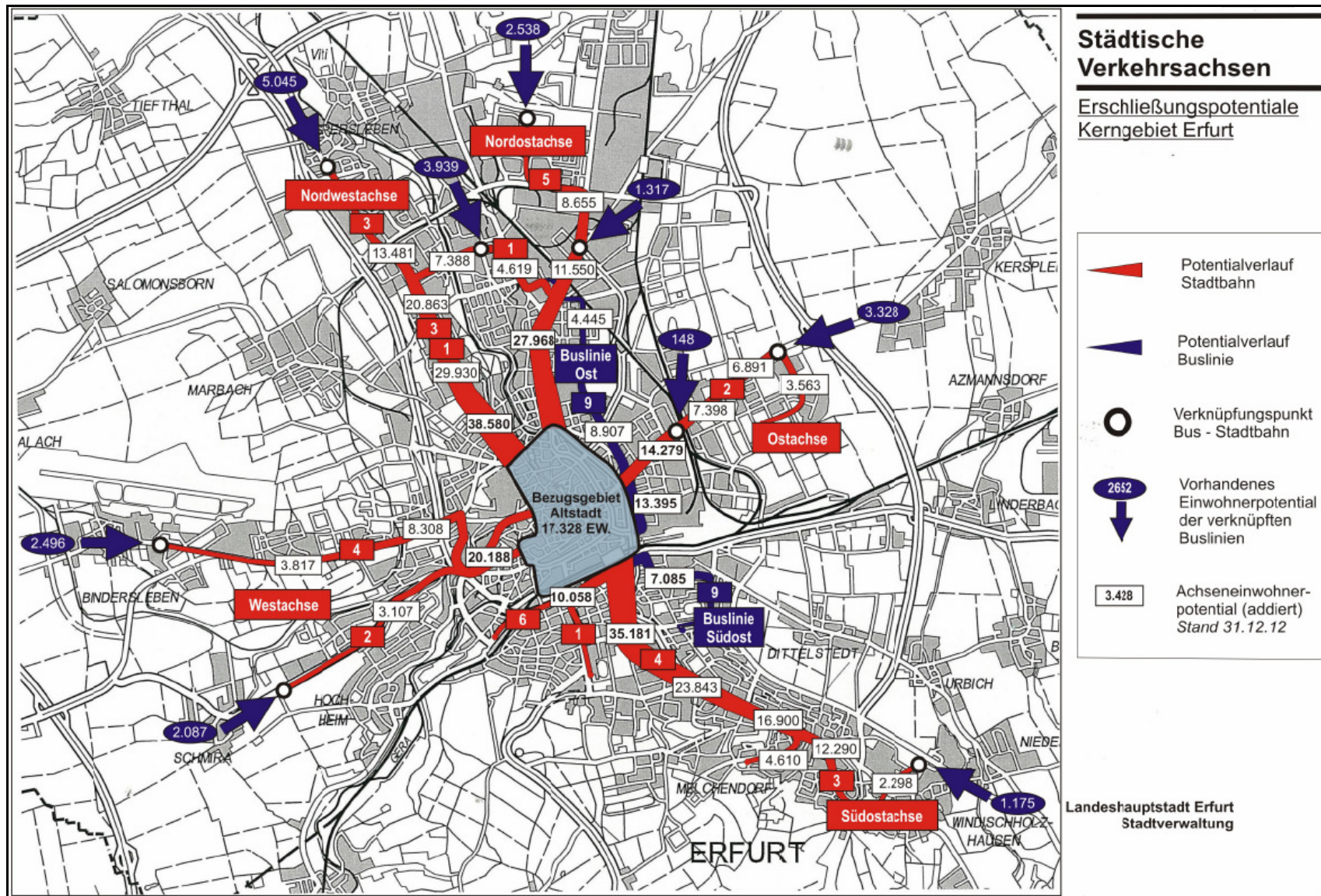


Abbildung 8: Städtische Verkehrsachsen - Erschließungspotentiale Kerngebiet Erfurt

4.4.2 Erschließungspotenzial Ortsteile und Siedlungen

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner
alle dörflichen Ortsteile und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete ohne Stadtbahnerschließung	Stadtbuslinien 10 - 95 + 503 Eisenbahn (in Ortsteilen mit Bahnhof)	39.817

Auf Grund der

- im Vergleich zum städtischen Gebiet geringeren Einwohnerdichte,
- der untereinander abgegrenzten bebauten Gebiete,
- der kaum vorhanden überregionalen Ziele (damit nur sehr geringe Nutzung der Angebote durch Auswärtige) und
- der bei den kleineren Siedlungsgrößen in der Regel ausreichenden Kapazität der eingesetzten Busse

soll hier immer die Betrachtung des einzelnen Ortsteils / Siedlung erfolgen. Weil in der konkreten Linienführung meist mehrere Ortschaften / Siedlungen mit einem Angebot erschlossen werden, ist die tatsächliche Linienführung sowohl bei der Potenzialbetrachtung als auch beim notwendigen Angebot zu berücksichtigen.

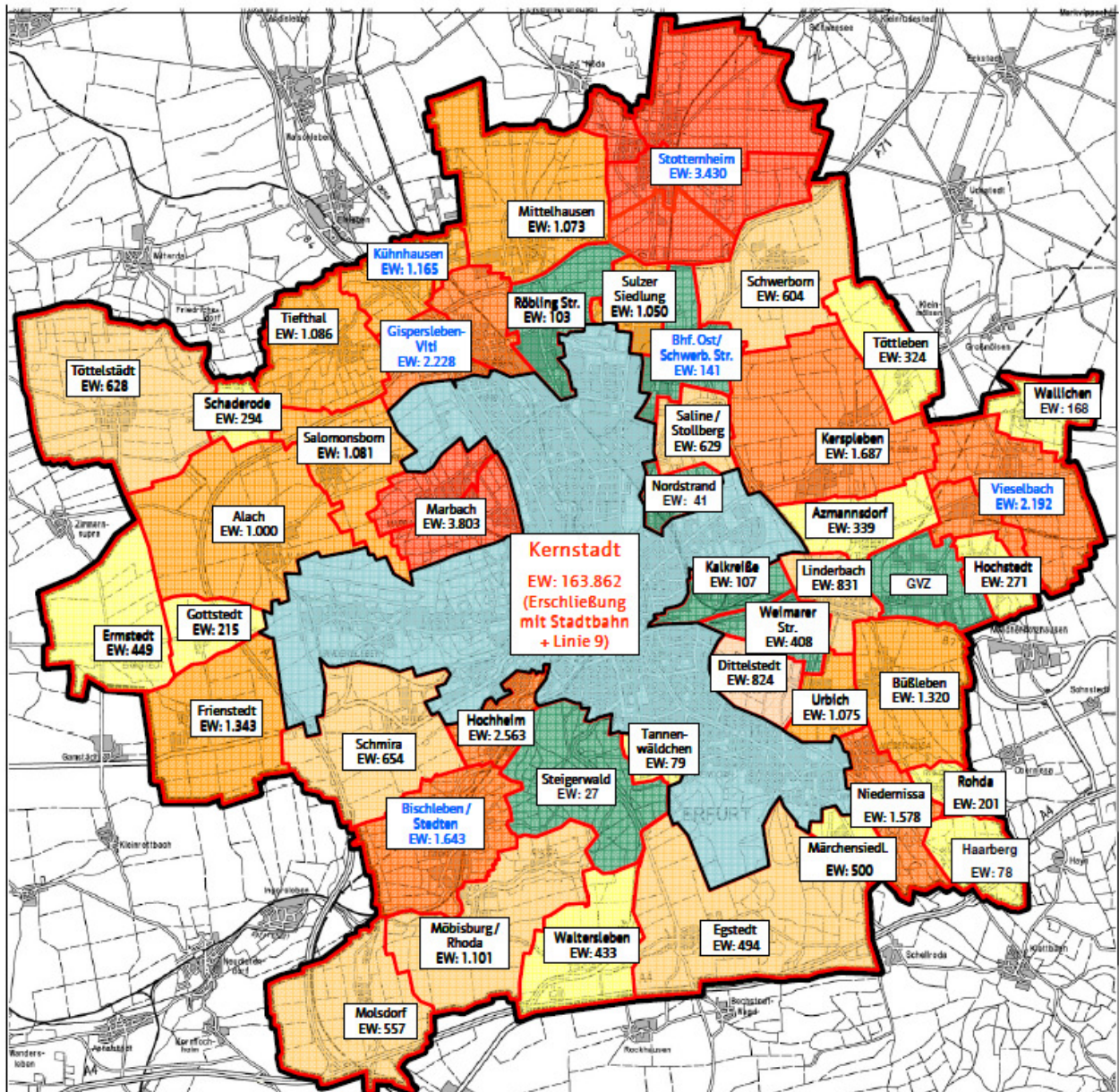


Abbildung 9: Erschließungspotenzial der Ortsteile und Siedlungen

4.4.3 Übersicht vorhandene Erschließungspotenziale

Unter dem Ansatz dieser Einwohnerzahlen besteht im Stadtverkehr folgendes Erschließungspotenzial (Ansatz Fahrtbeziehung in Richtung Zentrum):

- etwa **80,5%** im Einzugsbereich der **Stadtbahn und Buslinie 9** (Kernstadtgebiet + Ortsteile Windischholzhausen, Bindersleben, Schmira-Siedlung und Gispersleben-Kiliani)
- etwa **18,3%** im Einzugsbereich der **Stadtbuslinien 10-95 + 503** in den Ortsteilen
- etwa **1,2%** im Einzugsbereich der **Eisenbahnen** um die Bahnhöfe Bischleben, Vieselbach, Gispersleben, Kühnhausen, Erfurt-Ost und Stotternheim

Von den 18,3% der Bewohner im Einzugsbereich der Stadtbuslinien 10-95 + 503 in den Ortsteilen

- haben ca. **8,5%** eine umsteigefreie Anbindung ins Erfurter Zentrum,
- steigen ca. **9,8%** in die Stadtbahn um.

→ etwa 90% der Erfurter werden direkt oder indirekt von der Stadtbahn und der Buslinie 9 erschlossen.

4.5 Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr

4.5.1 Allgemeine Fahrgastentwicklung

Durch die steigende Bevölkerungszahl in Erfurt aber auch durch gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (Einführung und Erweiterung Verkehrsverbund, Job-Ticket-Angebote, Kundenbindungsprogramme, weitestgehend barrierefreie Angebote, ÖPNV-Beschleunigung, verbesserte Anschlussgestaltung) konnten die Fahrgastzahlen im Stadtverkehr der EVAG kontinuierlich gesteigert werden. Ausgewertet wurde die Entwicklung der Linienbeförderungsfälle (LBF = Fahrgäste je Linie).

Verkehrszweig	2009 [LBF]	2010 [LBF]	2011 [LBF]	2012 [LBF]
Stadtbahn	39.794.773	41.366.624	41.699.027	41.932.819
Stadtbus einschl. Schulbus	6.747.580	6.859.180	6.834.634	6.921.351
Regionalbus	628.449	589.975	433.241	457.986
Gesamt	47.170.802	48.815.779	48.966.902	49.312.156

Tabelle 5: Übersicht EVAG-Linienbeförderungsfälle 2009-2012

Hinweis: Zum 31.10.2010 gab es umfangreiche Angebotsänderungen mit Reduzierungen des Regionalbusverkehrs in umliegende Landkreise

4.5.2 Nutzung der Verkehrsmittel / Linien

Die vorhandenen Linien der EVAG lassen sich mit ihrem Fahrgastaufkommen im Jahr 2012 (LBF) der Siedlungsstruktur wie folgt zuordnen:

	erschlossenes Gebiet	LBF 2012	Anteil in %
Stadtbahn 1-6 + Stadtbus 9	Kernstadtbereich	45.140.174	91,5
Stadtbus 10-95 + 503	Ortsteile und Siedlungen	3.713.996	7,5
Regionalbus	benachbarte Region	457.986	0,9
EVAG gesamt		49.312.156	100,0

Tabelle 6: EVAG-Linienbeförderungsfälle 2012 nach Siedlungsstrukturen

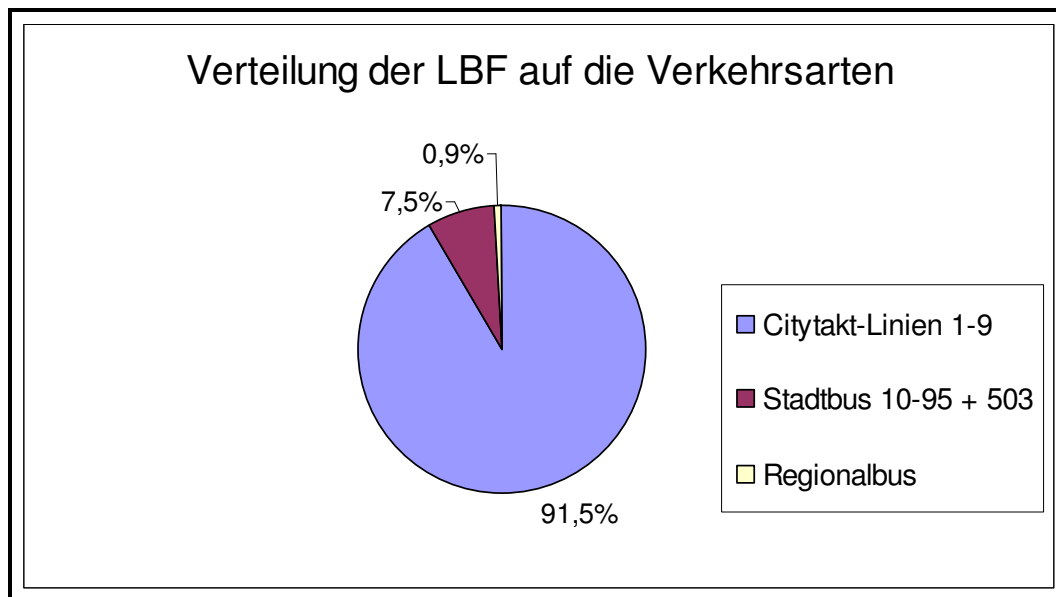


Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf die Verkehrsarten

Bei der Einzelbetrachtung der Linien wurden umfangreiche Fahrgastzähl- und Fahrgastzahlen der EVAG aus dem IV. Quartal 2011 zu allen Linien ausgewertet. Auch die verwendeten Fahrgastzahlen anderer Unternehmen zum Stadtverkehr entstammen diesem Zeitraum. Auf dieser Grundlage wurde folgende Nutzung festgestellt:

- Die Stadtbahnlinie 3 ist mit 22,6% der EVAG-Linienbeförderungsfälle die mit Abstand am stärksten nachgefragte Linie. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen die Linien 4 und 1 mit jeweils ca. 15% Anteil an den LBF der EVAG.
- Das Gesamtaufkommen der Stadtbuslinien 10-95 und 503 (insgesamt) liegt mit 7,5% der EVAG-Linienbeförderungsfälle deutlich unter dem jeder einzelnen Stadtbahnlinie und nur leicht über dem Niveau der innerstädtischen Buslinie 9.
- Der Regionalbus besitzt mit 0,9% Anteil am EVAG-Beförderungsaufkommen nur einen sehr geringen Anteil.

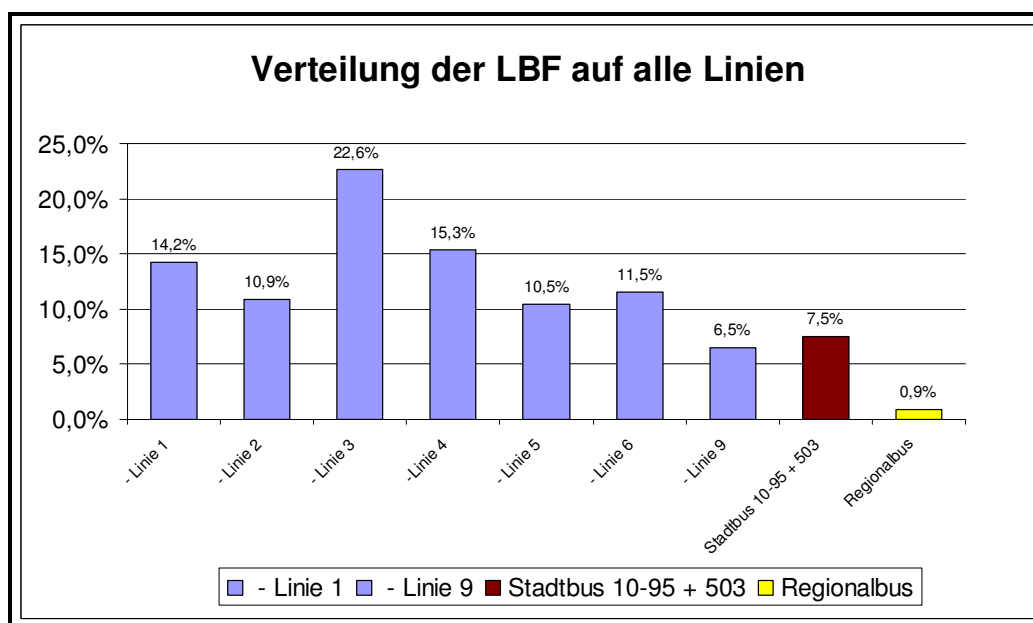


Abbildung 11: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien

4.6 Finanzierung der Verkehrsangebote

Durch die Anwendung sozialverträglicher Tarife und gesetzlich gewährter Ermäßigungen sowie durch Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten und in Gebiete mit geringerer Besiedlung ist ÖPNV nicht kostendeckend zu betreiben.

Zur Deckung des entstehenden Fehlbetrages stehen Mittel

- gemäß öDA als Verlustübernahme der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (siehe Punkt 4.1),
- als Finanzhilfen des Freistaates und
- von den Landkreisen für den Regionalverkehr zur Verfügung.

Für das Jahr 2012 hat sich die Finanzierung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Erfurt wie folgt dargestellt:

Kosten der EVAG für den ÖPNV	60,32 Mio. €
Umsatzerlöse und Erträge	46,94 Mio. €
Fehlbetrag	13,38 Mio. €
Ausgleich durch:	
- Finanzhilfen des Freistaates	5,78 Mio. €
	- davon 4,88 Mio. € für Stadtbahn
	- davon 0,90 Mio. € für Bus
- Finanzierungsanteile Landkreise	0,13 Mio. €
- Verlustübernahme SWE	7,47 Mio €

Tabelle 7: ÖPNV-Finanzierung im Jahr 2012

Daraus ergibt sich folgende Übersicht über die Kostendeckung der EVAG im Jahr 2012:

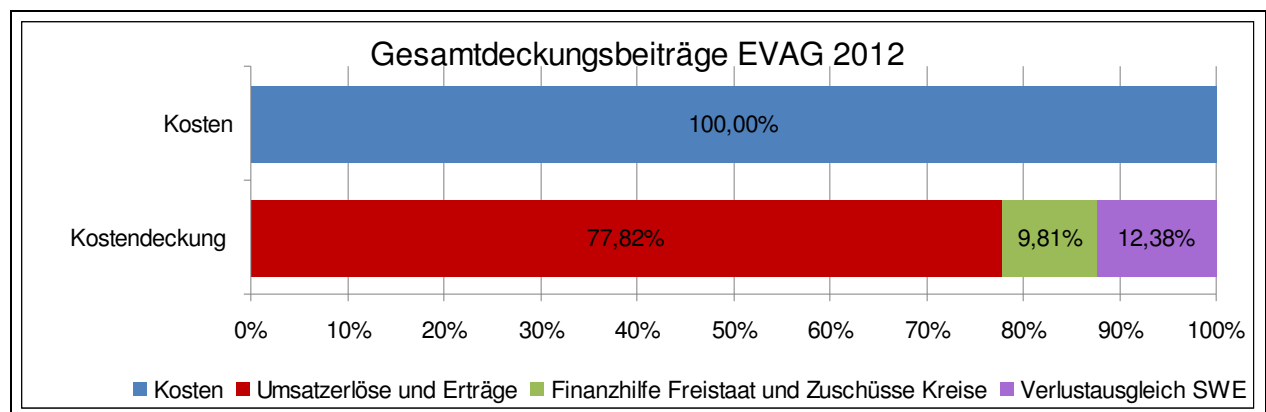


Abbildung 13: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2012

Der gemäß öDA über die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH getragene städtische Anteil an der Finanzierung des Stadtverkehrs sowie die Finanzhilfen des Freistaates und die Zuschüsse der Landkreise (nur zum Regionalverkehr) wurden dabei im Jahr 2012 wie in der Tabelle 8 dargestellt auf die einzelnen Verkehrsarten aufgeteilt und den Anteilen an Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen gegenübergestellt.

	Anteil an SWE-Verlustübernahme	Anteil an Finanzhilfe Freistaat und Zuschüsse Kreise	Anteil an EVAG-Verkehrsleistung	Anteil am Gesamt-Fahrgast-aufkommen
Stadtbahn 1-6	ca. 31,8 %	ca. 82,7%	ca. 52,6 %	ca. 85,1 %
Stadtbus 9, 10 - 95, 503	ca. 61,7 %	ca. 14,4%	ca. 40,9 %	ca. 14,0 %
Regionalbus 111 - 155	ca. 6,5 %	ca. 2,9%	ca. 6,5 %	ca. 0,9 %

Tabelle 8: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen sowie Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen

In folgender Abbildung 14 wurde die Kostendeckung 2012 für die einzelnen Verkehrsarten grafisch dargestellt.

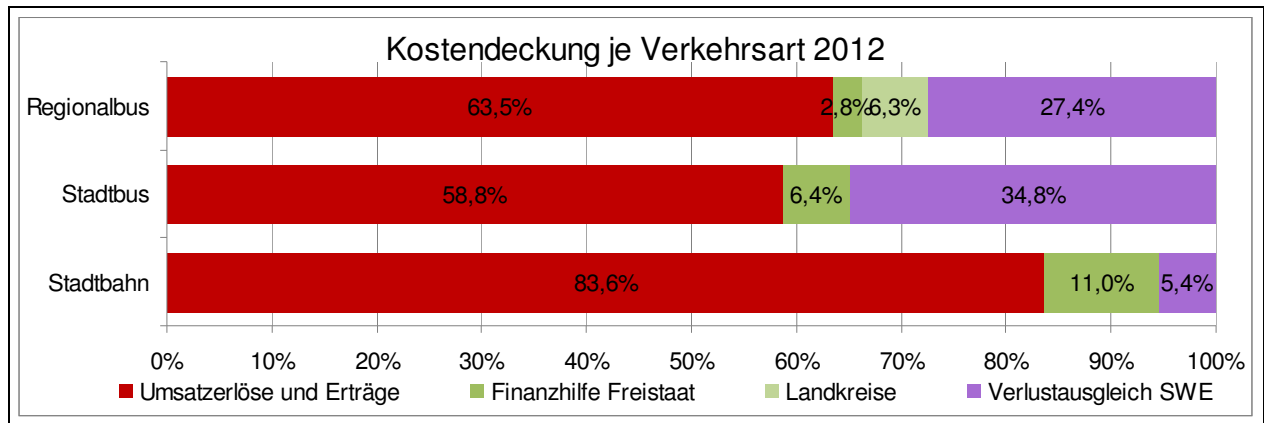


Abbildung 14: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2012

In den Abbildungen 15 und 16 wurden die sich daraus ergebenden notwendigen Finanzhilfen / Verlustübernahmen SWE für die einzelnen Verkehrsarten der Fahrgastnutzung gegenüber gestellt und der Zuschussbedarf je Fahrgast ausgewiesen.

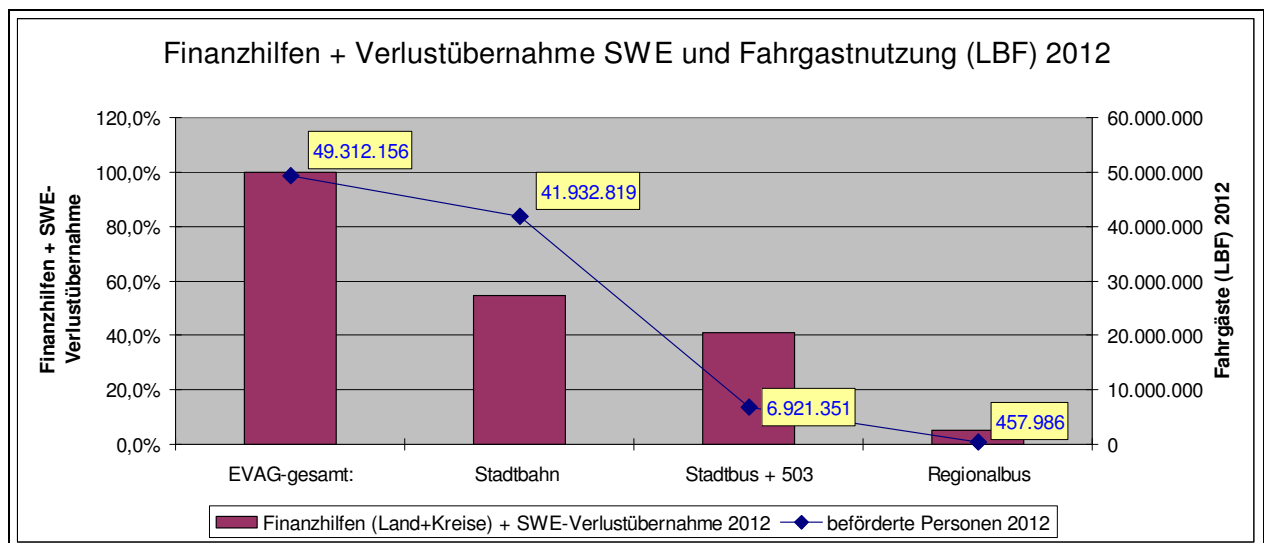


Abbildung 15: Finanzhilfen und SWE-Zuschüsse und Fahrgastnutzung 2012 nach Verkehrsarten

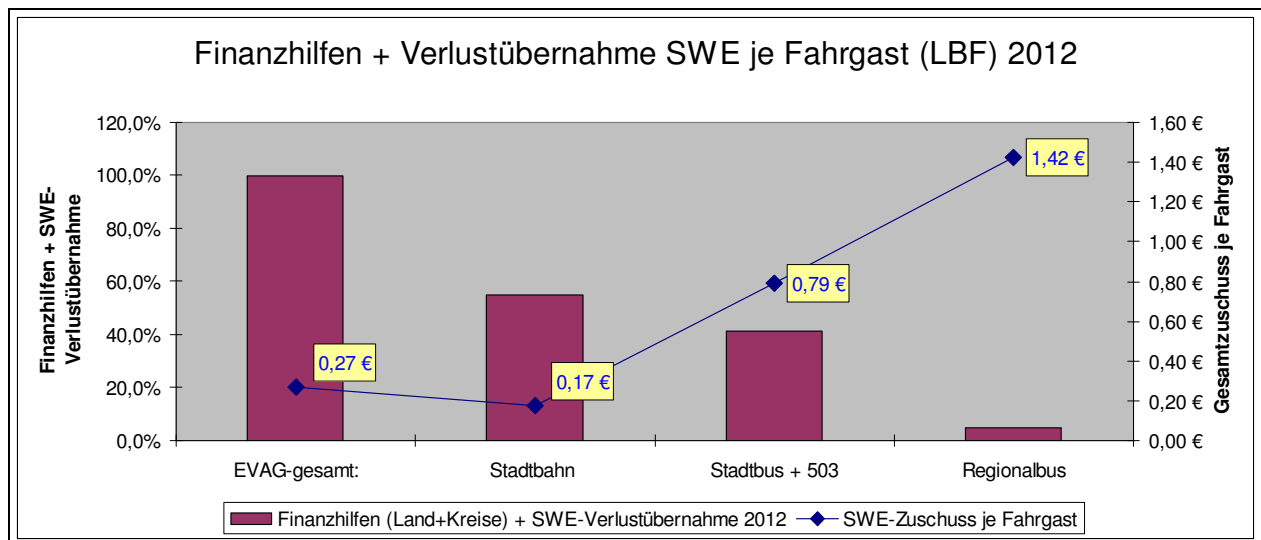


Abbildung 16: SWE-Zuschüsse je Fahrgast 2012 nach Verkehrsarten

Ergebnis:

- Das ÖPNV-Netz der EVAG ist sehr effektiv. So haben zahlreiche Buslinien eine Zubringerfunktion und enden an den Verknüpfungspunkten mit Übergang zu den Stadtbahnlinien. Dadurch werden Parallelverkehre vermieden und die notwendigen Fahrplankilometer im Busbereich minimiert. Allerdings führt diese Verfahrensweise auf Grund der fehlenden Einnahmeanteile zu einem niedrigeren Kostendeckungsgrad im Busverkehr.
- Mit ca. 53 % der Verkehrsleistung werden durch die Stadtbahn ca. 85 % aller Fahrgäste befördert. Das drückt sich auch in einem hohen Kostendeckungsgrad von 83,6% und damit in relativ geringen Zuschüssen von 0,17 € je Fahrgast aus.
- Mit Stadt- und Regionalbussen werden ca. 15 % aller Fahrgäste befördert. Mit dem bestehenden Angebot wird ein geringerer Kostendeckungsgrad von insgesamt ca. 60 % erreicht, was sich in höheren Zuschüssen von 0,79 € / Fahrgast im Stadtverkehr und 1,42 € / Fahrgast im Regionalverkehr ausdrückt.
- Die sehr gut ausgelastete Buslinie 9 wurde beim Stadtbusverkehr mitbetrachtet, da keine separierten Angaben zu Zuschüssen möglich sind. Mit der Linie 9 werden bei ca. 15% Anteil der Stadtbus-Fahrplankilometer etwa 46 % der Stadtbus-Fahrgäste befördert. Daraus ist abzuleiten, dass der Zuschussanteil für die Linien 10-95 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen und auch je Fahrgast deutlich höher ausfällt, als in den Diagrammen dargestellt.

4.7 Vorhandenes Verkehrsangebot im Stadtverkehr und seine Nutzung

4.7.1 Vorgabe des Nahverkehrsplanes 2008 - 2012

Für alle Stadtgebiete wurde das Mindestangebot der ÖPNV-Erschließung im Nahverkehrsplan 2008 - 2012 festgelegt. Dieses baut auf einem bereits im 1. Erfurter Nahverkehrsplan 1997 - 2001 entwickelten Verfahren aus einem Abgleich aus Strukturdaten, vorhandenem Liniennetz und wirtschaftlich vertretbarem Angebot auf. Mit seinen Ergänzungen zu einem Testbetrieb im Nachtangebot ist derzeit das dargestellte, fortgeschriebene Mindestangebot des Nahverkehrsplans 2008 - 2012, 1. Aktualisierung 2010 gültig.

Übersicht über die optimale Zuordnung von Strukturdaten und Verkehrsangebot:
(unverändert aus Nahverkehrsplan 2008 - 2012, *in rot und kursiv Ergänzungen im Nachtverkehr ab 31.10.2010*)

Gebiet	Kategorie	Beschreibung	Fahrgastpotenzial, nur Einwohner	optimales Verkehrsangebot					
				HVZ	NVZ	21.00 - 23.00	23.00 - 01.00	Sa	So
Erfurter Stadtnetz	S I	Stadtbahnhauptnetz	> 20.000	5'	5'	15'	30'	7,5'	7,5'
	S II	Ergänzungsnetz Stadtbahn, Bushauptnetz	10.000 ... 20.000	10'	10'	30'	30'	15'	15'
	S III	städtisches Ergänzungsnetz	5.000 ... 10.000	15'	15'	30'	-	15'	30'
Erfurter Ortschaften	O I	Grundnetz Ortschaften	> 3000	20'	30'	2x		60'	60'
	O II		1500 ... 3000	30'	30'	1x		120'	120'
	O III	Ergänzungsnetz	1000 ... 1500	30'	60'	1x		5x	4x
	O IV	Ortschaften	500 ... 1000	60'	Einzelf.	-	-	3x	3x
	O V	Nebennetz Ortschaften und Siedlungen	< 500 Einwohner	Einzelfahrten ≥ 5x		-	-	-	-
Sonder- gebiete	G	Erschließung von Gewerbegebieten und Büroparks		nach konkretem Bedarf					
	Q	Quartiererschließung für topografisch schwierige Wohngebiete als Anschlussleistung an ÖPNV-Linien		mind. 5x nach konkretem Bedarf	-	-	3x	-	

*ab 31.10.2010 jeweils Samstag, Sonn- und Feiertag (als Testbetrieb für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes):
von 01.00 - 05.00: S I Stadtbahnhauptnetz mindestens 60-Min-Takt
S II Ergänzungsnetz Stadtbahn mindestens 2 Fahrten
dörfliche Ortsteile Kategorie O I mindestens 2 Fahrten*

Tabelle 9: Auszug aus Nahverkehrsplan 2008 - 2012, 1. Aktualisierung 2010, Vorgabe der ÖPNV-Mindestangebote

4.7.2 Einschätzung des Verkehrsangebotes der Kernstadt (Stadtbahn / Linie 9)

Seit dem Jahr 2007 verkehren alle Stadtbahnlinien und die Buslinie 9 wie folgt im attraktiven, leicht merkbaren City-Takt:

Tagesverkehr Mo - Fr:		
Mo - Fr	06.00 - 18.00 Uhr	10-Minuten-Takt
	18.00 - 20.00 Uhr	15-Minuten-Takt
Wochenendverkehr		
Sa	09.00 - 20.00 Uhr	15-Minuten-Takt
So	11.00 - 20.00 Uhr	15-Minuten-Takt
Abendverkehr mit Angerkreuzung:		
Mo - Do, So	20.00 - 22.30	20-Minuten-Takt
	22.30 - 00.30	30-Minuten-Takt (Linie 9 nur bis 23.30 Uhr)
Fr, Sa	20.00 - 00.30	20-Minuten-Takt (Linie 9 nur bis 23.30 Uhr)

Tabelle 10: Verkehrsangebot der Kernstadt im City-Takt (Ist: 2012)
(Aussagen zum Nachtnetz siehe Punkt 4.7)

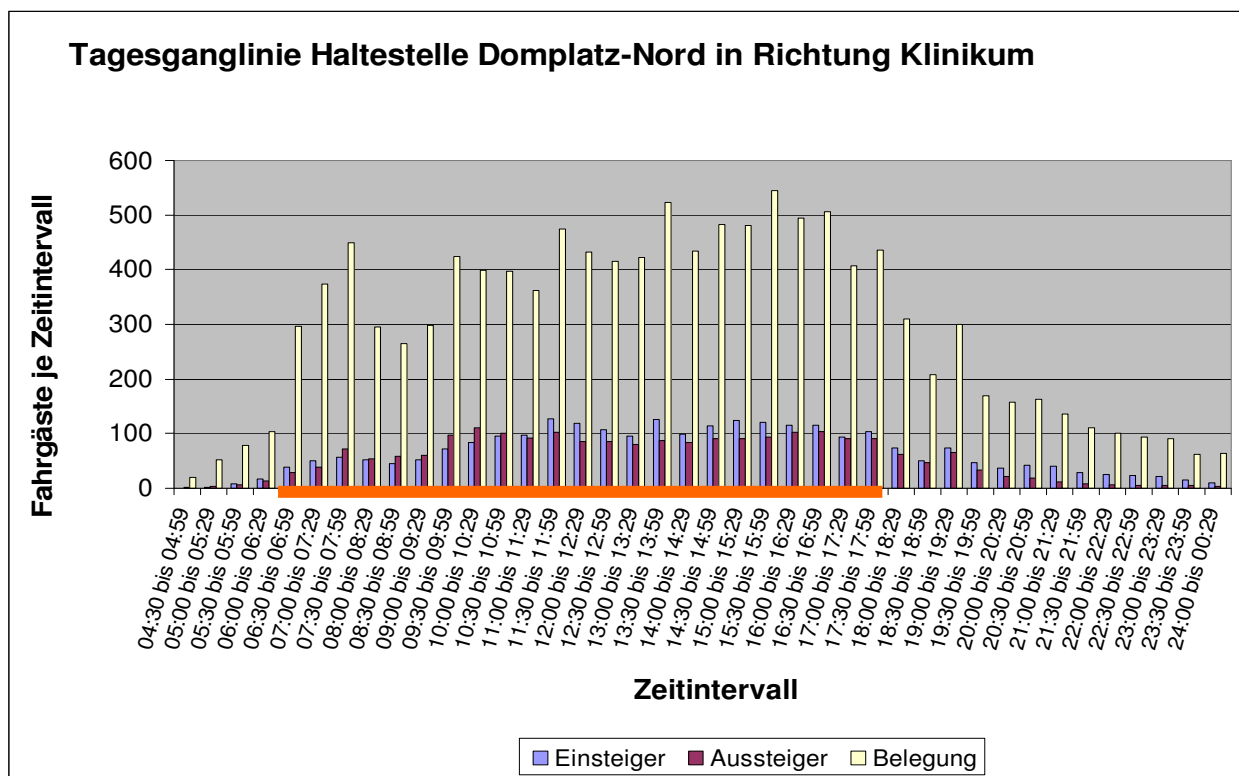
Dieses vorhandene Verkehrsangebot liegt teilweise über den Vorgaben des bestehenden Nahverkehrsplanes 2008 - 2012. Es hat sich seit seiner Einführung sehr gut bewährt und ist die Grundlage für die stetig steigenden Fahrgastzahlen und die gute Einschätzung der Angebote durch die Fahrgäste.

Im Zusammenhang mit dem attraktiv ausgebauten ÖPNV-Netz in der Kernstadt wird so eine hohe Attraktivität erreicht, die dem überwiegenden Teil der Erfurter Bevölkerung, aber auch Einpendlern und Besuchern mit folgenden Merkmalen zu Gute kommt:

- leichte Merkbarkeit der Abfahrtszeiten,
- gleichmäßiges Verkehrsangebot auf allen Streckenabschnitten (durch einheitlichen Taktzeiten auf Strecken mit Linienüberlagerungen auch gleichmäßige Zugfolgezeiten),
- gute Verknüpfung der Linien untereinander und mit weiteren Verkehrsangeboten,
- hoher Fahrkomfort mit weitgehender Barrierefreiheit,
- kurze Reisezeiten durch ein hohes Maß an ÖPNV-Beschleunigung,
- direkte Erschließung der Altstadt, Anbindung des ICE-Bahnhofes,
- gute Erreichbarkeit aller wichtiger Einrichtungen der Verwaltung, von Bildung und Gesundheitswesen sowie von zahlreichen Einkaufszentren und Erholungsgebieten

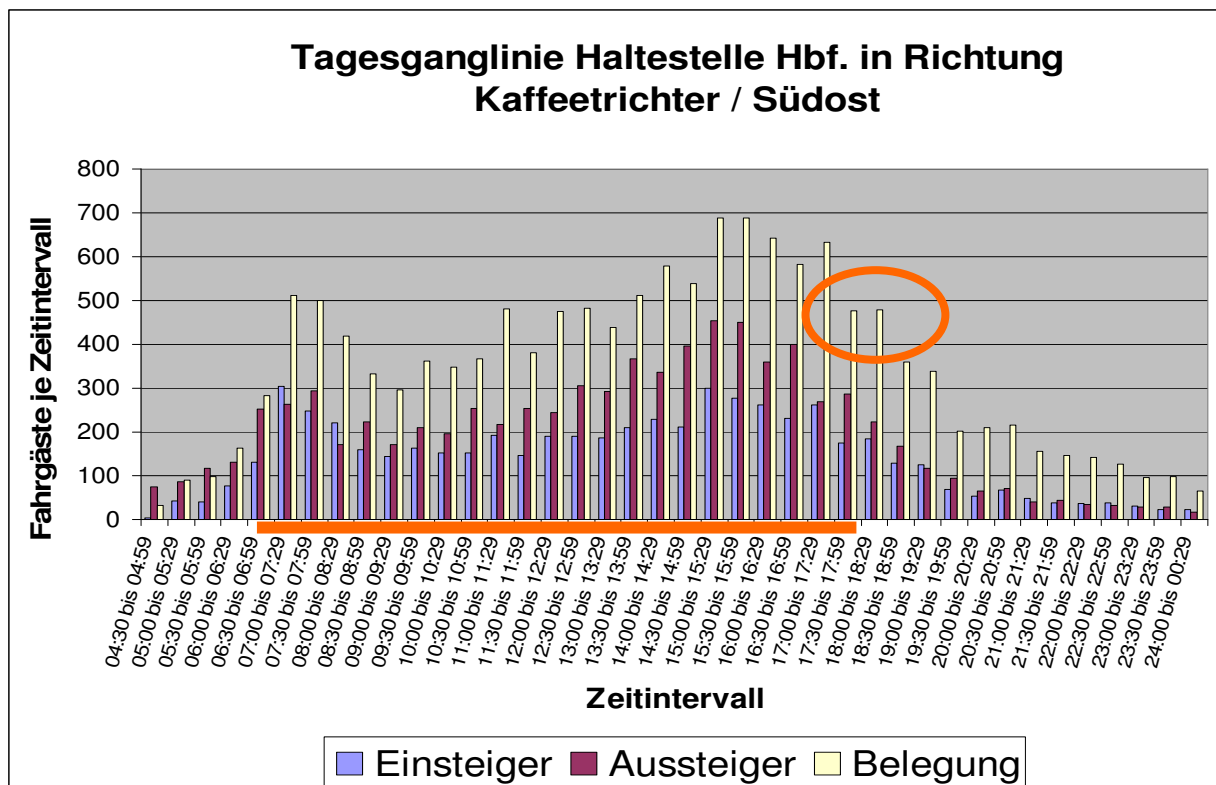
Neben den Vorteilen für die Fahrgäste ist dieses Verkehrsangebot auch äußerst wirtschaftlich, mit ca. 58,9% der EVAG-Verkehrsleistung werden durch die Linien 1 - 9 91,5% der Fahrgäste (Ansatz LBF) befördert (siehe Punkt 4.5.2).

Für Mo-Fr wurde das Verkehrsangebot mit den Tagesganglinien der Fahrgastnutzung an wichtigen Haltestellen verglichen. Hierfür werden zwei Beispiele dargestellt:



10-Min-Takt von 6.30 – 18.00 Uhr

Abbildung 17: Tagesganglinie Haltestelle Domplatz Nord in Richtung Klinikum (Mo-Fr)



■ 10-Min-Takt von 6.30 – 18.00 Uhr
 Abbildung 18: Tagesganglinie Haltestelle Hauptbahnhof in Richtung Süden (Mo-Fr)

Die Auswertung der Tagesganglinien für die Fahrgastnutzung zeigt allgemein eine gute Übereinstimmung zwischen Verkehrsnachfrage (Fahrgastzahlen) und Verkehrsangebot (Taktzeiten). Wie in Abbildung 17 beispielhaft dargestellt, sollte auf Grund der erst nach 18.30 Uhr abnehmenden Fahrgastbelegung auf den Streckenabschnitten

- Nordhäuser Straße - Domplatz - Innenstadt
- Innenstadt - Hauptbahnhof - Urbicher Kreuz / Wiesenhügel
- Innenstadt - Magdeburger-Allee

der 10-Minuten-Takt bis 18.30 Uhr (bezogen auf den Anger) verlängert werden.

Auf Grund des sehr hohen Erschließungspotenzials und der sehr guten Fahrgastnutzung ist das Angebot in den nächsten Jahren beizubehalten und vorrangig bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Geringfügige zeitliche Anpassungen an die Verkehrsbelegungen sind möglich. Verkehrsträgerübergreifende Angebote sind durch gute Anschlussgestaltung besonders zu berücksichtigen.

4.7.3 Einschätzung des Verkehrsangebotes der Ortsteile und Siedlungen (Buslinien 10-95 und 503)

Für die Verkehrserschließung der Ortsteile und Siedlungen steht ein Netz aus 19 Stadtbuslinien zur Verfügung, welches auf ausgewählten Relationen noch durch Regionalbusse und bei vorhandenem Bahnhof durch Angebote der Eisenbahnen ergänzt wird. Entsprechend der Zielstellung des Thüringer ÖPNV-Gesetzes ist der Schülerverkehr vollständig in dieses Netz integriert und bestimmt häufig Fahrplanlagen und Fahrtrouten

(Anfahrt von Haltestellen an Schulen). Lediglich die Linie 503 ist für die Bereiche Dittelstedt und Weimarische Straße noch als reine Schulbuslinie vorhanden.

Die Angebote berücksichtigen

- die Vorgaben zum Mindestangebot gemäß Nahverkehrsplan 2008 - 2012,
- die Anforderungen aus dem Schülerverkehr,
- traditionell vorhandene Verbindungen und
- vielfach zusätzliche Wünsche aus den Ortsteilen.

In den letzten Jahren sind an EVAG und Stadtverwaltung vielfach Wünsche und Forderungen nach verbesserten Verbindungen vor allem im Abendverkehr herangetragen worden. Hierauf wurden seitens der EVAG mehrfach zusätzliche Angebote getestet. Eine dauerhafte und wirtschaftlich vertretbare Nutzung ist in vielen Fällen für diese Angebote jedoch nicht nachweisbar. Deshalb wurde das Verkehrsangebot der Ortsteile und Siedlungen hinsichtlich Angebot und Nutzung näher untersucht (Bezug: ÖPNV-Nutzer, d.h. 2 Fahrten / Tag).

4.7.3.1 Auswertung Mo-Fr (Schulzeit)

a) Abhängigkeit tatsächliches Nutzeraufkommen (Mo-Fr) und Einwohnerzahl

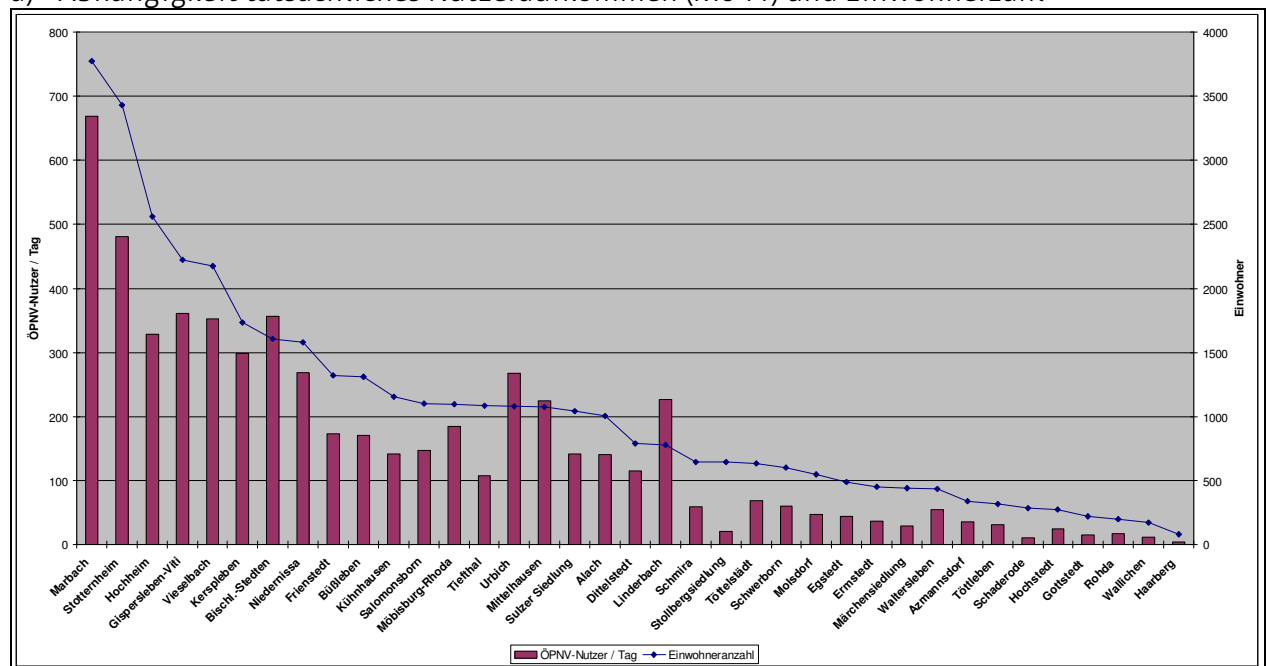


Abbildung 19: Abhängigkeit zwischen Nutzeraufkommen (Mo-Fr) und Einwohnerzahl der Ortsteile und Siedlungen

Ergebnis:

Es besteht ein statistischer Zusammenhang zwischen ÖPNV-Nutzung und Einwohnerzahl, d.h. je größer ein Ortsteil ist, umso höher ist auch die ÖPNV-Nachfrage bzw. bei geringerer Einwohnerzahl sinkt auch die ÖPNV-Nutzung.

b) Abhängigkeit des ÖPNV-Nutzungsanteils (Mo-Fr) von der Einwohnerzahl

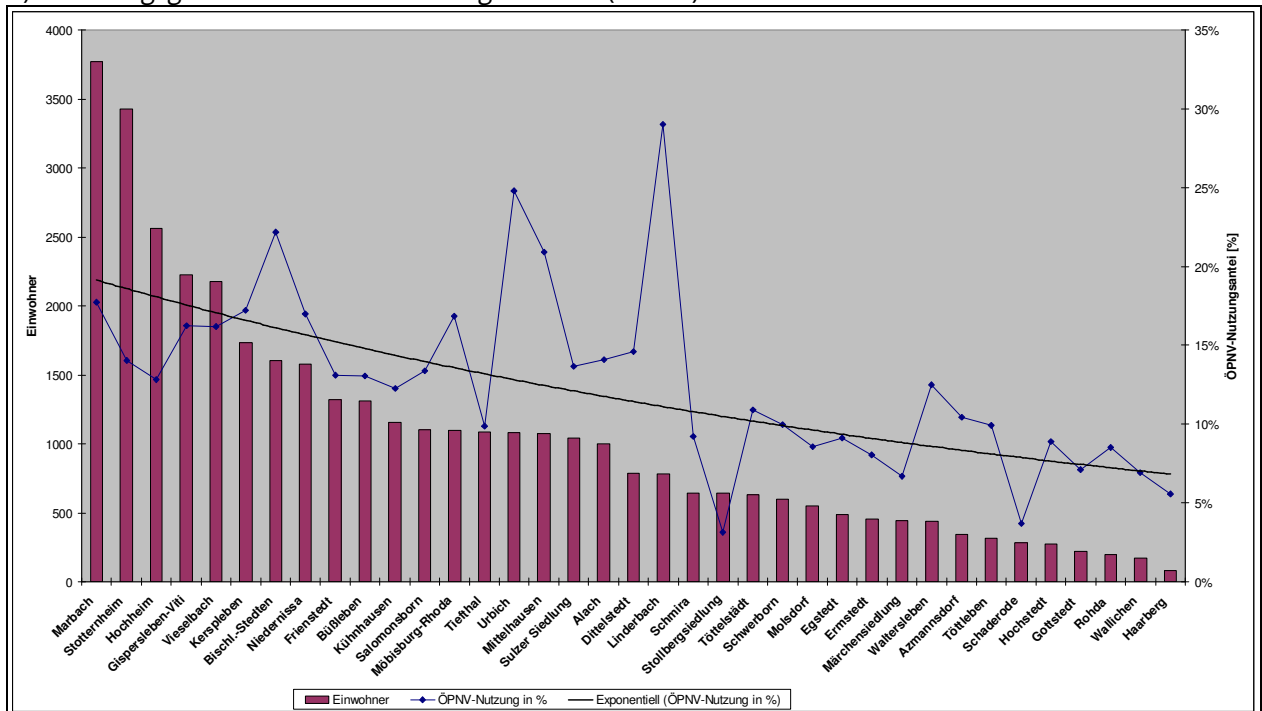


Abbildung 20: Abhängigkeit zwischen ÖPNV-Nutzungsanteil (Mo-Fr) und Einwohnerzahl der Ortsteile und Siedlungen

Ergebnis:

Es besteht ein statistischer Zusammenhang zwischen ÖPNV-Nutzungsanteil und Einwohnerzahl, d.h. je größer ein Ortsteil ist, umso höher ist auch der ÖPNV-Nutzungsanteil seiner Bevölkerung.

Aus der Trendkurve des ÖPNV-Nutzungsanteils ergibt sich:

- Minimum: 5% Nutzungsanteil bei kleinen Ortsteilen
- Maximum: bis knapp unter 20% Nutzungsanteil bei großen Ortsteilen, damit Annäherung an städtische Werte

Die Ausreißerwerte sind in besonderen strukturellen Einflussfaktoren begründet:

- überdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung durch Schulen (in Urbich und Bischleben) und durch Einkaufsmärkte (in Mittelhausen und Linderbach)
- unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung in der Stollbergsiedlung (Gartensiedlung) und Schaderode (Auto-Orientierung)

c) Abhängigkeit des Nutzungsverhaltens von der Fahrzeit zum Zentrum

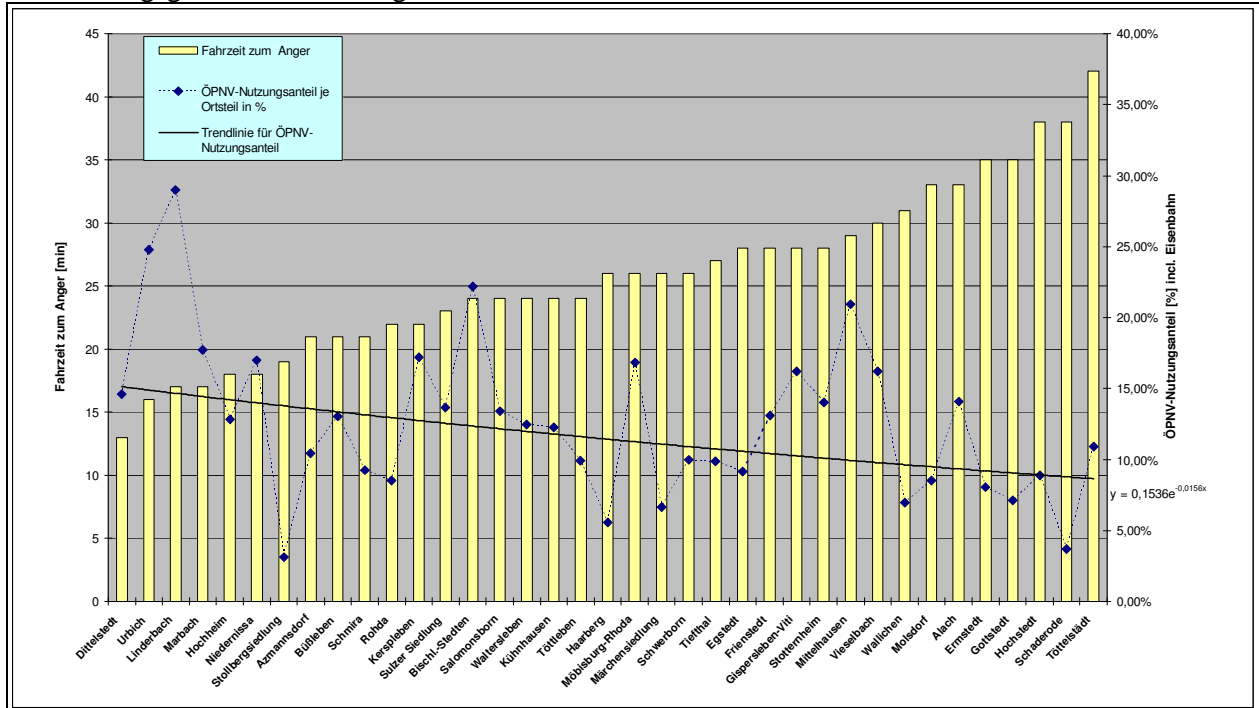


Abbildung 21: Abhängigkeit des ÖPNV-Nutzungsanteils in den Ortsteilen und Siedlungen von der Fahrzeit zum Zentrum

Ergebnis:

Es besteht ein statistischer Zusammenhang zwischen ÖPNV-Nutzungsanteil und der Fahrzeit zum Stadtzentrum, d.h. mit längerer Fahrzeit zum Stadtzentrum sinkt auch die ÖPNV-Nutzung in den Ortsteilen / Siedlungen.

d) Abhängigkeit der ÖPNV-Nachfrage vom Fahrtenangebot

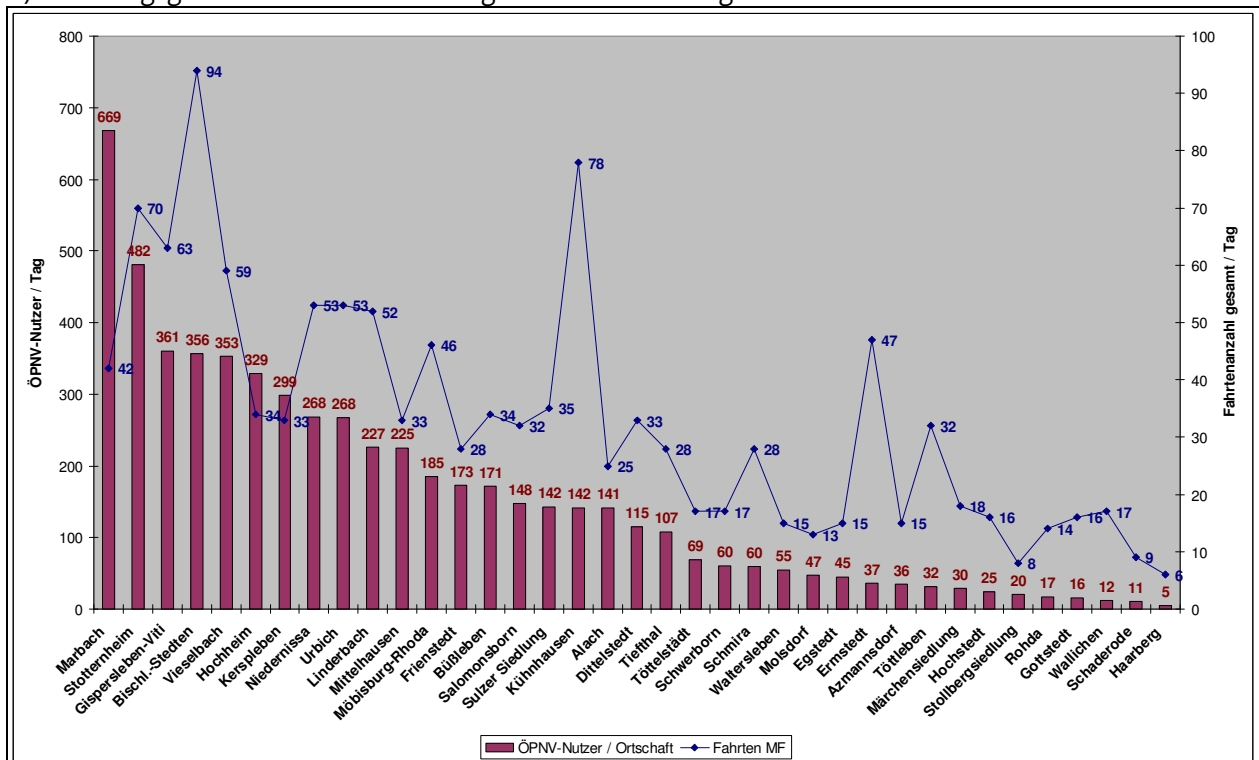


Abbildung 22: Abhängigkeit der ÖPNV-Nachfrage in den Ortsteilen und Siedlungen vom Fahrtenangebot

Ergebnis:

Ein überdurchschnittliches Fahrtenangebot hat kaum Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung. Die Übersicht zeigt auch, dass das vorhandene Fahrtenangebot insgesamt recht gut an das vorhandene Aufkommen angepasst ist.

4.7.3.2 Auswertung Wochenendverkehr

An den Wochenenden sind die Verkehrsangebote zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen gegenüber einem Montag-Freitag deutlich niedriger ausgelastet.

	ÖPNV-Nutzer je Tag	Anteil vom Aufkommen Mo-Fr
Montag - Freitag	5727	100 %
Samstag	1578	28 %
Sonntag	974	17%

Tabelle 11: Wochentägliche ÖPNV-Nutzer aus den Ortsteilen und Siedlungen

Das Verhältnis zwischen Mo-Fr und Wochenendnutzung ist in den einzelnen Ortsteilen u.a. auf Grund struktureller Besonderheiten unterschiedlich ausgeprägt und stellt sich wie folgt dar:

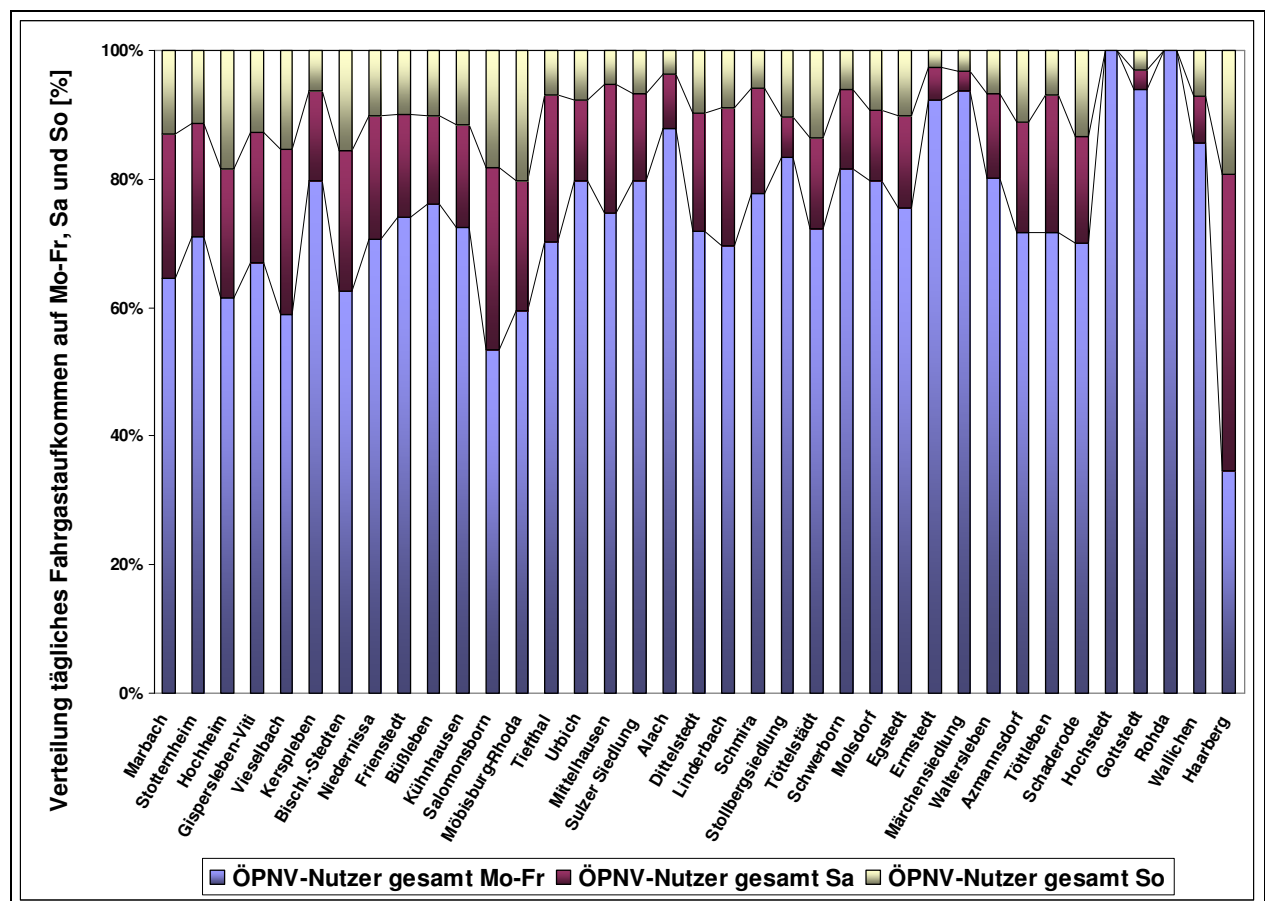


Abbildung 23: Verhältnis zwischen ÖPNV-Nutzung Mo-Fr und dem Wochenende aus den Ortsteilen und Siedlungen

In den folgenden Grafiken sind die konkreten Fahrgastzahlen für Mo-Fr, Sa und So zum Vergleich nebeneinander dargestellt. Bei der Wochenendnutzung ist ein nennenswertes Aufkommen ab einer Einwohnerzahl von etwa 750 Einwohnern erkennbar, weshalb ein

Diagramm die Ortsteile über 750 Einwohnern und das andere die Ortsteile und Siedlungen unter 750 Einwohnern betrachtet.

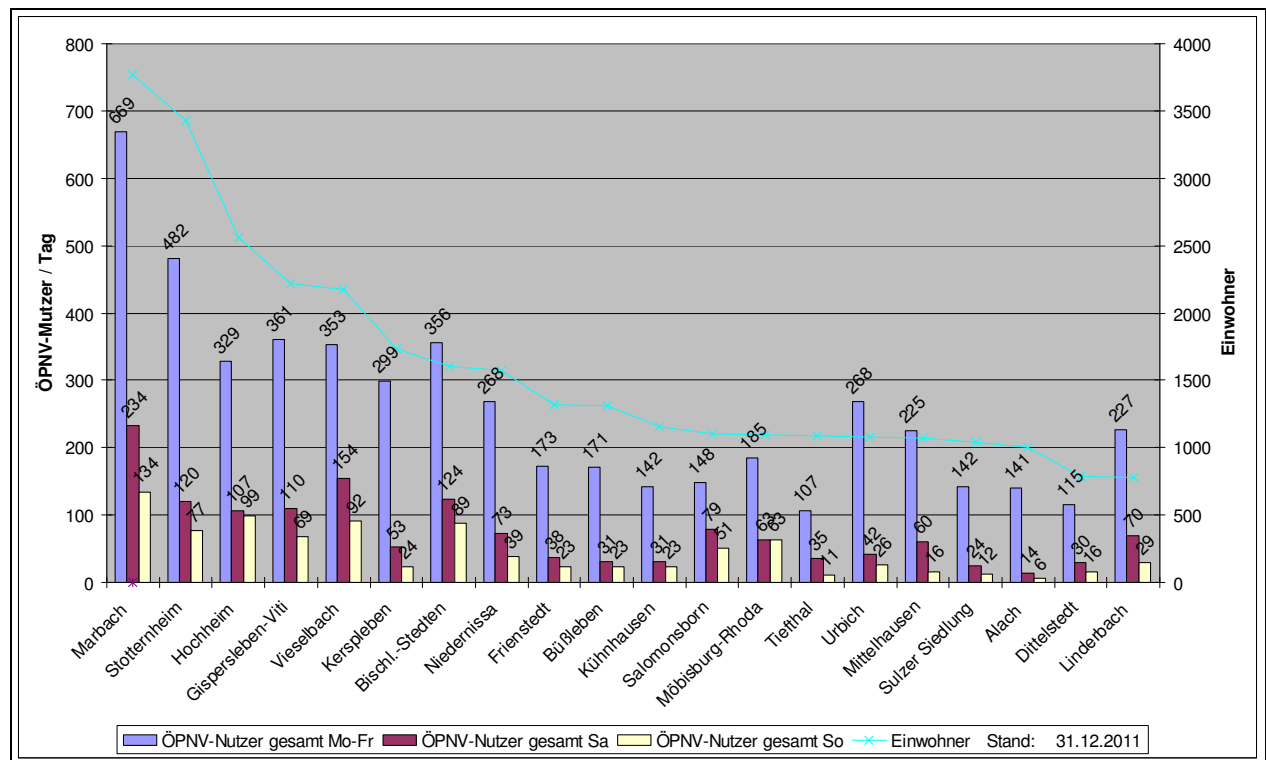


Abbildung 24: ÖPNV-Nutzung Mo-Fr, Samstag und Sonntag der größeren Ortsteile und Siedlungen

Ergebnis:

Bei den Ortsteilen über 750 Einwohnern verläuft die Fahrgastnutzung am Wochenende meist proportional zur Einwohnerzahl und zum Angebot Mo-Fr, aber auf deutlich niedrigerem Niveau. Eine überproportionale ÖPNV-Nutzung am Wochenende ist in folgenden Ortsteilen zu verzeichnen:

- Vieselbach, attraktive Reisezeit ins Erfurter Zentrum bei Eisenbahnnutzung
- Möbisburg-Rhoda, Bischleben-Stedten und Salomonsborn durch Ausflugsverkehr / Veranstaltungen
- Mittelhausen und Linderbach am Samstag durch Einkaufsverkehr

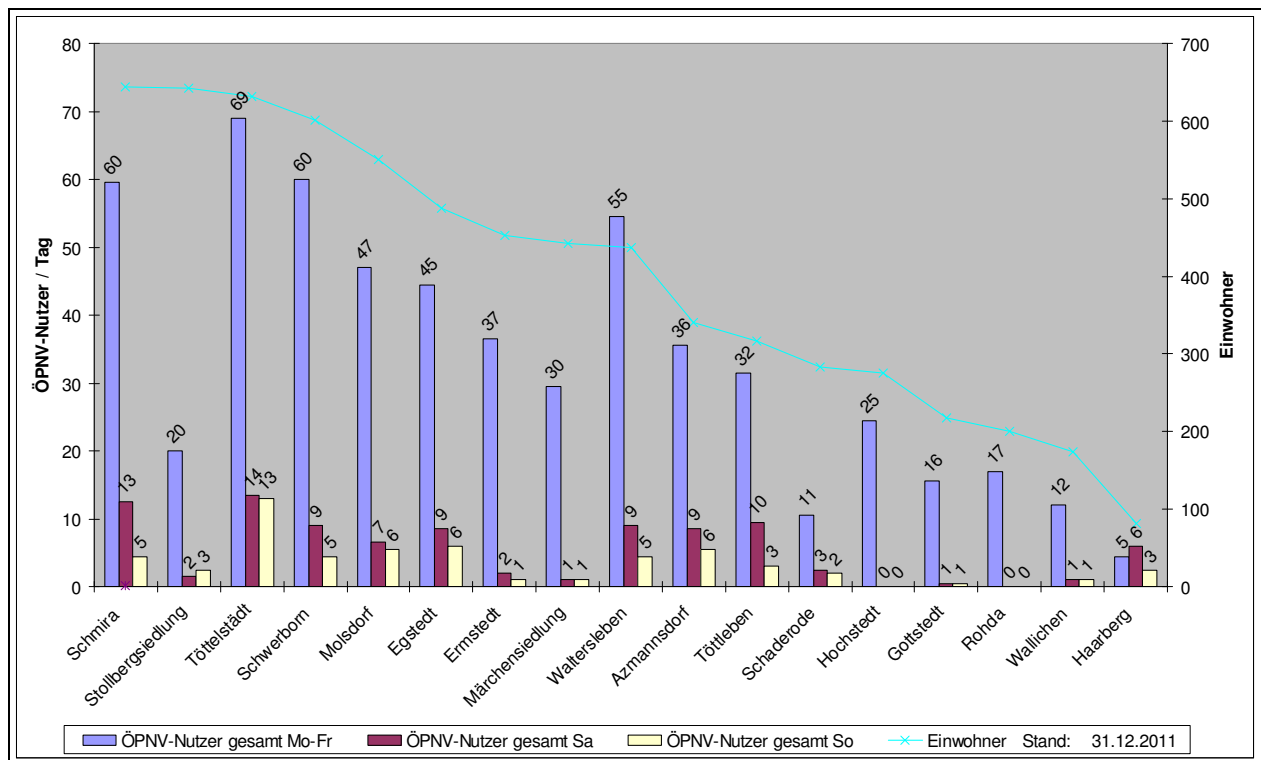


Abbildung 25: ÖPNV-Nutzung Mo-Fr, Samstag und Sonntag der kleineren Ortsteile und Siedlungen

Ergebnis:

Die Fahrgastnutzung an Wochenenden ist in den Ortsteilen und Siedlungen unter 750 Einwohnern sehr gering und liegt prozentual meist unter dem Durchschnitt. Deshalb sind hier weitestgehend alternative Angebotsformen denkbar (in Rohda und Hochstedt besteht kein Wochenendangebot).

4.7.3.3 Auswertung Abendverkehrsangebote Ortsteile und Siedlungen

Auch für die Abendverkehrsangebote in die Ortsteile und Siedlungen besteht nach dem Nahverkehrsplan 2008-2012 eine vom Fahrgastpotenzial (Einwohner) abhängige Vorgabe zum Mindestangebot (siehe Punkt 4.7.1). Von Seiten der Bevölkerung und den Ortsteilvertretungen wurden in den letzten Jahren immer wieder Wünsche nach zusätzlichen Angeboten im Abendverkehr an EVAG und Stadtverwaltung herangetragen.

Gefordert wurden Fahrtmöglichkeiten

- nach Geschäftsschluss ab Stadtzentrum,
- für Schichtbeschäftigte,
- für Freizeit- und Kulturaktivitäten sowie
- Angebote für Jugendliche (Kino, Disco, Weggehen).

Die EVAG hat versucht, einen Teil dieser Wünsche zu erfüllen. Trotzdem ist eine nur geringe Auslastung der Abendangebote in die Ortsteile festzustellen:

	Fahrgäste / Tag	Fahrten ab Zentrum	Fahrgäste / Fahrt
Mo - Do	198	39	5,9
Freitag	262	39	7,5
Samstag	202	31	7,0

Tabelle 12: ÖPNV-Nutzer im Abendverkehr aus den Ortsteilen und Siedlungen

Ergebnis:

Die mittlere Busauslastung ist insgesamt nicht wirtschaftlich darstellbar. Hier gilt es neue Konzepte zu entwickeln. Dabei ist die etwas höhere Nachfrage an den Tagen Freitag und Samstag zu berücksichtigen.

Bezogen auf die einzelnen Ortsteile und Siedlungen gibt es wiederum eine ganz unterschiedliche Nutzung der Abendverkehrsangebote, die im folgenden Diagramm dargestellt wird.

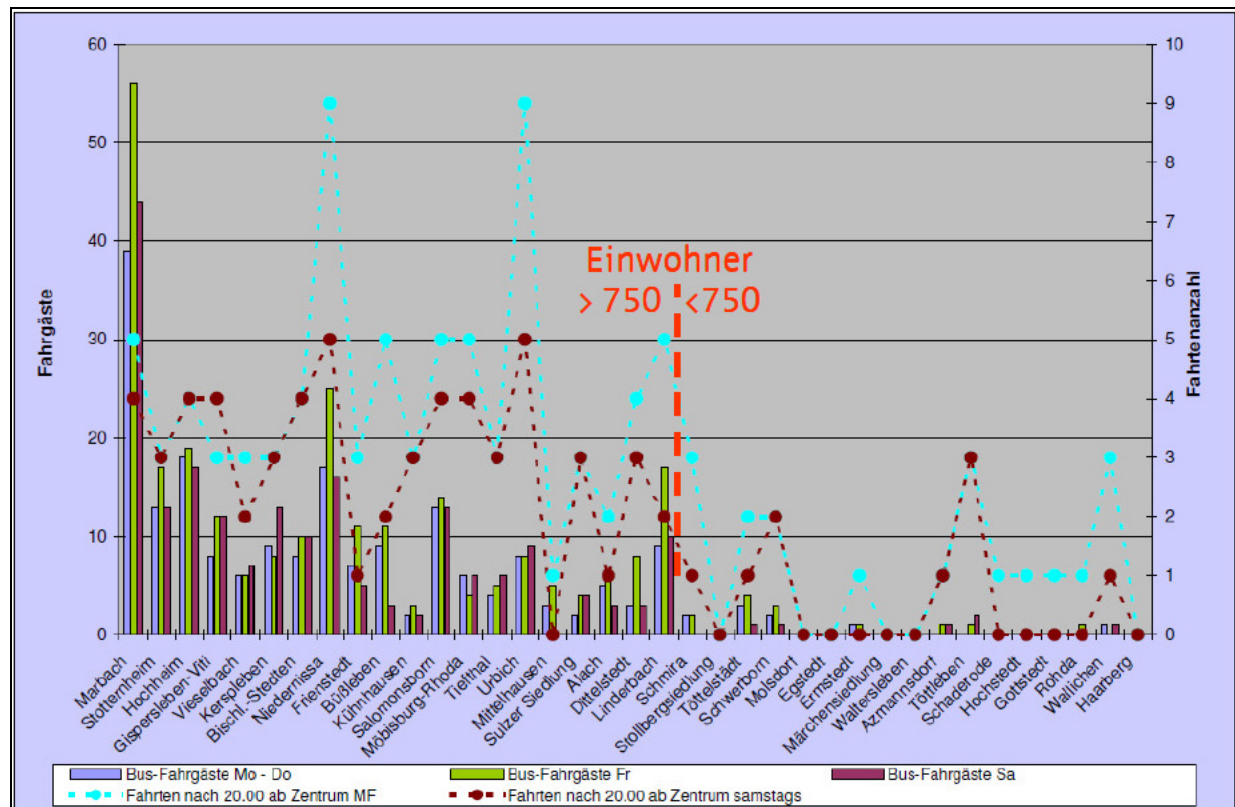


Abbildung 26: ÖPNV-Nutzung im Abendverkehr der Ortsteile und Siedlungen

Ergebnis:

- Eine nennenswerte Abendverkehrsnutzung ist nur in Marbach vorhanden.
- Ein Abendverkehrsaufkommen ist für Ortsteile / Siedlungen ab 750 Einwohner erkennbar.
- An Freitagabenden ist das Aufkommen durch die Überlagerung von Berufs-/ Ausbildungs- mit Freizeitverkehr am höchsten.

4.7.3.4 Auswertung Eisenbahnangebote im Stadtverkehr

In Ortsteilen mit einem Bahnhof ergänzen Eisenbahnangebote die ÖPNV-Erschließung. Die Verbindungen sind zum VMT-Stadtтарif (Zone 10) nutzbar und weisen dabei folgende Vorteile auf:

- deutliche Reisezeitvorteile in das Erfurter Zentrum (über den Hauptbahnhof),
- mindestens stündliche Angebote von und in Richtung Hauptbahnhof, die auch am Wochenende aufrecht erhalten werden
- Angebote bis in die Abendstunden, an den Bahnhöfen in Bischleben-Stedten und Vieselbach bis nach Mitternacht

An einem Montag-Freitag stellen sich in den Ortsteilen mit Bahnhof die Nutzeranteile im Stadtverkehr der Eisenbahnen und des Stadtbusses wie folgt dar:

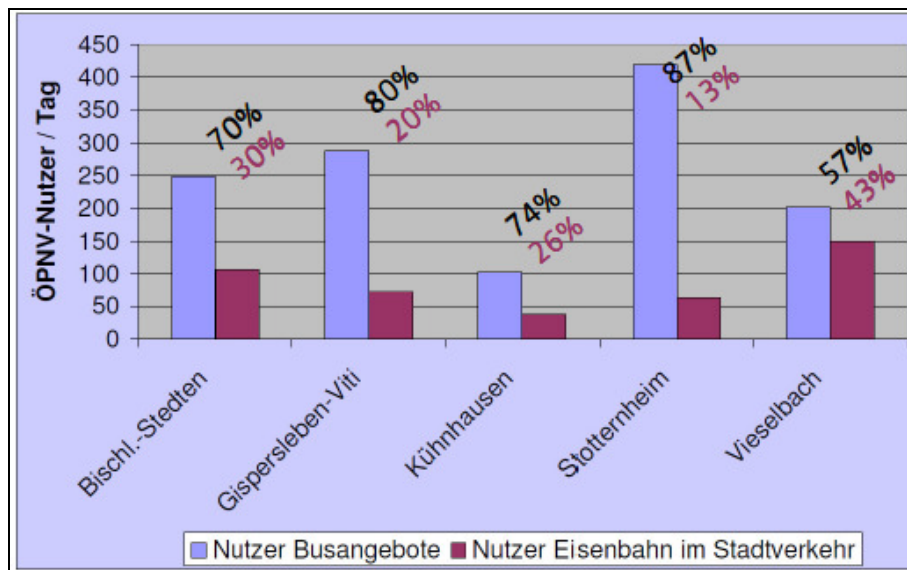


Abbildung 27: Vergleich Eisenbahn- und Busnutzung in Ortsteilen mit Bahnhof

Ergebnis:

Trotz des attraktiven Verkehrsangebotes der Eisenbahnen werden in allen Ortsteilen die Busangebote stärker genutzt (bester Wert Vieselbach mit ca. 43% Eisenbahnnutzung). Im Stadtverkehr haben die Eisenbahnverbindungen für Vieselbach und Bischleben-Stedten die größte Bedeutung. Dagegen werden sie von und nach Gispersleben-Viti, Kühnhausen und Stotternheim absolut und auch im Vergleich zur Buserschließung nur gering genutzt. Gründe hierfür sind u.a. die ungünstige Lage des Bahnhofs und die fehlende Busverknüpfung.

4.8 Auswertung ERNA-Nachtnetz

Mit der 1. Aktualisierung des Nahverkehrsplanes 2008 -2012 wurde im Jahr 2010 auch die Einführung eines verbesserten Nachtverkehrsangebotes als Testbetrieb beschlossen (Vorgaben siehe Punkt 4.7.1).

Seit 31.10.2010 verkehren in den Nächten zu Samstag, Sonn- und Feiertag zwischen 1.00 und 5.00 Uhr folgende Linien:

- **Stadtbahn** jeweils im 60-Minuten-Takt im Versatz (01:00 - 05:00 Uhr):
 - N1 Europaplatz - Rieth - Magdeburger Allee - Anger - Wiesenhügel - Urbicher Kreuz
 - N3 Europaplatz - Rieth - Nordhäuser Straße - Anger - Wiesenhügel - Urbicher Kreuz
- **Nachtbus** mit jeweils zwei Fahrten und Anschluss zur Stadtbahn am Anger (01:00 - 04:30) auf den Linien:
 - N2 Anger - Ringelberg
 - N30 Anger - Magdeburger Allee - Rieth - Zoopark - Stotternheim
 - N51 Anger → Alte Oper → Gothaer Platz → Hochheim → Kaffeetrichter → Anger
 - N90 Anger - Nordhäuser Straße - Marbach



Abbildung 28: EVAG-Liniennetzplan ERNA-Nachtnetz

Dieses ERNA-Netz weist folgende unterschiedliche Nutzung auf:

Linie		Angebot ab Anger	Nacht zu Samstag [Fahrgäste je Nacht]	Nacht zu Sonntag [Fahrgäste je Nacht]
N1 / N3	Europaplatz - Urbicher Kreuz	30'	428 (27 pro Fahrt)	549 (34 pro Fahrt)
N2	Ringelberg	1:00 Uhr 3:00 Uhr	12 (Fahrtenpaar) 11 (Fahrtenpaar)	22 (Fahrtenpaar) 14 (Fahrtenpaar)
N30*	Sulzer Siedlung + Stotternheim	1:00 Uhr 3:00 Uhr	4 (gesamt 16) 5 (gesamt 19)	2 (gesamt 18) 3 (gesamt 21)
N51*	Hochheim	2:00 4:00	2 (gesamt 5) 2 (gesamt 8)	3 (gesamt 9) 3 (gesamt 7)
N90*	Marbach	1:30 Uhr 3:30 Uhr	5 (gesamt 11) 2 (gesamt 10)	10 (gesamt 27) 5 (gesamt 11)

Tabelle 13: ERNA-Angebote und ihre Nutzung

* angegeben ist die Zahl der Fahrgäste in die betreffenden Ortsteile, in Klammer steht die Anzahl der Gesamtnutzer der Fahrt

Ergebnis:

Die ERNA-Angebote werden hauptsächlich im Kernstadtbereich entlang der Nord-Süd-Achsen der Stadtbahn nachgefragt, in geringerem Maß auch die Strecke zum Ringelberg. Die Nachfrage in den Bereichen Gothaer Platz und Steigerstraße ist sehr gering, ebenso auf den Verbindungen zu den Ortsteilen (Ausnahme Fahrt 1.30 Uhr nach Marbach).

Empfehlung:

Das ERNA-Angebot auf den Linien N1, N2 und N3 sollte beibehalten werden. Für die Erschließung der großen Ortsteile ist die Entwicklung eines geänderten bedarfsgerechten Konzeptes sinnvoll.

4.9 Fazit Analyse

Die Ergebnisse der Analyse des Erfurter Stadtverkehrs lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit dem im öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die EVAG festgelegten Angebotsumfang von jährlich 7,0 Mio. Fahrplankilometern und Ausgleichsmitteln von derzeit 7,6 Mio. € kann der Erfurter Stadtverkehr in guter Qualität realisiert werden.
- Das Netz aus 6 Stadtbahnlinien, 19 Stadtbus-, 5 Regionalbus- und einer Schulbuslinie erschließt das Stadtgebiet vollständig.
- Das Netz aus Stadtbahn und der im Citytakt verkehrenden Buslinie 9 erschließt 80,5% der Erfurter Bevölkerung, weitere ca. 10% nutzt es über Verknüpfungspunkte.
- In nicht durch die Stadtbahn / Buslinie 9 erschlossenen Ortsteilen / Siedlungen leben ca. 20% der Erfurter Einwohner. Diese nutzen zu 18,3% die Bus- und zu 1,2% die Eisenbahnerschließung.
- Die die Kernstadt erschließende Stadtbahn und Buslinie 9 befördern 91,5% aller EVAG-Fahrgäste. Der Stadtbus zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen besitzt 7,5%- und der Regionalbus 0,9%-Anteil an den beförderten Fahrgästen im Stadtgebiet.
- Das Stadtbahnnetz ist sehr effektiv. Mit 52,6% der Verkehrsleistung werden 85,1% der Fahrgäste befördert, aber nur ca. 54,2% der zur Verfügung stehenden Finanzhilfen und SWE-Ausgleichsmittel benötigt.
- Der im Jahr 2007 bei der Stadtbahn und Buslinie 9 eingeführte City-Takt hat sich gut bewährt und zu steigenden Fahrgastzahlen geführt.
- Das Busangebot in die Ortsteile und Siedlungen ist insgesamt gut ausgewogen und an die mögliche Nachfrage angepasst.
- Bei Ortsteilen / Siedlungen unter 750 Einwohnern wurde eine sehr geringe Angebotsnutzung am Wochenende und im Abendverkehr festgestellt.
- Das 2010 als Testbetrieb in den Nächten zu Samstag, Sonntag und Feiertag eingeführte ERNA-Nachtnetz hat sich im Bereich der Stadtbahn (Linien N1, N2 und N3) gut bewährt und soll beibehalten werden. Die ERNA-Nachtnetz-Erschließung für die großen Ortsteile Marbach, Stotternheim und Hochheim wurde nur gering nachgefragt, hier ist die Entwicklung eines bedarfsgerechten Konzeptes sinnvoll.
- In allen Ortsteilen mit Bahnhöfen sind die Busangebote stärker nachgefragt als die der Eisenbahnen. Die Eisenbahnangebote besitzen in Vieselbach (absolut und 43% der ÖPNV-Nutzer) und Bischleben-Stedten die größte Bedeutung.

5 Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs

5.1 Ausgangsbasis

Der Prognosehorizont dieses Nahverkehrsplanes liegt im Jahr 2018.

Die Basis für die Planung des prognostischen Nahverkehrsangebotes bilden:

- das Stadtgebiet Erfurt als definierter Verkehrsraum
- die Verkehrsbezirkseinteilungen der Analyse
- die in Punkt 3 aufgeführte Bevölkerungsentwicklung (auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose der Stadt Erfurt, siehe Kommunalstatistische Hefte, Heft 81) und die Berücksichtigung von Bebauungsplänen und Erschließung von Reserveflächen,
- eine Einschätzung zur Entwicklung des Wohnens, von Arbeitsplätzen, Standorten für Bildung, Einkauf, Dienstleistungen
- die Vorgabe von Mindest-ÖPNV-Angeboten entsprechend der in der Analyse vorgenommenen Kategorieeinteilung
- die vorhandenen ÖPNV-Trassen mit dem zugehörigen Verkehrsmittel
- der Verkehrsentwicklungsplan
- die Vorgaben des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017
- der Stadtratsbeschluss DS 0676/10 zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Landeshauptstadt Erfurt einschließlich abgehender Linien bis 30.04.2033

5.2 Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes

Das städtische ÖPNV-Verkehrsnetz ist mit dem Stadtbahnprogramm 1998 - 2007 umfassend erweitert und neu strukturiert worden. Auf Grund seiner hohen Effektivität und der vollständigen Erschließung aller bebauten Stadtgebiete soll es auch im Zeitraum des Nahverkehrsplanes bis 2018 unverändert beibehalten werden.

Für dieses Verkehrsnetz sind die auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen durch die EVAG neu zu beantragen. Dabei besteht die Möglichkeit, Teilabschnitte neu zu verknüpfen oder auch ganze Linien zusammenzulegen. Es ist zu gewährleisten, dass das bisherige Streckennetz vollständig erhalten bleibt. Die Zugangsstellen mit ihren Einzugsbereichen sind kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Sollten sich durch bisher nicht bekannte Strukturentwicklungen Anforderungen nach neuen Verkehrsverbindungen ergeben, so sind sie vorrangig über eine Buserschließung zu gewährleisten. Dabei sind die bisherigen Grundsätze, einer Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz und Nichtzulassung von Parallelverkehr zur Stadtbahn beizubehalten.

5.2.1 Vorbereitung einer Stadtbahnentlastungstrasse Puschkinstraße / Lutherstraße

Die Bahnhofstraße mit ihren vielfältigen Funktionen vor allem im Bereich der Eisenbahnüberführung (Haltestelle, Verknüpfungspunkt, Fußgänger- und Radverkehr) hat sich in den letzten Jahren immer mehr als Nadelöhr im Stadtbahnnetz herausgestellt. Die ÖPNV-Belegung mit jeweils 30 Stadtbahnen und 10 Bussen je Stunde und Richtung hat die

Grenze der Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit erreicht. Außerdem kann sie in ihrer Funktion als einzige Stadtbahnverbindung zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtgebieten bei Unfällen und Sperrungen (z.B. vor und nach Fußballspielen) nur aufwändig und mit starken Qualitätsverlusten mit Schienenersatzverkehr umfahren werden.

Zusätzliche, durch BUGA und Multifunktionsarena auftretende Verkehrsbelastungen können in der Bahnhofstraße nicht oder nur mit geringer Attraktivität abgewickelt werden. Aus diesem Grund hat der Erfurter Stadtrat mit DS 0670/12 beschlossen, dass eine Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahntlastungstrasse im Korridor der südwestlichen Innenstadt / Puschkinstraße durchzuführen ist. Erste Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Trassenführung in Puschkinstraße / Lutherstraße die folgenden Anforderungen am besten erfüllt:

- Nutzung im regulären Linienverkehr zur Entlastung der Bahnhofstraße
- Nutzung zur Erschließung von BUGA und Multifunktionsarena
- Havarietrasse zur Stabilisierung des Stadtbahnnetzes

Die Stadtbahntlastungstrasse Puschkinstraße / Lutherstraße ist umfassend planerisch zu untersuchen. Wenn das Ziel besteht, die Trasse zur BUGA 2021 in Betrieb zu nehmen, sind die grundsätzlichen Vorbereitungen und Abstimmungen hierfür bis 2018 abzuschließen.

5.2.2 Vorbereitung eines Verknüpfungspunktes am Bahnhof Gispersleben

Am Bahnhof Gispersleben besteht die Möglichkeit einer weiteren Verknüpfung von Stadtbus- und Eisenbahnnetz. Hierfür muss die Stadtbuslinie 10 um ca. 520m zum Bahnhof Gispersleben verlängert und ein Verknüpfungspunkt baulich ausgebildet werden.

Dieser Verknüpfungspunkt Bahnhof Gispersleben wird auch für die Erschließung der BUGA-Standorte im nördlichen Stadtgebiet benötigt, weshalb eine Realisierung des Verknüpfungspunktes vorzubereiten ist.

5.3 Ableitung von Mindestbedienungsstandards

5.3.1 Allgemeines

In Punkt 4.7 wurde dargestellt, dass sich das vorhandene Verkehrsangebot im Stadtverkehr grundsätzlich gut bewährt hat. Es baut auf einem von der bisherigen Nahverkehrsplanung vorgegebenen Mindestangebot auf, welches aus einem Abgleich aus Strukturdaten, vorhandenem Liniennetz und wirtschaftlich vertretbarem Angebot entwickelt wurde. Entsprechend der Zielstellung dieses Nahverkehrsplanes "Erhalt und Weiterentwicklung des hohen Standards im Erfurter ÖPNV" soll dieses bewährte System auf einem neuen Niveau fortgeschrieben werden. Dabei ist jedoch die vorhandene Nachfrage stärker als bisher zu berücksichtigen.

Bisher waren die Vorgaben für Angebote Schwachverkehrszeiten nicht eindeutig definiert. Das führte zu unterschiedlichen Auslegungen. Aus diesem Grund sollen die bisherigen Vorgaben wie folgt erweitert werden:

- neu Vorgaben für alle 24 Stunden eines Tages und
- eine Unterscheidung der Angebote in:
 - Mo-Fr sowie Sa + So und
 - neu bei Abendverkehren ab 20.00 Uhr in Mo - Do, Fr + Sa sowie Sonntag

Im Kapitel 3 "Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose" wurde dargelegt, dass sich im Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes von 2014 - 2018

- die Einwohnerzahl der Stadt Erfurt auf etwa 205.900 (+2,23%) erhöhen wird,
- weiterhin der Trend zum Wohnen in der kompakten Stadt fortsetzen wird,
- nur noch wenige Ortsteile einen Bevölkerungszuwachs aufweisen werden (Marbach, Märchensiedlung, Linderbach)
- die Großwohnsiedlungen als relativ stabil angesehen werden können und
- geringe Bevölkerungsrückgänge in fast allen Ortsteilen auftreten werden.

Mit diesen Grundaussagen wurden für alle 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke die Einwohnerzahlen und die strukturellen Entwicklungstrends ermittelt (siehe Anlage 1). Diese bilden eine wichtige Grundlage bei den weiteren Betrachtungen zur Festlegung der jeweils notwendigen Mindestbedienung:

- Als Kriterium für die Zuordnung gilt die Einwohnerzahl, wobei Entwicklungstrends berücksichtigt werden.
- Anforderungen aus Bildung / Arbeit / Einkauf / Freizeit / Dienstleistungen können zu einer zeitweiligen Höherstufung der Streckenabschnitte oder Ortsteile führen.

5.3.2 Bewertung des Angebotskonzeptes in der Haushaltsbefragung 2013

In der städtischen Haushaltsbefragung 2013 wurden die ÖPNV-Nutzer in Vorbereitung der Bearbeitung des Nahverkehrsplanes 2014 - 2018 speziell zu folgenden Themen befragt:

- Einschätzung der seit 01.12.12 veränderten abgestuften Abendverkehrsangebote der Stadtbahnlinien 1-6 und Buslinie 9:
 - Abendverkehr 20.00 - 22.30 Uhr
alle genannten Linien verkehren im 20-Minuten-Takt (sonntags ab 19.00 Uhr)
 - Spätverkehr 22.30 - 0.30 Uhr
Normalangebot sonntags - donnerstags im 30-Minuten-Takt je Linie ,
verstärktes Angebot in den aufkommensstarken Wochenendnächten zu Samstag /
Sonntag / Feiertag im 20-Minuten-Takt je Linie,
- gegenwärtiger Testbetrieb im ERNA-Nachtnetz (seit 31.10.2010) und seiner Weiterentwicklung,
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Ortsteile und Siedlungen an Wochenendnächten unter Berücksichtigung des tatsächlichen Fahrgastaufkommens
- Möglichkeit einer bedarfsabhängige Bedienung im Abend- und Spätverkehr nach vorheriger Anmeldung für kleinere Ortsteile und Siedlungen
- Akzeptanz eines Ersatzes der Stadtbahnen durch eine feingliedrigere Buserschließung im Spätverkehr
- Akzeptanz von speziellen Bus-Nachtlinien mit gegenüber dem Normalverkehr verlängerten Reisezeiten

Hierzu wurde von den befragten ÖPNV-Nutzern folgende Einschätzung gegeben.

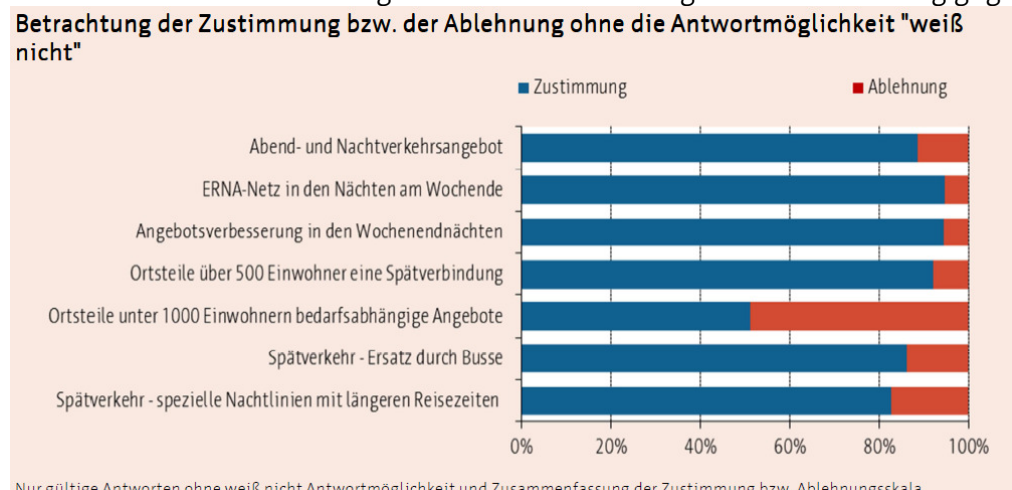


Abbildung 29: Auswertung der der Wohnungs- und Haushaltserhebung 2013 zum ÖPNV

Die Antworten zeigen zu den genannten Themen eine durchaus positive Resonanz. Lediglich eine bedarfsabhängige Bedienung nach vorheriger Anmeldung im Abendverkehr für die kleineren Ortsteile und Siedlungen wird kritisch gesehen. Auf Grund der positiven Resonanz sollen die Themen, die über 80%-Zustimmung erhalten haben, in die weiteren Festlegungen zum Mindestbedienungsstandard und seine Ausgestaltung übernommen werden.

5.3.3 Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9:

5.3.3.1 Allgemeine Vorgaben

- In Punkt 4.4.1 erfolgte - unter Berücksichtigung eines etwa gleich bleibenden Modal-Split-Ansatzes - die Ermittlung der Erschließungspotenziale für die Stadtbahn und die Buslinie 9 in einer Achsenbetrachtung, bei der die Einwohnerpotenziale in Fahrtrichtung auf das Zentrum aufaddiert wurden.
- Im Prognosezeitraum bis 2018 sind keine Veränderungen an diesem Verkehrsnetz vorgesehen.
- Die vorhandenen Angebote der Stadtbahn / Buslinie 9 können noch zusätzliche Fahrgäste durch die positive Einwohnerentwicklung im kompakten Stadtgebiet aufnehmen.
- Eine durch ein verändertes Verkehrsverhalten langfristig zu erwartende Änderung des Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV wurde in diesem, nur bis 2018 laufenden Nahverkehrsplan, nicht berücksichtigt. Hierzu sind Aussagen im zur Bearbeitung anstehenden Verkehrsentwicklungsplan, Teilbereich ÖPNV zu treffen. Die bei einer solchen Entwicklung auftretenden deutlichen Fahrgastzuwächse werden dann jedoch zusätzliche Kapazitäten und Finanzierungen erfordern.
- Die Anforderungen, die sich durch die Inbetriebnahme des ICE-Kreuzes Erfurt ab 2015 / 2017 ergeben, sind im Stadtverkehr besonders zu berücksichtigen. Vor allem in den Tagesrandlagen (Frühverkehr, Abend- und Nachtverkehr) sind wichtige Anschlüsse von und zu den Fern- und Regionalverkehrsangeboten der Eisenbahnen zu gewährleisten.

5.3.3.2 Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen

Für die städtischen Verkehrsachsen ist gemäß Punkt 4.4.1 von folgenden Erschließungspotenzialen auszugehen:

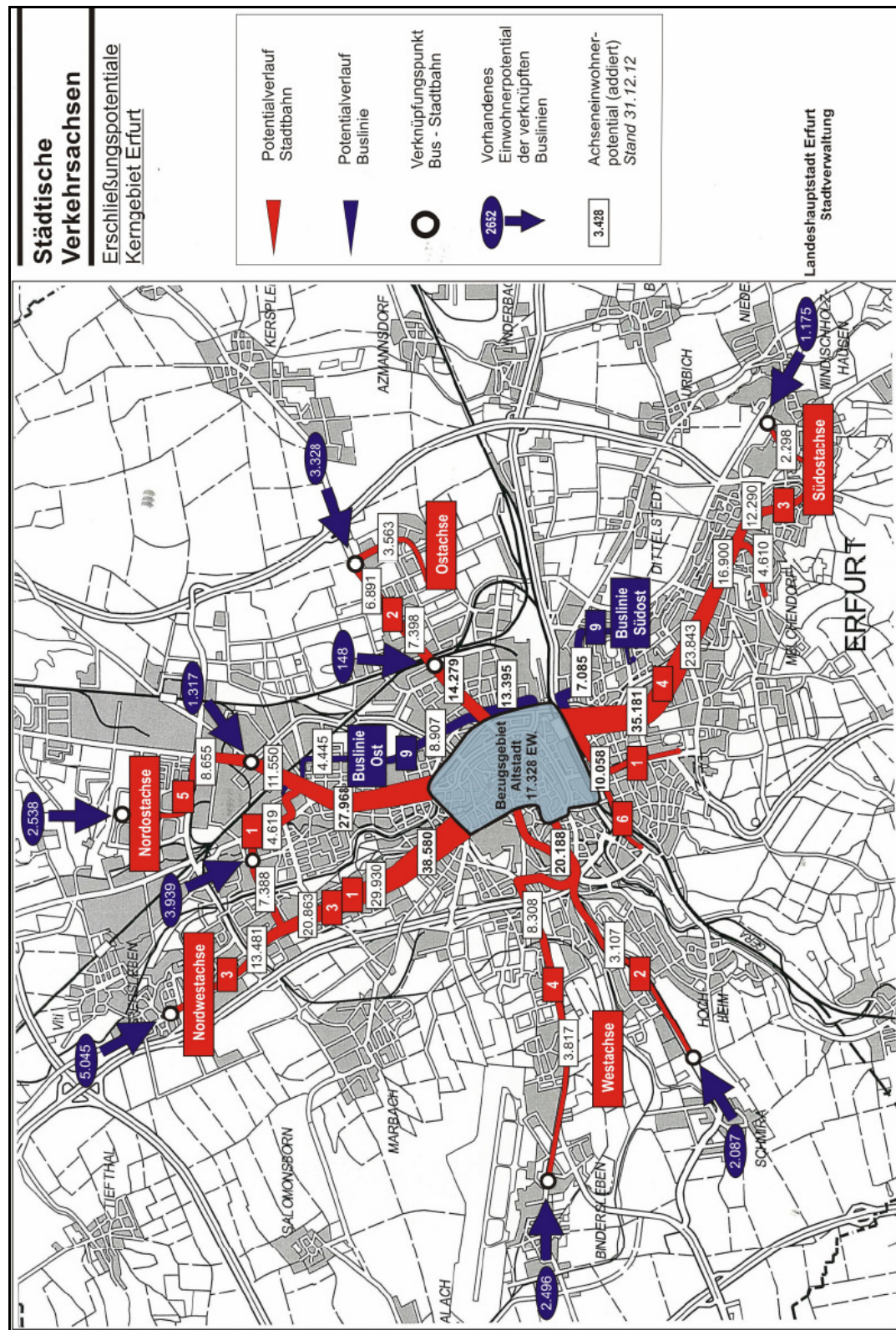


Abbildung 30: Städtische Verkehrsachsen - Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt

Daraus lässt sich folgende Kategorisierung der einzelnen Streckenabschnitte ableiten, die vom Grundsatz her der Einteilung der bisherigen Nahverkehrspläne entspricht:

Tagnetz		
Kategorie	Fahrgastpotenzial (Einw. einschl. Busverknüpfung)	Streckenabschnitte
Stadtbahn S I	> 20.000	Anger - Magdeburger Allee - Salinenstraße Anger - Nordhäuser Straße - Abzweig Warschauer Straße Anger - Windthorststraße - Abzweig Wiesenhügel
Stadtbahn S II	7.500 ... 20.000	Anger - Leipziger Straße - Ringelberg Salinenstraße - Zoopark Anger - Brühler Garten - Gothaer Platz Domplatz - Brühl - Gothaer Platz - Hauptfriedhof Warschauer Straße - Rieth Warschauer Straße - Europaplatz Anger - Kaffeetrichter Abzweig Wiesenhügel - Wiesenhügel Abzweig Wiesenhügel - Urbicher Kreuz
Stadtbahn S III	< 7.500	Salinenstraße - Rieth Hauptfriedhof - Bindersleben Gothaer Platz - P+R Messe Kaffeetrichter - Steigerstraße Kaffeetrichter - Thüringenhalle
Stadtbahn S IV		
Stadtbahn S V		
Stadtbahn S VI		
Stadtbahn S VII		
Stadtbahn S VIII		
Stadtbahn S IX		
Stadtbahn S X		
Stadtbahn S XI		
Stadtbahn S XII		
Stadtbahn S XIII		
Stadtbahn S XIV		
Stadtbahn S XV		
Stadtbahn S XVI		
Stadtbahn S XVII		
Stadtbahn S XVIII		
Stadtbahn S XIX		
Stadtbahn S XX		
Stadtbahn S XXI		
Stadtbahn S XXII		
Stadtbahn S XXIII		
Stadtbahn S XXIV		
Stadtbahn S XXV		
Stadtbahn S XXVI		
Stadtbahn S XXVII		
Stadtbahn S XXVIII		
Stadtbahn S XXIX		
Stadtbahn S XXX		
Stadtbahn S XXXI		
Stadtbahn S XXXII		
Stadtbahn S XXXIII		
Stadtbahn S XXXIV		
Stadtbahn S XXXV		
Stadtbahn S XXXVI		
Stadtbahn S XXXVII		
Stadtbahn S XXXVIII		
Stadtbahn S XXXIX		
Stadtbahn S XL		
Stadtbahn S XLI		
Stadtbahn S XLII		
Stadtbahn S XLIII		
Stadtbahn S XLIV		
Stadtbahn S XLV		
Stadtbahn S XLVI		
Stadtbahn S XLVII		
Stadtbahn S XLVIII		
Stadtbahn S XLIX		
Stadtbahn S L		
Stadtbahn S LI		
Stadtbahn S LII		
Stadtbahn S LIII		
Stadtbahn S LIV		
Stadtbahn S LV		
Stadtbahn S LVI		
Stadtbahn S LVII		
Stadtbahn S LVIII		
Stadtbahn S LVIX		
Stadtbahn S LX		
Stadtbahn S LXI		
Stadtbahn S LXII		
Stadtbahn S LXIII		
Stadtbahn S LXIV		
Stadtbahn S LXV		
Stadtbahn S LXVI		
Stadtbahn S LXVII		
Stadtbahn S LXVIII		
Stadtbahn S LXIX		
Stadtbahn S LXX		
Stadtbahn S LXXI		
Stadtbahn S LXXII		
Stadtbahn S LXXIII		
Stadtbahn S LXXIV		
Stadtbahn S LXXV		
Stadtbahn S LXXVI		
Stadtbahn S LXXVII		
Stadtbahn S LXXVIII		
Stadtbahn S LXXIX		
Stadtbahn S LXXX		
Stadtbahn S LXXXI		
Stadtbahn S LXXXII		
Stadtbahn S LXXXIII		
Stadtbahn S LXXXIV		
Stadtbahn S LXXXV		
Stadtbahn S LXXXVI		
Stadtbahn S LXXXVII		
Stadtbahn S LXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXIX		
Stadtbahn S LXXXX		
Stadtbahn S LXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXX		
Stadtbahn S LXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXX		
Stadtbahn S LXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		
Stadtbahn S LXXXXXXXII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIV		
Stadtbahn S LXXXXXXXV		
Stadtbahn S LXXXXXXXVI		
Stadtbahn S LXXXXXXXVII		
Stadtbahn S LXXXXXXXVIII		
Stadtbahn S LXXXXXXXIX		
Stadtbahn S LXXXXXXXI		

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Mo - Fr (Tagnetz)							
	Mo - Fr 0.30 - 5.00	Mo - Fr 5.00 - 6.00	Mo - Fr HVZ	Mo - Fr NVZ	Mo - Fr 18.00 - 20.00	Mo - Fr 20.00 - 22.30	Mo-Do, 22.30 - 00.30	Fr** 22.30 - 0.30
S I	120'	15'	5'	5'	7,5'	10'	15'	10'
S II	--	15'	10'	10'	15'	20'	30'	20'
S III	--	30'	10'	20'	30'	40'	60'	60'
B I*	--	15'	10'	10'	15'	20'	30**	20**

Tabelle 16: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag)

* im Bushauptnetz Betriebsende täglich 23.30 Uhr

** In Nächten vor Feiertagen ist ab 22.30 Uhr das dichtere Freitags- und Samstagsangebot zu realisieren.

HVZ (Hauptverkehrszeit): 06.00 - 08.00 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr
(bei Bedarf bis 18.30 Uhr, siehe Punkt 4.7.2)

NVZ (Normalverkehrszeit): 08.00 - 14.00 Uhr

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.3.4 Vorgabe Mindestangebot Samstagen

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Ergebnisse der Analyse (Punkt 4.7) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Samstag vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Samstag (Tagnetz)				
	Sa 06.00 - 07.00	Sa 07.00 - 09.00	Sa 09.00 - 20.00	Sa 20.00 - 22.30	Sa 22.30 - 00.30
S I	15'	10'	7,5'	10'	10'
S II	30'	20'	15'	20'	20'
S III	60'	40'	30'	40'	60'
B I*	30'	20'	15'	20'	20**

Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz -Tag)

* im Bushauptnetz Betriebsende täglich 23.30 Uhr

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.3.5 Vorgabe Mindestangebot an Sonn- und Feiertagen:

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Ergebnisse der Analyse (Punkt 4.7) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Sonn- und Feiertage vorgegeben. Dabei wurde dem im Abendverkehr an Sonn- und Feiertagen gegenüber den anderen Wochentagen deutlich geringerem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

Die bereits ab 20.00 Uhr reduzierten Vorgaben für das ÖPNV-Mindestangebot entsprechen einem 30-Minuten-Takt auf jeder Stadtbahnlinie und Buslinie 9. Bei der Umsetzung sind

die in Punkt "5.3.3.1 Allgemeine Vorgaben" aufgeführten Anschlüsse von und zu den Eisenbahnangeboten am neuen ICE-Knoten Erfurt zu berücksichtigen und mit akzeptabler Umsteigezeit gewährleisten.

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Sonn- und Feiertag (Tagnetz)			
	So 06.00 - 09.00	So 09.00 - 11.00	So 11.00 - 20.00	So** 20.00 - 0.30
S I	15'	10'	7,5'	15'
S II	30'	20'	15'	30'
S III	60'	60'	30'	60'
B I*	30'	20'	15'	30'

Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag)

* im Bushauptnetz Betriebsende täglich 23.30 Uhr

** In Nächten vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Freitags- und Samstagsangebot zu realisieren.

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.3.6 Vorgabe Mindestangebot Nachtnetz

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrgastpotenziale und in Auswertung der Nutzung der vorhandenen ERNA-Angebote wird für die Nächte zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen folgendes Mindestangebot für das Nachtnetz vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Nachtnetz	
	Samstag 00.30 - 06.00	Sonn- u. Feiertag 00.30 - 06.00
N I	60'	60'
N II	120'	120'

Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht)

Die Zeitintervalle beziehen sich immer auf die Haltestelle Anger

5.3.4 Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen

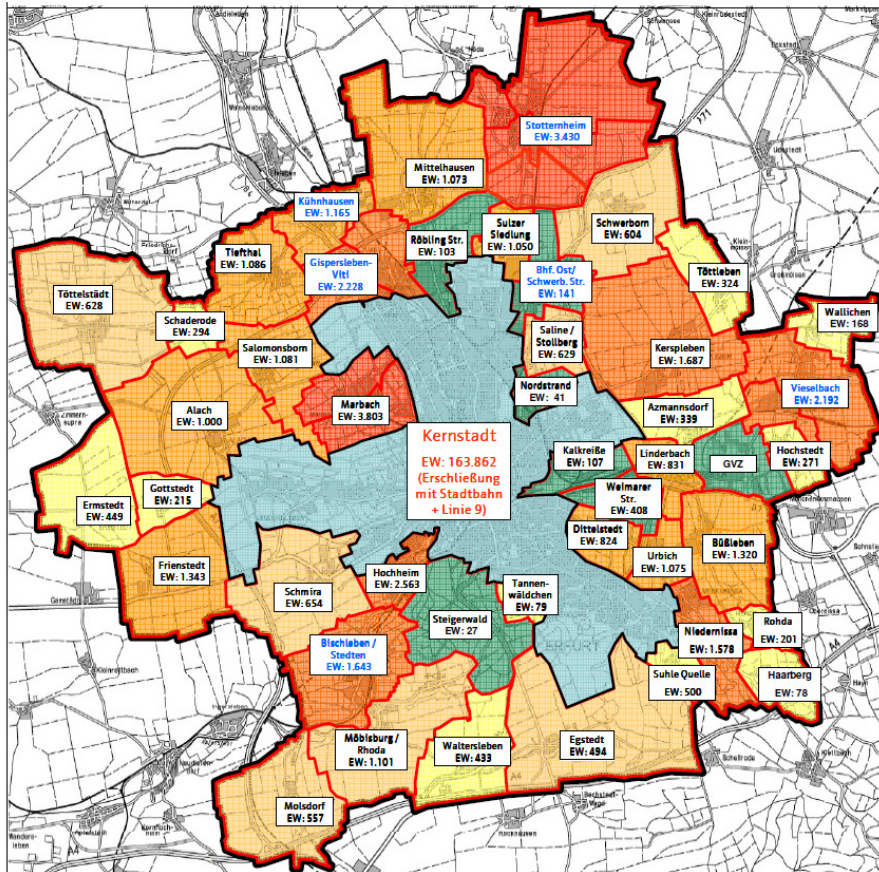
5.3.4.1 Allgemeine Vorgaben

- In Punkt 4.4.2 wurden die Erschließungspotenziale für alle **dörflichen Ortsteile und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete** ohne Stadtbahnerschließung ermittelt. Auf Grund der
 - im Vergleich zum städtischen Gebiet geringeren Einwohnerdichte,
 - der untereinander abgegrenzten bebauten Gebiete,
 - der kaum vorhanden überregionalen Ziele (damit nur sehr geringe Nutzung der Angebote durch Auswärtige) und
 - der bei den kleineren Siedlungsgrößen in der Regel ausreichenden Kapazität der eingesetzten Busse
 wird hier, wie auch in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen, eine Einzelbetrachtung der einzelnen Ortsteile und Siedlungen vorgenommen.

- Im Prognosezeitraum bis 2018 sind nur geringfügige Veränderungen in den Strukturdaten zu erwarten
 - wenige Ortsteile mit Zuwachs: Marbach, Märchensiedlung, Linderbach
 - geringe Bevölkerungsrückgänge in fast allen anderen Ortsteilen
 Diese werden nach dem Stand von 2013 jedoch nicht zu deutlichen Veränderungen der Fahrgastpotenziale führen, sodass keine Auswirkungen auf die Zuordnung zu den Angebotskategorien zu erwarten sind.
- Bei der tatsächlichen Zuordnung sind auch die Anforderungen aus den Einflussfaktoren Arbeitsplätze (A), Besucherverkehr (EFD = Einkauf, Freizeit, Dienstleistungen) und Schüler- und Ausbildungsverkehr (B) mit zu berücksichtigen (siehe Anlage 1). Hierdurch kann eine Höherstufung auch für einzelne Zeitabschnitte notwendig werden.
- Entsprechend der Zielstellung dieses Nahverkehrsplanes soll die vorhandene Angebotsqualität vom Grundsatz beibehalten und weiterentwickelt werden.
- Bei den notwendigen Mindestbedienungen im Tagnetz werden - unter Beachtung der vorhandenen Fahrgastströme - die Angebote anderer Unternehmen (Bus und Eisenbahnen) mit angerechnet, wenn sie zum VMT-Tarif verkehren.
- Sollten sich neue Anforderungen z.B. durch neue Ansiedlung von Gewerbe- oder Freizeiteinrichtungen ergeben, ist das konkrete Angebot unter Berücksichtigung der Grundsätze dieses Nahverkehrsplanes entsprechend zu erweitern.
- Entsprechend der Anforderungen / Wünsche der Fahrgäste und aus den Ortsteilen / Siedlungen soll ein bedarfsgerechteres Angebot im Abendverkehr realisiert werden. Dabei sind besonders die nachfragestarken Freitage, Samstage und vor Feiertagen zu berücksichtigen. Die seit 2010 getesteten ERNA-Angebote in die größten Ortsteile Marbach, Stotternheim und Hochheim entfallen dafür wegen sehr geringer Nutzung.
- Im Nahverkehrsplan 2014 - 2018 soll mehr als bisher die vorhandene ÖPNV-Nachfrage berücksichtigt werden. Bei nachgewiesener nicht vorhandener / sehr geringer Nutzung über einen Zeitraum von einem Jahr besteht deshalb die Möglichkeit, dass vorgegebene Angebote auch dauerhaft eingestellt werden können.

5.3.4.2 Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen

Über die Einteilung in ÖPNV-Verkehrsbezirke, die das konkrete Verkehrsnetz berücksichtigen, wurden die dargestellten Strukturdaten für die Ortsteile und Siedlungen ermittelt. Die Ortsteile Bischleben-Stedten, Vieselbach, Kühnhausen, Gispersleben-Viti, Stotternheim sowie das Gebiet um die Schwerborner Straße besitzen zusätzlich noch eine Eisenbahnerschließung.



Einwohner der Ortsteile und Siedlungen außerhalb des Erschließungsbereichs durch Stadtbahn
gesamt: 39.817 EW

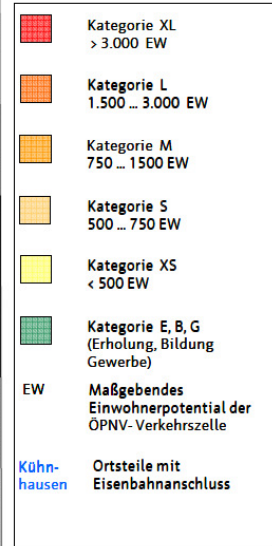


Abbildung 31: Erschließungspotenzial der Ortsteile und Siedlungen

Unter Beachtung der

- bisherigen Kategorieeinteilung sowie
- der Ergebnisse der Analyse, bei der sich die Ortsteilgröße von etwa 750 Einwohnern als Grenze für nennenswerte Nutzung der Wochenend- und Abendangebote herausgestellt hat

wurde folgende neue Kategorieeinteilungen gewählt:

Tagnetz Ortsteile		
Kategorie	Fahrgastpotenzial je Ortsteil / Siedlung (Einwohner)	zugeordnete Ortsteile / Siedlungen
XL	> 3.000	Marbach, Stotternheim
L	1.500 ... 3.000	Hochheim, Gispersleben-Viti, Vieselbach, Kerspleben, Bischleben-Stedten, Niedernissa
M	750 ... 1.500	Frienstedt, Büßleben, Kühnhäusen, Möbisburg-Rhoda, Tiefthal, Salomonsborn, Urbich, Mittelhausen, Sulzer Siedlung, Alach, Linderbach, Dittelstedt
S	500 ... 750	Schmira, Töttelstädt, Schwerborn, Molsdorf, Märchensiedlung, Egstedt
XS	< 500	Stollbergsiedlung*, Ermstedt, Waltersleben, Azmannsdorf, Töttleben, Schaderode, Hochstedt, Gottstedt, Rhoda, Wallichen, Haarberg

Tabelle 20: Kategoriezuordnung Tagnetz für Ortsteile und Siedlungen

*Die Stollbergsiedlung wurde auf Grund der sehr geringen ÖPNV-Nutzung (siehe Aussagen der Analyse) der Kategorie XS zugeordnet

Spätverbindungen Ortsteile in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen		
Kategorie	Fahrgastpotenzial je Ortsteil / Siedlung (Einwohner)	zugeordnete Ortsteile / Siedlungen
XL	> 3.000	Marbach, Stotternheim
L	1.500 ... 3.000	Hochheim, Gispersleben-Viti, Vieselbach, Kerspleben, Bischleben-Stedten, Niedernissa
M	750 ... 1.500	Frienstedt, Büßleben, Kühnhausen, Möbisburg- Rhoda, Tiefthal, Salomonsborn, Urbich, Mittelhausen, Sulzer Siedlung, Alach, Linderbach, Dittelstedt

Tabelle 21: Kategoriezuordnung Spätverbindungen für Ortsteile und Siedlungen

5.3.4.3 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag bis 20.00 Uhr

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Ergebnisse der Analyse (Punkt 4.7.3) wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen durch die Stadtbuslinien 10-95 für Montag - Freitag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Mo- Fr (bis 20.00 Uhr)					
	Kategorie	Mo - Fr 5.00 - 6.00	HVZ	NVZ	Mo - Fr 18.00 - 19.00	Mo - Fr 19.00 - 20.00
XL		30'	20'	30'	30'	30'
L		30'	30'	30'	30'	30'
M		60'	30'	60'	30'	60'
S		60'	60'	Einzel- fahrten	1x	
XS	Einzelfahrten $\geq 5x$, Sicherung Schülerverkehr					

Tabelle 22: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

HVZ (Hauptverkehrszeit): 06.00 - 08.00 Uhr und 13.00 - 18.00 Uhr
(am Nachmittag bezieht sich das Zeitintervall auf die stadtauswärtige Richtung)

NVZ (Normalverkehrszeit): 08.00 - 14.00 Uhr

Grundsätzlich sind in allen Ortsteilen und Siedlungen die mit den vorhandenen Linien 10 - 95 und 503 realisierbaren Anforderungen aus dem Schülerverkehr sicher zu stellen. Zusätzliche Verbindungen sind im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs über das Amt für Bildung zu beauftragen und zu finanzieren.

5.3.4.4 Vorgabe Mindestangebot am Wochenende bis 20.00 Uhr

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Ergebnisse der Analyse (Punkt 4.7.3) wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen durch die Stadtbuslinien 10-95 für Montag - Freitag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Mo- Fr (bis 20.00 Uhr)			
	Samstag		Sonn- und Feiertag	
Kategorie	7.00 - 9.00	9.00 - 20.00	8.00 - 11.00	11.00 - 20.00
XL	60'	60'	60'	60'
L	120'	60'	120'	60'
M	1x	5x	1x	4x
S	3x		3x	
XS	--		--	

Tabelle 23: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

5.3.4.5 Vorgabe Mindestangebot im Abendverkehr und Spätverkehr:

Mit diesem Nahverkehrsplan werden die Abendverkehrsangebote in die Ortsteile und Siedlungen entsprechend der Fahrgastpotenziale und der vorhandenen Nachfrage weiterentwickelt. Dabei wird - ähnlich wie im Stadtnetz - ein an die wochentägliche Nutzung angepasstes, abgestuftes Konzept realisiert, welches nach

- Montag - Donnerstag (Normalangebot),
- Freitag / Samstag / vor Feiertagen (um Spätverbindungen erweitertes Angebot) sowie
- Sonn- und Feiertag (reduziertes Angebot)

unterteilt wird. Im Gegenzug entfallen die im Testangebot zum 31.10.2010 eingeführten ERNA-Angebote nach Marbach, Stotternheim und Hochheim wegen geringer Auslastung.

Die Vorgabe des Mindestangebotes der Ortsteile und Siedlungen im Abend- und Spätverkehr berücksichtigt die vorhandenen Verkehrsangebote und die Ergebnisse der Analyse (Punkt 4.7.3). Es gelten dafür folgende Randbedingungen:

- Alle Zeitangaben gelten für Reiseketten vom Stadtzentrum ab den Haltestellen Anger, Domplatz oder Hauptbahnhof (auch mit Umsteigen).
- Die Verkehrsangebote sollen möglichst getaktet erfolgen.
- **Sollte nach einem Testzeitraum von 1 Jahr keine / eine nur sehr geringe Nutzung der Angebote nachgewiesen werden, so können diese dauerhaft eingestellt werden.**

Abendverkehrsangebote Montag - Donnerstag:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße
- bisherige Vorgaben werden erweitert und Angebote vereinheitlicht
- alle Ortsteile / Siedlungen ab Kategorie S (> 500 Einwohner) erhalten im Zeitraum 20.00 - 21.00 Uhr eine Erschließung nach Geschäftsschluss in der Innenstadt
- alle Ortsteile ab Kategorie M (ab 750 Einwohner) erhalten abgestuft weitere Fahrtmöglichkeiten nach 21.00 Uhr
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Montag - Donnerstag**			
	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23:00 - 23:59
XL	1x	1x	1x	1x*
L	1x	1x	1x	
M	1x	1x		--
S	1x	--	--	--
XS	--	--	--	--

Tabelle 24: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen

* Fahrten mit gesondertem Linienvorlauf nur in Richtung Ortsteile / Siedlungen möglich

** An Tagen vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Fr / Sa-Mindestangebot zu realisieren

Abendverkehrsangebote an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen:

- Abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße.
- Bisherige Vorgaben werden deutlich erweitert und Angebote vereinheitlicht.
- Das Mo - Do Angebot wird in allen Ortsteilen / Siedlungen ab Kategorie M (mindestens 750 Einwohner) um eine Fahrtmöglichkeit als Spätverbindung erweitert. Hierfür können auch spezielle Nachtlinien gebildet werden, die möglichst viele Ziele nacheinander bedienen.
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen					
	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23:00 - 23:59	Spätverbindungen*	
Kategorie	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23:00 - 23:59	00:00 - 00:59	nach 1:00
XL	1x	1x	1x	1x	1x*	
L	1x	1x	1x		1x*	
M	1x	1x		1x*		
S	1x**	--	--	--	--	--
XS	--	--	--	--	--	--

Tabelle 25: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen

* Fahrten mit gesondertem Linienvorlauf nur in Richtung Ortsteile / Siedlungen möglich

** samstags bedarfsabhängig

Abendverkehrsangebote an Sonn- und Feiertagen:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße
- bisherige Angebote werden weitestgehend beibehalten und einheitlich gestaltet
- Am Sonntagabend reduziertes Angebot im Abendverkehr auf Grund des insgesamt deutlich geringeren Fahrgastaufkommens
- Wie bereits in den Jahren 2011 - 2013 realisiert, können Fahrten am Sonntagabend auch als Anruflinientaxi nur nach vorheriger Anmeldung verkehren.
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Sonn- und Feiertag*			
	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23:00 - 23:59
XL	1x	1x	1x	
L	1x	1x		--
M	1x		--	--
S	--	--	--	--
XS	--	--	--	--

Tabelle 26: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen

* An Tagen vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Fr / Sa - Mindestangebot zu realisieren

5.4 Fazit Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs

Dieser Nahverkehrsplan geht von etwa gleichbleibenden äußeren Bedingungen (öDA, Finanzierung, Modal-Split) aus.

Die Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs lässt sich unter diesem Ansatz für den Prognosezeitraum bis 2018 wie folgt zusammenfassen:

- Das städtische Verkehrsnetz bleibt stabil erhalten. Planerische Vorbereitungen für eine Stadtbahnentlastungsstrasse in der Puschkinstraße / Lutherstraße sowie für einen ÖPNV-Verknüpfungspunkt am Bahnhof Gispersleben sind durchzuführen.
- Getrennt für ein Stadtnetz der Stadtbahnen / Buslinie 9 und ein Busnetz zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen werden Mindestbedienstungsstandards vorgegeben und neu lückenlos für alle Wochentage und für alle Tageszeiten aufgestellt.
- In den Vorgaben für die Mindestbedienung werden
 - die bisherigen bewährten Verkehrsangebote berücksichtigt und fortgeschrieben,
 - unter Beachtung der Einwohnerentwicklung im Stadtgebiet die Ergebnisse der Analyse hinsichtlich Fahrgastnutzung und -potenzialen sowie
 - die Ergebnisse der städtischen Wohnungs- und Haushaltserhebung 2013 berücksichtigt
- Das Stadtnetz der Stadtbahnen / Buslinie 9 wurde auf Grundlage ermittelter Fahrgastpotenziale in insgesamt 4 Kategorien eingeteilt. Diesen werden entsprechende Mindesttaktzeiten zugeordnet.
- Das bisherige Mindestverkehrsangebot wird im gesamten Stadtnetz im Wesentlichen beibehalten und um Vorgaben zu Nachterschließungen ergänzt.
- Für die Vorgaben zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen wurde diese auf Grundlage der Strukturdaten in insgesamt 5 Kategorien eingeteilt. Allen Ortsteilen und Siedlungen werden auf dieser Grundlage entsprechende Mindesttaktzeiten zugeordnet. Dabei werden die Vorgaben zu Mindestverkehrsangeboten im Wesentlichen beibehalten und im Abendverkehr für Ortsteile / Siedlungen ab 750 Einwohner Montag - Donnerstag (geringfügig) und Freitag / Samstag (deutlich) erweitert.
- Im Abendverkehr der Ortsteile und Siedlungen werden die Mindestangebote vereinheitlicht und beziehen sich zeitlich neu immer auf Reiseketten ab Stadtzentrum. Montag - Samstag erhalten alle Ortsteile / Siedlungen ab 500 Einwohner eine Verbindung nach Geschäftsschluss im Zeitfenster 20.00 - 21.00 Uhr ab Stadtzentrum.
- Die Analyse hat gezeigt, dass die ÖPNV-Nutzung speziell am Wochenende und im Abendverkehr sehr unterschiedlich sein kann. Deshalb stehen alle Vorgaben zu Mindestbedienungen unter dem Vorbehalt einer wirtschaftlich vertretbaren Nutzung.
Wenn Angebote nachweislich über einen Testzeitraum von 1 Jahr nicht oder nur sehr gering genutzt werden, so können diese dauerhaft eingestellt werden.

6 Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs

6.1 VMT-Rahmenplan 2013 - 2017

Die Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Verkehrsverbund Mittelthüringen

- Landeshauptstadt Erfurt
- Stadt Weimar
- Stadt Jena
- Stadt Gera
- Landkreis Gotha
- Kreis Weimarer Land
- Saale-Holzland-Kreis

haben gemeinsam und unter Beteiligung des Freistaates Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen "Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017" (VMT-Rahmenplan) erstellen lassen.

Dieser besitzt als aufgabenträgerübergreifender Handlungsrahmen die Zielstellung, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln. Als solcher bildet er die einheitliche Grundlage für die von den Städten und Landkreisen zu erstellenden lokalen Nahverkehrspläne und damit auch für den Nahverkehrsplan 2014 - 2018 der Landeshauptstadt Erfurt. Er wurde mit Beschluss DS 0480/13 vom Erfurter Stadtrat bestätigt.

Der VMT-Rahmenplan betrachtet konkret den **gebietsübergreifenden Linienverkehr** im Verbundgebiet und liefert Vorgaben zu dessen Entwicklung und Ausgestaltung. Besonderes Augenmerk liegt auf der aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfung des StPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie zwischen dem StPNV und dem SPNV.

6.2 Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2013 - 2017

Im Text des Kapitels 6.2 werden Auszüge aus dem VMT-Rahmenplan verwendet.

6.2.1 Verkehrsnachfrage

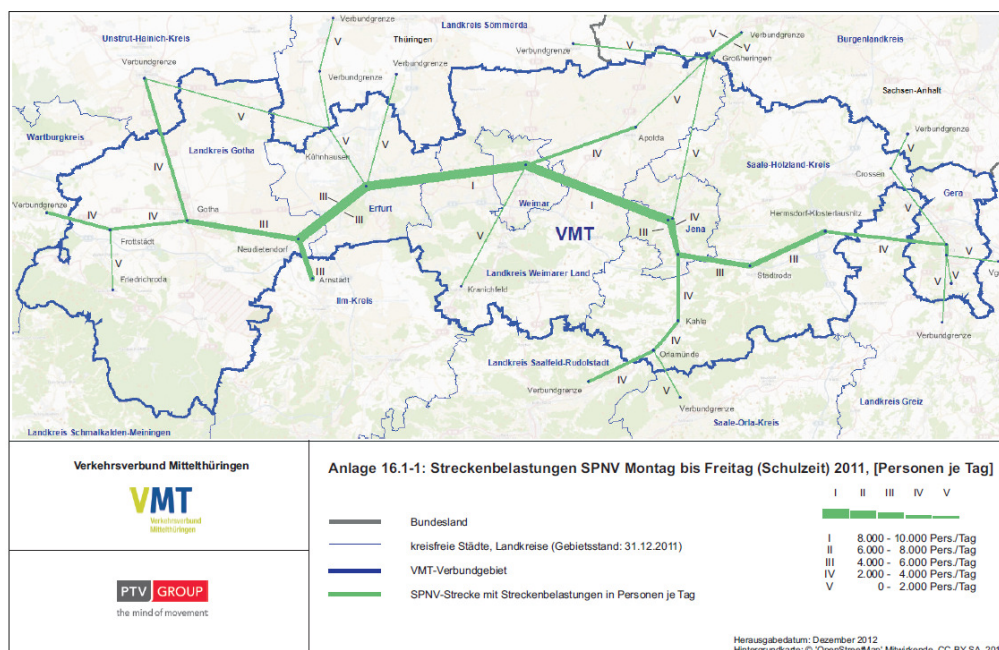


Abbildung 32: Streckenbelastung im SPNV (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

Der gebietsübergreifende ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen wird überwiegend über die Eisenbahnangebote realisiert. Dabei weist die Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Neudietendorf - Erfurt - Weimar - Jena mit 8.000 - 10.000 Fahrgästen / Tag die mit Abstand höchsten Fahrgastbelegungen in ganz Thüringen auf.

Mit der Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt-Hauptbahnhof erfolgt eine Neuausrichtung des Thüringer Schienenpersonennahverkehrs auf den ICE-Knoten Erfurt, was zu einer Verdichtung der Angebote vor allem in Richtung Weimar - Jena und insgesamt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Eisenbahnangebote von und nach Erfurt führen wird.

Im gebietsübergreifenden Buslinienverkehr liegen die Fahrgastzahlen verbundweit deutlich unter denen im Eisenbahnverkehr. Die Verbindungen zwischen Erfurt und den benachbarten Landkreisen Gotha und Sömmerda liegen hier in der höchsten Kategorie zwischen 300 und 1000 Fahrgästen / Tag.

Für die Prognose bis zum Jahr 2017 wird aufgrund der überwiegend rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Verbundgebiet – unter der Annahme, dass alle anderen die Nachfrage beeinflussenden Faktoren konstant gehalten werden – auch eine rückläufige Verkehrsnachfrage zwischen den meisten Gebietskörperschaften vorausgesagt. Für Erfurt werden sich jedoch die Werte in den Relationen nach Weimar und Jena weiter positiv entwickeln.

	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 27: Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebietes 2011-2017 (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

6.2.2 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-Express-Linien 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 14 Expresslinien und 15 Regionalbahnlinien geplant.

6.2.3 Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte

Im VMT-Rahmenplan werden für das Stadtgebiet Erfurt folgende verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte ausgewiesen:

VMT-Rahmenplan 2013 – 2017

Analyse des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

Verknüpfung	SPNV	Städtischer StPNV		Regionaler StPNV	
		Tram	Bus	Tram	Bus
ATü Verknüpfungspunkt					
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, Töttestädt	-	-	X	-	X
Erfurt-Vieselbach, Bahnhof	X	-	X	-	X

Tabelle 28: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013-2017)

Diese aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkte sind auch zukünftig beizubehalten und entsprechend ihrer Bedeutung im Standard weiter auszubauen. Hierfür wurden für die festgelegten einzelnen Kategorien entsprechende Mindeststandards vorgegeben.

Daraus abgeleitete Weiterentwicklung in Erfurt:

Für den Zeitraum bis 2018 sind im Stadtgebiet von Erfurt folgende Maßnahmen vorgesehen:

- *Am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof / Busbahnhof liegt die Kapazität der B+R-Anlage "Radhaus" deutlich unter dem vorhandenen Bedarf. Ein Neubau eines weiteren Fahrradparkhauses ist dringend notwendig. Zur Reduzierung der Radverkehrsbelastung im Bereich der hochbelegten Stadtbahn- und Bushaltestellen im Tunnel Bahnhofstraße ist ein Standort südlich der Bahnanlagen zu realisieren (Radstation Süd).*
- *Ein Verknüpfungspunkt am Bahnhof Erfurt-Gispersleben ist planerisch vorzubereiten und im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2021 zu realisieren.*

6.2.4 Verbundgebietserweiterung

Im VMT-Rahmenplan wird aus strukturellen und verkehrlichen Gründen empfohlen, mittelfristig eine Verbunderweiterung um die Oberzentren Erfurt und Gera anzustreben. Das betrifft konkret die mit Erfurt starke Pendlerbeziehungen aufweisenden IImKreis und Landkreis Sömmerda sowie den an Gera angrenzenden Landkreis Greiz. Für spezielle Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV zwischen Verbundgebiet um Umland sollen geeignete tarifliche Übergangslösungen angestrebt werden.

Derzeitiger Stand:

Durch die Landeshauptstadt Erfurt wird seit vielen Jahren um den Verbundbeitritt des IIm-Kreises und des Landkreises Sömmerda geworben. Beide Kreise beteiligen sich an der VMT-Verkehrserhebung 2013/2014, um dann auf deren Grundlage im Kreistag über einen Verbundbeitritt entscheiden zu können.

6.2.5 ÖPNV-Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz

Das Industrie- und Gewerbegebiet (IG) „Erfurter Kreuz“ befindet südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes Erfurt zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 71 im IIm-Kreis. Werktäglich pendeln ca. 2.400 Personen aus Erfurt in die Gemeinden Arnstadt und Ichtershausen ein (Tendenz steigend), weshalb auch aus Erfurter Sicht ein großes Interesse an einer attraktiven ÖPNV-Verbindung besteht.

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.

Der VMT-Rahmenplan empfiehlt, 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.

Derzeitiger Stand:

Durch den IImkreis wird gegenwärtig ein neues Verkehrskonzept für die Erschließung des IG Erfurter Kreuz erarbeitet, welches sich noch in der Abstimmung befindet. Die Anwendung des VMT-Tarifs für Fahrten zwischen dem Verbundgebiet und dem IG befindet sich derzeit in Vorbereitung.

6.2.6 Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten

Im VMT-Verbundgebiet wurden in fünf aufgabenträgerübergreifenden Untersuchungsgebieten 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. Für die Stadt Erfurt betrifft das den Korridor Erfurt-Frienstedt - Gamstädt - Erfurt-Ermstedt, der von EVAG und der Regionalen Verkehrsgesellschaft Gotha (RVG) erschlossen wird. Als mögliche Maßnahmen wurden empfohlen:

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

Derzeitiger Stand:

Es haben erste Abstimmungen zwischen dem Aufgabenträger Stadt Erfurt und den Verkehrsunternehmen EVAG und RVG stattgefunden. Diese werden zur Entwicklung eines tragfähigen Konzeptes fortgesetzt.

6.2.7 Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

Folgende Vorgaben zum Mindestbedienungsstandard werden vom VMT-Rahmenplan getroffen:

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 unten stehender Tabelle 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	größer 5.000
Fahrtenpaar(e)	0	1	2	3	5	7	9	12

Tabelle 29: Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013 - 2017)

6.3 Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote

6.3.1 Allgemeines

Die aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote wurden im VMT-Rahmenplan 2013 - 2017 ausführlich behandelt. Das von der Inbetriebnahme des ICE-Knotens 2015 / 2017 abgeleitete neue Konzept des Schienenpersonennahverkehrs dient als Rückgrat der Regionalverkehrsangebote.

Die Regionalbuslinien ergänzen die Verkehrsangebote der Eisenbahnen und übernehmen die Feinerschließung der Region. Über definierte Verknüpfungspunkte sind sie sowohl mit

dem Regionalverkehr der Eisenbahnen als auch mit den Stadtverkehrsangeboten verbunden. Eine enge Fahrplanabstimmung zu den sich mit dem neuen ICE-Knoten verändernden Eisenbahnangeboten ist vorzusehen.

Das Gebiet der Landeshauptstadt ist durch Regionalbuslinien mit fünf Landkreisen verbunden. Linienverläufe und Angebotsumfang wurden mit der 1. Aktualisierung 2010 des Nahverkehrsplans 2008 - 2012 neu abgestimmt und sollen weiterhin gültig bleiben. Regionalbuslinien der EVAG verkehren in den Landkreis Sömmerda und den Kreis Weimarer Land. Sie sind als Linien zur unmittelbaren Umlanderschließung in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen und werden gemäß Finanzierungsvereinbarung mit der Stadt Erfurt anteilig durch die jeweiligen Landkreise finanziert.

6.3.2 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Sömmerda verkehren - neben SPNV-Angeboten auf drei Eisenbahnstrecken in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

2 Buslinien der Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG):

Linie	
208	Sömmerda - Stotternheim - Erfurt, Grubenstraße (Anschluss Stadtverkehr, 1x bis Busbahnhof)
220	Sömmerda – Straußfurt - Riethnordhausen – Mittelhausen – Erfurt, Rieth (Anschluss Stadtverkehr) - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Haustarif, VWG vertreibt Anschluss- VMT-Tickets für den Stadtverkehr Erfurt,
- Bedienungsverbot innerhalb des Stadtgebietes Erfurt

3 Buslinien der EVAG:

Linie	
31	Alperstedt - Erfurt, Stotternheim (Anschluss Stadtverkehr)
111	Ringleben / Witterda – Erfurt, Europaplatz (Anschluss Stadtverkehr)
141	Schloßvippach – Kerspleben - (Ollendorf -) Erfurt, Marcel-Breuer-Ring (Anschluss Stadtverkehr)

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- anteilige Finanzierung durch den Landkreis Sömmerda,
- Leistungen auf dem Streckenast nach Witterda werden in Abstimmung mit der EVAG teilweise durch die Linie 812 der RVG Gotha erbracht

Bis 2018 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Angebotsumfang der VWG-Linien zum Busbahnhof soll beibehalten werden,
- Prüfung des VMT-Beitritts durch den Landkreis Sömmerda,
- Mit einem VMT-Beitritt ist eine Aufhebung der Bedienungsverbote für die VWG-Linien im Stadtgebiet Erfurt möglich.

6.3.3 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Kreis Weimarer Land verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Weimar - Apolda / Jena in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

2 Buslinien der Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land (PVG):

Linie	
234	Weimar - Nohra - Mönchenholzhausen (- Erfurt, GVZ) - Erfurt, Busbahnhof
235	Bad Berka - Klettbach - Schellroda - Erfurt, Märchensiedlung - Erfurt, Urbicher Kreuz (Anschluss Stadtverkehr) - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt möglich

3 Buslinien der EVAG:

Linie	
52	Niederzimmern - Erfurt, Vieselbach (Anschluss Eisenbahn) - Mönchenholzhausen - Erfurt, GVZ - Erfurt, Busbahnhof
152	Hayn - Mönchenholzhausen - Erfurt, Vieselbach (Anschluss Eisenbahn) - Niederzimmern
155	Kranichfeld / Riechheimer Berg - Hohenfelden - Klettbach - Erfurt, Niedernissa - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- anteilige Finanzierung durch den Kreis Weimarer Land

Bis 2018 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- für die Linie 155 sind die touristischen Ausflugskonzepte weiterzuentwickeln, das Angebot des Radwanderbusses ist weiterzuführen,
- Abstimmungen zur weiteren GVZ-Erschließung,
- Einbeziehung der Linie 235 in die Erschließung der Erfurter Märchensiedlung, hierfür Halt an allen Haltestellen zwischen Urbicher Kreuz und Märchensiedlung,

6.3.4 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Ilmkreis verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Arnstadt - Saalfeld / Ilmenau / Suhl in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

2 Buslinien der Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA):

Linie	
350	(Crawinkel -) Arnstadt - Ichtershausen (- Erfurt, Waltersleben) - Erfurt, Busbahnhof
357	Stadtilm / Riechheim - Erfurt, Egstedt - Erfurt, Busbahnhof

1 Buslinie der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV):

Linie	
301	Ilmenau - Arnstadt - Ichtershausen - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum Haustarif der RBA bzw. IOV, damit ist keine Integration in den Stadtverkehr Erfurt möglich.
- Die IOV-Linie bedient zwischen Arnstadt und Erfurt nur ausgewählte Haltestellen.
- Mit Linie 350 wird mehrmals täglich an der Haltestelle Arnstadt, August-Brömel-Straße ein Anschluss zur Linie D345 in die Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey hergestellt.

Bis 2018 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis folgende Entwicklung vorgesehen:

- Die RBA plant vorbehaltlich entsprechender Gremienbeschlüsse ab Dezember 2014 eine neue verkehrliche Erschließung der Gewerbegebiete Arnstadt-Nord Erfurter Kreuz und Thörey sowohl über einen Umsteigepunkt "Erfurter Kreuz" als auch über den Bahnhof Neudietendorf.
- Es wird angestrebt, für die Verbindungen aus dem Verbundgebiet zum IG Erfurter Kreuz den VMT-Tarif anzuwenden. Damit entstehen tarifliche Umsteigemöglichkeiten zur Eisenbahn am Bahnhof Neudietendorf und zum Stadtverkehr Erfurt. Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt sollte der Erschließung über den Bahnhof Neudietendorf der Vorrang eingeräumt werden.
- Für den in Parallelverkehr mit der EVAG betriebenen Abschnitt Busbahnhof - Egstedt / Waltersleben sind Abstimmungen zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern erforderlich.

6.3.5 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Gotha verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Gotha - Eisenach und Gotha / Dachwig - Bad Langensalza in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

3 Buslinien der Regionalen Verkehrsgemeinschaft Gotha mbH (RVG):

Linie	
812	(Gebesee -) - Dachwig - Witterda - Erfurt, Europaplatz
891	Gotha - Friemar - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - Erfurt, Büropark Airfurt
895	Erfurt, Töttelstädt - Bienstädt - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - Neudietendorf

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt
- In Abstimmung mit der EVAG werden Leistungen auf dem Streckenast der EVAG-Linie 111 nach Witterda teilweise durch die Linie 812 der RVG Gotha erbracht. Ausgewählte Fahrten bedienen dabei auch Erfurt, Kühnhausen.

Zusätzlich wird die Ortschaft Gamstädt noch von der EVAG-Linie 80 bedient. Das Fahrplanangebot richtet sich aber ausschließlich nach den Erfurter Ortsteilen Schmira, Frienstedt, Ermstedt und Gottstedt.

Bis 2018 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote der RVG

- Im Zusammenhang mit einem neuen potenzialabhängigen Erschließungskonzept für die Erfurter Ortsteile Schmira / Fienstedt und Gottstedt / Ermstedt soll die Bedienung von Gamstädt durch die EVAG entfallen bzw. stark reduziert werden.
- Die vom VMT-Rahmenplan (siehe Punkt 6.2.6) empfohlenen Untersuchungen zu einem gemeinsamen Angebotskonzept von EVAG und RVG in Schwachverkehrszeiten im Korridor Erfurt-Fienstedt, Gamstädt, Erfurt-Ermstedt sind durchzuführen und bei positivem Ergebnis umzusetzen.

6.3.6 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt verkehrt - neben den SPNV-Angeboten in Richtung Arnstadt - Saalfeld in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinie:

Buslinie der KomBus GmbH:

Linie	
113	Rudolstadt - Remda - Klettbach - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linie verkehrt zum KomBus-Haustarif, im Abschnitt Barchfeld (Kreis Weimarer Land) - Erfurt erfolgt die Anwendung des VMT-Tarifs
- in Erfurt werden keine Unterwegshaltestellen bedient

Bis 2018 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Saalfeld-Rudolstadt folgende Entwicklung vorgesehen:

- Das Angebot soll unverändert fortgeführt werden.
- Aus Sicht der Stadt Erfurt ist eine Fahrplanabstimmung mit der im Abschnitt Erfurt, Busbahnhof - Kranichfeld parallel verkehrenden EVAG-Linie 155 anzustreben.

7 Standards im Stadtgebiet Erfurt

7.1 Qualitätskriterien

Im Rahmen des öDA ist zwischen der Stadt Erfurt und der EVAG ein Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung und zur Sicherung der Qualität vereinbart, welches jährlich abgerechnet wird. Das betrifft in Anlehnung an die DIN EN 13816 die Schwerpunkte

- Kundenzufriedenheit
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anschluss-Sicherheit
- Fahrzeugbelegung
- Information
- Service/Vertrieb
- Garantien
- Zusatzangebote
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Komfort und Sauberkeit
- Angebote für Mobilitätseingeschränkte
- ISO-Zertifizierung
- Klimaschutz und Energiewandel

Seit Inkrafttreten des öDA am 30.10.2010 wurde durch die EVAG folgende Qualitätserfüllung erreicht:

	Erfüllung der öDA- Qualitätskriterien
30.10. – 31.12.2010	95,68%
2011	95,73%
2012	96,14%

Tabelle 30: Erfüllung der öDA-Qualitätskriterien durch die EVAG

7.1.1 Auszug aus dem Kundenbarometer 2012

Im ÖPNV-Kundenbarometer 2012 wurden durch das Marktforschungs- und Beratungsunternehmen TNS Infratest die Angebote von 39 Verkehrsunternehmen und -Verbänden in verschiedenen Kategorien verglichen und bewertet. Die EVAG hat mit der Note 2,50 in der Globalzufriedenheit ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Der Durchschnitt der ÖPNV-Unternehmen lag bei 2,91.

- Das „EVAG-Linien- und Streckennetz“ liegt mit einer Note von 2,41 in der Bewertung der beteiligten Verkehrsunternehmen auf Platz 3.



Abbildung 33: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Linien- und Streckennetz

- Im ÖPNV-Kundenbarometer 2012 belegt die EVAG beim Leistungsmerkmal „Anschlüsse“ von allen beteiligten Unternehmen mit einer Note 2,58 den ersten Platz.



Abbildung 34: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Anschlüsse

- Das Leistungsmerkmal „Platzangebot in den EVAG-Fahrzeugen“ hat mit einer Bewertungsnote 2,80 abgeschlossen. Diese liegt über dem Durchschnittswert von 3,04 (Bestwert 2,67).
- Das Leistungsmerkmal „Komfort und Bequemlichkeit“ in den EVAG-Fahrzeugen erhielt die Bewertungsnote 2,61 und liegt damit auf den vorderen Plätzen (Durchschnittswert 2,98).
- Im Leistungsmerkmal „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ erreichte die EVAG im ÖPNV-Kundenbarometer 2012 eine Note von 2,50. Das stellt eine Verschlechterung im Vergleich zu 2010 um 0,10 Punkte dar. Der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen lag bei 2,85.
- Im Leistungsmerkmal „Informationen bei Störungen und Verspätungen“ hat die EVAG von allen beteiligten Verkehrsunternehmen mit der Note 2,96 den Platz 2 (Bestwert 2,95) erreicht. Dieser Wert stellt allerdings im Vergleich zu 2010 eine Verschlechterung um 0,20 Punkte dar. Somit ist das Thema der Fahrzeitstabilisierung und Beschleunigung weiterhin von hoher Priorität.



Abbildung 35: ÖPNV-Kundenbarometer 2012 - Auswertung Informationen bei Störungen und Verspätungen

- Die Fahrgäste sind mit den „gedruckten Fahrplänen zu Hause“ zufrieden. Die Bewertungsnote 2,44 stellt einen sehr guten Mittelwert im Vergleich der Unternehmen dar.
- Im ÖPNV-Kundenbarometer 2012 wurde der „Internetauftritt“ der EVAG mit der Note 2,70 bewertet. Der Durchschnittswert der Unternehmen lag bei 2,86 und der Bestwert bei 2,28.
- Die „Fahrplan-Information an den Haltestellen“ hat die Bewertungsnote 2,57 erhalten. Das ist ein sehr guter Wert, der Durchschnittswert liegt bei 2,87(Bestwert 2,42).

7.1.2 Ergebnisse Haushaltsbefragung 2013

Diese gute Einschätzung des Erfurter ÖPNV's wurde durch die im Frühjahr durch die Stadtverwaltung vorgenommene Haushaltsbefragung (siehe Punkt 5.3.2) bestätigt. In folgender Übersicht wurden Einschätzungen zur Qualität der EVAG-Angebote zusammengefasst:

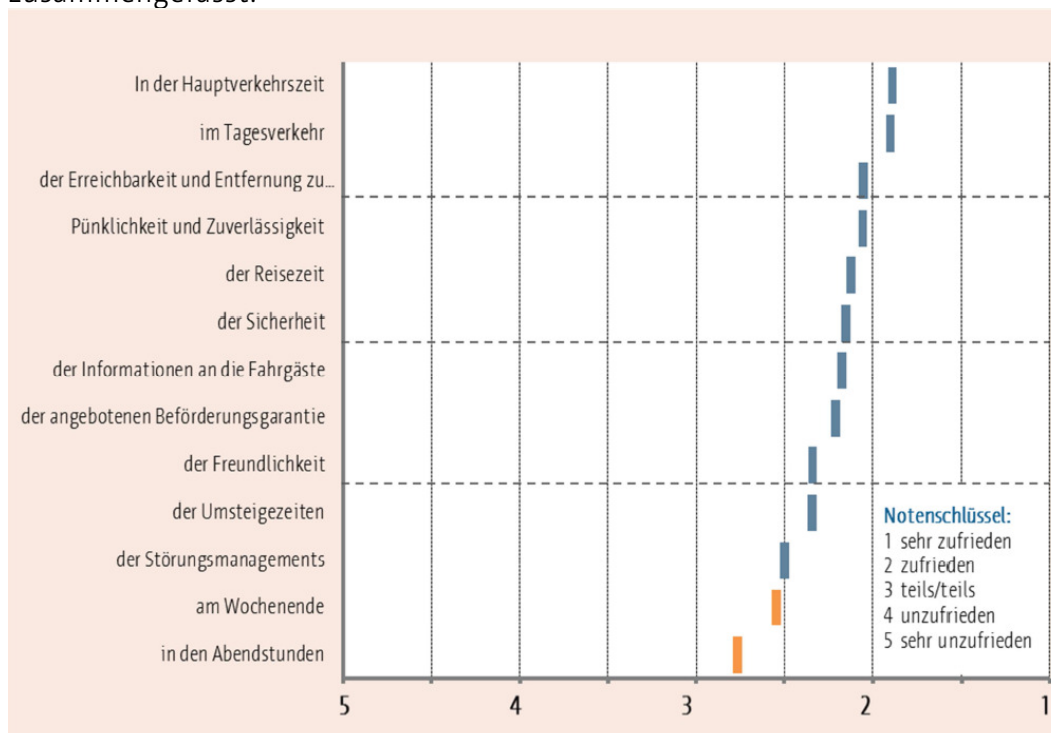


Abbildung 36: Kundenzufriedenheit mit dem Erfurter ÖPNV (Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung 2013)

Die Auswertung zeigt, dass die Erfurter ihre ÖPNV-Angebote insgesamt mit der Note "gut" einschätzen. Lediglich bei den Verkehrsangeboten am Wochenende und in den Abendstunden wünscht sich ein größerer Teil Verbesserungen.

7.2 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)

Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG betreiben seit 1995 ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), das seitdem schrittweise erweitert und modernisiert wird. Mit dem RBL ist es möglich, einen attraktiven und zuverlässigen Nahverkehr in der Stadt Erfurt anzubieten, verbunden mit einer effizienten Betriebsführung.

Folgende Schwerpunkte werden mit dem RBL umgesetzt

- Betriebsüberwachung und -steuerung für ein zielgerichtetes Störungsmanagement
- Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Bevorrechtigung des ÖPNV mit dem Ziel der Stabilisierung und Verkürzung der Fahrzeiten
- Verbesserung der Fahrgastinformation im Fahrzeug und an den Haltestellen
- Gewährleistung einer zuverlässigen Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsträgern
- Nutzung der erfassten Daten für ein optimiertes Leistungsangebot

Folgende **Infrastruktur** ist für einen **bevorrechtigten ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt** vorhanden:

- 148 Lichtsignalanlagen mit ÖV-Beeinflussung
- Busspuren an ausgewählten Knoten



Abbildung 37: Busspuren am Knoten Schmidtstedter Brücke - Nord (Quelle: Google Maps)

- Alle EVAG-Fahrzeuge einschließlich der zwei im Standardbetrieb eingesetzten Linientaxi-Fahrzeuge sind mit RBL-Komponenten ausgerüstet, die eine Nutzung von LSA-Bevorrechtigungen ermöglichen.



Abbildung 38: Linientaxi der Firma Köbis im Auftrag der EVAG

Ein Schwerpunkt des Rechnergestützten Leitstellensystems ist die **Gewährleistung der Anschlüsse**.

- Die Blockanschlusssicherung dient der Überwachung mehrerer Fahrzeuge, welche gleichzeitig Zu- und Abbringerfunktion haben. Täglich sind 2400 Anschlüsse zu überwachen.

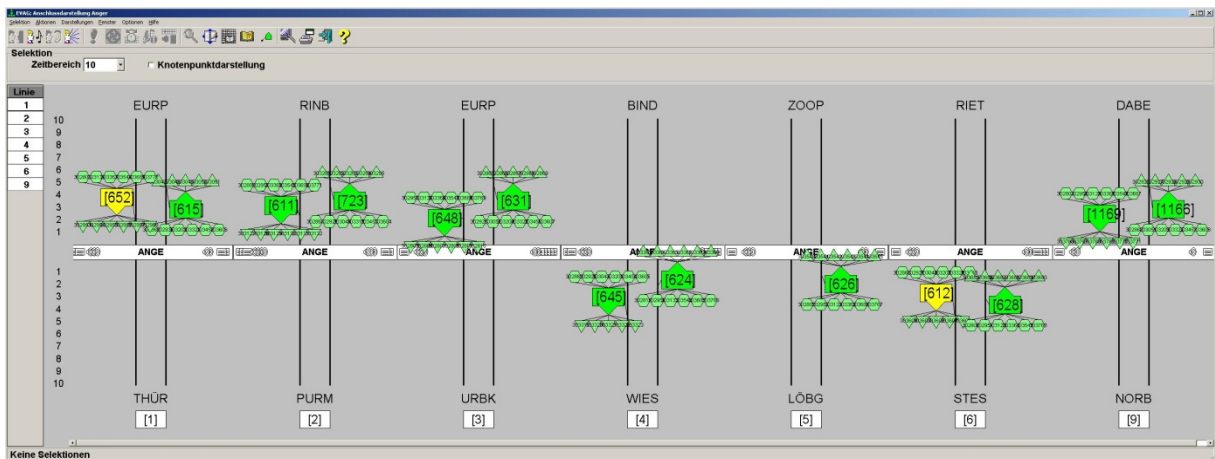


Abbildung 39: Beispiel für Blockanschlusssicherung an Verknüpfungspunkten

- Im Nachtverkehr werden Anschlüsse ab 21:00 Uhr an 8 gekennzeichneten Umsteigepunkten garantiert, die über die Leitstelle überwacht werden.
- Folgende **Ersatzinvestitionen des RBL** sind zur Aufrechterhaltung der angebotenen Qualität und zur Verbesserung der Effektivität bis 2015 notwendig:
 - neue Bordrechner
 - neue Funktechnik
- Darüber hinaus sind folgende neue Funktionalitäten in Vorbereitung:
 - Information im Fahrzeug zu Anschlüssen in Echtzeit für die nächsten 3 Haltestellen incl. zur Barrierefreiheit
 - Infotexte der Leitstelle online im Fahrzeug
 - Datenaustausch der Fahrzeuge über UMTS
 - Geobasiertes Umleitungsmanagement der Leitstelle in die Fahrzeuge
 - Online-Fahrplanauskunft über Internet
 - Unternehmensübergreifende Anschlusssicherung

Anger		
Linie	Richtung	Abfahrt
1	Thüringenhalle	2 Min
3	Europaplatz	2 Min
5	Hauptbahnhof	2 Min
6	Steigerstraße	3 Min
2	P+R Messe/ega	3 Min
4	Wiesenhügel	3 Min
1	Europaplatz	4 Min
1	Thüringenhalle	5 Min
4	Unregelmäßig - durch - Verkehrsunfall	

Abbildung 40: Neue Anzeigemöglichkeiten im Mobilitätszentrum

7.3 Haltestellen

7.3.1 Einzugsbereiche

Ein wesentliches Qualitätskriterium für den ÖPNV ist die gute Erschließung der besiedelten Teile des Stadtgebietes. Als Optimum gilt dabei ein 400m-Einzugsbereich, der für alle Planungen im gesamten Stadtgebiet anzusetzen ist.

Im Stadtzentrum wird dieser Wert aus Attraktivitätsgründen zum Teil bewusst unterschritten, in Außenbereichen und Gewerbegebieten wegen der geringen Nutzungsdichte auch überschritten. Mit den aufgeführten Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinienentfernung) wird eine fast flächendeckende Erschließung des bebauten Stadtgebietes erreicht:

Gebietstyp	Stadtbahn/Bus
Kernzone	300 m
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400 m
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	600 m (bis 800m in Ausnahmefällen)

Tabelle 31: Einzugsbereiche von Haltestellen

7.3.2 Ausstattungen von Haltestellen

Die Haltestellen müssen mit folgenden Mindestinformationen ausgestattet sein:

- Liniennummer mit Fahrtziel sowie Angabe des Verkehrsunternehmens / Verkehrsverbund
- Fahrplan
- Liniennetzplan
- Tarifinformation

Im Stadtgebiet Erfurt gibt es darüber hinaus an ausgewählten Haltestellen zusätzliche Ausstattungen

- 177 optische und 171 akustische Fahrgastinformationen
- Unterstelldächer (143 an Stadtbahn- und 215 an Bus-Haltestellen)
- 55 Fahrscheinverkaufsautomaten
- 7 Haltestellen mit B+R-Unterstellmöglichkeiten (2 weitere 2014 geplant)
- 4 Haltestellen mit abschließbaren Fahrradboxen für B+R



Abbildung 41: Beispiele für optische und akustische Fahrgastinformation

Für den weiteren Ausbau ist der notwendige Mindeststandard der Haltestellenausstattung von der Bedeutung der Haltestelle abzuleiten.

7.3.3 Einteilung in Kategorien

Mit Stand vom 07.06.2013 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 185 Stadtbahnhaltestellen
- 419 Stadt- und Regionalbushaltestellen.

Diese weisen durch die Lage im Stadtgebiet und die Anzahl der Verkehrsangebote eine sehr unterschiedliche Nutzung aus.

Für die Festlegung zum Ausbaustandard sind zwei Betrachtungen notwendig.

- Zuordnung nach Einsteigern zur Festlegung vor Ausstattungsdetails wie Wartehalle, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomaten
- Zuordnung nach Gesamtaufkommen zur Festlegung der Barrierefreiheit (siehe Punkt 7.3.4)

Kategorie	Anzahl Einsteiger	Anzahl Hst.* Stadtbahn	Anzahl Hst. Bus	anzustrebender Ausbaustandard
I	> 1000	40	2	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, TIP-Info
II	500 ... 999	40	6	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
III	100 ... 499	66	45	Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
IV	50 ... 99	9	39	kleine Wartehalle
V	25 ... 49	5	65	
VI	< 25	16	262	

Tabelle 32: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards

* unterschiedliche Haltestellen in den Endstellen wurden zu einer Haltestelle zusammengefasst

7.3.4 Barrierefreie Gestaltung

Das ab 01.01.2013 gültige Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt in § 8, Absatz 3 ab Satz 3 zur Durchsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV fest:

"Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist im Stadtgebiet von Erfurt schon sehr weit fortgeschritten. Zum 31.12.2012 wurde folgender Stand erreicht

- Stadtbahn-Haltestellen 91 % barrierefrei (169 Haltestellen von 185)
- Stadtbushaltestellen 50 % barrierefrei (207 Haltestellen von 419)



Abbildung 42: Barrierefreie Haltestellengestaltungen

Über spezielle Niederflernetzpläne sind die barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Stadtgebiet abrufbar. Bei den Stadtbahnhaltestellen gibt es dabei verschiedene Bauweisen, weshalb noch die vorhandene Bordhöhe angegeben werden.

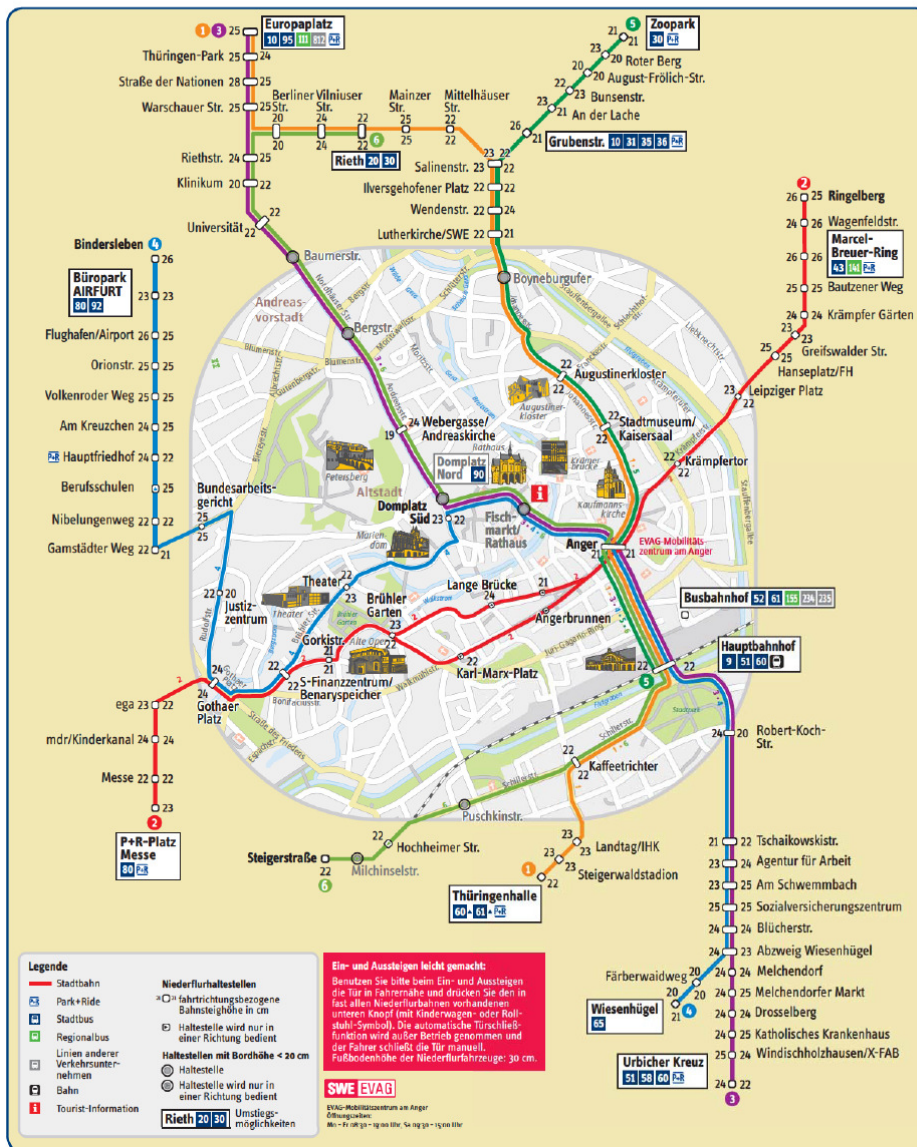


Abbildung 43: EVAG-Niederflurhaltestellenplan Stadtbahn

Im Jahr 2013 wurden bei der **Stadtbahn** die Haltestellen Angerbrunnen / Hirschgarten, Domplatz Nord, Fischmarkt und Karl-Marx-Platz barrierefrei umgebaut. Die Haltestellen Boyneburgufer sind für 2014 vorgesehen. Die Haltestellen Bergstraße und Baumerstraße werden im Rahmen der Neugestaltung der Nordhäuser Straße voraussichtlich ab 2017 behindertengerecht ausgebaut, sodass lediglich noch die Haltestellen Milchinselstraße und Puschkinstraße nicht barrierefrei verbleiben. In Abhängigkeit vom Realisierungszeitraum der Stadtbahntrasse Puschkinstraße sind sie bis spätestens zum 01.01.2022 entsprechend barrierefrei umzubauen.

Bei den Bushaltestellen sind erst etwa 50% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut, wobei in den letzten Jahren vorrangig stark frequentierte Haltestellen im Kernstadtgebiet, aber auch Haltestellen in Ortsteilen sowohl im Rahmen des städtischen Programms zum

barrierefreien Ausbau von Haltestellen als auch bei komplexen Straßenbaumaßnahmen realisiert wurden.

So soll an der Zielstellung des Nahverkehrsplanes 2008 - 2012 für jeden Ortsteil / jede baulich abgegrenzte Siedlung eine barrierefreie Haltestelle (beide Fahrtrichtungen) zu realisieren, in diesem Nahverkehrsplan ausdrücklich festgehalten werden. Im Jahr 2013 wurden Haltestellen in Azmannsdorf, Gottstedt und Waltersleben barrierefrei umgebaut, 2014 sind beide Richtungen der Haltestelle Bischleben vorgesehen. Bis 2018 sind Haltestellenumbauten noch in den bisher nicht berücksichtigten Ortsteilen Egstedt (im Zusammenhang mit der Schaffung einer geeigneten Buswendestelle), Fienstedt, Gispersleben (Viti), Hochstedt, Kühnhausen, Linderbach, Möbisburg, Schaderode, Scherborn, Töttleben, Töttelstädt, Urbich, Wallichen zu realisieren.

Weiterer Bedarf zum barrierefreien Ausbau besteht an den Haltestellen An der Lache, Büßleben / Büßleben, Denkmal, Jenaer Straße, Vieselbach und Schloss Molsdorf.

Für die Festlegung, welche Haltestellen weiterhin bis zum 01.01.2022 barrierefrei auszubauen sind, dient wiederum die Kategorisierung der Haltestellen, diesmal aber unter Berücksichtigung der Ein- und Aussteiger:

Kategorie	Ein- und Aussteiger / Tag gesamt	Anzahl Hst. Bus	anzustrebender Standard
I	> 1000	5	vollständig barrierefreier Ausbau
II	500 ... 999	15	
III	100 ... 499	88	
IV	50 ... 99	68	barrierefreier Ausbau, mit verkürzter Bahnsteiglänge möglich
V	25 ... 49	64	
VI	< 25	179	kein barrierefreier Ausbau

Tabelle 33: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit

Die Übersicht zeigt, dass im Stadtgebiet eine große Anzahl von sehr gering frequentierten Haltestellen existiert, für die ein barrierefreier Ausbau - außer bei ganz konkreten Anforderungen - wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Vom Arbeitskreis "Barrierefreies Erfurt" wurde der Ansatz, dass Haltestellen der Kategorie VI (<25 Ein- und Aussteiger pro Tag) nicht barrierefrei ausgebaut werden müssen, am 05.09.13 mit der Einschränkung

- gilt nicht für einzige Haltestelle in einem baulich abgegrenzten Ortsteil / Siedlung
- gilt nicht für Haltestellen an Einrichtungen / Zielen mit Behinderteneinrichtungen bestätigt. Hier kann in den sehr seltenen Fällen, dass ein mobilitätsbehinderter Fahrgast die Haltestelle nutzen möchte, auf die im Bus verfügbare und durch den Fahrer zu bedienende Klapprampe verwiesen werden.

7.3.5 Verknüpfungspunkte

- An 20 Verknüpfungspunkten werden entsprechende Übergangszeiten im Fahrplan gewährleistet. Diese betragen in der Regel 5 Minuten.
- Die Verknüpfungspunkte sind unterschiedlich baulich gestaltet, weshalb auch die Umsteigezeiten differieren. Unterschiedliche Übergangszeiten ergeben sich auch auf Grund von Fahrplanabhängigkeiten an weiteren Verknüpfungspunkten im Netz.






































Wichtige Verknüpfungspunkte 12/2012		Verknüpfung mit Regionalverkehr*	Bemerkungen
Anger	 		
Büropark Airfurt	 	x	2014 Verlagerung der EVAG-Linien zur Endstelle Bindersleben nach Ausbau mit P+R und B+R
Domplatz	 		
Europaplatz	  P+R, B+R	x	
Greifswalder Straße	 		
Grubenstraße	  P+R	x	
Hauptbahnhof/ Busbahnhof	   B+R, Fernbus	x	
Kaffeetrichter	 		
Marcel-Breuer-Ring	  P+R, B+R	x	
Nordbahnhof	 	x	
P+R-Platz Messe	  P+R, B+R		
Rieth	 	x	
Salinenstraße	 		
Thüringenhalle	  P+R		2017Neubau Bushaltestellen im Zusammenhang mit Neubau südliche Stadteinfahrt
Urbicher Kreuz	  P+R, B+R	x	2014 Neubau vorgesehen
Vieselbach, Bahnhof	  P+R, B+R	x	
Wiesenhügel	 		
Zoopark	  P+R		

Tabelle 34: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet

* Für die Verknüpfungspunkte mit Regionalverkehr sind die Ausstattungsvorgaben des VMT-Rahmenplanes zu berücksichtigen.

Verknüpfungspunkte müssen im Vergleich zu Standardhaltestellen zusätzlich

- geringe Übergangswege zwischen den Verkehrsmitteln
- dichte Zugfolge von mindestens einem Verkehrsmittel aufweisen.

Verknüpfungspunkte mit sehr hohen Umsteigerzahlen müssen mit

- entsprechend großen Unterstellmöglichkeiten (Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten)
- Lautsprecher- und/oder Laufschriftinformationen

- Fahrscheinverkaufseinrichtungen
 - Anschlusshinweisen
 - Standortinformationen (Haltestellenumgebungspläne, topografischen Plan)
 - Beleuchtung
- ausgestattet sein.

7.4 Fahrzeuge

Die EVAG setzte zum 31.12.2012 folgende Fahrzeuge in ihrem Liniennetz ein:

Stand	Bestand	Stadtbahn	Bus
31.12.12	Gesamt	85	66
31.12.12	dav. NF	76	60
31.12.12	Anteil in Prozent	90 %	91 %

Tabelle 35: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG

Die Stadtbahn-Fahrzeuge setzen sich zum 31.12.12 zusammen aus

- 9 KT4D
- 16 MGT
- 36 Combino 30m
- 24 Combino 20m

In der Regel werden 3 Kurse an MF-Tagen mit KT4D besetzt. Diese sind entsprechend in den Aushangfahrplänen gekennzeichnet. In den nächsten Jahren ist keine Fahrzeugneubeschaffung bei der Stadtbahn vorgesehen. Der Einsatz der KT4D soll durch weitere Optimierung eingeschränkt werden.

Der Bus-Bestand gliedert sich in

- 36 Solo-Busse (dav. 1 Midi) - dav. 30 Busse niederflurgerecht
- 30 Gelenk-Busse - dav. 30 Busse niederflurgerecht

Der Investitionsplan sieht einen schrittweisen Austausch der 6 Hochboden-Busse gegen Fahrzeuge mit barrierefreien Zugängen vor. Alle neu zu beschaffenden Busse müssen über eine Klapprampe verfügen, um Behinderten auch an nicht barrierefreie Haltestellen einen Zustieg zum Fahrzeug zu ermöglichen.

7.5 Tarife und Vertrieb

7.5.1 Tarif

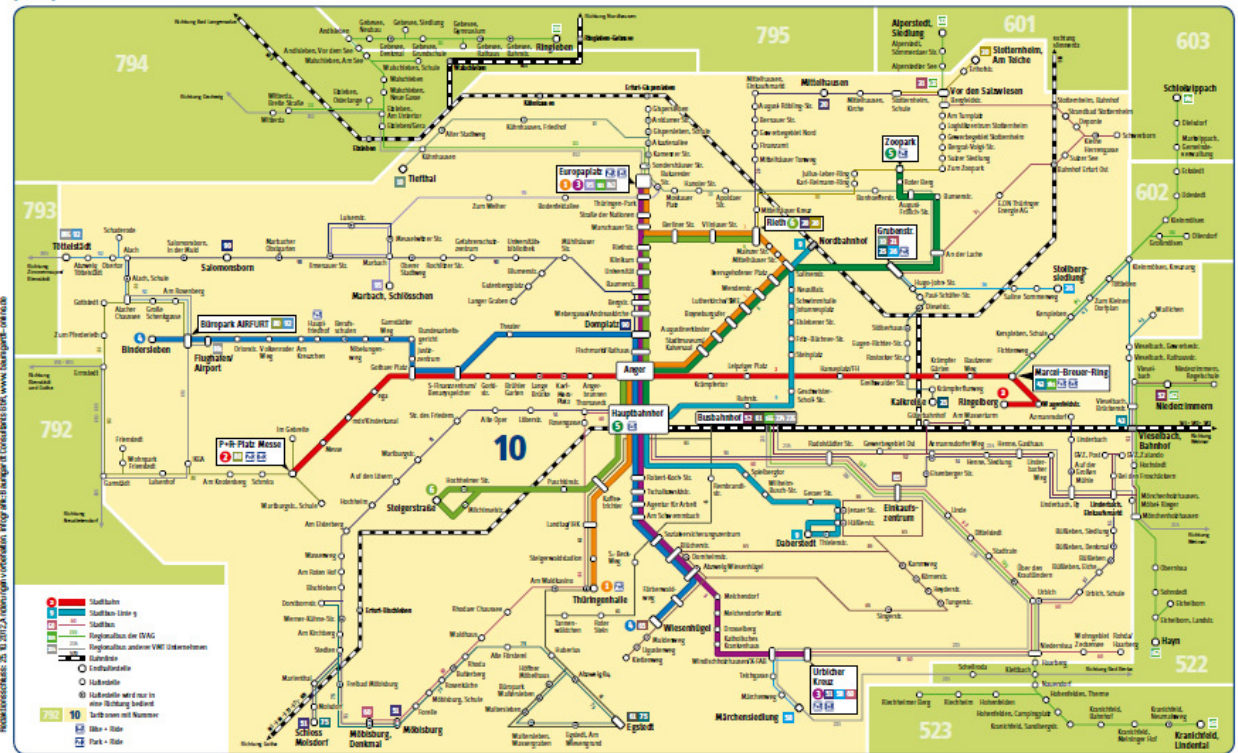
Im Stadtgebiet Erfurt gilt der VMT-Tarif. Die Stadt Erfurt ist eine Tarifzone. Es werden folgende Tarifsortimente angeboten:

- Einzelfahrkarten normal und ermäßigt
- 4-Fahrten-Karten normal und ermäßigt
- Tageskarte / Gruppentageskarte
- Wochenkarte normal / Schüler-Azubi-Wochenkarte
- Monatskarte normal / Schüler-Azubi-Monatskarte
- Abo-Monats-Karte / 9-Uhr-Abo-Monatskarte / Schüler-Azubi-Abokarte
- Hund-/ Fahrradkarte

Im Stadtgebiet Erfurt gibt es im Haustarif das Semesterticket und KombiTickets mit Veranstaltern.

Netzplan Erfurt

gültig ab 01.12.2012



i Verkehrsverbund Mittelthüringen - VMT-Service-Telefon: 01805 130031
(14 ct./Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct./Min., Montag bis Freitag von 6:00 - 21:00 Uhr, Samstag von 9:00 - 17:00 Uhr)
Internet: www.vmt-thueringen.de - E-Mail: info@vmt-thueringen.de

i Erfurter Verkehrsbetriebe AG - Service-Telefon: 0361 19449
(Montag bis Freitag von 6:00 - 21:00 Uhr, Samstag von 9:00 bis 17:00 Uhr)
Internet: www.evag-erfurt.de - E-Mail: evag@stadwerke-erfurt.de

Abbildung 44: EVAG-Liniennetzplan mit Angabe der VMT-Tarifzone

In die angrenzenden Tarifzonen gilt der CityRegioTarif des VMT mit gleichem Sortiment, ab zwei Tarifzonen wird die BahnCard mit 25% Rabatt auf die Einzelfahrt anerkannt.

Der Tarif wird entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Unternehmen fortgeschrieben. Zielstellung für die nächsten Jahre ist die Umsetzung eines kundenfreundlichen, einfach verständlichen Tarifs, der spezielle Angebote für einzelne Zielgruppen enthält.

Die Landeshauptstadt Erfurt setzt sich wegen der vorhandenen starken Pendlerverflechtungen und der Möglichkeit die ÖPNV-Nutzung auf diesen Relationen zu erhöhen, vor allem für den Beitritt des angrenzenden Ilmkreises und des benachbarten Landkreises Sömmerda zum Verkehrsverbund Mittelthüringen ein. Auf der Basis einer Verkehrserhebung 2013/14 werden die umliegenden Kreise, die noch nicht zum VMT gehören, ihre Entscheidung zum VMT-Beitritt im Jahr 2017 treffen. Im Jahr 2015/16 wird das erweiterte Verbundgebiet fixiert sein.

7.5.2 Vertrieb

Der Fahrscheinverkauf erfolgt über

- das Mobilitätszentrum am Anger (Fahrscheinverkauf, Information und Beratung)
- DB Service Zentrum am Hauptbahnhof
- 11 EVAG-Agenturen (vollständige Fahrscheinsortiment)

- 35 EVAG-Punkten (ausgewähltes Fahrscheinsortiment)
- 55 stationäre Fahrscheinverkaufsautomaten im EVAG-Netz
- Fahrscheinautomaten auf den Bahnhöfen im Stadtgebiet
- Mobile Verkaufsautomaten in den Stadtbahnen und den Zügen der EB und STB
- Fahrerkassen in den Bussen
- Handy (HandyTicket)
- Internet

In den nächsten Jahren werden neue Vertriebswege weiter untersucht, so auch die Möglichkeit eines elektronischen Tickets.

7.6 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation zum Fahrplan und Tarif erfolgt

- an den Haltestellen (Aushangfahrplan, dynamische/akustische Fahrgastinformation, Tarifplan, Netzplan)
- über gedruckte Fahrpläne (Fahrplanheft, Linienleprellos)
- über SMS-Fahrplanauskunft
- über Internet (Fahrplanbuch, haltestellenbezogene Fahrpläne, Baustellenfahrpläne)
- über VMT-Reiseauskunft
- über Presseinformation zu Sonder- und Umleitungsverkehren
- Fahrplanauskunft an 40 stationären Fahrscheinverkaufsautomaten

Abbildung 45: Beispiel für EVAG-Linienleprello

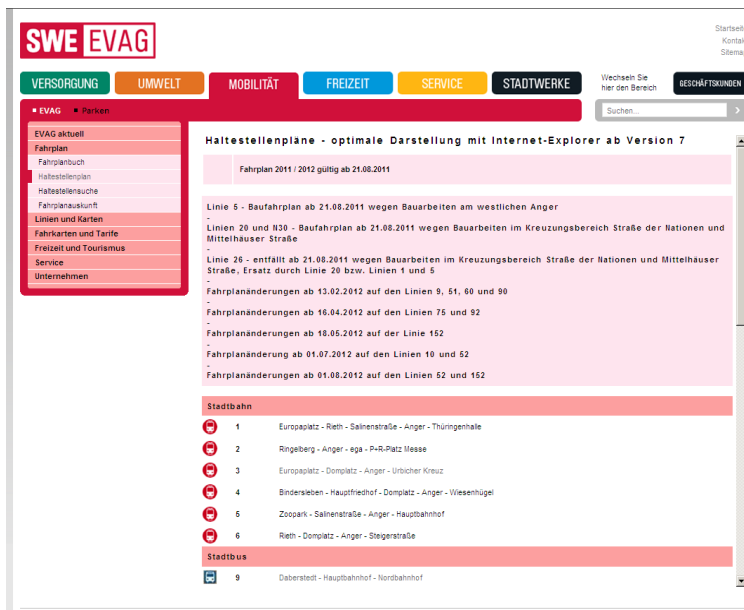


Abbildung 46: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de

Im Internet wird auf veränderte Verkehre auf der Einstiegsseite unter www.evag-erfurt.de hingewiesen.

Bei Störungen und operativen Fahrplanänderungen werden die Fahrgäste durch eine zeitnahe Lautsprecherdurchsage an den akustischen Fahrgastinformationssäulen informiert. Gleichfalls wird auch den optischen Informationssäulen eine Laufschrift zur veränderten Verkehrsführung geschaltet. Die derzeit noch fehlenden Online-Informationen über Störungen und operative Fahrplanabweichungen über das Internet ist während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes zu realisieren.

Die Handyauskunft zeigt die nächsten Ist-Abfahrtszeiten an.



Abbildung 47: Beispiel für Handy-Auskunft

Perspektivisch ist eine Echtzeit-Fahrplanauskunft über Internet in Vorbereitung.

In den Fahrzeugen werden

- Linie
- Fahrtziel
- nächste Haltestellen

angezeigt. Perspektivisch soll dieses in den Fahrzeugen um die Anzeige der Anschlüsse und der Barrierefreiheit für die nächsten folgenden Haltestellen erweitert werden.



Abbildung 48: Beispiel für Bildschirmanzeige in den EVAG-Fahrzeugen

Im Stadtgebiet gibt es an 3 P+R-Plätzen Vorwegweiser zu den nächsten ÖPNV-Abfahrten. Ab 2014 ist geplant, die Abfahrtsanzeige auch in die entsprechenden Stadtinformationstafeln zu integrieren.



Abbildung 49: Vorwegweiser zum P+R-Platz Grubenstraße mit Abfahrtsanzeige Stadtbahn

8 Investitionen im ÖPNV

Einen Überblick über den Umfang, die Gesamtkosten, den Fördermittelbedarf und die sonstigen Finanzierungs- und Eigenmittel der geplanten Investitionen nach Jahren im Zeitraum von 2014 bis 2018 gibt die Aufstellung in den Tabellen 36 bis 38 des Kapitels 10. Notwendige Investitionen im Bereich des Straßenbaulastträgers sind hierzu parallel im Rahmen der Möglichkeiten in den städtischen Haushaltsplan aufzunehmen.

8.1 Ausbau der Verkehrswege und -anlagen

Nach bisherigem Stand sind die in den folgenden Unterpunkten aufgeführten Maßnahmen vorgesehen:

8.1.1 Verkehrswege

- **Im Rahmen des Stadtbahnprogramms sind vorgesehen:**
 - 2014 Ausbau Verknüpfungspunkt Urbicher Kreuz
 - 2014 Ausbau Verknüpfungspunkt Bindersleben
 - 2014 Haltestellenausbau Boyneburgufer
 - 2014 Gleisoberfläche Ringelberg

- **Grunderneuerungen Stadtbahnstrecken:**
 - 2014 Gleis Huttenplatz bis Talknoten
 - 2014 Sicherheit Netz
 - 2015 Gleisbogen Karl-Marx-Platz
 - 2015 Gleisbogen Andreaskavalier
 - 2015 Gleis Melchendorfer Straße / Überfahrt Am Schwemmbach
 - 2015 Sicherheit Netz
 - 2016 Überfahrt Sender Nordhäuser Straße
 - 2016 Gleisdreieck Betriebshof Nordhäuser Str. und 3 Weichensteuerungen
 - 2016 Gleisdreieck Betriebshof Magdeburger Allee und Weichensteuerung
 - 2016 Überholgleis Einsatzfahrzeug Messe
 - 2016 Sicherheit Netz
 - 2017 Gleis nördliche Bahnhofstraße und zweigleisiger Abzweig
 - 2017/18 Gleis Windthorststraße/Ebertstraße
 - 2017/18 Nordhäuser Straße zwischen Blumenstraße und Erhardt-Etzlaub-Straße im Rahmen der komplexen Straßenraumumgestaltung
 - 2017 Sicherheit Netz
 - 2018 Gleis Marktstraße
 - 2018 Gleisbogen Haarbergstraße
 - 2018 Sicherheit Netz

8.1.2 Infrastruktur Bahnstromversorgung

- **Erneuerung Fahrleitungen Stadtbahn:**
 - 2014 Fahrleitung Gothaer Platz – Im Gebreite

- **Erneuerung Fahrleitungen Grunderneuerung**
 - 2015 Fahrleitung Domplatz – Bergstraße
 - 2016 Fahrleitung Kaffeetrichter - Puschkinstraße

8.1.3 Haltestellen

- **Stadtbahnhaltestellen:**

Zusätzlich zu den Stadtbahnhaltestellen, die beim Streckenneu- oder -ausbau planmäßig mit erneuert werden, sind folgende Vorhaben vorgesehen:

2015 Haltestelle Am Schwemmbach

- **Bus-Haltestellen:**

Gemäß Stadtratsbeschluss 133/06 ist das Ausbauprogramm zur Herstellung behindertengerechter Bushaltestellen in Regie der Stadt Erfurt weiterzuführen. In den nächsten Jahren soll dabei vorrangig erreicht werden, dass in jeder Ortschaft/ Siedlung eine behindertengerechte Haltestelle (jeweils für Ein- und Ausstieg) entsteht. Im Zeitraum 2014 - 2018 sind folgende Haltestellen zum Umbau vorgesehen:

Bischleben (2014), Egstedt (im Zusammenhang mit der Schaffung einer geeigneten Buswendestelle), Frienstedt, Gispersleben (Viti), Hochstedt, Kühnhausen, Linderbach, Möbisburg, Schaderode, Schwerborn, Töttleben, Töttelstädt, Urbich, Wallichen

Weiterer Bedarf zum barrierefreien Ausbau besteht weiterhin an den Haltestellen An der Lache, Büßleben / Büßleben, Denkmal, Jenaer Straße, Vieselbach und Schloss Molsdorf.

8.1.4 Verknüpfungspunkte

Der Ausbau folgender Verknüpfungspunkte zur Schaffung attraktiver Bedingungen für die Fahrgäste ist vorzusehen:

2014 Ausbau Verknüpfungspunkt Urbicher Kreuz (im Rahmen des Stadtbahnprogramms)

2014 Ausbau Verknüpfungspunkt Bindersleben (im Rahmen des Stadtbahnprogramms)

2014 Neubau der B+R-Radstation Süd am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof / Busbahnhof

Die Anlage eines für die Erschließung der BUGA 2021 notwendigen Verknüpfungspunktes Eisenbahn - Stadtbus am Bahnhof Gispersleben ist vorzubereiten.

8.2 Fahrzeuge

Das Fahrzeuginvestitionsprogramm beinhaltet folgende Zielstellung:

- Im Stadtbahnnetz sind ab 2014 grundsätzlich nur Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Noch vorhandene Hochflurfahrzeuge KT4D dienen als Einsatzreserve und für Sonderverkehre.
- Im Stadtbusverkehr sind grundsätzlich Niederflurbusse einzusetzen, um an allen barrierefrei ausgebauten Haltestellen auch Rollstuhlfahrern die Möglichkeit des selbständigen Ein- und Ausstiegs zu gewähren. Um Mobilitätsbehinderten auch an nicht ausgebauten Haltestellen eine Busbenutzung zu ermöglichen, müssen alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge zusätzlich mit einer Klapprampe ausgerüstet sein.
- Im Regionalbusverkehr sind nur Busse zu beschaffen, die behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten besitzen. Entsprechend der Vorgaben des Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 - 2017 sind die Fahrzeuge bereits jetzt so einzusetzen, dass mindestens jede zweite Fahrt behindertengerecht erfolgt.
- Um den gestiegenen Qualitäts- und Umweltaforderungen an den ÖPNV gerecht zu werden, ist für 90 Prozent der Fahrzeugflotte Stadtbahn / Bus ein Durchschnittsalter anzustreben, welches der Hälfte der jeweiligen gesetzlichen Abschreibungsdauer entspricht.

8.3 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV

Im Rahmen der Fortführung und Weiterentwicklung des Rechnergestützten Betriebs- und Verkehrsleitsystems (RBL) und Beschleunigung durch LSA- Bevorrechtigungsmaßnahmen sind Investitionen zu tätigen.

Die Aufwendungen dienen vordergründig der Stabilisierung des Angebotes, zur Verbesserung der Reisezeiten und zur Sicherung der Anschlüsse.

8.4 Service, Vertrieb und Marketing

Zur Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten für Fahrscheine im ÖPNV sind folgende Einrichtungen schrittweise aufzubauen:

- Einführung einer Chip-Karte für Abonnenten als ÖPNV-Ticket.

Weiterhin sind die bestehenden Systeme wie folgt weiter auszubauen:

- Einführung von VMT-Fahrgastinformationssystemen
- VMT-Fahrgastinformation zur Anschlusssicherung (Regio-ITCS mit zentraler Datenhaltung - "Datendrehscheibe")
- Anzeige von VMT-Fahrplandaten in Drittsystemen

9 Organisation der Planung, Finanzierung und Durchführung des ÖPNV

9.1 Hoheitliche Aufgaben / Verkehrliche Rahmenplanung

Die Landeshauptstadt Erfurt nimmt hoheitliche Aufgaben und die verkehrliche Rahmenplanung wahr. Sie führt die konzeptionellen Verkehrs- und Angebotsplanungen der Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet zusammen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung leitet das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung die Einbeziehung aller Ämter der Stadtverwaltung. Weiterhin erfolgt die Prüfung und Bestätigung von Fördermittelanträgen für ÖPNV-Investitionen der Verkehrsunternehmen der Stadt Erfurt.

9.2 Ausreichung von Betriebskostenbeihilfen und deren Abrechnung

Die Landeshauptstadt Erfurt ist Aufgabenträger und verantwortlich für die Finanzierung des ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt im Rahmen des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der jeweils gültigen Fassung.

Die Organisation richtet sich nach der Förderrichtlinie des Thür ÖPNVG in Verbindung mit der jeweils gültigen Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie)

Die Landeshauptstadt Erfurt reicht die Landesmittel für die Linien, die sich in Aufgabenträgerschaft der Stadt Erfurt befinden, direkt an die Verkehrsunternehmen, die im Besitz der Linienkonzession sind, aus.

9.3 Ausgestaltung und Durchführung des ÖPNV

An die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 0676/10 eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Landeshauptstadt Erfurt einschließlich abgehender Linien erteilt. Die Vertragslaufzeit ist auf 22,5 Jahre festgeschrieben und trat zum 30.10.2010 in Kraft. Der Vertrag endet am 30.04.2033.

Im Vertrag ist das jährliche Mindestangebot auf 7,0 Mio. Fahrplan-Kilometer festgelegt. Im Gegenzug verpflichtet sich die Landeshauptstadt Erfurt als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (SWE GmbH) auf der Grundlage des zwischen der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und der EVAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zu mittelbaren Ausgleichsleistungen, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verbleibt.

Die EVAG führt den Verkehr mit Stadtbahn und Bussen zum überwiegenden Teil selbst aus. Zur Integration des SPNV im Stadtgebiet Erfurt und nach Erfurt einströmender Regionalbuslinien wird der EVAG die Aufgabe übertragen, die Angebote dieser Unternehmen mit dem Ziel eines für den Fahrgast optimalen ÖPNV im Stadtgebiet aufeinander abzustimmen.

Zur Gewährleistung einer hohen Zuverlässigkeit im Stadtverkehr hat die EVAG eine Leitstelle vorzuhalten, die auch anderen Verkehrsunternehmen zur Einbeziehung anzubieten ist. Mit dem schrittweisen Aufbau der VMT-Datendrehscheibe wird es dann möglich sein, unternehmensübergreifende Fahrgastinformationen und Anschlüsse zu gewährleisten.

9.4 Verkehrsverbund Mittelthüringen

Seit dem 01.04.2006 gilt in der Landeshauptstadt Erfurt der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Mittelthüringen. Nach einer sehr erfolgreichen Pilotphase erfolgte zum 12.12.2010 eine unbefristete Fortführung und erste Erweiterung des Verbundgebietes (Stadtratsbeschluss Nr. 1894/10).

Das Beschlussgremium im Verkehrsverbund ist der Verbundbeirat, in dem sowohl der Vorstand der EVAG als auch für die Landeshauptstadt Erfurt der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr stimmberechtigt vertreten sind.

Für die Anwendung des Verbundtarifs gewähren die Aufgabenträger den beteiligten Verkehrsunternehmen einen durch unabhängige Gutachter nach Verkehrserhebungen ermittelten Verlustausgleich. Der Anteil der Landeshauptstadt Erfurt beträgt dabei jährlich 203.800 €.

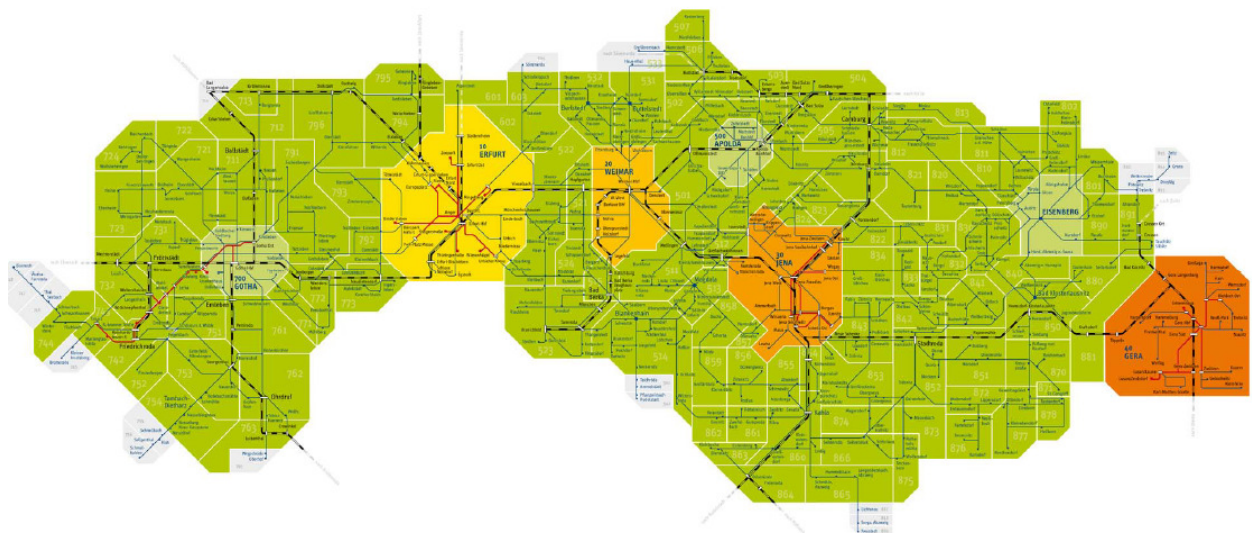


Abbildung 50: Verkehrsverbund Mittelthüringen - Tarifzonenplan

Das Verbundgebiet erstreckt sich derzeit in einem West-Ost-Band vom Landkreis Gotha über Erfurt, Weimar und Jena bis nach Gera. Gemessen an den sehr starken Pendlerverflechtungen ist aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt das Verbundgebiet in den nächsten Jahren vorrangig um den nördlich angrenzenden Landkreis Sömmerda sowie den südlich liegenden Ilmkreis zu erweitern. Hierfür sind jedoch entsprechende Gremienbeschlüsse in beiden Landkreisen erforderlich.

10 Finanzierung

10.1 Allgemeine Grundsätze

Gemäß Thüringer ÖPNV-Gesetz § 8 gewährt der **Freistaat Thüringen** zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote nach Maßgabe seines Haushalts Finanzhilfen. Diese schließen auch Investitionen und die Förderung von Verkehrskooperationen mit ein.

Für die Bereitstellung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes wurde die zum 31.12.2012 ausgelaufene StPNV-Finanzierungsrichtlinie für drei weitere Jahre bis zum 31.12.2015 fortgeschrieben. Damit unterstützt der Freistaat Thüringen auf freiwilliger Basis auch weiterhin die Aufgabenträger, damit diese bedarfsgerechte Angebote im Bus- und Straßenbahnverkehr finanzieren können. Entsprechend der gültigen StPNV-Finanzierungsrichtlinie erhält die EVAG über ihren Aufgabenträger, die Landeshauptstadt Erfurt, jährlich eine Finanzhilfe.

Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung sind im Punkt 5 der Richtlinie geregelt, der inhaltlich besagt:

Die Zuwendung des Landes wird jährlich neu auf die Betriebszweige Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbusverkehr verteilt.

Besondere Beachtung finden dabei folgende Einflussfaktoren:

- Entwicklung der Kosten und Erlöse je Betriebszweig,
- Entwicklung der Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG,
- Entwicklung der Leistung je Betriebszweig.

Danach wird die Zuwendung für die jeweiligen Aufgabenträger abgeleitet. Für den Straßenbahnverkehr dient als Bemessungsgrundlage die Netzlänge und Nutzungsintensität. Für die Busverkehre wird die Zuwendung auf Basis der genehmigten Fahrplankilometer ermittelt.

Gemäß öDA erfolgt die Finanzierung der EVAG für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden Aufwendungen durch eigene Erträge und, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, durch mittelbare Ausgleichsleistungen der Landeshauptstadt Erfurt als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH auf der Grundlage des zwischen der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und der EVAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. Ein eventuell entstehender offener Finanzierungsbedarf, der unter Ausschöpfung aller anderer Finanzierungsquellen (Zuschüsse) nicht durch die SWE GmbH abgedeckt werden kann, wird aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Erfurt ausgeglichen.

Die **benachbarten Landkreise** gewähren für eine attraktive und bedarfsgerechte ÖPNV-Erschließung ihres Gebietes durch EVAG-Regionalbuslinien auf Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen mit der Landeshauptstadt Erfurt Finanzhilfen.

Für Linien, die den Verantwortungsbereich der Aufgabenträger überschreiten, müssen sich die Aufgabenträger einigen, wer für welche Linien der Empfänger der Landeszuschüsse ist. Mit den umliegenden Kreisen ist vereinbart, dass für die Regionalbuslinien der EVAG die Stadt Erfurt Bezieher der Landeszuschüsse ist. Die benachbarten Aufgabenträger (Landkreise) sind für die Linien der dort ansässigen Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Für die Nutzung nichtöffentlicher Verkehrsanlagen sind mit Fremdunternehmen Nutzungsvereinbarungen abzuschließen. Für über die einfache Haltestellenbedienung hinausgehende Leistungen sind mit dem Eigentümer entsprechende Entgeltfestlegungen zu vereinbaren.

Die Darstellung der Finanzierung der EVAG erfolgt über die jährliche Wirtschaftsplanung der SWE GmbH. Über diesen Weg ist ein entsprechendes Kontrollinstrument vorhanden.

10.2 Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investplanung 2014 bis 2018

Allen Planungen liegt der Ansatz eines Fahrleistungsangebotes, welches dem Stand Fahrplanwechsel 01.12.12 entspricht, zu Grunde. Dabei wird entsprechend des öDA von einer Obergrenze von 7,0 Mio. Fahrplankilometern ausgegangen (integrierte Verkehrsdurchführung Bus und Stadtbahnen).

10.2.1 Erfolgsplan

Der Erfolgsplan ist in den Tabelle 36 dargestellt. Er beinhaltet eine jährliche Verbesserung des Kostendeckungsgrades sowie eine kontinuierliche jährliche Reduzierung des Jahresverlustes vor Ergebnisabführung durch ständigen Produktivitätsanstieg.

Die Erlös-/ Ertragserwartungen beinhalten steigerungsfähige Fahrscheinerlöserwartungen ebenso wie den Fortbestand der Ansprüche der EVAG aus Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG sowie auf die Erstattung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX zum Planungszeitpunkt nach Bundesrecht.

Bei der Kostenentwicklung wurden moderate Preis- und Tarifentwicklungen sowie ein weiterer Personalabbau unterstellt.

Die Landeshauptstadt Erfurt sichert den Ausgleich der Aufwendungen der EVAG in rechtlich zulässiger Höhe zu. Die Landeshauptstadt Erfurt erfüllt diese Verpflichtung als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und durch diese auf der Grundlage eines bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. In die Position "Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH" des Erfolgsplanes der EVAG werden diese Mittel in die jährliche Planung eingestellt.

10.2.2 Vermögensplan / Stellenplan

Der Finanzierungsbedarf der Geschäftsjahre 2014 bis 2018 muss durch die Deckungsmittel ausgeglichen werden. Für die geplanten Finanzhilfen des Freistaates und der benachbarten Landkreise liegen grundsätzliche Zusagen vor. Aussagen zu den durch die Stadt Erfurt / SWE Stadtwerke GmbH auszureichenden Finanzhilfen wurden entsprechend der vorliegenden Dokumente in die Planung eingearbeitet. Der Vermögens- und Stellenplan ist in Tabelle 37 dargestellt.

10.2.3 Investitionsplan

Aus der Entwicklung der im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Investitionen (Aufstellung siehe Kapitel 8) im ÖPNV lässt sich der in Tabelle 38 zusammengestellte Investitionsbedarf für den Zeitraum 2014 bis 2018 ableiten.

Zur Umsetzung des Investitionsplanes ist die Bereitstellung der Fördermittel im Rahmen der Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen erforderlich.

Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2014 - 2018

Erfurter Verkehrsbetriebe AG
Vorstand: Myriam Berg
Beteiligung SWE (%): 100

Magdeburger Allee 34
99086 Erfurt

Mittelfristige Finanzplanung

I. Erfolgsplan	Plan 2013 T EUR	Plan 2014 T EUR	Plan 2015 T EUR	Plan 2016 T EUR	Plan 2017 T EUR	Plan 2018 T EUR
1. Umsatzerlöse	32.055,0	34.397,0	35.122,0	36.100,0	37.028,0	37.971,0
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. andere aktivierte Eigenleistungen	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
4. Sonstige betriebliche Erträge	13.242,0	12.983,0	13.102,0	12.677,0	12.263,0	11.914,0
davon Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	10.296,0	10.657,0	10.703,0	10.304,0	9.856,0	9.472,0
5. Materialaufwand	13.311,0	11.506,0	11.938,0	12.404,0	13.209,0	13.755,0
a) Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe u. bezogene Waren	8.188,0	7.973,0	8.312,0	8.673,0	9.160,0	9.520,0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.123,0	3.533,0	3.626,0	3.731,0	4.049,0	4.235,0
6. Personalaufwand	23.238,0	23.562,0	23.555,0	23.867,0	24.252,0	24.657,0
a) Löhne und Gehälter	18.758,0	19.061,0	19.018,0	19.275,0	19.592,0	19.930,0
b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen für Altersversorgung u. Unterstützungen	4.480,0	4.501,0	4.537,0	4.592,0	4.660,0	4.727,0
davon Altersversorgung	568,0	568,7	571,6	571,2	573,1	574,5
7. Abschreibungen	17.156,8	17.700,0	17.962,0	17.381,0	16.755,0	16.132,0
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen	17.156,8	17.700,0	17.962,0	17.381,0	16.755,0	16.132,0
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die im Untern. üblichen Abschreibungen überschreiten						
davon nach § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB						
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	8.046,0	7.991,0	8.053,0	8.298,0	8.278,0	8.589,0
dav. - Zuführungen zu Sonderposten mit Rücklageanteil	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Wegebeneutzungsentgelt Stadt Erfurt	529,4	529,4	529,4	529,4	529,4	529,4
9. Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10. Erträge aus Gewinngemein., Gewinnabführungs- und Teilgewinnabführungsverträgen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11. Erträge aus Wertpapieren u. Ausleihungen des Finanzanlagevermög.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12. Zinsen und ähnliche Erträge	10,8	3,1	5,6	7,5	8,9	7,3
13. Ertrag aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15. Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	299,7	249,5	206,1	189,7	180,7	157,0
17. Aufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen	37,2	34,6	27,5	23,8	25,2	28,4
18. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-16.725,9	-13.605,0	-13.457,0	-13.324,0	-13.345,0	-13.371,0
19. außerordentliche Erträge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
20. außerordentliche Aufwendungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
21. außerordentliches Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
23. Sonstige Steuern	47,0	47,0	47,0	47,0	47,0	47,0
24. Jahresgewinn/Jahresverlust vor Ergebnisabführung	-16.772,9	-13.652,0	-13.504,0	-13.371,0	-13.392,0	-13.418,0
25. Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH	10.994,9	7.600,0	7.618,0	7.631,0	7.652,0	7.674,0
26. Aufwendungen aus Gewinnabführung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
27. Jahresgewinn/Jahresverlust	-5.778,0	-6.052,0	-5.886,0	-5.740,0	-5.740,0	-5.744,0

EVAG-tool-pl-2014-2018-Stand-25072013_Endstand per 31.07.2013; 4-ERG.PL

Stand: 31.07.2013

Tabelle 36: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2014 - 2018

Vermögensplan der EVAG 2014 - 2018

Erfurter Verkehrsbetriebe AG
Vorstand: Myriam Berg
Beteiligung SWE (%): 100

Magdeburger Allee 34
99086 Erfurt

II. Vermögensplan	Plan 2013 T EUR	Plan 2014 T EUR	Plan 2015 T EUR	Plan 2016 T EUR	Plan 2017 T EUR	Plan 2018 T EUR
A: Finanzierungsbedarf						
Tilgung	1.703,0	2.153,6	1.500,0	1.500,0	1.500,0	900,0
Investitionen	11.229,9	9.605,6	6.364,8	8.380,6	7.840,8	7.527,6
- davon Eigenfinanzierung	6.660,2	5.227,2	4.712,1	5.555,6	5.347,8	4.619,6
Fördermittel Bund/Land/Stadt	4.569,7	4.378,4	1.652,7	2.825,0	2.493,0	2.908,0
Erhöhung des Umlaufvermögens/ Abbau kurzfristiger Verbindlichkeiten	1.497,6	0,0	1.046,9	21,4	51,2	1.140,4
Auflösung SoPo Zuschüsse	10.296,0	10.657,0	10.703,0	10.304,0	9.856,0	9.472,0
Verlustdeckung	5.778,0	6.052,0	5.886,0	5.740,0	5.740,0	5.744,0
Summe Finanzierungsbedarf	30.504,5	28.468,2	25.500,7	25.946,0	24.988,0	24.784,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
B: Deckungsmittel						
Abschreibungen	17.156,8	17.700,0	17.962,0	17.381,0	16.755,0	16.132,0
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten/ Abbau Umlaufvermögen	0,0	337,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Kredite	3.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jahresüberschuss	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fördermittel (LVA + BKZ)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschuss von der EU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bundestförderung Investitionen	1.831,3	1.756,0	5,2	0,0	0,0	0,0
Zuschuss vom Freistaat	8.388,4	8.542,4	7.397,5	8.425,0	8.093,0	8.508,0
davon Landesförderung Investitionen	2.738,4	2.622,4	1.647,5	2.825,0	2.493,0	2.908,0
davon Verlustausgleich	5.650,0	5.920,0	5.750,0	5.600,0	5.600,0	5.600,0
Zuschuss von der Stadt Erfurt						
a) Verwaltungshaushalt über SWE GmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
b) Vermögenshaushalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschüsse v. anderen Städten und / oder Landkreisen	128,0	132,0	136,0	140,0	140,0	144,0
Zahlungen in das Eigenkapital aus anderen Finanzierungsquellen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Deckungsmittel	30.504,5	28.468,2	25.500,7	25.946,0	24.988,0	24.784,0

III. STELLENPLAN	Plan 2013 VbE	Plan 2014 VbE	Plan 2015 VbE	Plan 2016 VbE	Plan 2017 VbE	Plan 2018 VbE
Angestellte						
Arbeiter						
Beschäftigte	504,8	502,4	494,1	491,6	490,6	490,6
geringfügig Beschäftigte (Anzahl)						
Azubi	0	0	0	0	0	0
ADM						
ZIVI						

EVAG-tool-pl-2014-2018-Stand-25072013_Endstand per 31.07.2013; 5-VermPI

Stand: 31.07.2013

Tabelle 37: Vermögensplan der EVAG 2014 - 2018

Investitionsplan der EVAG 2014- 2018

Erfurter Verkehrsbetriebe AG Vorstand: Myriam Berg Beteiligung SWE (%): 100		Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt						
Art der Investitionen	Gesamtkosten (2014-2018) T EUR	Plan 2013 T EUR	Plan 2014 T EUR	Plan 2015 T EUR	Plan 2016 T EUR	Plan 2017 T EUR	Plan 2018 T EUR	
1.1. Bereich Fahrbetrieb und Verkehrlenkung	1.786,0	1.670,0	689,0	190,0	399,0	254,0	254,0	
1.2. Bereich Fahrzeuginstandhaltung davon Fahrzeugbeschaffung Omnibus und NF-Straba	11.908,0 8.228,0	1.790,5 1.610,5	2.829,0 2.319,0	1.909,0 1.759,0	2.745,0 1.375,0	2.525,0 1.125,0	1.900,0 1.650,0	
1.3. Bereich Betriebsl., Bau und Infrastruktur	23.827,5	6.903,0	5.428,5	3.757,0	4.890,0	4.642,0	5.110,0	
1.4. Bereich Betriebswirtschaft	2.197,9	866,4	659,1	508,8	346,6	419,8	263,6	
1.5.								
1.6.								
1.7.								
Investitionen	39.719,4	11.229,9	9.605,6	6.364,8	8.380,6	7.840,8	7.527,6	

EVAG-tool-pl-2014-2018-Stand-25072013_Endstand per 31.07.2013; 6-Inv_Prog

Stand: 31.07.2013

Tabelle 38: Investitionsplan der EVAG 2014- 2018

11 Beteiligungen bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes

11.1 Einbeziehung der EVAG

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes 2014 - 2018 fand in enger Abstimmung mit der EVAG statt. Die in der Analyse verwendeten Analysedaten wurden von der EVAG bereitgestellt und nach Auswertung durch die Stadtverwaltung, gemeinsam evaluiert. EVAG-Vertreter waren an beiden Workshops beteiligt und standen für Fragen zum konkreten ÖPNV-Angebot zur Verfügung.

11.2 Durchgeführte Workshops

Der vorliegende Nahverkehrsplan wurde mit einem demokratischen Beteiligungsverfahren erstellt. Hierfür wurden zwei Workshops durchgeführt, deren Ergebnisse in die weitere Bearbeitung eingeflossen sind:

1. Workshop am 23.05.13

- Ziele und Grundsätze der Nahverkehrsplanung
- Analyse des Erfurter ÖPNV

2. Workshop am 11.07.13

- erste Ergebnisse der Haushaltsbefragung und Qualitätskriterien
- Barrierefreiheit
- Strukturentwicklung
- Vorgaben für notwendige Mindestbedienungen

Zu beiden Workshops waren eingeladen:

- alle Ortsteilbürgermeister
- alle Stadtratsfraktionen
- Bürgerbeauftragter und Kommunalbeauftragter für Menschen mit Behinderungen
- Amt für Bildung

Allen Eingeladenen wurden unabhängig von der Teilnahme für beide Workshops die bei den Workshops gezeigten Präsentationen und die Protokolle übergeben. Zu beiden Workshops bestand die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

1. Workshop: keine Stellungnahme eingegangen

2. Workshop: 1 Stellungnahme vom Amt für Bildung → wurde berücksichtigt

11.3 Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Gemäß dem Thüringer ÖPNV-Gesetz, § 5 werden bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen

- Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und
- Anhörungen der am Verkehr Beteiligten gefordert.

Die aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote wurden bereits im VMT-Rahmenplan bearbeitet und abgestimmt, sodass es in diesem lokalen Nahverkehrsplan vorrangig um die Entwicklung der Verkehrsangebote und deren Einbindung in den Stadtverkehr Erfurt geht. Dieser Abstimmungs- und Beteiligungsprozess fand wie folgt statt:

	angeschrieben am:	Antwortschreiben vom:
Landkreis Sömmerda	08.08.2013	29.08.2013
Kreis Weimarer Land	07.08.2013	--
Ilmkreis	07.08.2013	telefonisch am 04.09.2013
Landkreis Gotha	07.08.2013	Abstimmung über RVG Gotha
NVS Thüringen	09.08.2013	telefonisch am 11.09.2013
VWG des ÖPNV Sömmerda	08.08.2013	22.08.2013
PVG Weimarer Land	07.08.2013	27.08.2013
RBA Arnstadt	07.08.2013	30.08.2013
IOV Ilmenau	07.08.2013	27.08.2013
RVG Gotha	07.08.2013	Abstimmung am 16.09.2013
Kombus Bad Lobenstein	07.08.2013	26.08.2013

Tabelle 39: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Alle Stellungnahmen wurden in das Kapitel 6.3 "Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote" eingearbeitet.

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2018

Lfd. Nr.	Name des Stadtteils/Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2009) ¹⁾	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsanteil gesamt	wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Veränderung von wichtigen Einflussfaktoren						
					Arbeitsplatzkategorie A	Schüler/Ausbildungsverkehr B	strukturelle Schwerpunkte	durchschn. Einw.-Entwicklung bis 2018 (Ansatz: Gesamtbev. 201.900)	Gebietspezif. B-Pläne	Einwohner-Entwicklungsstand 2012	Arbeitsplatzkategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/Ausbildungsverkehr B	strukturelle Schwerpunkte
1	Gispersleben-VIII	2180	2.228		A II	EFD III	Gymn. Beutelschule	2228		0				
2	Gispersleben-Kilian	940	879	3668	A III	EFD III		861		(-)				
3	Gispersleben-Kilian	820	761		A III*	EFD III		753		0				
4	Thüringenpark	34	37		A I*	EFD I	Einkaufszentrum	37		0				
5	Mittelhausen	1119	1.073		A III*	EFD I	Einkaufszentrum	1062		0				
6	August-Robling-Str.	95	103		A I	EFD II	Büro und Gewerbenutzung, Finanzamt	103		0				weitere Gewerbenutzung
7	Apoldaer Straße	28	25		A II	EFD II	Sportpark	23		-				
8	Roter Berg, Zoo	7918	6.797		A I	EFD I	Gymnasium, F&Z, Zoo, Park	6797		0				Luftpark, Zoopark
9	Sulzer Siedlung	1118	1.050		A II	EFD III	Gewerbegebiet	1029		(-)				
10	Schwerbomer Str., Bf. Ost	138	141		A II	EFD III		141		0				
11	Moskauerplatz	8338	7.638		A III*	EFD III	Beutelschule, Verkehrsleistungspunkt Bus	7562		0				
12	Klinikum / Universität	9019	9.067		A I	EFD I	Klinikum, Universität, F&Z, Nordstad	9203		(+)				
13	Andreasvorstadt	7938	8.650		A II	EFD III	FH, Europaschule, BS, GYM	8896		+				
14	Riehl	8209	8.061		A II*	EFD II	Wohnpassage, F&Z, GYM, Sportplatz, Verkehrsleistungspunkt Bus	7980		0				
15	Grubenstraße	997	1.578		A I	EFD III*	keine weitere Entwicklung	1578		0				
16	Magdeburger Allee	10644	11.789		A I	EFD I	Einkaufszentrum, F&Z, Verkehrsleistungspunkt Bus	12035		(+)				
17	Johannesplatz Ost	4392	4.445		A III*	EFD II	Gesamtschule, Sportpark, O. Schwimmbad, F&Z	4489		0				
18	Steinplatz	4232	4.462		A II*	EFD II	Beutelschule, Verwaltung	4462		0				
19	Krämpfervorstadt	10287	11.221		A I	EFD III*	FH, Beutelschule, Grundschule, Regelschule, Dienstleistungszentrum, Azubertum	11445		(+)				
20	Allstadt*	19992	17.328		A I	EFD I	GYM/F&Z, Beutelschule, Hauptplatz, Kaufhaus, Einkauf	18021		+				Ausbau ICE-Knoten
21	Tiroler Siedlung / FH	523	507		A II	EFD II	FH, Einkaufszentrum	492		-				
22	Ringelberg	3428	3.564		A III	EFD III*	Verkehrsleistungspunkt Bus	3707		+				
23	Kalkreife	99	107		A II	EFD III	Gewerbegebiet	107		0				
24	Weintraische Str.	307	408		A II	EFD II	Gewerbegebiet, O.L., Baumarkt	404		0				
25	Gothaer Platz / Bldhof	7789	8.773		A I	EFD I	GYM, Theater, ega	9387		+++				
26	Weststadt	4924	4.491		A II	EFD I	Beutelschule, Kaufhaus, Einkauf	4671		+				
27	Kaffeerichter Südwest	9903	10.058		A I	EFD I	Sportzentrum, Verwaltung, GYM, ega	10360		(+)				
28	Windthorststr.	11313	11.338		A I	EFD I	Gesamtschule, GYM, F&Z, GS, Sportzentrum, Schwimmbad, Azubertum, Wohnpark	11451		0				
29	Kleiner Herrenberg	7049	6.943		A II	EFD II	Einkaufszentrum, Sportplatz, F&Z	6874		0				
30	Daberstedt	7244	7.085		A I	EFD I	Einkaufszentrum, Beutelschule	7085		0				
31	Wesenhügel	5199	4.610		A III	EFD III		4426		-				
32	Melchendorf / Buchenberg*	9632	9.992		A I	EFD I	GYM, Einkaufszentrum, Verkehrsleistungspunkt Bus, Klinikum	9992		0				weitere individuelle Entwicklungen, UMR888

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2018

Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2009) ¹⁾	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot				Veränderung von wichtigen Einflussfaktoren						
						Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte	durchschn. Einw.-Entwicklung bis 2018 (Ansatz, gesammelnw. 2009-2012)	Gebiets-spezif. B-Pläne	Einwohner-Entwicklungs-trend 2012	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte
33	2330	Windischholzhausen	1222	1.123		A III	EFD III	B III		1078	-					
34	2400	Dillstedt	719	824		A III+	EFD III	B III		824	0					
35	2410	Urbich	1110	1.075		A III+	EFD III	B I	Grund- u. Regelschule	1054	(-)	+				Gewerbegabelt URBES
36	2500	Hochheim*	2278	2.563		A III	EFD III	B I	Grund- u. Regelschule	2537	0					
37	2600	Cyrtaksiedlung / ega	1021	1.020		A II	EFD I	B I	ega, Messe, Grundschule, Einkaufszentrum, Verknüpfungsweg Bus	1020	0					Leggumal ega
38	2700	Schmira	651	654		A III	EFD II	B III	Möbiesturm	647	0					
39	2800	Bilschleben / Stedten	1708	1.643		A III	EFD III	B I	Mädchenschule	1594	(-)					
40	2900	Möbbsburg / Rhoda	1111	1.101		A III	EFD III+	B I	Grundschule, Ausflugsgebet	1101	0					
41	3000	Blindersleben	983	614		A III	EFD III	B III		614	0					
42	3010	Flughafen, Büropark	700	668		A I	EFD II	B III	Flughafen, Gewerpark, Verknüpfungsweg Bus	668	0					
43	3020	Westlich	38	39		A II	EFD III	B II	Ausbildungszentrum	39	0					
44	3100	Bünderleben	1779	2.001	3.803	A II	EFD III	B III	Gehleinschulzentrum	2121	++					
45	3110	Marbach nördlich	1830	1.802		A III	EFD III	B III		1746	(-)					
46	3200	Sallme / Stollbesiedlung	692	629		A III	EFD III	B III		610	(-)					
47	3250	Nordstrand / Kühnhaus	37	41		A II	EFD II	B III	Naherholung	41	0					weitere Entw. Behindertenzentren an Stagnwald
48	3300	Tannenwäldchen	94	79		A II	EFD III(+)	B III		79	0					
49	3310	Siegenwald	38	27		A III	EFD III	B III	Ausflugsgebet	27	0					
50	3410	Vieselbach södl.	1093	1.059	2192	A III	EFD III	B III		1059	0					
51	3420	Vieselbach nördl.	1149	1.133		A III+	EFD III	B I	Grundschule	1133	0					
52	3430	Hochstedt	282	271		A III	EFD III	B III		257	-					
53	3440	GVZ	0	0		A I	EFD II	B III	Gewergebiet, Fachschule	0	0	++				weitere Gewerbe-entwicklungen
54	3500	Wallichen	170	168		A III	EFD III	B III		168	0					
55	3600	Azmannsdorf	390	339		A III	EFD III	B III		329	(-)					
56	3700	Linderbach	770	831		A II	EFD I	B III	Einkaufszentrum	836	(+)					potenzielle neue URBST und URBES
57	3800	Büßleben	1297	1.320		A III	EFD III	B III		1307	0					
58	3900	Niedermessa	1264	1.578		A III	EFD III	B III		1562	0					Potenziale in URBST vorhanden
59	4000	Rhoda (Haarberg)	211	201		A III	EFD III	B III		199	0					
60	4100	Haarberg	95	78		A III	EFD III	B III		70	-					
61	4200	Suhle Quelle / Märchensiedlung	335	500		A III	EFD III	B III		600	++					weitere Entwicklung URBES und URBST
62	4300	Egstedt	500	494		A III	EFD III	B III		484	(-)					
63	4400	Waltersleben	420	433		A II	EFD III	B III	Möbiesturm, Einkaufszentrum	433	0					
64	4500	Molsdorf	573	557		A III	EFD II	B III	Schloss	546	(-)					
65	4600	Frienstedt	1319	1.343		A III	EFD III	B III		1343	0					
66	4710	Gottsiedt	233	215		A III	EFD III	B III		206	-					
67	4720	Ernststedt	495	449		A III	EFD III	B III		445	0					
68	4800	Töttestadt	641	628		A III	EFD III	B III		628	0					
69	4900	Alsch	1008	1.000		A III+	EFD III	B I	Grundschule	1000	0					

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2018

Lfd. Nr.	NWB	Name des Stadtgebietes/Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2009) ¹⁾	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Veränderung von wichtigen Einflussfaktoren					
						Arbeitspl.-Kategorie A	Bevölkerungskategorie EFD	Schüler/Ausbildungsverkehr B	strukturelle Schwerepunkte*	Arbeitspl.-Kategorie A	Bevölkerungskategorie EFD	Schüler/Ausbildungsverkehr B	strukturelle Schwerepunkte	
70	5000	Schauderode	315	294		A III	EFD III	B III						
71	5100	Salomonsborn	1113	1.061		A III	EFD III	B III						
72	5200	Tiefthal	1133	1.066		A III	EFD III	B III						
73	5300	Kühnhäusern	1028	985	1.165	A III	EFD III	B III						
74	5310	Kühnhäusern Gewerbe	173	180		A II	EFD III	B III						
75	5410	Stotternheim Neubauteil	930	934		A III	EFD III	B III						
76	5400	Stotternheim süd.	1901	1.589	3.503	A III+	EFD III	B II	Grund- und Regelbuschul-, Nahverkehr					
77	5400	Stotternheim NO Gewerbe	873	910		A III+	EFD II	B III	Nahverkehr					
78	5440	Stotternheim Gewerbe Süd	82	60		A II	EFD III	B III	Gewerbegebiet					
79	5500	Schwerborn	643	605		A III	EFD III	B III						
80	5600	Kerspleben	1724	1.725		A II	EFD II	B I	Regelschule, Grundschule, Gewerbegebiet					
81	5610	Tötleben	331	324		A III	EFD III	B III						
			198895	203.502										
														205908

203900

offizielle Prognose :

offizielle Einwohnerzahl: 198914
 Differenz: 128
 Fehler: 0,05%

* es werden nur Schulstandorte mit großer Bedeutung für den ÖPNV angegeben

1) Ermittlung unter Nutzung der kleinräumigen Gliederung

Folgende Trends der Einwohnerentwicklung wurden berücksichtigt:	
--	starker Bevölkerungsrückgang <= - 7%
-	Bevölkerungsrückgang
(-)	leichter Bevölkerungsrückgang bis -2%
0	Halten des Status Quo
(+)	leichter Bevölkerungszuwachs bis +2%
+	Bevölkerungszuwachs
++	deutlicher Bevölkerungszuwachs >= 7%