

Nahverkehrsplan 2020 bis 2024

Landeshauptstadt Erfurt



Impressum



Verfasser

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung
Warsbergstraße 3
99092 Erfurt

Stand: 11.02.2020

Bestätigt durch den Stadtrat am
..... mit Beschluss / 20.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	9
1.1	Anlass und Rahmenbedingungen.....	9
1.2	Verkehrspolitische Zielstellung.....	9
1.3	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG	11
1.4	Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG – Zusammenfassung in Linienbündeln	12
1.4.1	Linienbündel Nord - Süd:.....	12
1.4.2	Linienbündel West - Ost:.....	13
1.5	Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT).....	14
1.6	Sonstige Angebote im Stadtverkehr	14
2	Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose.....	15
2.1	Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke.....	15
2.2	Einwohnerentwicklung.....	17
2.3	Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet.....	18
2.4	Pendlerdaten.....	19
2.5	Schülerdaten.....	20
3	EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme und Prognose	21
3.1	Erschließungspotenziale	21
3.1.1	Stadtbahnerschließung und Buslinie 9:.....	21
3.1.2	Stadtbuserschließung Linien 10-95 + 503:.....	22
3.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen	24
3.3	Verteilung der Fahrgäste auf die Linien / Verkehrsmittel der EVAG.....	25
3.4	Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen Siedlungen	26
3.5	Finanzierung der Verkehrsangebote.....	27
4	Steigende Anforderungen an den ÖPNV.....	30
4.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept.....	30
4.1.1	Äußere Oststadt – ICE-City-Ost.....	32
4.1.2	Weitere Stadtentwicklungsgebiete gemäß ISEK.....	33
4.2	Auswirkungen Schulnetzplanung.....	33
4.3	Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz sowie verändertem Mobilitätsverhalten	34
4.4	Erweiterung Verkehrsleistung.....	34
4.5	Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn	35
5	Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen).....	36
5.1	Ausgangsbasis	36
5.2	Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes.....	36
5.3	Vorgabe von Mindestbedienungsstandards	36
5.3.1	Allgemeines	36
5.3.2	Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9.....	37
5.3.3	Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen	41

6	Standards im Stadtgebiet	48
6.1	Qualitätskriterien.....	48
6.2	Standard: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS).....	50
6.3	Standard: Fahrgastinformation	50
6.4	Standard: Haltestellen	53
6.4.1	Einzugsbereiche.....	53
6.4.2	Ausstattungen von Haltestellen.....	53
6.4.3	Einteilung in Kategorien	54
6.5	Standard: Verknüpfungspunkte	54
6.6	Standard: Fahrzeuge	56
6.7	Standard: Tarife und Vertrieb	58
6.7.1	Tarif.....	58
6.7.2	Vertrieb	59
7	Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs	60
7.1	VMT-Rahmenplan 2019 - 2023.....	60
7.2	Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2019 - 2023	60
7.2.1	Pendlerverflechtungen	61
7.2.2	SPNV-Konzept.....	62
7.2.3	Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte	62
7.2.4	Verbundgebietserweiterung	63
7.2.5	Landesbedeutungsbereich Busnetz	63
7.2.6	Mindestbedienstungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden StPNV.....	64
7.3	Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote.....	64
7.3.1	Allgemeines	64
7.3.2	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda	65
7.3.3	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land.....	65
7.3.4	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis.....	66
7.3.5	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha	67
7.3.6	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt	68
8	Anforderungen an die Infrastruktur	68
8.1	Barrierefreiheit	68
8.1.1	Sachstand	69
8.1.2	Zielstellung für den barrierefreien Haltestellenausbau Bestand	71
8.1.3	Zielstellung für die Neuanlage von Haltestellen	73
8.1.4	Ausnahmeregelungen	73
8.2	Instandhaltungen von Strecken und Anlagen	74
8.3	Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße	75
9	Investitionen im ÖPNV	76
9.1	Ausbau der Verkehrswege und –anlagen	76
9.1.1	Verkehrswege	76

9.1.2	Infrastruktur Bahnstromversorgung.....	76
9.1.3	Haltestellen (siehe auch Punkt 8.1)	77
9.2	Fahrzeuge	77
9.2.1	Stadtbahn.....	77
9.2.2	Bus.....	78
9.3	Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	78
9.4	Betriebsleitsystem	78
9.5	Service, Vertrieb und Marketing	79
9.6	Werkstätten / Betriebsanlagen	79
10	Finanzierung	80
10.1	Finanzierungssäulen	80
10.2	Finanzierungsanteile der Nachbarkreise.....	81
10.3	Wirtschaftsplan 2020 - 2024.....	81
10.3.1	Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2020-2024	81
10.3.2	Erfolgsplan	82
10.3.3	Vermögensplan	84
10.3.4	Investitionsplan.....	85
11	Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes	86
11.1	Einbeziehung der EVAG.....	86
11.2	Durchgeführte Workshops	86
11.3	Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.	87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des Modal-Splits in Erfurt (Quelle: SrV 2018).....	10
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach der Verkehrsleistung 2013 und 2018 (Quelle: SrV).....	10
Abbildung 3: Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen 2019	14
Abbildung 4: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt jeweils zum 31.12. (Quelle: Erfurter Statistik; Kommunalstatistische Hefte, Heft 93).....	17
Abbildung 5: Darstellung der Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 - 2012	18
Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen in Erfurt, (Quelle Schulnetzplan der Landeshauptstadt Erfurt 2019/2020 bis 2023/2024).....	21
Abbildung 7: Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt	22
Abbildung 8: Einwohner der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017	23
Abbildung 9: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle.....	24
Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien.....	25
Abbildung 11: Aufteilung des ÖPNV-Aufkommens auf die einzelnen Ortsteile / Siedlungen	27
Abbildung 12: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2018.....	28
Abbildung 13: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2018	28
Abbildung 14: Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2018	29
Abbildung 15: Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2018	29
Abbildung 16: ISEK - Gesamtstädtisches Leitbild Erfurt 2030.....	31
Abbildung 17: Verkehrliche Studie Äußere Oststadt, Verfasser: StadtLabor Leipzig.....	32
Abbildung 18: Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017.....	43
Abbildung 19: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 1	49
Abbildung 20: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 2.....	49
Abbildung 21: Beispiel für EVAG-Linienleporello	51
Abbildung 22: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de	51
Abbildung 23: Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Fahrzeugen.....	52
Abbildung 24: Bestellter TramLink Erfurt	57
Abbildung 25: Liniennetzplan der EVAG, Stand 19.08.2019	58
Abbildung 26: Sozialversicherungspflichtige Berufspendler 2017 im VMT-Gebiet und im geplanten Erweiterungsgebiet (Binnenpendler im Planungsraum) (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023)	61
Abbildung 27: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt	62
Abbildung 28 Tarifzonenplan VMT, Stand 19.08.2019	63
Abbildung 29: Barrierefreie Haltestellengestaltungen	69
Abbildung 30: Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 19.08.2019	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel Nord -Süd.....	13
Tabelle 2: Zuordnung der EVAG-Linien zu Linienbündel West - Ost.....	13
Tabelle 3: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 93).....	17
Tabelle 4: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019 -2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19).....	19

Tabelle 5: VMT-Gebiet und geplantes Erweiterungsgebiet - Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften von 2017 bis 2023 (Quelle: VMT-Rahmenplan)	20
Tabelle 6: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)	20
Tabelle 7: EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 nach Siedlungsstrukturen	25
Tabelle 8: ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2018	28
Tabelle 9: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2018.....	29
Tabelle 10: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Tagnetz	38
Tabelle 11: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Nachtnetz.....	39
Tabelle 12: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag).....	39
Tabelle 13: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz - Tag)	40
Tabelle 14: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag).....	40
Tabelle 15: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht).....	41
Tabelle 16: Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen	43
Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen	44
Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen.....	45
Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen.....	46
Tabelle 20: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen.....	46
Tabelle 21: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen	47
Tabelle 22: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Benotung und Einschätzung	48
Tabelle 23: Einzugsbereiche von Haltestellen	53
Tabelle 24: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards.....	54
Tabelle 25: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet.....	55
Tabelle 26: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG	56
Tabelle 27: Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: VMT-Rahmenplan)	64
Tabelle 28: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Stadtbahnbereich (30.06.2019)	70
Tabelle 29: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Busbereich (30.06.2019)	70
Tabelle 30: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit	71
Tabelle 31: Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen	73
Tabelle 32: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2019-2024	82
Tabelle 33: Vermögensplan der EVAG 2019-2024	84
Tabelle 34: Investitionsplan der EVAG 2019-2024.....	85
Tabelle 35: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	87

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke

Anlage 2: Nicht barrierefreie Bushaltestellen – Ausbaubedarf, Stand: 12/19

Abkürzungsverzeichnis

BUGA	Bundesgartenschau
B&R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DS	Drucksache im Sitzungsdienst der Landeshauptstadt Erfurt
EB	Erfurter Bahn GmbH
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
Ew	Einwohner
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
IOV	Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030
ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System)
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)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenverkehrsgesetz
PVG	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
Sa	Samstag
sa	stadtauswärts
se	stadteinwärts
SGB	Sozialgesetzbuch
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung
STB	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SWE	SWE Stadtwerke Erfurt GmbH
ThürÖPNVG	Thüringer ÖPNV-Gesetz
TZ	Tarifzone
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gotha
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda
WE	Wohneinheit

1 Einleitung

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen

Nach dem Thüringer ÖPNV-Gesetz ist die Landeshauptstadt Erfurt Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ihrem Territorium.

Als solcher hat sie gemäß § 3(2) "den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren."

Weiterhin ist in § 5(1) festgelegt, dass die Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne für einen Zeitraum von fünf Jahren erstellen müssen, die bedarfsgemäß fortzuschreiben sind. Der Nahverkehrsplan hat dabei "den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen."

Ein gültiger Nahverkehrsplan ist die Voraussetzung zum Erhalt von Fördermitteln und von Finanzhilfen des Landes.

Dieser nunmehr fünfte Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt hat eine Gültigkeit für den Zeitraum 2020 bis 2024. Er baut auf den Ergebnissen des Nahverkehrsplanes 2014 bis 2018 (incl. 1. und 2. Ergänzung) auf, der mit Stadtratsbeschluss DS 1901/17 um das Jahr 2019 verlängert wurde. Dadurch wurde erreicht, dass die Ergebnisse des - den aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV betrachtenden - Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 bis 2023 mit in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden konnten.

1.2 Verkehrspolitische Zielstellung

Die zentrale Aufgabe aller strategischen Planungen und so auch der Nahverkehrsplanung muss heute darin bestehen, die Energiewende zu vollziehen und damit die Einsparung von Treibhausgasen deutlich voranzutreiben. Die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele erfordert eine Transformation des Verkehrssektors, weil in diesem Bereich noch erhebliche Defizite bestehen, um den vereinbarten Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

Die Ziele für eine nachhaltige Mobilität sind seit Langem bekannt, die Wege zu ihrer Umsetzung sind aber nach wie vor gesellschaftlich und auch politisch noch strittig. Daher bedarf es eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses von der Bundes- bis hinein in die kommunale Ebene zu einer nachhaltigen Mobilität für alle, der Wandel, Umbau und Erneuerung der Verkehrssysteme maßgeblich befördert.

Ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Verkehr wird dabei – trotz grundlegender zu erwartender Veränderungen im Mobilitätssektor – das Rückgrat einer klimagerechten Stadtentwicklung bleiben. Der ÖPNV wird auch in Zukunft für die Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen ebenso unverzichtbar sein wie für die Erzeugung urbaner Lebensqualität. Dazu wird sich der ÖPNV aber auch auf deutlich mehr individuelle Bedürfnisse einstellen müssen, um diesen verkehrspolitischen Zielen gerecht zu werden.

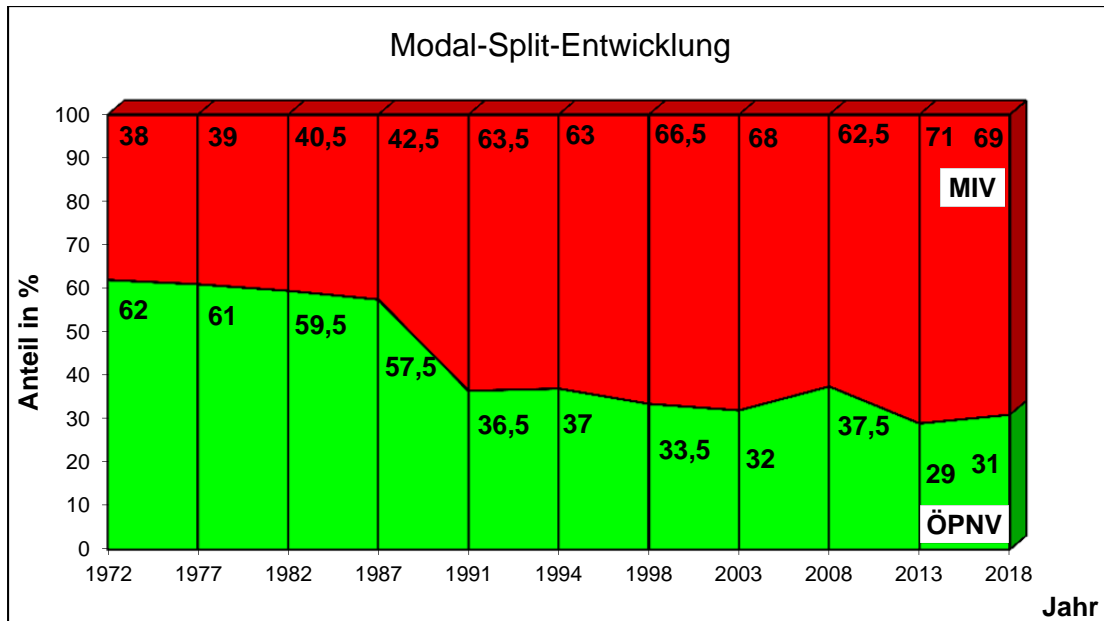


Abbildung 1: Entwicklung des Modal-Splits in Erfurt (Quelle: SrV 2018)

Trotz kontinuierlich steigender Fahrgastzahlen der EVAG zeigen die Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV 2018, dass in Erfurt noch keine spürbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten festzustellen sind.

Auch bei einem Vergleich der erbrachten Verkehrsleistung (km/Person und Tag) zeigt sich auch weiterhin eine Dominanz motorisierter individueller Verkehrsleistungen. Der Anteil der mit dem ÖPNV erbrachten Verkehrsleistungen am gesamten städtischen Personenverkehr lag 2018 bei nur 25%.

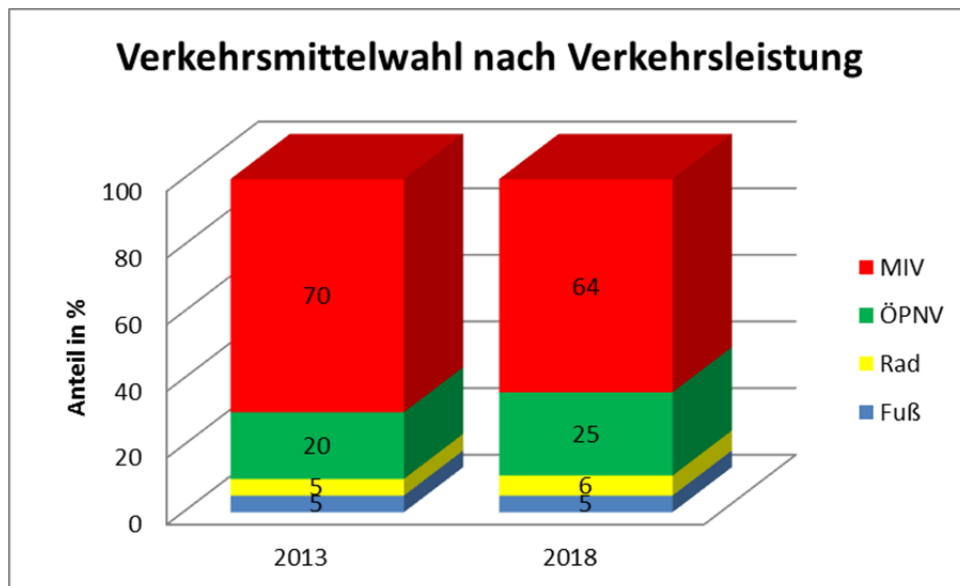


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach der Verkehrsleistung 2013 und 2018 (Quelle: SrV)

Mit diesem Nahverkehrsplan sollen für den Zeitraum bis 2024 Standards festgeschrieben werden, die eine hohe Qualität des Nahverkehrs erhalten und entsprechend der Anforderungen aus Stadtentwicklung, gewerblichen Entwicklungen und Veränderungen in der Bildungsinfrastruktur fortschreiben. Die Landeshauptstadt Erfurt kann dazu bereits auf eine sehr gute Erschließung ihres Stadtgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgreifen. Diese Erschließung gilt es bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, gleichzeitig

ist die Infrastruktur zu sanieren, um den erhöhten Anforderungen durch steigende Fahrgastzahlen auch weiterhin gerecht werden zu können. Ein wesentliches Ziel besteht ebenso in der Umsetzung der Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV entsprechend des Personenbeförderungsgesetzes.

Andererseits sollen mit dem Nahverkehrsplan notwendige Schritte für eine Verkehrswende vorangebracht werden. Das bedarf neben kapazitativen Erweiterungen im traditionellen ÖPNV vor allem Kooperationen mit anderen Mobilitätsangeboten, um die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt zu steigern. Hierbei wird es darauf ankommen, neue Mobilitätskonzepte durch Nutzung einer zunehmenden Digitalisierung im Mobilitätssektor z.B. für stärker nachfrageorientierte Angebote wie On Demand – Dienstleister, die weitere Einbeziehung von Sharing-Systemen in Tarifkooperationen und übergreifende Tarifsysteme zu erproben und zu evaluieren. Ebenso müssen bisherige Angebote wie P+R oder B+R weiterentwickelt, regional verankert und in Verbindung mit Job Tickets noch attraktiver ausgestaltet werden. Auch das Prinzip von "Testbetrieben" zur Gewinnung neuer Nutzerpotentiale unter den gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist in diesem Sinne weiter fortzuführen. Mobilitätskonzepte innerhalb der Bauleitplanung können ebenfalls durch die Anwendung von Job- und Mietertickets Impulse zur weiteren Stärkung des ÖPNV darstellen.

Ein wichtiger Schritt für eine Verkehrswende ist auch die schrittweise und dynamisierte Anhebung der Finanzmittel des Bundes für die kommunale Verkehrsinfrastruktur (GVFG). Mit diesem Förderprogramm besteht auch für Erfurt die grundsätzliche Möglichkeit ambitionierte Großvorhaben zur Stärkung des ÖPNV auf den Weg zu bringen.

Auch die weitere Diskussion über Prioritäten der Nutzer für einen attraktiven ÖPNV zwischen Komfort, Preis und Image sowie die Ausgestaltung dieser Kriterien werden im Wettbewerb mit dem Pkw von entscheidender Bedeutung sein. Komfort und Andienungsqualität dürfen auch weiterhin nicht Kostenaspekten zum Opfer fallen.

1.3 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG

Die Landeshauptstadt Erfurt hat mit Stadtratsbeschluss 0676/10 einen ab 31.10.2010 gültigen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) über öffentliche Personenverkehrsdienste an die EVAG direkt vergeben.

Dieser hat eine Laufzeit bis 30.04.2033 und beinhaltet folgende Parameter:

- **Mindestangebot 7,0 Mio Fahrplankilometer pro Jahr (mit +/- 5% Schwankung)**
 - 2018 ca. 3,69 Mio Fahrplankilometer Stadtbahn
 - 2018 ca. 3,27 Mio Fahrplankilometer Stadt- und Regionalbus
- **Die Stadt verpflichtet sich hierbei zur Finanzierung der Aufwandsfehlbeträge infolge gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH.**
 - 2018: ca. 7,63 Mio € / Jahr als Ausgleichsmittel auf Nachweis

Der öDA ist dynamisch angelegt und gestattet die Fortschreibung des von der EVAG zu erbringenden Leistungsangebots im ÖPNV. Diese Fortschreibung erfolgt insbesondere durch die während der Laufzeit des öDA beschlossenen Nahverkehrspläne der Landeshauptstadt Erfurt. Mit der Beschlussfassung über diesen Nahverkehrsplan werden die in ihm getroffenen Anforderungen und Standards an die von der EVAG betriebenen Linienverkehre zum Bestandteil des öDA (§3 (2) Nr.1). Durch diese Verknüpfung stellt die Landeshauptstadt Erfurt den ÖPNV-Bedarf im Stadtverkehr auf ihrem Gebiet sicher.

Mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag wurde der EVAG ein ausschließliches Recht zur Durchführung des Stadtverkehrs erteilt, welches am 22.12.2014 veröffentlicht wurde.

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

1.4 Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG – Zusammenfassung in Linienbündeln

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

- 6 Stadtbahnlinien
- 20 Stadtbuslinien
- 5 Regionalbuslinien
- 1 Schulbuslinie nach § 43 PBefG

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 31.12.2018 bestehen vom Liniennetz her keine Erschließungsdefizite.

Mit DS 1674/14 wurde vom Stadtrat die genehmigungsrechtliche Zusammenfassung in zwei Linienbündeln beschlossen. In ihnen spiegelt sich das in der Stadt vorhandene integrierte Verkehrsnetz in einer Kombination von Stadtbahn-, Stadtbus- und Regionalbuslinien wider. Es besteht die Zielstellung, wegen der unterschiedlichen Laufzeiten, die Genehmigungen nach den Verkehrsträgern Bahn und Bus jeweils zusammen zu beantragen.

Derzeit besitzen alle EVAG-Linien eine Gültigkeit über den Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes hinaus, sodass gegenwärtig kein Handlungsbedarf besteht.

1.4.1 Linienbündel Nord - Süd:

		genehmigt bis:
Stadtbahnlinie 1	Europaplatz – Rieth – Lutherkirche / SWE – Anger – Hbf. – Thüringenhalle	30.04.2033
Stadtbahnlinie 3	Europaplatz – Domplatz – Anger – Hbf. – Urbicher Kreuz	30.04.2033
Stadtbahnlinie 6	Rieth – Domplatz – Anger – Hbf. – Steigerstraße	30.04.2033
Stadtbuslinie 10	Grubenstraße – Europaplatz – Gispersleben – Kühnhausen – Tiefthal	30.10.2028
Stadtbuslinie 20	Rieth – Mittelhausen, im Schülerverkehr bis Stotternheim, Schule	30.10.2028
Stadtbuslinie 30	Rieth - Zoopark – Sulzer Siedlung – Stotternheim	30.10.2028
Stadtbuslinie 31	Grubenstraße – Schwerborn – Stotternheim	30.10.2028
Stadtbuslinie 51	Molsdorf / Möbisburg – Alte Oper – Hbf. – Linderbach – (Azmannsdorf –) Büßleben – Niedernissa – Urbicher Kreuz	30.10.2028
Stadtbuslinie 58	Urbicher Kreuz – Märchensiedlung	30.10.2028

Stadtbuslinie 60	Möbisburg – Waldhaus – Hbf. – Dittelstedt – Niedernissa - Rohda - Urbicher Kreuz	30.10.2028
Stadtbuslinie 61	Busbahnhof - Tannenwäldchen / Kaffeetrichter – Hubertus – Egstedt – Waltersleben	30.10.2028
Stadtbuslinie 75	Egstedt – Waltersleben – Hubertus – Möbisburg – Molsdorf	30.10.2028
Regionalbuslinie 111	EF, Europaplatz – EF, Kühnhausen – Witterda – Gebesee – Ringleben	30.10.2028
Regionalbuslinie 132	EF, Stotternheim – Alperstedt	05.10.2025
Regionalbuslinie 155	EF, Busbahnhof – EF, Niedernissa – Klettbach – Kranichfeld / Riechheimer Berg	30.10.2028
Schulbuslinie 503	Azmansdorfer Weg – Dittelstedt – Hans-Grundig-Straße	30.08.2028

Tabelle 1: Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel Nord -Süd

1.4.2 Linienbündel West - Ost:

		genehmigt bis:
Stadtbahnlinie 2	Ringelberg – Anger – Brühler Garten – ega – P+R-Platz Messe	30.04.2033
Stadtbahnlinie 4	Bindersleben – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Hbf. - Wiesenhügel	30.04.2033
Stadtbahnlinie 5	Zoopark – Lutherkirche / SWE – Anger – Hauptbahnhof	30.04.2033
Stadtbuslinie 9	Nordbahnhof – Steinplatz – Hbf. – Daberstedt	05.10.2025
Stadtbuslinie 35	Grubenstraße – Greifswalder Straße - Kalkreiße	30.10.2028
Stadtbuslinie 36	Grubenstraße – Saline – Stollbergsiedlung	30.10.2028
Stadtbuslinie 43	Marcel-Breuer-Ring – Kerspleben – Wallichen – Vieselbach, Bf.	05.10.2025
Stadtbuslinie 52	Busbahnhof – Linderbach – GVZ – Mönchenholzhausen* – Hochstedt – Vieselbach	30.10.2028
Stadtbuslinie 65	Quartierbus Herrenberg: Wiesenhügel – Blücherstraße – Einkaufszentrum	30.10.2028
Stadtbuslinie 80	P+R-Platz Messe – Schmira – Fienstedt	30.10.2028
Stadtbuslinie 90	Domplatz – Marbach – Salomonsborn – Alach	30.10.2028
Stadtbuslinie 91	Ermstedt – Gottstedt – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 92	Töttelstädt– Schaderode – Alach – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 95	Europaplatz – Bodenfaldallee - Marbach	05.10.2025
Regionalbuslinie 141	EF, Marcel-Breuer-Ring – EF, Kerspleben – Kleinmölsen – Ollendorf – Udestedt – Schloßvippach	30.10.2028
Regionalbuslinie 152**	Hayn – Mönchenholzhausen – EF, Vieselbach – Niederzimmern	30.10.2028

* die Bedienung von Mönchenholzhausen (Kreis Weimarer Land) ist derzeit in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu Gunsten einer besseren GVZ-Erschließung ausgesetzt

** Ausführungen zur Regionalbuslinie 152 siehe Punkt 7.3.3

Tabelle 2: Zuordnung der EVAG-Linien zu Linienbündel West - Ost

1.5 Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)

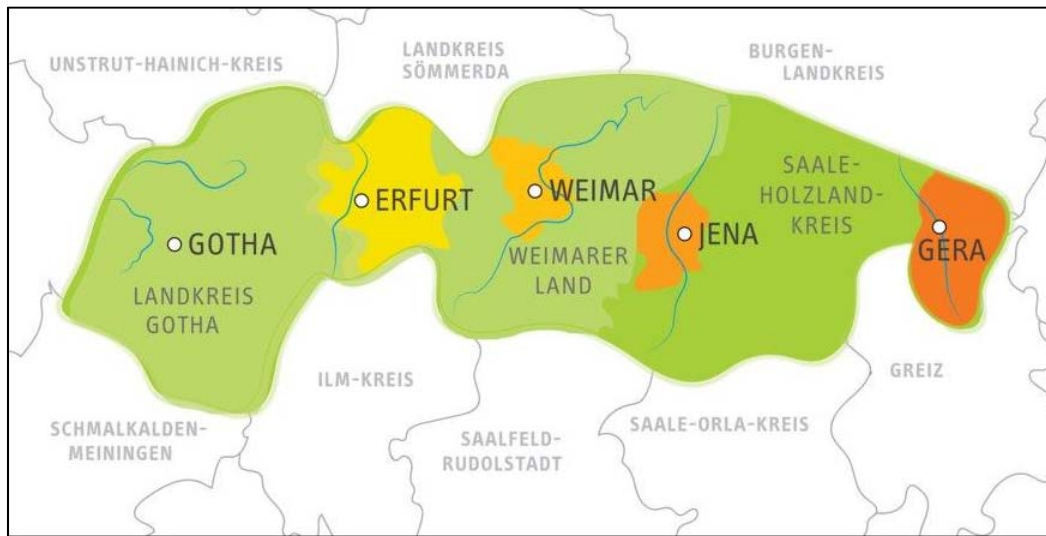


Abbildung 3: Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen 2019

Seit 2006 sind die Landeshauptstadt Erfurt und ihr Verkehrsunternehmen EVAG Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen. Im dargestellten gesamten Verbundgebiet gilt ein zonenabhängiger einheitlicher VMT-Tarif, mit dem alle Verkehrsmittel des ÖPNV (Eisenbahnen, Straßenbahnen und Busse) genutzt werden können. Damit sind im Verbundgebiet auch verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifende Verbindungen mit nur einem Fahrschein möglich. Im Stadtgebiet (Tarifzone 10) können somit auch die Eisenbahnangebote sowie Buslinien auswärtiger VMT-Unternehmen genutzt werden.

Zum Ausgleich der sich ergebenden verbundbedingten Belastungen (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste) stellt die Landeshauptstadt Erfurt einen jährlichen Betrag von 198.814,63 EUR zur Verfügung.

Im gesamten VMT-Gebiet erfolgen u.a. Abstimmungen zu Fahrplänen und Anschlussgestaltungen. Weiterhin gibt es einheitliche Auskunftssysteme und eine Zusammenarbeit der Unternehmen bei der Weiterentwicklung des VMT-Tarifs bis hin zu digitalen Angeboten.

Die Aufgabenträger im VMT haben gemeinsam einen Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019-2023 erarbeiten lassen, dessen wichtigste Ergebnisse in Kapitel 7 dargestellt sind.

1.6 Sonstige Angebote im Stadtverkehr

In das Stadtgebiet Erfurt verkehren aus dem Umland zahlreiche Eisenbahnlinien in Verantwortung des Freistaates Thüringen sowie Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft 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, Kühnhausen, Erfurt-Gispersleben, Erfurt-Nord, Erfurt-Ost, Stotternheim

- Regionalbuslinie 235 der PVG Weimarer Land für die Märchensiedlung des Ortsteiles Windischholzhausen zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 350 der IOV Ilmenau für den Ortsteil Waltersleben (nur über Haltestelle Möbel-Höfner) zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 357 der IOV Ilmenau für den Ortsteil Egstedt zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 812 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha für die Ortsteile Kühnhausen und Gispersleben-Kiliani zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 894 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha für den Ortsteil Ermstedt zum VMT-Tarif

2 Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose

2.1 Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke

Zur detaillierten Analyse und Prognose des ÖPNV-Angebotes wurde, wie in den vorherigen Nahverkehrsplänen, eine Unterteilung des Stadtgebietes in 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke vorgenommen (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 (Nahverkehrsbezirke) 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 (NVB) Ortsteile:
mit Stadtbahn erschlossene Ortsteile → Zuordnung zur Kernstadt:

NVB	Ortsteil / Siedlung		NVB	Ortsteil / Siedlung
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:

NVB	Ortsteil / Siedlung		NVB	Ortsteil / Siedlung
110	Gispersleben-Viti ¹⁾		3700	Linderbach
120	Gispersleben-Kiliani Nord ²⁾		3800	Büßleben
200	Mittelhausen		3900	Niedernissa
210	August-Röbling-Str.		4000	Rohda (Haarberg)
410	Sulzer Siedlung		4100	Haarberg
420	Schwerborner Str., Bf. Ost ¹⁾		4200	Märchensiedlung ²⁾
1400	Kalkreiße		4300	Egstedt ²⁾
1500	Weimarische Str.		4400	Waltersleben ²⁾
2400	Dittelstedt		4500	Molsdorf
2410	Urbich		4600	Frienstedt
2500	Hochheim		4710	Gottstedt
2700	Schmira		4720	Ermstedt ²⁾
2800	Bischleben / Stedten ¹⁾		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 ¹⁾²⁾
3300	Tannenwäldchen		5310	Kühnhausen Gewerbe ¹⁾
3310	Steigerwald ²⁾		5410	Stotternheim Neubaugebiet
3410	Vieselbach südl. ¹⁾		5420	Stotternheim südl. ¹⁾
3420	Vieselbach nördl. ¹⁾		5430	Stotternheim NO ¹⁾
3430	Hochstedt		5440	Stotternheim Gewerbe Süd
3440	GVZ		5500	Schwerborn
3500	Wallichen		5600	Kerspleben
3600	Azmannsdorf		5610	Töttleben

¹⁾ diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich von den Eisenbahnen erschlossen

²⁾ diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich durch Buslinien auswärtiger Unternehmen erschlossen

2.2 Einwohnerentwicklung

Der Nahverkehrsplan betrachtet das komplette Stadtgebiet von Erfurt mit seinen unterschiedlichen Siedlungs- und Gewerbestrukturen. Als Datengrundlagen dienen die Bevölkerungsdaten vom 31.12.2017, welche sich zu den einzelnen ÖPNV-Verkehrsbezirken zuordnen lassen sowie eine von der Stadtverwaltung Erfurt erarbeitete "Bevölkerungsprognose bis 2040" (Kommunalstatistische Hefte, Heft 93, Nov. 2015).

Seit der Bearbeitung des letzten Nahverkehrsplanes 2014 - 2018 (Datengrundlage 31.12.2012) ist die Einwohnerzahl im Stadtgebiet von Erfurt kontinuierlich

- um 4,7% auf 213.354 Einwohner zum Jahresende 2017 bzw.
- um 5,3% auf 214.417 Einwohner zum Jahresende 2019

angestiegen. Diese Werte liegen damit deutlich über den Prognosewerten von 210.400 bzw. 212.950 Einwohnern.

Es ist zu erwarten, dass der Trend der positiven Bevölkerungsentwicklung anhalten wird. Dabei werden sich die tatsächlichen Einwohnerzahlen erst längerfristig an die Prognosewerte angleichen.

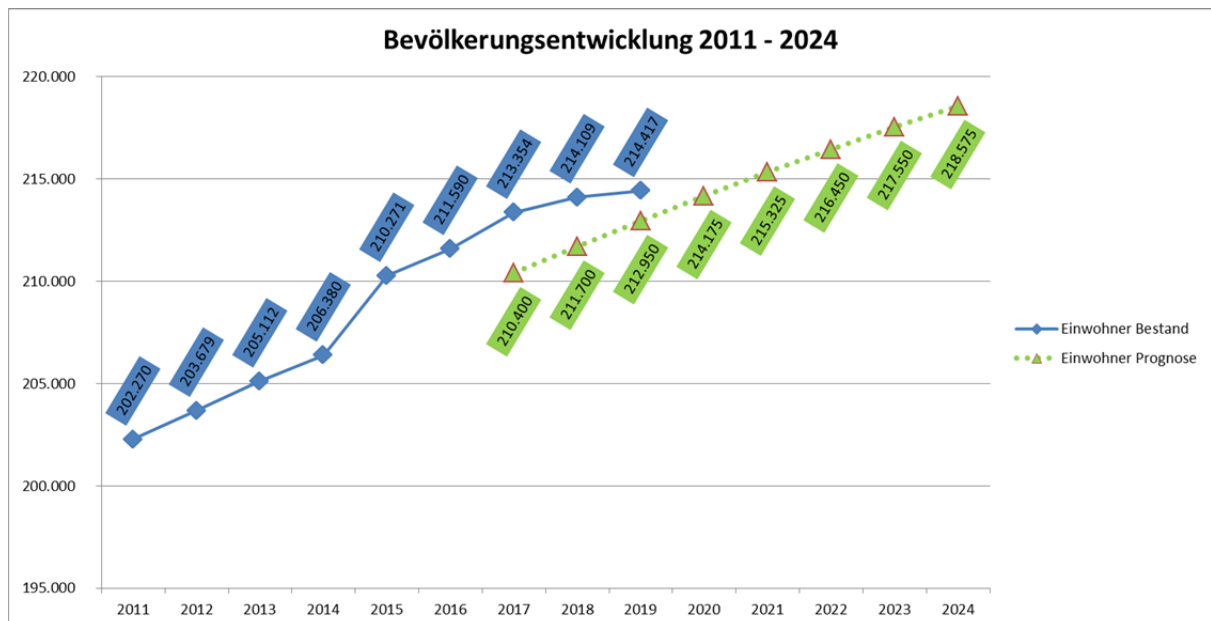


Abbildung 4: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt jeweils zum 31.12. (Quelle: Erfurter Statistik; Kommunalstatistische Hefte, Heft 93)

Entsprechend der "Bevölkerungsprognose bis 2040" wird sich diese positive Bevölkerungsentwicklung auch langfristig kontinuierlich fortsetzen. So werden für das Jahr 2040 als Maximalwert ca. 233.625 Einwohner vorausgesagt.

Jahr	Einwohnerprognose
2025	219.600
2030	224.450
2035	229.100
2040	233.625

Tabelle 3: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 93)

2.3 Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet

Die Einwohnerentwicklung verläuft im Stadtgebiet nicht gleichmäßig. Im Zeitraum des vergangenen Nahverkehrsplanes von 2014 - 2018 waren folgende Trends zu verzeichnen (siehe Anlage 1):

- **Zuzug in die kompakte Stadt**
vor allem Altstadt, Stadtteile westlich, nördlich um die Innenstadt, Ringelberg
- Nur noch **wenige Ortsteile sind gewachsen**:
Märchensiedlung, Töttelstädt, Bübleben, Bindersleben, Egstedt
- **Wieder Zuzug in den Großwohnsiedlungen**
Rieth, Wiesenhügel
- **Bevölkerungsrückgänge in zahlreichen Ortsteilen**:
Haarberg, Rohda, Schaderode, Sulzer Siedlung, Töttleben, Waltersleben

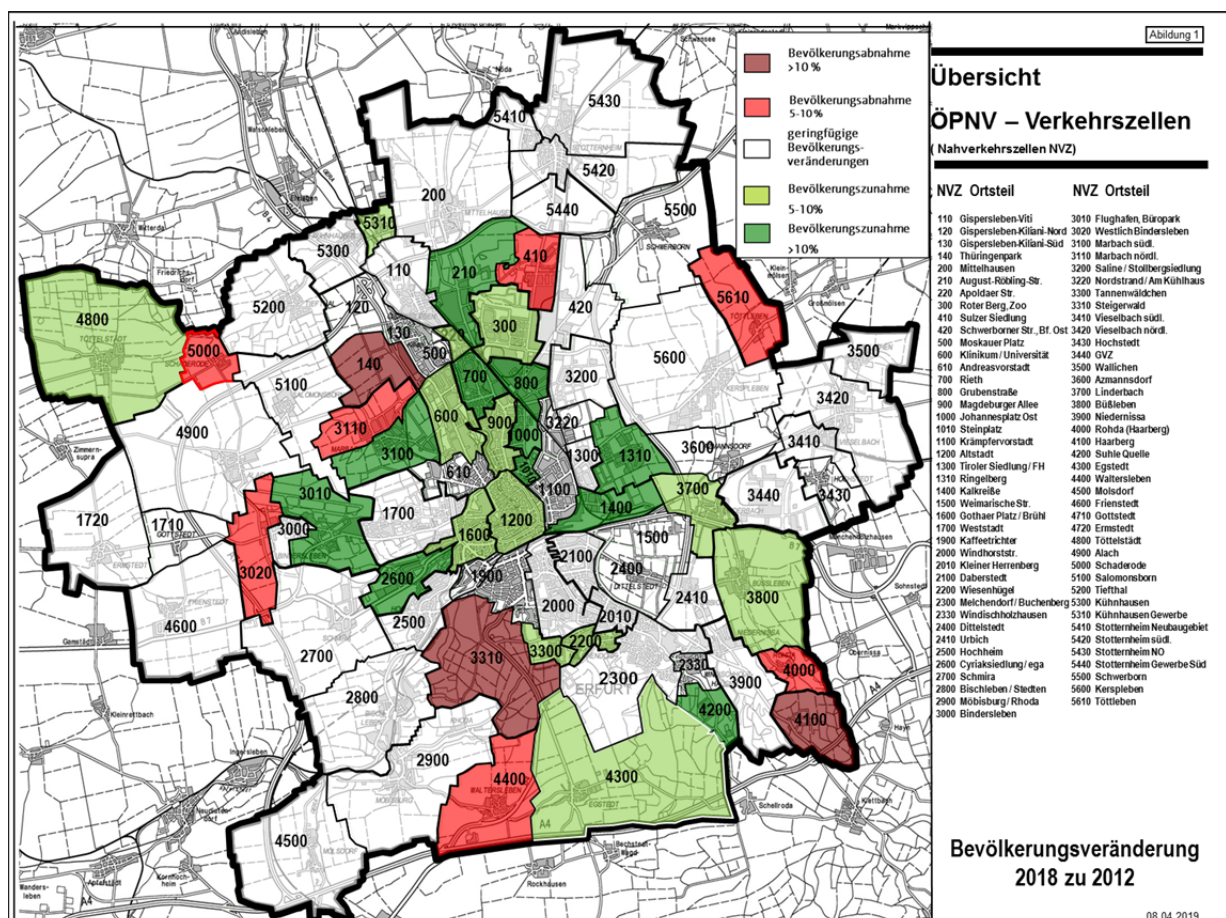


Abbildung 5: Darstellung der Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 - 2012

Der Trend des Zuzugs in die kompakte Stadt wird sich auch im Zeitraum bis 2024 weiter fortsetzen, sodass folgender Trend vorausgesagt werden kann:

- **Weiterhin Zuzug in die kompakte Stadt**
wird sich in Bestandsgebiete abschwächen, da Gebiete fast vollständig bebaut bzw. saniert sind, Fertigstellung Wohngebiet Ringelberg, Zuwachs durch Besiedlung des Entwicklungsgebietes Oststadt.
- Nur noch **wenige Ortsteile mit stärkerem Zuwachs**:
Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben.

- **Großwohnsiedlungen** insgesamt **relativ stabil**, mit Neubebauung im Bereich Moskauer Platz / Thüringenpark.
- **Stabilisierung der Bewohnerzahlen in allen größeren Ortsteilen** durch Bebauung von Baulücken.
- **Geringe Bevölkerungsrückgänge in kleinen und sehr kleinen Ortsteilen.**

2.4 Pendlerdaten

Die Landeshauptstadt Erfurt besitzt insgesamt ein deutlich positives Pendlersaldo. (Betrachtung nur für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer, Quellen VMT-Rahmenplan 2019-2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19)

Per 30.06.2017 gab es unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erfurt:

Pendler gesamt:	72.282	Einpendler:	49.586
		Auspendler:	22.696
		Saldo:	26.890

Hinzu kommen noch zahlreiche in der Statistik nicht erfasste Pendler im Ausbildungsverkehr sowie Selbständige und Beamte.

Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen danach wie folgt:

	sv-pflichtige Berufspendler	geschätzter ÖPNV-Anteil
Erfurt – LK Gotha	9.360	5 ... 10 %
• darunter EF – Stadt Gotha	2994	
Erfurt – Kreis Weimarer Land	5.886	< 5 %
Erfurt – Weimar	4.836	15 ... 20 %
Erfurt – Jena	2.486	10 ... 15 %
Erfurt – LK Sömmerda	10.135	k.A.
Erfurt – Ilmkreis	8.395	k.A.
• darunter EF – Stadt Arnstadt	3.120	

Tabelle 4: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019 -2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19)

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften ist maßgeblich von der Einwohnerentwicklung abhängig. Hier wird neben Erfurt auch für Jena eine positive Einwohnerentwicklung vorausgesagt (+1%). In Weimar wird die Bevölkerungszahl etwa gleich bleiben, währendem sie im restlichen VMT-Gebiet (Landkreise und Stadt Gera) um 3 bis 6% zurückgehen wird. (Quelle: VMT-Rahmenplan).

Im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 wurde die Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften untersucht. Für die Verbindungen zwischen Erfurt und den Städten Jena und Weimar sowie den Landkreisen Gotha, Weimarer Land, Ilmkreis und

Sömmerda wird ein weiterer leichter Zuwachs des Verkehrsaufkommens prognostiziert. Zu allen anderen umliegenden Kreisen sowie Gera wird die Nachfrage geringfügig sinken.

Angaben in Prozent:

	von/nach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	LH Erfurt		-0,2	3,3	2,3	0,6	-2,2	0,9	-0,9	-1,3	-1,7	0,5	-0,4	0,1	-0,8	-0,7
2	Stadt Gera	-0,2		-1,1	-2,1	-3,8	-6,6	-3,5	-5,3	-5,7	-6,1	-3,9	-4,8	-4,3	-5,2	-5,1
3	Stadt Jena	3,3	-1,1		1,4	-0,3	-3,1	0,0	-1,8	-2,2	-2,6	-0,4	-1,3	-0,8	-1,7	-1,6
4	Stadt Weimar	2,3	-2,1	1,4		-1,4	-4,2	-1,0	-2,9	-3,3	-3,7	-1,5	-2,4	-1,9	-2,8	-2,7
5	LK Gotha	0,6	-3,8	-0,3	-1,4		-5,8	-2,7	-4,6	-4,9	-5,4	-3,2	-4,0	-3,6	-4,5	-4,4
6	Saale-Holzland-Kreis	-2,2	-6,6	-3,1	-4,2	-5,8		-5,5	-7,3	-7,7	-8,1	-5,9	-6,8	-6,3	-7,2	-7,1
7	LK Weimarer Land	0,9	-3,5	0,0	-1,0	-2,7	-5,5		-4,2	-4,6	-5,0	-2,8	-3,7	-3,2	-4,1	-4,0
8	Saale-Orla-Kreis	-0,9	-5,3	-1,8	-2,9	-4,6	-7,3	-4,2								
9	LK Saalfeld-Rudolstadt	-1,3	-5,7	-2,2	-3,3	-4,9	-7,7	-4,6								
10	LK Greiz	-1,7	-6,1	-2,6	-3,7	-5,4	-8,1	-5,0								
11	Ilm-Kreis	0,5	-3,9	-0,4	-1,5	-3,2	-5,9	-2,8								
12	LK Schmalkalden-Meiningen	-0,4	-4,8	-1,3	-2,4	-4,0	-6,8	-3,7								
13	LK Sömmerda	0,1	-4,3	-0,8	-1,9	-3,6	-6,3	-3,2								
14	Wartburgkreis	-0,8	-5,2	-1,7	-2,8	-4,5	-7,2	-4,1								
15	Unstrut-Hainich-Kreis	-0,7	-5,1	-1,6	-2,7	-4,4	-7,1	-4,0								

Tabelle 5: VMT-Gebiet und geplantes Erweiterungsgebiet - Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften von 2017 bis 2023 (Quelle: VMT-Rahmenplan)

2.5 Schülerdaten

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

Die Bevölkerungsprognose 2040 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 15	15- unter 18	Summe	%
2017 Ist	16.021	5006	21.027	100,0
2020	16.575	4.950	21.525	102,4
2025	17.475	5.650	23.125	110,0
2030	17.725	6.000	23.725	112,8

Tabelle 6: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes nimmt die Anzahl der Kinder und Jugendlichen um fast 10% zu, was neben dem Schülerverkehr auch Auswirkungen auf den Freizeitverkehr am Tag als auch in den Abend- und Nachtstunden haben wird.

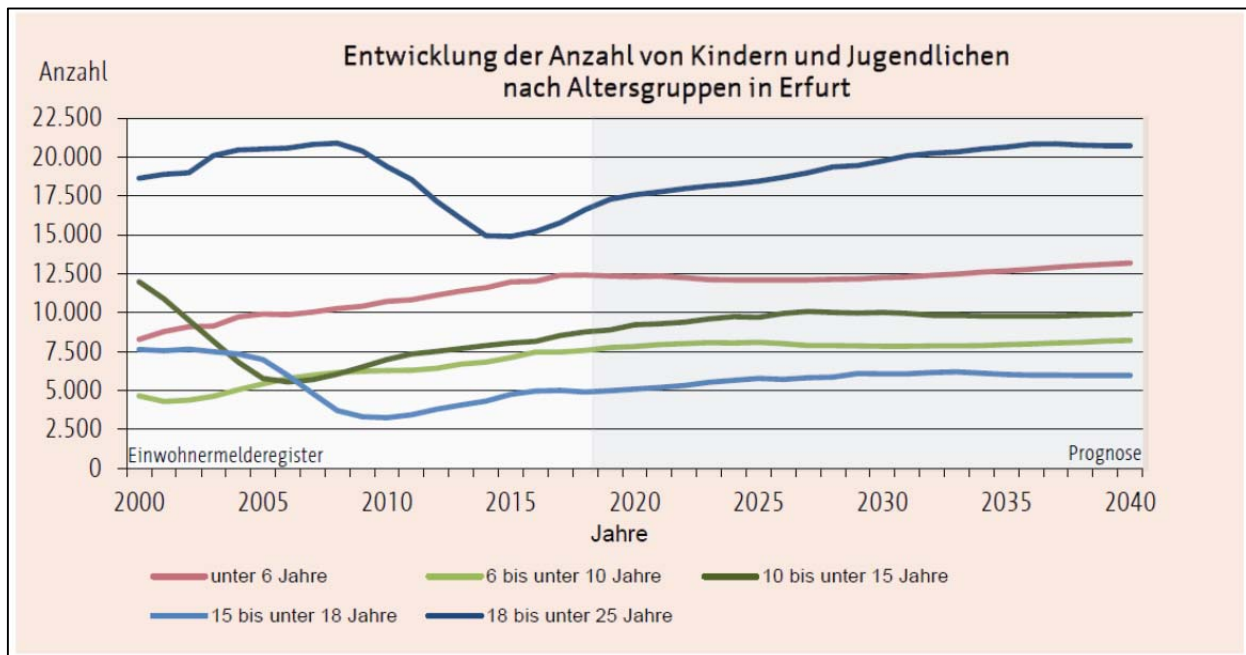


Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen in Erfurt, (Quelle Schulnetzplan der Landeshauptstadt Erfurt 2019/2020 bis 2023/2024)

3 EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme und Prognose

3.1 Erschließungspotenziale

In Punkt 2.1 erfolgte die Zuordnung der ÖPNV-Verkehrszellen in folgende Gruppen nach Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung:

3.1.1 Stadtbahnerschließung und Buslinie 9:

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2017)
Kernstadtbereich und zusätzlich die von der Stadtbahn erschlossenen dörflichen Ortsteile Windischholzhausen (ohne Märchensiedlung), Bindersleben, Schmira-Siedlung und Gisperleben-Kiliani abzüglich Buserschließung Roter Berg	Stadtbahn und Buslinie 9 im City-Takt	171.258 Ew (80,3%)

Auf Grund der hohen Einwohnerdichte entlang der Linien, 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 ÖPNV-Verkehrsbezirke gemeinsam betrachtet, d.h. ihre Strukturdaten werden addiert. Da an diesen Achsen vielfach Buslinien aus den Ortschaften eingekürzt sind, treten deren Fahrgäste als zusätzliche Potenziale auf.

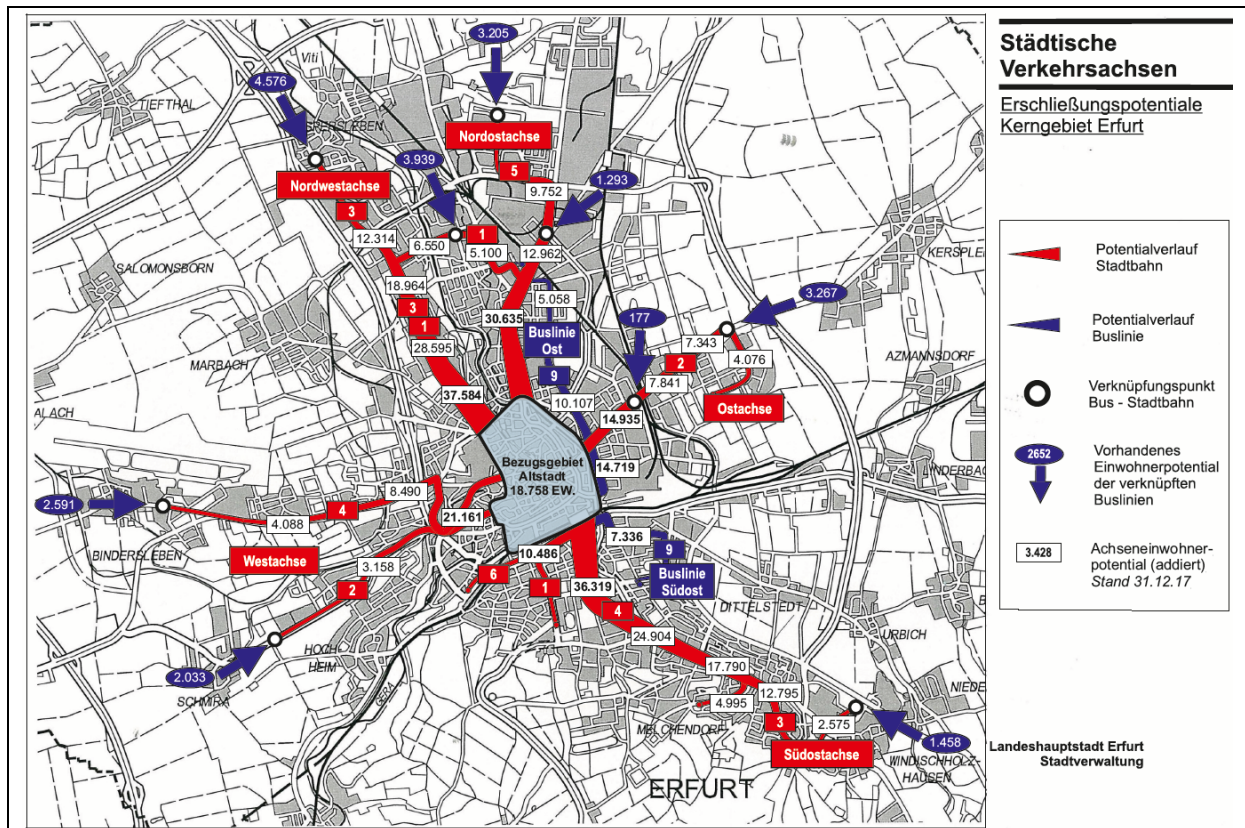


Abbildung 7: Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt

Aus der Stadtentwicklung ist im Kernbereich bis zum Jahr 2024 mit einer Bevölkerungszunahme von 4.000 bis 5.000 Bewohnern zu rechnen. Allein diese wird zu einer deutlichen Fahrgastzunahme im Bereich Stadtbahn und Buslinie 9 führen. Gleichzeitig sind neue städtische Busangebote in diesem Bereich für neue Wohngebiete außerhalb der direkten Stadtbahneinzugsbereiche vorzusehen.

3.1.2 Stadtbuserschließung Linien 10-95 + 503:

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2017)
alle dörflichen Ortsteile und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete ohne Stadtbahnerschließung zuzüglich Buserschließung Roter Berg	- Stadtbuslinien 10 - 95 + 503 - Eisenbahn (in Ortsteilen mit Bahnhof)	42.057 Ew (19,7%)

Das Potenzial von 42.057 Einwohnern lässt sich hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung in der Relation zum Stadtzentrum folgendermaßen zuordnen:

- 18.948 Ew = ca. 8,9% mit direkter Busanbindung (Stadtbuslinien 51, 52, 60, 61, 90)
- 20.355 Ew = ca. 9,5% mit Umsteigeverbindung Bus / Stadtbahn
- 2.754 Ew = ca. 1,3% im Einzugsbereich der Eisenbahnen um die Bahnhöfe Bischleben, Vieselbach, Gispersleben, Kühnhausen, Erfurt-Ost u. Stotternheim

Bis 2024 ist nur in wenigen Ortsteilen (Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben) mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen, ansonsten stabilisieren sich die Bewohnerzahlen auf dem Niveau von 2017/18 bzw. gibt es nur noch geringfügige Rückgänge.

Bis 2024 sind deshalb aus der Bevölkerungsentwicklung heraus kaum Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot zu erwarten.

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

erfolgt hier immer die Betrachtung von einzelnen Ortsteilen / Siedlungen. 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.

3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Durch die positive Stadtentwicklung, die Neuansiedlung von Arbeitsplätzen und das vorhandene attraktive Angebot verzeichnet die EVAG seit 2015 deutlich steigende Fahrgastzahlen in Höhe von gemittelt 2,5% / Jahr. Diese Steigerung betrifft sowohl die Stadtbahn- als auch die Busnutzung.

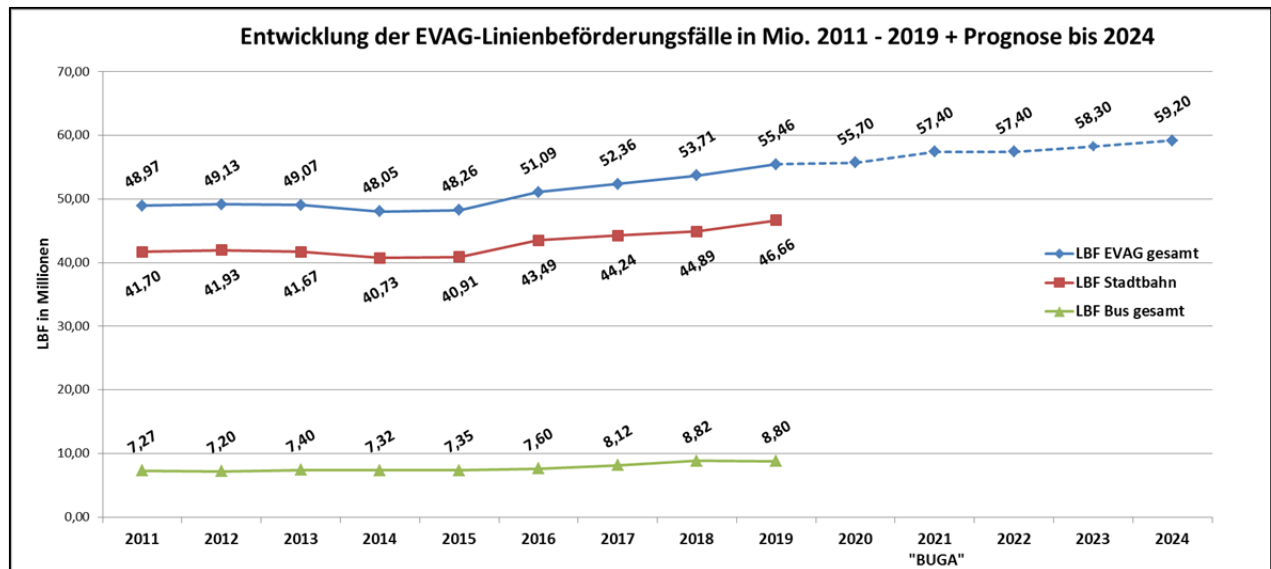


Abbildung 9: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle

Auf Grund des erwarteten weiteren Bevölkerungszuwachses, der Ausweisung weiterer Gewerbestandorte, steigenden Anforderungen aus dem Schülerverkehr sowie dem Klima- und Umweltschutz, geht die EVAG auch in den nächsten Jahren von weiter steigenden Fahrgastzahlen um im Mittel 1,5% / Jahr aus.

3.3 Verteilung der Fahrgäste auf die Linien / Verkehrsmittel der EVAG

Neben den Stadtbahnlinien erschließt auch die ebenfalls im Kernstadtbereich und im Stadtbahn-City-Takt verkehrende Buslinie 9 das Erfurter Kernstadtbereich. Aus diesem Grund ist bei der Betrachtung der Verkehrsleistungen die in der Tabelle enthaltene Unterteilung anzusetzen. Ausgewertet wurden dabei in allen Betrachtungen die Linienbeförderungsfälle (LBF = Fahrgäste einer Linie).

	Nutzungskategorie	LBF 2018	Anteil in %
Stadtbahn 1-6 + Stadtbus 9	Kernstadtbereich	48.401.325	90,1
Stadtbus 10-95 + 503	Ortsteile und Siedlungen	4.757.535	8,9
Regionalbus	benachbarte Region	550.522	1,0
EVAG gesamt		53.709.382	100,0

Tabelle 7: EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 nach Siedlungsstrukturen

Bei der auf den Fahrgastzählenden der EVAG beruhenden Einzelbetrachtung der einzelnen Linien konnte folgende Nutzung festgestellt werden:

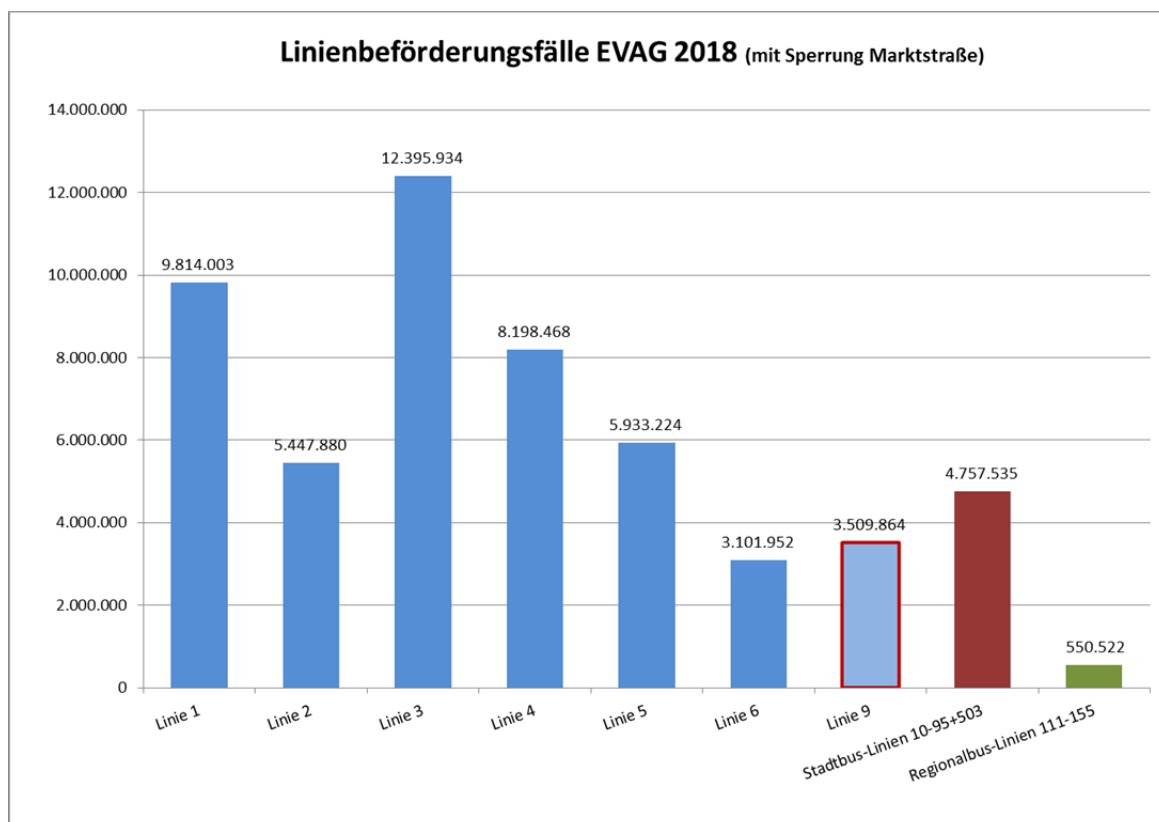


Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien

- Durch zahlreiche Überlagerungen können Linien auf gemeinsamen Abschnitten alternativ genutzt werden. Speziell im Stadtbahnbereich ist deshalb eine Gesamtbetrachtung erforderlich. Nur in den Außenbereichen ist eine Separierung sinnvoll.
- Die Stadtbahnlinie 3 ist mit Abstand die am stärksten genutzte Stadtbahnlinie (ca. 23% aller EVAG-Linienbeförderungsfälle)
- Die im Vergleich geringe Nutzung der Linie 6 resultiert aus der mehrmonatigen Vollsperrung der Marktstraße. In diesem Zeitraum verkehrte Linie 6 nur im Abschnitt Hauptbahnhof – Steigerstraße im Schienenersatzverkehr. Auf dem nördlichen, umgeleiteten Abschnitt wurde u.a. vermehrt die Linie 1 genutzt.
- Die Stadtbuslinie 9 reicht mit ihrem Fahrgastaufkommen (ca. 6,5 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle) fast an den Stadtbahnbereich heran. Auf Grund der im Vergleich zur Stadtbahn geringeren und nicht erweiterbaren Fahrzeugkapazitäten treten bereits heute Überlastungen einzelner Busse auf.
- Die vorhandenen 20 Stadtbuslinien 10-95 + 503 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen sowie großer Gewerbegebiete erreichen insgesamt nur ein Fahrgastaufkommen, welches etwa dem einer Stadtbahnlinie entspricht (ca. 8,9 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle).
- Trotz leichtem Zuwachs besitzt der Regionalbus mit ca. 1,0 %-Anteil nur einen relativ geringen Anteil am EVAG-Beförderungsaufkommen.

Die insgesamt prognostizierten Zuwächse werden für den Zeitraum bis 2024 bei allen drei EVAG-Verkehrsmitteln zu einem Fahrgastzuwachs führen. Durch die geplanten Buserschließungen neuer Stadtentwicklungsgebiete (siehe Punkt 4) und die zusätzlichen Anforderungen aus dem Schülerverkehr ist dabei im Busnetz sowohl im Kernstadtbereich als auch in die Ortsteile / Siedlungen ein überproportionaler Anstieg der Fahrgastzahlen zu erwarten.

3.4 Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen Siedlungen

Das Gesamtverkehrsaufkommen der dörflichen Ortsteile und Siedlungen beträgt - einschließlich Eisenbahn - an einem Montag - Freitag in der Schulzeit 11.449 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger, Zählung 2018). Es ist damit gegenüber dem im vorherigen Nahverkehrsplan betrachteten Aufkommen von 2012 konstant geblieben.

Unter dem Ansatz von 2 Fahrten / Tag entspricht das 5.725 ÖPNV-Nutzern / Tag aus den Ortsteilen, die sich wie folgt aufteilen:

- davon 5.233 Nutzer Bus / Tag,
- davon 492 Nutzer Zug / Tag.

Dieses Fahrgastaufkommen der Buslinien 10 bis 95 und 503 sowie anteilig von Regionalbuslinien setzt sich hauptsächlich aus den Bewohnern von 37 Ortsteilen und Siedlungen (Darstellung vom größten durch Bus erschlossenen Ortsteil Marbach mit 4.166 Einwohnern zur kleinsten Siedlung Haarberg mit 58 Einwohnern) wie folgt zusammen:

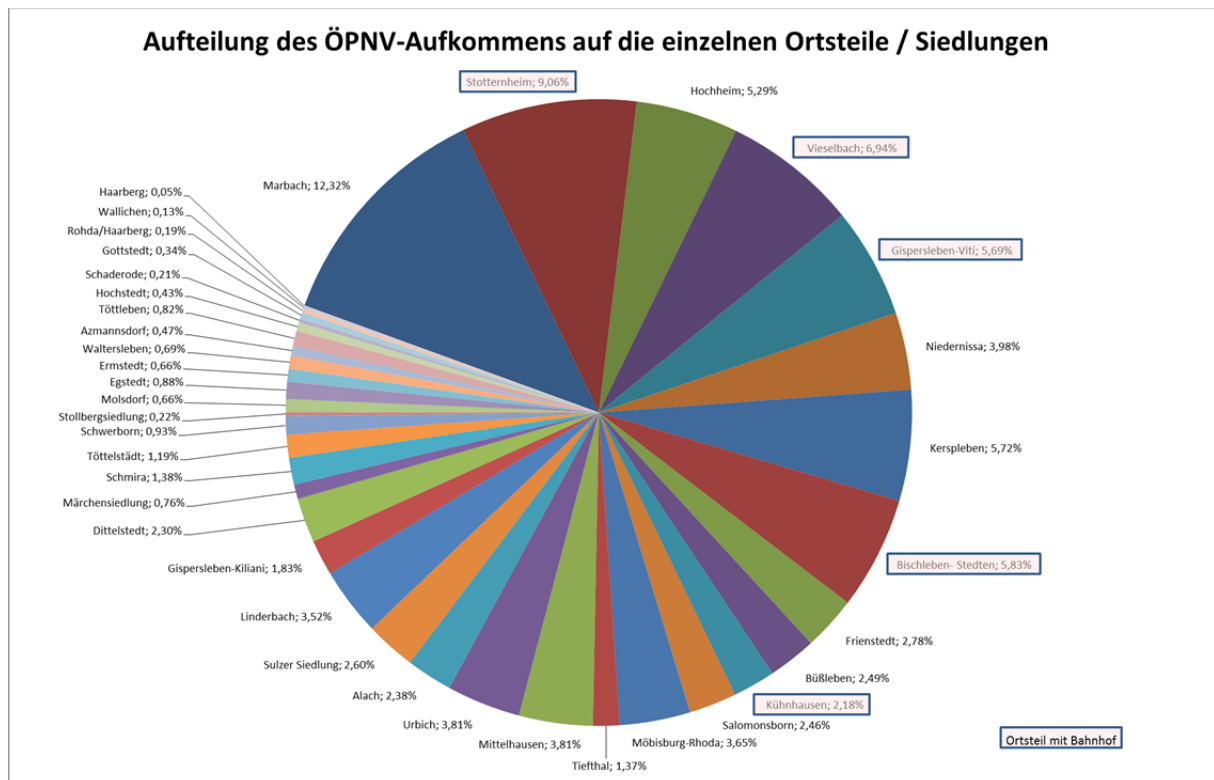


Abbildung 11: Aufteilung des ÖPNV-Aufkommens auf die einzelnen Ortsteile / Siedlungen

Für die ÖPNV-Erschließung dieser Ortsteile und Siedlungen sind gegenüber der Kernstadt erhöhte Aufwendungen notwendig. Das lässt sich aus folgender Übersicht ableiten:

- ca. **8,9%** der EVAG-Linienbeförderungsfälle = ca. 4,76 Mio. Fahrgäste / Jahr (2018),
- ca. **31,4 %** der EVAG Beförderungsleistung = ca. 2,2 Mio. Fahrplankilometer / Jahr,
- mit 20 Buslinien,
- in 37 Ortsteile und Siedlungen.

3.5 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 1.3),
- als Finanzhilfen des Freistaates und
- von den Landkreisen für den Regionalverkehr zur Verfügung.

Für das Jahr 2018 hat sich die Finanzierung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Erfurt wie folgt dargestellt:

Kosten der EVAG für den ÖPNV	67,52 Mio €
Umsatzerlöse und Erträge	54,12 Mio €
Fehlbetrag	13,40 Mio €
Ausgleich durch:	
- Finanzhilfen des Freistaates	5,39 Mio €
- davon	4,35 Mio € für Stadtbahn
- davon	1,04 Mio € für Bus
- Finanzierungsanteile Landkreise	0,23 Mio €
- Gewinn aus Rand und Nebengeschäften	0,15 Mio €
Verlustübernahme SWE GmbH	7,63 Mio €

Tabelle 8: ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2018

In der folgenden Übersicht ist die Kostendeckung der EVAG im Jahr 2018 dargestellt. Im Vergleich zu dem im Nahverkehrsplan 2014 bis 2018 betrachteten Bezugsjahr 2012 hat sich der Kostendeckungsgrad von 77,82% auf 80,33% erhöht.

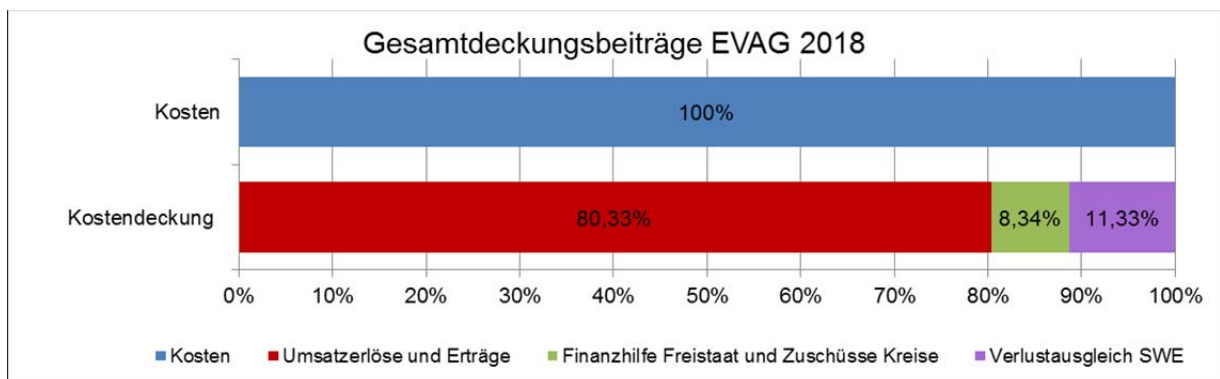


Abbildung 12: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2018

Für die einzelnen Verkehrsarten der EVAG (Stadtbahn 1 - 6, Stadtbus 9 – 95 + 503 und Regionalbus 111 - 155) ergibt sich daraus für 2018 folgende Kostendeckung:

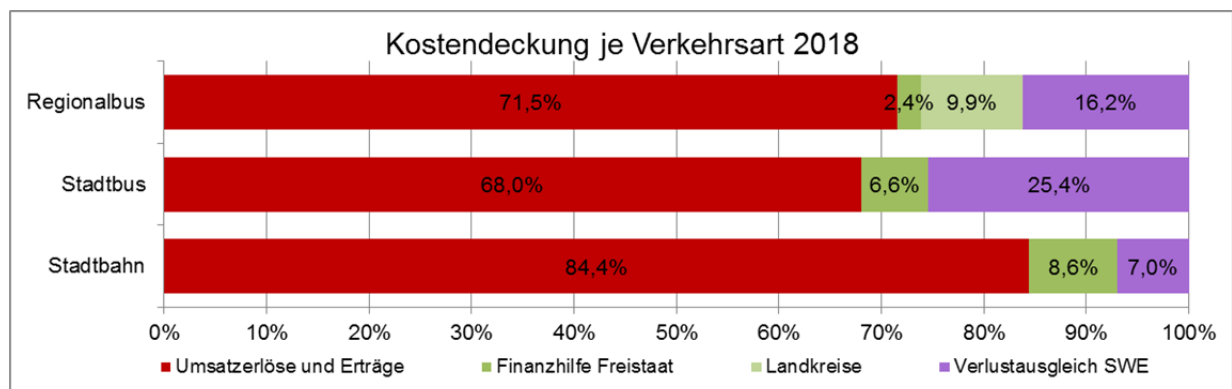


Abbildung 13: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2018

In der folgenden Übersicht sind die für städtischen ÖPNV im Jahr 2018 insgesamt notwendigen Finanzhilfen und die SWE-Verlustübernahme dargestellt und den Verkehrsleistungen sowie dem Fahrgastaufkommen gegenüber gestellt.

	Anteil an SWE-Verlustübernahme	Anteil an Finanzhilfe Freistaat und Zuschüsse Kreise	Anteil an EVAG-Verkehrsleistung	Anteil am Gesamt-Fahrgastaufkommen
Stadtbahn 1 - 6	45,82%	77,40%	53,0%	83,6%
Stadtbus 9, 10 - 95, 503	49,25%	17,52%	40,7%	15,4%
Regionalbus 111 - 155	4,93%	5,08%	6,3%	1,0%

Tabelle 9: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2018

In den folgenden Diagrammen wurden zur Verdeutlichung die erhaltenen Zuschüsse aus SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen, bezogen auf die Fahrgastnutzung, grafisch dargestellt bzw. der Zuschussbedarf je Fahrgast ausgewiesen:

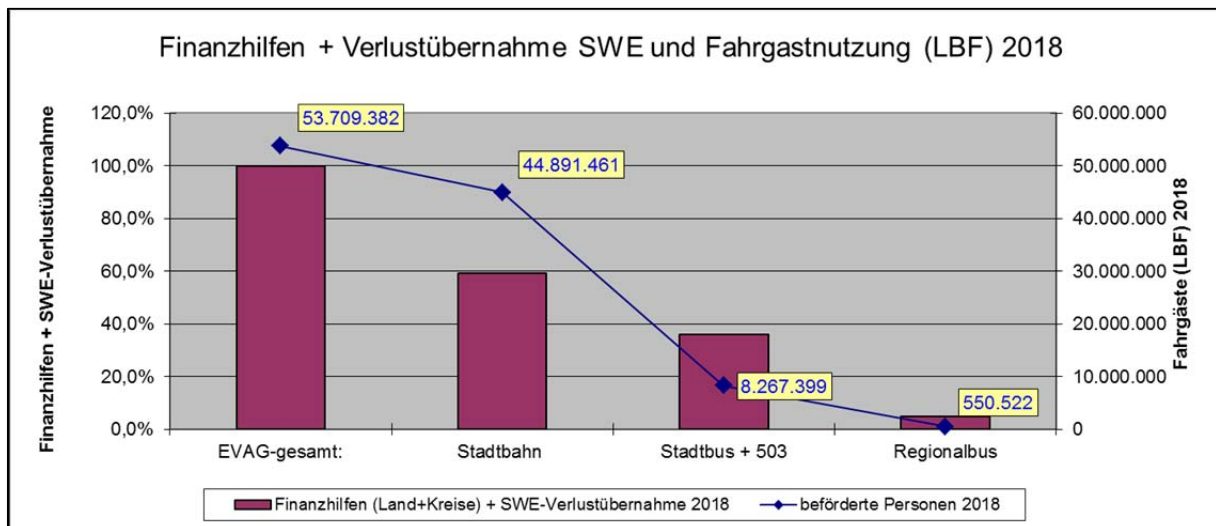


Abbildung 14: Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2018

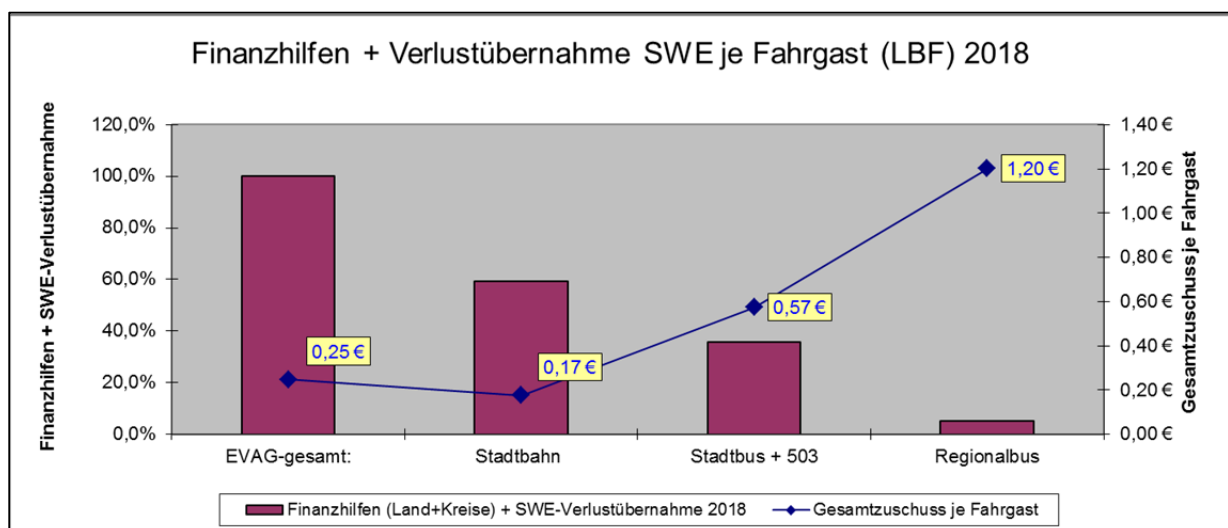


Abbildung 15: Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2018

Im Ergebnis ist festzustellen:

- Das EVAG-Netz ist mit seiner Konzentration auf die Stadtbahnerschließung sehr effektiv (mit ca. 53,0% der Verkehrsleistung werden 83,6% aller Fahrgäste befördert).
- Im Stadtbahnnetz kann insgesamt ein sehr gutes Verhältnis zwischen Zuschussbedarf und Fahrgastaufkommen erreicht werden.
- Zahlreiche Buslinien besitzen eine Zubringerfunktion und enden an den Verknüpfungspunkten mit Übergang zu den Stadtbahnlinien. So werden Parallelverkehre vermieden und die notwendigen Fahrplankilometer im Busbereich minimiert.
- Mit Stadtbussen werden 15,4% aller Fahrgäste befördert. Hierfür müssen ca. 40,7% der Gesamtverkehrsleistung und ca. 36,0% der Ausgleichsleistungen aufgebracht werden.
- Der Zuschussbedarf liegt mit 0,17€ je Fahrgast bei der Stadtbahn am günstigsten, im Stadtbusbereich mit 0,57 € je Fahrgast bzw. bei den Regionalbussen mit 1,20 € je Fahrgast deutlich darüber.
- Zu beachten ist dabei, dass die sehr gut ausgelastete Buslinie 9 beim Stadtbusverkehr mitbetrachtet wurde, da keine separierten Angaben zu Zuschüssen möglich sind. Mit der Linie 9 werden bei ca. 16% Anteil an den Stadtbus-Fahrplankilometern etwa 42,5 % 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 Steigende Anforderungen an den ÖPNV

4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Am 17.10.2018 wurde vom Stadtrat das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK) für Erfurt beschlossen. Es gibt als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument die Leitziele für die Gesamtstadt und ihre räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung vor.

Im ISEK sind die Entwicklungsgebiete sowie die zukünftigen Suchräume für die weitere Stadtentwicklung aufgeführt. Einen wichtigen Aspekt für deren Ausweisung stellt die Lage im ÖPNV-Netz bzw. eine wirtschaftlich vertretbare ÖPNV-Erschließbarkeit dar.

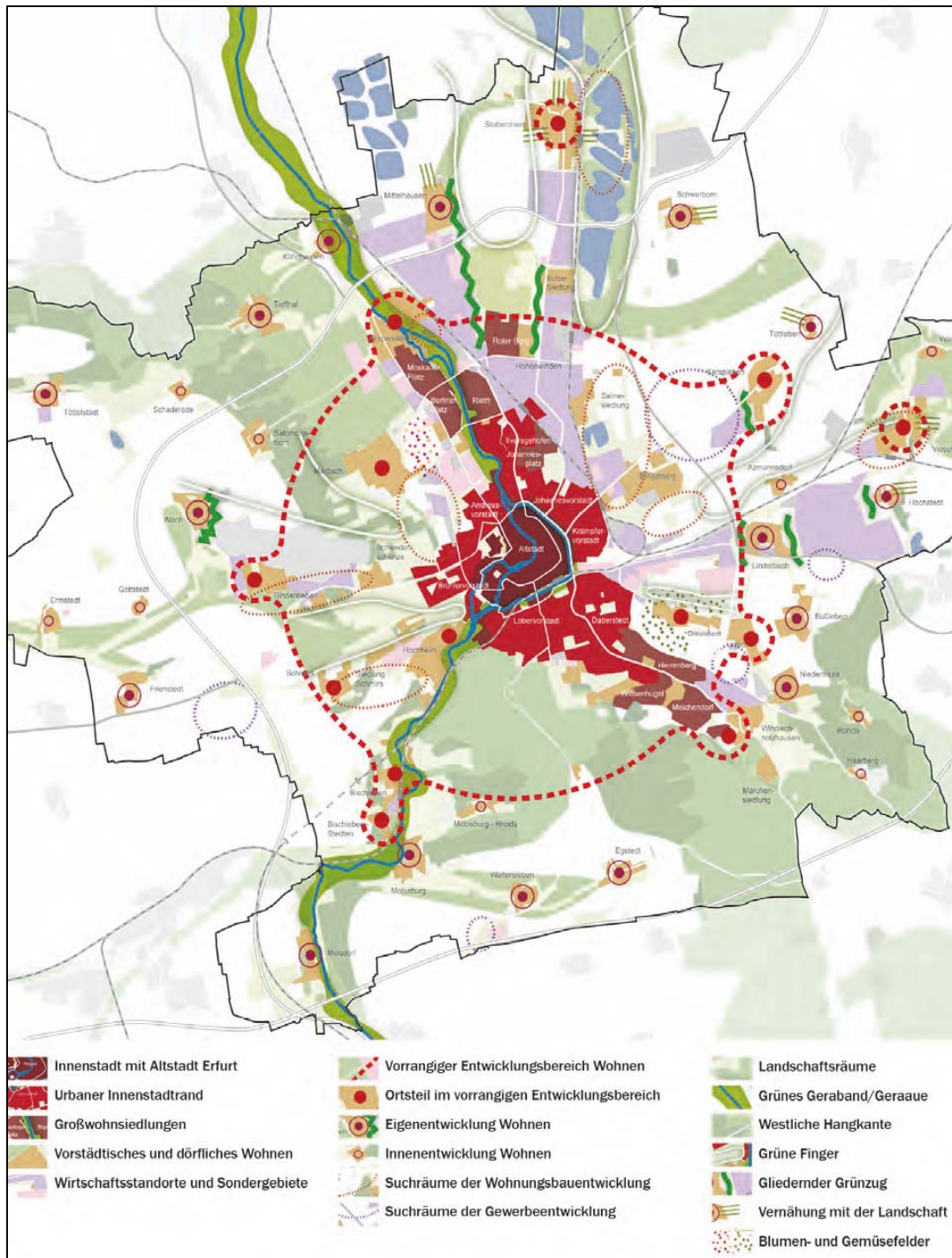


Abbildung 16: ISEK - Gesamtstädtisches Leitbild Erfurt 2030

Der ÖPNV muss sowohl auf die steigenden Schüler- und Bevölkerungsentwicklung als auch auf die Stadtentwicklung mit Netz und Angebotserweiterungen reagieren.

- Im vorhandenen Stadtbahnnetz ist dieses vorrangig durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bzw. Zuglängen zu realisieren.
- Für neue Stadtentwicklungsgebiete, die bisher nicht oder nur ungenügend durch den ÖPNV erschlossen werden, ist gleichzeitig mit der Besiedlung eine angemessene ÖPNV-Erschließung vorzusehen. Dieses kann sowohl durch Erweiterung vorhandener Buslinien als auch durch neue Angebote realisiert werden.

4.1.1 Äußere Oststadt – ICE-City-Ost

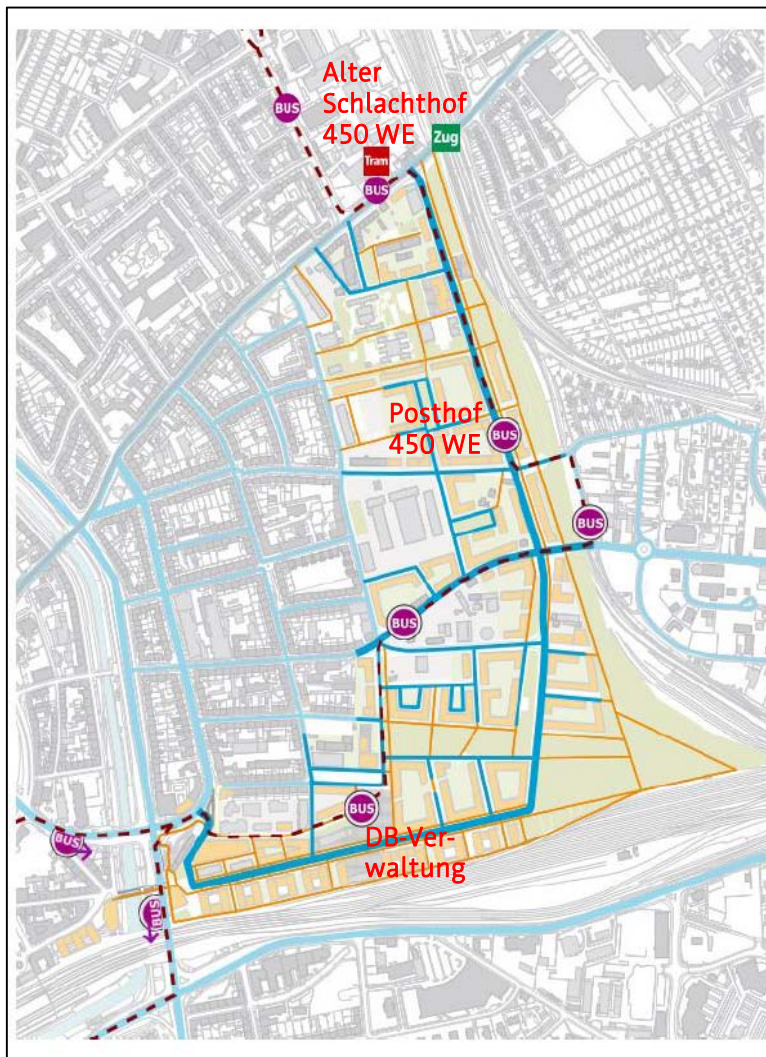


Abbildung 17: Verkehrliche Studie Äußere Oststadt, Verfasser: StadtLabor Leipzig

Die Äußere Oststadt ist im Zusammenhang mit der angrenzenden ICE-City-Ost Erfurts größtes Stadtentwicklungsgebiet. Im Jahr 2019 befindet sich bereits das Wohnquartier "Posthof" mit ca. 450 WE im Bau, eine Besiedlung des gesamten Gebietes ist bis 2030 zu erwarten.

- Anfang 2021 Fertigstellung Posthof mit 450 WE
- DB-Verwaltungsstandort mit ca. 500 Arbeitsplätzen, Fertigstellung ab 2023
- In Vorbereitung Wohngebiet Alter Schlachthof mit 450 WE und Schulstandort
- In Vorbereitung Gebiet Iderhoffstraße / Werner-Uhlworm-Straße

In der Rahmenplanung Äußere Oststadt war eine Stadtbahnerschließung für das Gebiet vorgesehen, die sich aber nach umfangreichen Untersuchungen auf Grund eines zu erwartenden geringen Kosten-Nutzen-Faktors gegenwärtig wirtschaftlich nicht darstellen lässt.
→ Die Trasse ist aber langfristig weiterhin freizuhalten.

Diese dargestellte Gebietsentwicklung erfordert eine attraktive ÖPNV-Anbindung, die als Buserschließung auf der eingezeichneten Trasse entsprechend Baufortschritt zu realisieren ist.

- Mit der mit Fertigstellung des "Posthofes" 2021 ist die Buserschließung abschnittsweise zu beginnen.
- Eine Integration in das bestehende Busnetz ist zu prüfen.

- Mit verbessertem Angebot kann die bisherige Führung der Linie 35 zur nur gering genutzten Endstelle Kalkreißer entfallen. Die stabile Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt dann über eine neue Haltestelle in der Adam-Gottschalk-Straße.

Zusätzlich ist der in der Abbildung 17 dargestellte Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße als wichtiges Element einer attraktiven ÖPNV-Erschließung weiter vorzubereiten. Die Finanzierungsmöglichkeiten sind mit dem Freistaat abzuklären. (siehe Punkt 8.3)

4.1.2 Weitere Stadtentwicklungsgebiete gemäß ISEK

- Der Ortsteil Schmira ist als weiterer großer Wohnbaustandort vorgesehen. Mittelfristig ist hier der Bau von Wohnungen für ca. 1.100 Einwohner möglich.
→ Hierfür wäre das Angebot auf der Buslinie 80 entsprechend zu erweitern
- Südlich von Schmira befindet sich ein Suchraum für ein weiteres großes Wohnbaugelände. Eine Realisierung ist längerfristig angelegt. Als ÖPNV-Erschließung ist dann bei entsprechendem Fahrgastpotenzial eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis an den Ortsrand von Schmira zu prüfen.
→ Eine langfristige Trassenfreihaltung ist vorzusehen.
- Im Bereich Witterdaer Weg befindet sich ein weiterer Suchraum für Wohnungsbau. Direkt am Witterdaer Weg wird mittelfristig im Vorgriff Wohnungsbau mit ca. 250 WE vorbereitet. Das Gebiet besitzt derzeit keine direkte ÖPNV-Erschließung. Bei einer entsprechenden Besiedlung ist eine angemessene Buserschließung vorzusehen.

4.2 Auswirkungen Schulnetzplanung

Mit dem am 22.05.2019 beschlossenen *Schulnetzplan* der Landeshauptstadt Erfurt 2019/20 bis 2023/24 wurde ein Schulneubau- und –erweiterungs- sowie ein Schulsanierungsprogramm verabschiedet, welche den steigenden Schülerzahlen und den sich verändernden Schularten Rechnung trägt. Dieses hat große Auswirkungen auf den ÖPNV durch

- Zunahme der Schülerzahlen bis 2024 um ca. 10%,
- Ausbau der Schulen in Vieselbach, Kerspleben, Hochheim,
- Aufhebung der Schuleinzugsbereiche (Ausnahme für die Schulen Blumenstraße / Langer Graben), u.a. um eine bessere Auslastung der Schulkapazitäten zu erreichen

Hierdurch sind deutliche Mehrleistungen im Schülerverkehr zu erbringen. Da die Schülerverkehrsleistungen (bis auf die Schulbuslinie 503) in den normalen Linienverkehr integriert sind, ist in den Fahrzeugen mit einer weiteren deutlichen Fahrgastzunahme zu rechnen. Um diese, auch unter Beachtung der Zuwächse aus Bevölkerungsentwicklung und verändertem Mobilitätsverhalten kapazitätsmäßig bewältigen zu können, sind notwendig:

- Staffelung der Schulanfangszeiten,
- Integration in den bestehenden Linienverkehr, um vorhandene Kapazitäten auszunutzen und zusätzliche Angebote auch für andere Fahrgäste zugänglich zu machen,
- Zusätzliche Anbindung der Schule Hochheim in / aus Richtung Kernstadt, da von hier auch das zusätzliche Schüleraufkommen zu erwarten ist. Diese Angebote sollen gleichzeitig für den Ortsteil Hochheim nutzbar sein.

Die bisherigen Angebote im Schülerverkehr sind grundsätzlich beizubehalten und unter Beachtung nachfolgender Aspekte bedarfsgerecht fortzuschreiben:

- Aus den Ortsteilen werden weiterhin die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen im Innenstadtbereich aufrechterhalten. Diese Angebote über das Stadtzentrum

sind gleichzeitig zu den Schulen im Stadtgebiet zu nutzen, zu den keine im Liniennetz abbildbare Angebote bestehen.

- Durch den öffentlichen Linienverkehr können im Rahmen des öDA nur solche Verbindungen angeboten werden, die ein entsprechendes Fahrgastpotenzial aufweisen. Zum Nachweis der tatsächlichen Nutzung ist die Einrichtung von befristeten Testangeboten möglich.
- Bei der Schulwahl müssen auch die zahlreichen vorhandenen Linienverkehrsangebote und Umsteigeverbindungen mit berücksichtigt werden.

Darüber hinausgehende, zusätzliche Angebote im Schülerverkehr sind nur als freigestellter Schülerverkehr in Regie des Amtes für Bildung möglich.

4.3 Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz sowie verändertem Mobilitätsverhalten

Gemäß dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung muss der Verkehrssektor aus Klima- und Umweltschutzgründen seine Emissionen bis 2030 um 40-42% gegenüber 1990 mindern.

Dieses soll u.a. durch Umstieg auf Elektromobilität, Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, Digitalisierung des Verkehrs und Ausbau des Radwegenetzes erreicht werden.

Für die Landeshauptstadt Erfurt bedeutet das hinsichtlich ÖPNV,

- dass strukturell die Stadt der kurzen Wege zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Nutzung der ökologisch günstigen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) weiterentwickelt wird,
- dass der Anteil der im ÖPNV mit Elektroantrieb beförderten Fahrgäste von gegenwärtig ca. 85% gehalten und mittelfristig z.B. durch den Einsatz von Fahrzeugen (Bussen) mit alternativer Antriebstechnik gesteigert werden muss. Zusätzlich ist der Ausbau des Stadtbahnnetzes zu prüfen und vorzubereiten,
- dass multimodale Verkehrskonzepte unter Beteiligung des ÖPNV eingeführt und weiterentwickelt werden müssen. Hierfür sind P+R-Plätze am Stadtrand und Mobilitätsstationen an wichtigen Haltestellen mit B&R, Carsharing, Leihrad- und Elektrorollerstationen einzurichten und,
- dass attraktive Tarifangebote die Nutzung des ÖPNV erleichtern müssen. Ein wichtiges Element sind dabei Job-Tickets. Hier sind Anreize zu setzen, damit weitere Arbeitgeber ihren Beschäftigten ein solches Angebot unterbreiten und diese mit einer finanziellen Beteiligung unterstützen.

4.4 Erweiterung Verkehrsleistung

Die dargestellten zusätzlichen Anforderungen aus

- Stadtentwicklung mit steigender Bevölkerungszahl,
- Schulentwicklung mit steigender Schülerzahl und
- Klima- und Umweltschutz

erfordern für die stetig steigenden Fahrgastzahlen im städtischen ÖPNV zusätzliche Angebote und Aufwendungen bei der EVAG.

Im Stadtbahnbereich kann eine Kapazitätserhöhung durch neue, größere Fahrzeuge erreicht werden. Im Busangebot sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2024 aber Verdichtungen und neue bzw. verlängerte Linien (Oststadt, Schule Hochheim) notwendig, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. Diese werden zu einem Ansteigen der gegenwärtig geleisteten 6,962 Mio. Fahrplankilometer (2018) führen.

Diese bis 2024 notwendig werdenden Angebotserweiterungen erfordern eine Anhebung des im öDA vereinbarten EVAG Angebotes von jährlich 7,0 Mio Fahrplankilometer um bis zu 0,5 Mio auf dann 7,5 Mio Fahrplankilometer im Jahr. Damit ändert sich die Basis für Angebotsanpassungen gemäß öDA (§ 3(2) Nummern 3 und 4).

Eine solche Anhebung des Leistungsumfanges kann gemäß öDA § 2(3) durch den Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden. In Kapitel 10 ist die notwendige Finanzierung dieser zusätzlichen Leistungen dargestellt.

→ Der jährliche, durch die EVAG zu erbringende Leistungsumfang wird in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis zum Jahr 2024 schrittweise auf 7,5 Mio. Fahrplankilometer / Jahr (+/-5%) angehoben.

4.5 Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn

Wie dargestellt werden durch

- die positive Stadtentwicklung,
- den steigenden Schülerverkehr,
- die Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz,
- das geänderte Mobilitätsverhalten und
- die verbesserten Anbindungen an die Region

die Anforderungen an den städtischen ÖPNV weiter steigen. Die Auswirkungen betreffen größtenteils das Kernstadtnetz (Stadtbahnnetz + Buslinie 9), die bereits heute eine hohe Auslastung verzeichnen. Auf Buslinie 9 führt das im Nordabschnitt gestiegene Fahrgastaufkommen zu einer notwendigen Angebotsverdichtung. Hier liegen die Fahrgastzahlen in einem Bereich, in dem eine Umstellung auf Stadtbahnbetrieb untersucht werden kann.

Weiterhin besteht im Erfurter Stadtbahnnetz das große Problem der Engstelle Bahnhofstraße, deren Belegung die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Bei Sperrungen gibt es hierfür keine Umfahrungsmöglichkeit, sodass das Stadtbahnnetz dann in einen Nord- und einen Südteil getrennt ist. Eine Umfahungstrasse zur Bahnhofstraße, die auch im normalen Linienverkehr sinnvoll genutzt werden kann, ist dringend notwendig.

Daraus ergibt sich für den Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes folgender vordringlicher Untersuchungsbedarf:

- Planerische Untersuchung für eine Stadtbahntrasse Stadtpark – Thälmannstraße – Leipziger Platz – nördliches Stadtgebiet hinsichtlich Machbarkeit, möglicher Netzeinbindung und Auswirkungen. Die Wirkungen als Havarietrasse zur Bahnhofstraße sind zu bewerten.
- Entscheidung zur Stadtbahntrasse Puschkinstraße, zu der eine Vorplanung vorliegt. Hier besteht per Stadtratsbeschluss DS 1056/16 eine Trassenfreihaltung.

Beide Trassen sind hinsichtlich ihrer Wirkung im Linienverkehr, als Havarietrasse und hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu bewerten. Auf Grund der steigenden Netzanforderungen sind für die Vorzugstrasse die konkrete Planung zu beginnen und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

5 Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen)

5.1 Ausgangsbasis

Der Prognosehorizont dieses Nahverkehrsplanes liegt im Jahr 2024.

Die Basis für die Planung des prognostischen Nahverkehrsangebotes bilden:

- das Stadtgebiet Erfurt als definierter Verkehrsraum,
- die Einteilungen des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke (siehe Punkt 2),
- die in den Punkten 2 und 4 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 (siehe Anlage 1),
- die vorhandenen ÖPNV-Trassen mit dem zugehörigen Verkehrsmittel
- der Verkehrsentwicklungsplan,
- die Vorgaben des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 – 2023,
- 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 2024 beibehalten werden. Es ist aber um die entstehenden Anforderungen aus der Stadt- und Gebietsentwicklung weiterzuentwickeln bzw. zu ergänzen. Dabei sind für Busverkehre die bisherigen Grundsätze, einer Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz und Nichtzulassung von Parallelverkehr zur Stadtbahn beizubehalten.

Für das vorhandene Verkehrsnetz sind die Linienverkehrsgenehmigungen über die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans hinaus gesichert. Durch die Stadtentwicklung notwendig werdende Erweiterungen mit neuen Linien / Linienabschnitten und Verkehrsleistungen (siehe Punkt 4) werden gemäß § 3(2) öDA in diesen integriert.

Im Liniennetz besteht die Möglichkeit, Teilabschnitte neu zu verknüpfen oder auch ganze Linien zusammenzulegen. Es ist zu gewährleisten, dass das bisherige Streckennetz grundsätzlich erhalten bleibt. Die Zugangsstellen mit ihren Einzugsbereichen sind kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

5.3 Vorgabe von Mindestbedienungsstandards

5.3.1 Allgemeines

Das vorhandene, mit dem Nahverkehrsplan 2014 -2018 entwickelte Verkehrsangebot im Stadtverkehr hat sich grundsätzlich gut bewährt. Es gibt für alle ÖPNV-Verkehrsbezirke und damit für alle Stadt- und Ortsteile sowie Siedlungen ein Mindestangebot vor, welches aus

einem Abgleich von tatsächlicher Nachfrage sowie 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 System fortgeschrieben werden.

Die 2014 eingeführte Verdichtung der Abendverkehrsangebote an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen hat sich sehr gut bewährt, weshalb diese grundsätzlich beibehalten und um Angebote in kleine Ortsteile erweitert werden soll. Damit und mit generellen Samstagangeboten können die Anforderungen aus kleinen Ortsteilen / Siedlungen nach Angeboten in der Schwachverkehrszeit erfüllt werden.

Insgesamt wird bei den tatsächlichen Angeboten die vorhandene Nachfrage mit berücksichtigt.

Es erfolgen Vorgaben für die jeweiligen Mindestangebote wie folgt:

- Vorgaben für alle 24 Stunden eines Tages und
- eine Unterscheidung der Angebote in:
 - Mo-Fr, Samstag sowie Sonn- und Feiertag,
 - Abendverkehre ab 20.00 Uhr in Mo - Do, Fr + Sa + vor Feiertagen sowie Sonntag,
 - Nachtverkehre in den Nächten zu Samstagen und Sonn- und Feiertagen.

Für den Zeitraum 24.12. – 01.01. erfolgen die konkreten Angebotsfestlegungen in einem jährlich mit dem Aufgabenträger abzustimmenden Sonderfahrplan.

Für die in den folgenden Kapiteln vorgenommene Zuordnung aller 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke zu den entsprechenden Angebotskategorien wurden die positiven Entwicklungen der Einwohner- und Schülerzahlen sowie von Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt. Mit diesen Grundaussagen wurden für alle 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke die Entwicklungstrends ermittelt (siehe Anlage 1) und den einzelnen Angebotskategorien folgendermaßen zugeordnet:

- 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.

Bei dem konkreten Abgleich haben sich für die ÖPNV-Verkehrsbezirke keine Änderungen in den Kategoriezuordnungen für das Mindestangebot ergeben, sodass diese für den Zeitraum bis 2024 aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 übernommen werden können.

5.3.2 Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9

- In Kapitel 3.1.1 wurden die Potenziale für die ÖPNV-Achsen der Stadtbahn und der Buslinie 9 ermittelt und in Abbildung 5 dargestellt. Hierzu wurden alle Einwohner im jeweiligen Einzugsbereich den jeweiligen Achsen zugeordnet und in Fahrtrichtung auf das Zentrum aufaddiert.
- Im Prognosezeitraum bis 2024 wird dieses städtische Verkehrsnetz beibehalten.
- Die vorhandenen Angebote der Stadtbahn / Buslinie 9 weisen bereits 2019 sehr hohe Auslastungen auf, die durch die prognostizierten Einwohner- und Fahrgastzunahmen weiter ansteigen wird.

- Im Stadtbahnbereich sind die wachsenden Auslastungen, auch unter Beachtung der hohen Netzbelastung durch größere Züge auszugleichen. Dieses wird durch die neuen Stadtbahnwagen ab Ende 2020 möglich.
- Bei der Stadtbuslinie 9 weist der Nordabschnitt bereits 2019 überlastete Busse auf, was zu einer Angebotsverdichtung führen muss. Deshalb erfolgt neu eine Unterteilung in Nord- sowie Südabschnitt der Buslinie 9.
- Zusätzlich wird das bestehende Netz im Kernstadtbereich bis 2024 um neue Buserschließungen in Stadtentwicklungsgebiete ergänzt. Die hierfür notwendigen Angebote sind unter Beachtung der Grundsätze dieses Nahverkehrsplanes in Abhängigkeit von der Besiedlung schrittweise zu beginnen und an die Nachfrage anzupassen. Eine Festlegung der Mindestbedienungsstandards für diese Streckenabschnitte erfolgt dann nach ausführlicher Analyse im nächsten Nahverkehrsplan ab 2025.

Es lässt sich folgende Kategorisierung der einzelnen Streckenabschnitte ableiten. Für die Stadtbahn entspricht die Einteilung der des Nahverkehrsplans 2014-2018:

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
Stadtbus B I	> 10.000	Hauptbahnhof - Johannesplatz - Nordbahnhof
Stadtbus B II	5.000 ... 10.000	Hauptbahnhof - Daberstedt

Tabelle 10: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Tagnetz

Aus den Fahrgastpotenzialen und der Auswertung der bisherigen Nacht-Angebote ergibt sich folgende Streckenvorgabe für ein Nachtnetz in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen:

Nachtnetz (Buseinsatz ab Anger möglich) in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen		
Stadtbahn N 1	> 20.000	Anger - Magdeburger Allee - Rieth - Europaplatz Anger - Nordhäuser Straße - Europaplatz Anger - Windthorststr. - (Wiesenhügel -) Urbicher Kreuz
Stadtbahn N 2		Anger - Leipziger Straße - Ringelberg Anger - Gothaer Platz

Tabelle 11: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Nachtnetz

5.3.2.1 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag (Mo - Fr)

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Montag - Freitag vorgegeben:

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'	7,5'	10'	15'	20'	30'	20'
B II		15'	10'	10'	15'	20'	30'	20'

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

Tabelle 12: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag)

HVZ (Hauptverkehrszeit): 06.00 - 08.00 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr
(in Kategorie S I zeitlicher Übergang bis 18.30 Uhr)

NVZ (Normalverkehrszeit): 08.00 - 14.00 Uhr

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

5.3.2.2 Vorgabe Mindestangebot an Samstagen

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Samstag vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Samstag (Tagnetz)					
	Kategorie	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'
	B II	30'	20'	15'	20'	20'

Tabelle 13: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz -Tag)

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

5.3.2.3 Vorgabe Mindestangebot an Sonn- und Feiertagen:

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Sonn- und Feiertage vorgegeben. Dabei wird 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-Grundtakt auf jeder Stadtbahnlinie und der Buslinie 9. Dabei sind Anschlüsse von und zu den Eisenbahnangeboten am ICE-Knoten Erfurt zu berücksichtigen und mit akzeptabler Umsteigezeit zu gewährleisten.

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Sonn- und Feiertag (Tagnetz)				
	Kategorie	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'
	B II	30'	20'	15'	30'

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

Tabelle 14: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag)

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

5.3.2.4 Vorgabe Mindestangebot Nachtnetz

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrgastpotenziale und in Auswertung der bisherigen Nutzung wird für die "Ausgeh-"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 15: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht)

Die Zeitintervalle beziehen sich immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.3 Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.1 Allgemeine Vorgaben

- In Punkt 3.1.2 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 Bussewird hier, wie auch in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen, eine Einzelbetrachtung der einzelnen Ortsteile und Siedlungen vorgenommen.
- Im Prognosezeitraum bis 2024 sind folgende Veränderungen in den Strukturdaten der Ortsteile und Siedlungen zu erwarten:
 - **Bevölkerungszuwachs** in Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben
 - **Stabilisierung der Bewohnerzahlen** in allen größeren Ortsteilen durch Bebauung von Baulücken, geringe Bevölkerungsrückgänge in kleinen und sehr kleinen OrtsteilenDiese werden nach dem Stand von 2019 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 gute Angebotsqualität vom Grundsatz beibehalten und weiterentwickelt werden. Dabei werden - unter Beachtung der vorhandenen Fahrgastströme - die Angebote anderer Unternehmen (Bus und Eisenbahnen) mit angerechnet, wenn sie zum VMT-Tarif verkehren.
- Die ab 2014 eingeführten erweiterten Abendverkehrsangebote an Freitagen / Samstagen / vor Feiertagen haben sich bewährt und werden beibehalten.

- Entsprechend der Anforderungen aus den kleineren Ortsteilen / Siedlungen erfolgt hier eine Ausweitung des Mindestangebotes
 - Abendangebot im Zeitraum 22.00 – 24.00 Uhr an den "Ausgeh-"Tagen Freitag / Samstag / vor Feiertag
Damit werden die für kleine Ortsteile ab 2018 getesteten Zusatzangebote zum Krämerbrückenfest / Weihnachtsmarkt in einen dauerhaften, auf alle Wochenenden ausgedehnten Linienverkehr überführt.
 - generelles Samstagangebot, je eine Fahrt im Zeitraum 11.00-13.00 Uhr sowie 17.00-19.00 Uhr sowie vorgenannte Abendfahrt 22.00-24.00 Uhr
- 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. Der tatsächliche Bedarf kann auch durch längerfristige Testangebote ermittelt und dann in einen angemessenen Regelbetrieb überführt werden (Bsp. GVZ-Testbetrieb 08/19 – 07/20)
- Wie bereits im Nahverkehrsplan 2014 - 2018 festgelegt, soll bei allen Angeboten auch 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.
- Zusätzlich besteht für die Ortsteile / Siedlungen die Möglichkeit, über bürgerschaftliches Engagement für nur sehr schwach nachgefragte Relationen oder Zeiten Bürgerbusse einzurichten. Voraussetzung ist die Gründung eines Bürgerbusvereins, die Erarbeitung und Abstimmung eines den normalen ÖPNV ergänzenden Fahrplankonzepts sowie die Integration in den VMT-Tarif. Solche bundesweit bereits erfolgreich eingesetzten Bürgerbusse funktionieren jedoch nur, wenn sie von der Bürgerschaft entwickelt werden. Die Stadtverwaltung als Aufgabenträger kann ein solches Vorhaben nur unterstützend begleiten. Ein Leitfadens zum Bürgerbus ist beim Freistaat Thüringen in Bearbeitung.

5.3.3.2 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. Diese und die Regionalbusangebote benachbarter Verkehrsunternehmen zum VMT-Tarif sind in die Angebotsbetrachtung der entsprechenden Ortsteile / Siedlungen mit einzubeziehen.

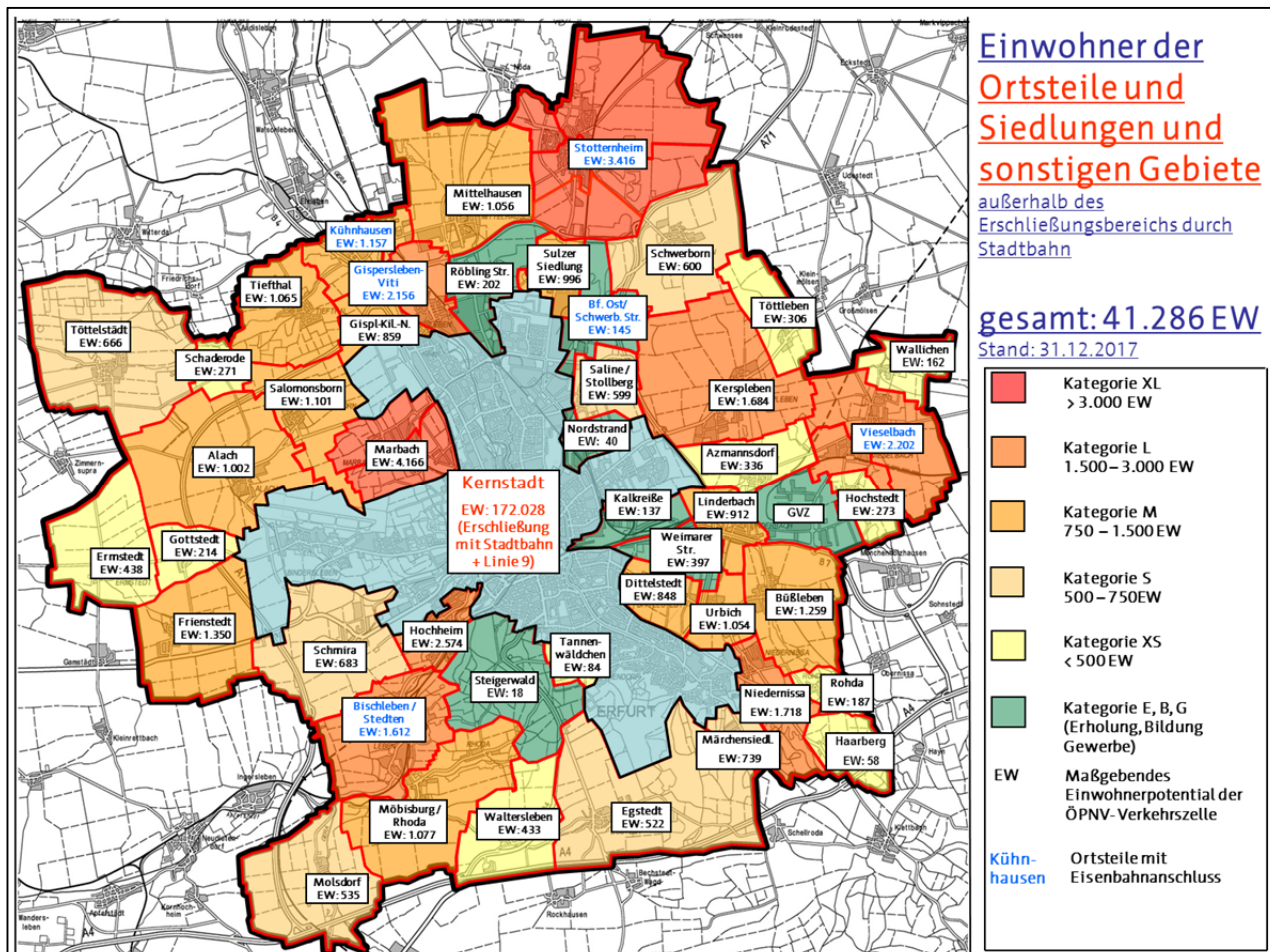


Abbildung 18: Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017

Unter Beachtung der mit dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 erarbeiteten Kategorieeinteilung, welche sich grundsätzlich bewährt hat, ergeben sich folgende Zuordnungen:

Zuordnung Ortsteile und Siedlungen		
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
S	500 ... 750	Schmira, Töttelstädt, Schwerborn, Molsdorf, Märchensiedlung, Egstedt
XS	< 500	Stollbergsiedlung*, Ermstedt, Waltersleben, Azmannsdorf, Töttleben, Schaderode, Hochstedt, Gottstedt, Rhoda, Wallichen, Haarberg

*Die Stollbergsiedlung wird auf Grund der weiterhin sehr geringen ÖPNV-Nutzung der Kategorie XS zugeordnet

Tabelle 16: Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.3 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag bis 20.00 Uhr

Die bisherigen Angebote aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 werden grundsätzlich beibehalten.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen für Montag - Freitag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Mo- Fr (bis 20.00 Uhr)				
	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 17: 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 EVAG-Buslinien realisierbaren Anforderungen aus dem Schülerverkehr wie folgt sicher zu stellen:

- Angebote im bisherigen Umfang (in der Regel 1x früh, 2 bis 3 Fahrten am Nachmittag in Abstimmung mit dem Amt für Bildung) zu den aus dem Ortsteil am stärksten genutzten Schulen,
- Anbindung an das Stadtzentrum, damit Sicherstellung des Schülerverkehrs zu den weiterführenden Schulen sowie als Umsteigeverbindungen zu weiteren Schulen im Stadtgebiet (durch den Wegfall der Schulbezirke können alle Schulen genutzt werden, eine Einrichtung von direkten Verbindungen zu allen Schulen ist aus wirtschaftlichen und Kapazitätsgründen nicht möglich),
- bei Wegfall von Schulbezirken sind Anforderungen für nicht im Liniennetz / als Umsteige Verbindung abbildbare Relationen zusätzlich als freigestellter Schülerverkehr über das Amt für Bildung zu realisieren und zu finanzieren.

5.3.3.4 Vorgabe Mindestangebot am Wochenende bis 20.00 Uhr

Die bisherigen Angebote aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 werden grundsätzlich beibehalten.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) sowie der Wünsche aus den kleinen Ortsteilen nach einer Wiederaufnahme von Wochenendangeboten wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen für Samstag und Sonn- und Feiertag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Sa / So (bis 20.00 Uhr)			
	Samstag		Sonn- und Feiertag	
	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	2x*		--	

*im Zeitfenster 11.00-13.00 und 17.00-19.00 Uhr (unter Berücksichtigung Abendverkehrsangebot)

Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.5 Vorgabe Mindestangebot im Abendverkehr und Spätverkehr:

Mit dem Nahverkehrsplan 2014 - 2018 wurden erweiterte Abendverkehrsangebote in die Ortsteile und Siedlungen entsprechend der Fahrgastpotenziale und der vorhandenen Nachfrage angeboten. Diese Angebote werden grundsätzlich beibehalten.

Es 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.

Entsprechend der Wünsche der kleinen Ortsteile / Siedlungen nach einem Abendverkehrsangebot, wird neu eine Bedienung im Zeitraum 22.00 -24.00 Uhr in das erweiterte Angebot Freitag / Samstag / vor Feiertagen aufgenommen. Hierbei ist eine Bedienung nur bei Bedarf, d.h. "Nur zum Aussteigen" möglich. In diese Angebote werden die bisher nur zu Stadtfesten durchgeführten Fahrten (Krämerbrückenfest, Weihnachtsmarkt) integriert.

Die Vorgabe des Mindestangebotes der Ortsteile und Siedlungen im Abend- und Spätverkehr berücksichtigt die vorhandenen Verkehrsangebote und die Entwicklungstrends (siehe Anlage 1). 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. Eine Wiederaufnahme erfolgt erst, wenn sich z.B. durch Bevölkerungszunahme neue Bedarfe ergeben.

Abendverkehrsangebote Montag - Donnerstag:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße,
- 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	--	--	--	--

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

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

Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen

Abendverkehrsangebote an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen:

- Abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße.
- Das Mo - Do Angebot wird in allen Ortsteilen / Siedlungen um eine Fahrtmöglichkeit als Spätverbindung erweitert. Hierfür können auch spezielle Nachtlinien gebildet werden, die möglichst viele Ziele nacheinander bedienen. In den Kategorien S und XS ist eine Bedienung nur bei Bedarf (Halt nur zum Aussteigen) möglich.
- 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**	--	1x*		--	--
XS	--	--	1x*		--	--

* Fahrten mit gesondertem Linienverlauf nur in Richtung Ortsteile / Siedlungen möglich; in den Kategorien S und XS auch bedarfsabhängige Bedienung

** nur freitags; an samstagen im Zeitraum 17.00-19.00 Uhr

Tabelle 20: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen

Abendverkehrsangebote an Sonn- und Feiertagen:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße,
- bisherige Angebote werden weitergeführt,
- Am Sonntagabend reduziertes Angebot im Abendverkehr auf Grund des insgesamt deutlich geringeren Fahrgastaufkommens,
- 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	--	--	--	--

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

Tabelle 21: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen

6 Standards im Stadtgebiet

6.1 Qualitätskriterien

Im Rahmen des öDA wurde 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 konnte der EVAG regelmäßig eine sehr gute Qualitätserfüllung zwischen 95% und 98% zuerkannt werden.

Im Rahmen der Qualitätsbewertung beteiligt sich die EVAG auch im zweijährigen Rhythmus am bundesweiten Kundenbarometer welches durch das Marktforschungs- und Beratungsunternehmen KANTAR TNS erstellt wird.

Im ÖPNV-Kundenbarometer 2018 wurden die Angebote von 39 Verkehrsunternehmen und -Verbänden in verschiedenen Kategorien verglichen und bewertet. Die EVAG hat mit der Note 2,34 in der Globalzufriedenheit ein sehr gutes Ergebnis erzielt, welches dem 2. Platz im Vergleich bei den Verkehrsunternehmen entspricht. Der Durchschnitt der ÖPNV-Unternehmen lag bei 2,88.

Das Ergebnis des ÖPNV-Kundenbarometers für Erfurt beruht auf 1.000 durchgeführten Interviews. Anhand des tatsächlichen Bewertungsverhaltens der Fahrgäste werden die Bewertungen mit einer Note (Skala von 1 „sehr zufrieden“ bis 5 „unzufrieden“) versehen. Dabei gilt folgende Einschätzung:

Benotung	Einschätzung
bis 2,49	sehr gut
von 2,50 bis 2,69	gut
von 2,70 bis 2,82	eher gut
von 2,83 bis 2,93	durchschnittlich
ab 2,94	eher schlecht

Tabelle 22: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Benotung und Einschätzung

Die EVAG konnte in den Leistungsmerkmalen Anschlüsse, Taktfrequenz, Schnelligkeit in der Beförderung, Information bei Störung / Verspätung an Haltestellen und bei den Fahrkartenautomaten im Vergleich der Unternehmen einen 1. Platz belegen. In den

Kategorien Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und telefonische Auskunft konnte ein 2. Platz erreicht werden. Den 3. Platz gab es für die Informationen im Fahrzeug, die Fahrplaninformation an Haltestellen und für die privaten Verkaufsstellen für Fahrkarten.

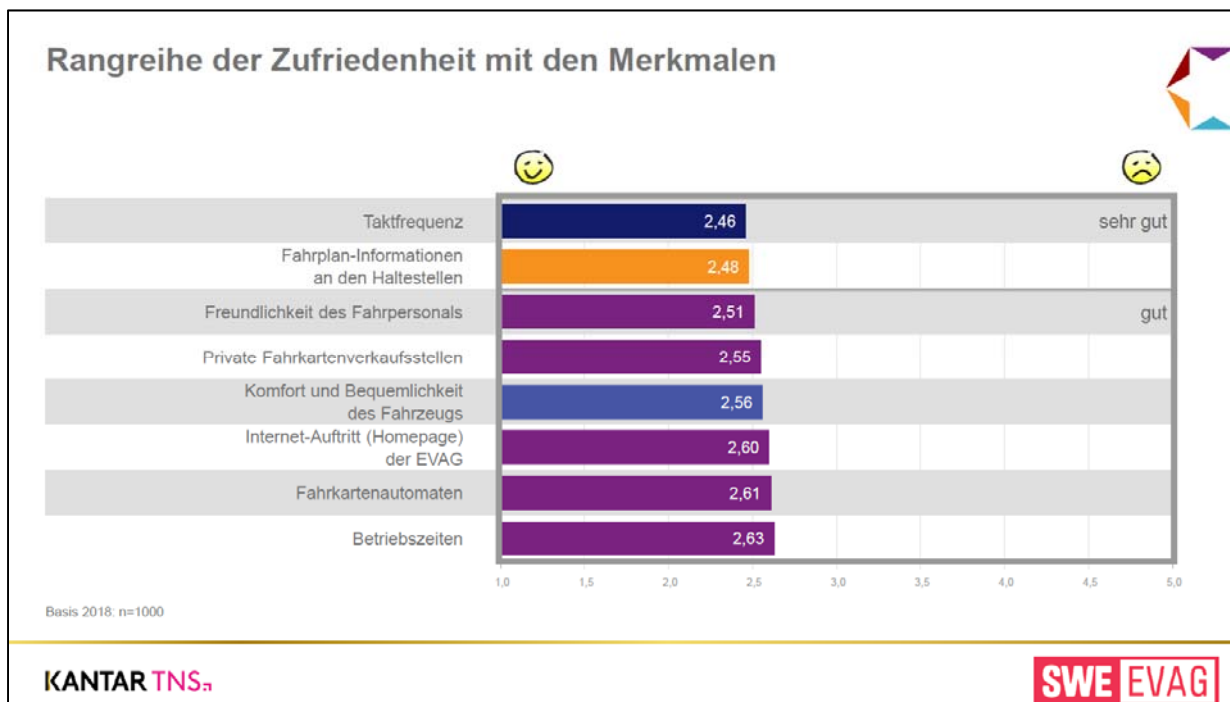


Abbildung 19: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 1

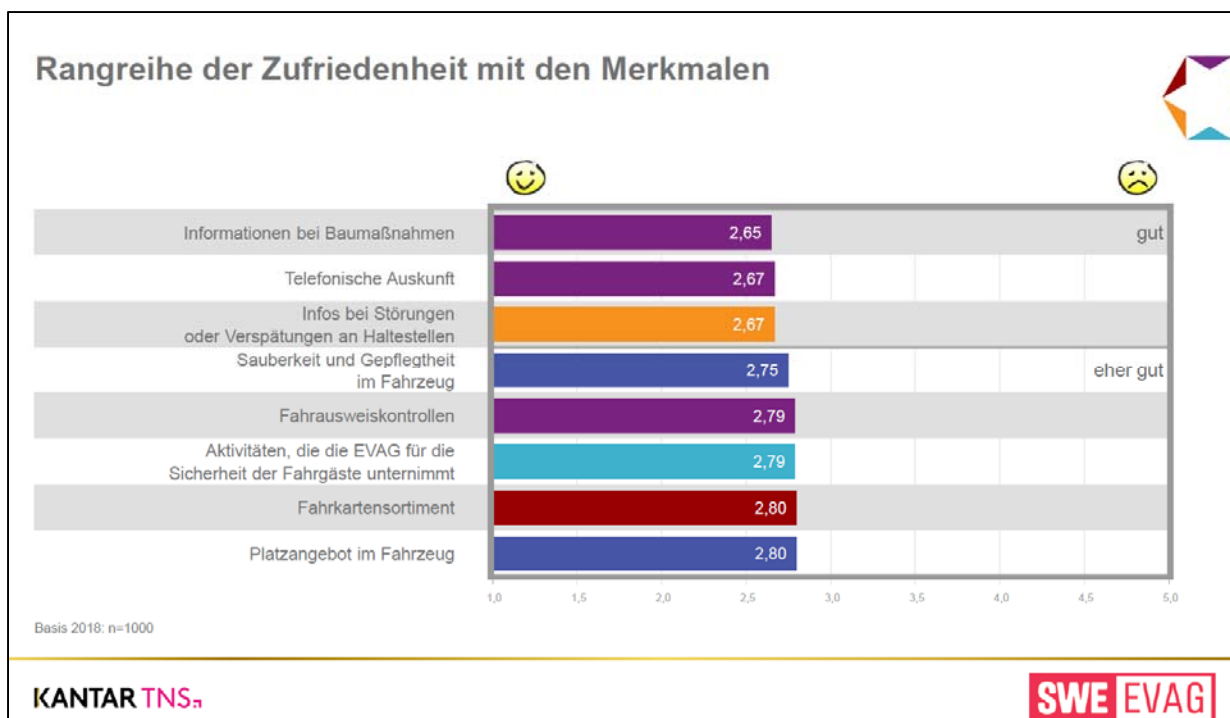


Abbildung 20: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 2

Zur Sicherung der Qualität im ÖPNV ist die Teilnahme am bundesweiten Kundenbarometer im 2-jährigen Rhythmus weiterzuführen. Die Ergebnisse gehen in das Anreizsystem zur Qualitätserfüllung ein.

6.2 Standard: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS)

Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG betreibt seit 1995 ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), das seitdem schrittweise erweitert und zu einem hochmodernen ITCS (Intermodal Transport Control System) ausgebaut wird. Mit dem ITCS ist es möglich, einen attraktiven und zuverlässigen Nahverkehr in der Stadt Erfurt anzubieten, verbunden mit einer effizienten Betriebsführung.

Folgende Schwerpunkte werden mit dem ITCS 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:

- 200 Lichtsignalanlagen mit ÖV-Beeinflussung,
- 23 Busspuren an ausgewählten Knoten.

Ein Schwerpunkt des ITCS ist die **Gewährleistung der Anschlüsse**.

- Täglich sind ca. 2400 Anschlüsse zu überwachen. Seit 2019 ist eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung zu anderen Partnern über die Datendrehscheibe des VMT in Betrieb.
- Im Nachtverkehr werden Anschlüsse ab 20:00 Uhr an neun gekennzeichneten Umsteigepunkten garantiert, die über die Leitstelle überwacht werden.
- Alle EVAG-Fahrzeuge einschließlich der zwei im Standardbetrieb eingesetzten Linientaxi-Fahrzeuge sind mit ITCS-Komponenten ausgerüstet, die eine Nutzung von LSA-Bevorzugungen, sowie Anschlusssicherung und Beauskunftung der Abfahrtsprognosen ermöglichen.

6.3 Standard: Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation zum Fahrplan und Tarif erfolgt

- an den Haltestellen (Aushangfahrplan, dynamische/akustische Fahrgastinformation, Tarifplan, Netzplan),
- über gedruckte Fahrpläne (Fahrplanheft mit ausgewählten Linien, Linienleporellos),
- über SMS-Auskunft, mit Echtzeitdaten,
- über die EVAG-App, mit Echtzeitdaten,
- über Internet (Fahrplanbuch, haltestellenbezogene Fahrpläne, Baustellenfahrpläne),
- über VMT-Reiseauskunft, mit Echtzeitdaten,
- über Presseinformation zu Sonder- und Umleitungsverkehren.

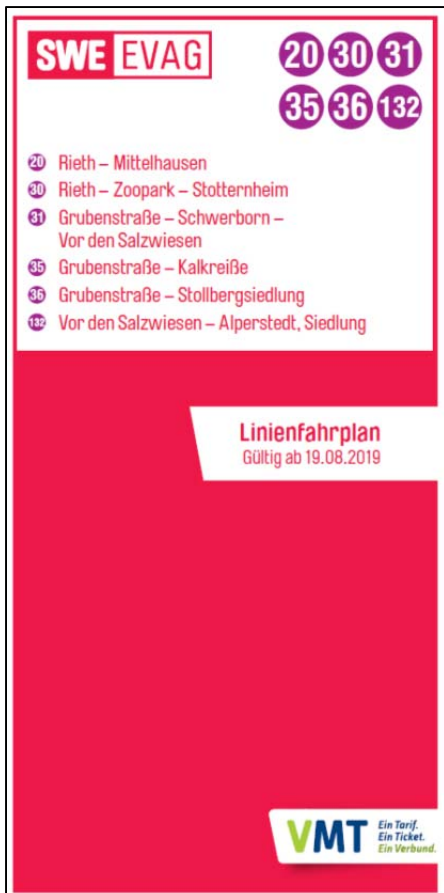



Abbildung 21: Beispiel für EVAG-Linienleproello

Produkte & Leistungen > Stadtbahn & Bus > Fahrplan & Linien > Fahrpläne

- Tickets & Tarife
- Fahrplan & Linien
- Fahrplanänderungen
- Fahrpläne**
- Liniennetz
- Mobile Auskunft
- Freizeit
- Service
- Unternehmen



DIE EVAG-APP:
Ihr Fahrplan und Ticketautomat für die Hosentasche.
Jetzt herunterladen!

JETZT BEI
Google play

Erhältlich im
App Store

[Infos und Download unter evag.app.](#)

Stadtbahn	Bus	
1 Europaplatz - Rieth - Salinenstraße - Anger - Thüringenhalle		
Haltestellenfahrpläne Ansehen	Linienfahrpläne → Thüringenhalle → Europaplatz	Linienverlauf Ansehen
2 Ringelberg - Anger - ega - P+R-Platz Messe		
Haltestellenfahrpläne Ansehen	Linienfahrpläne → P+R-Platz Messe → Ringelberg	Linienverlauf Ansehen
3 Europaplatz - Domplatz - Anger - Urbicher Kreuz		
Haltestellenfahrpläne Ansehen	Linienfahrpläne → Urbicher Kreuz → Europaplatz	Linienverlauf Ansehen
4 Bindersleben - Flughafen - Hauptfriedhof - Domplatz - Anger - Wiesenhügel		
Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf

Abbildung 22: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de

Im Internet wird auf veränderte Verkehre auf der Einstiegsseite unter www.evag-erfurt.de hingewiesen. Es erfolgt weiterhin eine Aufnahme in die v.g. Fahrgastinformationssysteme.

Bei Störungen und operativen Fahrplanänderungen werden die Fahrgäste durch eine sofortige Lautsprecherdurchsage an den akustischen Fahrgastinformationssäulen informiert. Gleichzeitig wird auch an den optischen Informationssäulen eine Laufschrift zur veränderten Verkehrsführung geschaltet. Zusätzlich erfolgen Informationen über den Nachrichtendienst Twitter und die EVAG-App.

In den Fahrzeugen werden

- Linie,
- Fahrtziel,
- nächste Haltestellen mit Fahrzeit,
- Umsteigemöglichkeit zu andern Linien/Verkehrsmitteln,
- Anschlüsse in Echtzeit,
- Informationen der Leitstelle (zusätzlich zu Leitstellen-Durchsagen – 2-Sinne-Prinzip),
- Sonderhinweise (zusätzlich zu Fahrer-Durchsagen – 2-Sinne-Prinzip)

über Innenbildschirme angezeigt.

Bei der Stadtbahn werden die letzten Bestandsfahrzeuge ohne Innenbildschirme (16 Combino) bis 2024 mit diesen nachgerüstet. In den Bussen besitzen nur die ältesten Fahrzeuge noch keinen Innenbildschirm, dafür aber eine Haltestellenanzeige. Deshalb ist keine Nachrüstung vorgesehen.



Abbildung 23: Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Fahrzeugen

6.4 Standard: Haltestellen

6.4.1 Einzugsbereiche

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

Im Stadtzentrum wird dieser Wert aus Attraktivitätsgründen zum Teil bewusst unterschritten, in Außenbereichen und Gewerbegebieten kann er wegen der geringen Nutzungsdichte auch überschritten werden. Mit den aufgeführten Haltestelleneinzugsbereichen (Luftlinienentfernung) wird so 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 23: Einzugsbereiche von Haltestellen

6.4.2 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 folgende zusätzliche Ausstattungen (bei kombinierten Stadtbahn- und Bushaltestellen erfolgt die Zählung als Stadtbahnhaltestelle):

- 174 Stadtbahnhaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 39 Bus-Haltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 146 Stadtbahn-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 149 Bus-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 49 Stadtbahn-Haltestellen mit Fahrscheinverkaufsautomaten,
- 5 Bus-Haltestellen mit Fahrscheinverkaufsautomaten,
- 10 Haltestellen mit B+R-Unterstellmöglichkeiten ,
- 4 Haltestellen mit abschließbaren Fahrradboxen für B+R.

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

6.4.3 Einteilung in Kategorien

Mit Stand vom 30.06.2019 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 186 Stadtbahnhaltestellen,
- 426 Stadt- und Regionalbushaltestellen (davon halten bei 16 Haltestellen Stadtbahnen und Busse an der gleichen Bahnsteigkante).

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

Für die Festlegungen zum Ausbaustandard sind zwei Betrachtungen notwendig.

- a) Zuordnung nach Einsteigern zur Festlegung vor Ausstattungsdetails wie Wartehalle, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomaten

Kategorie	Anzahl Einsteiger	Anzahl Hst.* Stadtbahn	Anzahl Hst.** Bus	anzustrebender Ausbaustandard
I	> 1000	41	2	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, TIP-Info
II	500 ... 999	38	7	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
III	100 ... 499	67	46	Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
IV	50 ... 99	6	38	kleine Wartehalle
V	25 ... 49	7	47	
VI	< 25	14	270	

* unterschiedliche Haltestellen in den Endstellen wurden zu einer Haltestelle zusammengefasst

** betrachtet werden 410 reine Bushaltestellen, davon sind 17 reine Ausstiegshaltestellen

Tabelle 24: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards

- b) Zuordnung nach Gesamtaufkommen zur Festlegung der Barrierefreiheit (siehe Punkt 7.3.4)

6.5 Standard: Verknüpfungspunkte

- An 18 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 können sich auf Grund von Fahrplanabhängigkeiten an weiteren Verknüpfungspunkten im Netz ergeben. Die Priorität richtet sich nach dem jeweiligen Fahrgastpotenzial.

Wichtige Verknüpfungspunkte		Verknüpfung mit Regionalverkehr*	Bemerkungen
Anger	 		
Domplatz	 		
Europaplatz	  P+R, B+R	x	
Flughafen /Airport	  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		Umbau Bushst. im Zusammenhang mit Neubau südliche Stadteinfahrt
Urbicher Kreuz	  P+R, B+R	x	
Vieselbach, Bahnhof	  P+R, B+R	x	
Wiesenhügel	 		
Windischholzhausen / X-Fab	 		
Zoopark	  P+R		

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

Tabelle 25: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet

Weiterhin sind im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 noch die Bahnhöfe Erfurt-Ost und Stotternheim als Verknüpfungspunkte ausgewiesen. An beiden wäre eine Verknüpfung der Eisenbahnangebote (Strecke Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen) mit der Buslinie 31 möglich. Eine Abstimmung der Busabfahrtszeiten an die der Eisenbahn an einem der beiden Bahnhöfe ist zu prüfen.

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.

6.6 Standard: Fahrzeuge

Die EVAG setzte zum 30.06.2019 folgende Fahrzeuge in ihrem Liniennetz ein:

Stand	Bestand	Stadtbahn	Bus
30.06.19	Gesamt	76	67
30.06.19	- davon Niederflurfahrzeuge	76	63
30.06.19	Anteil in Prozent	100 %	94 %

Tabelle 26: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG

Durch die positive Stadtentwicklung und die ständig steigenden Fahrgastzahlen ist der bestehende EVAG-Fuhrpark an seiner Belastungsgrenze angekommen, sodass eine Erweiterung dringend notwendig wird.

Stadtbahn:

Die Stadtbahn-Fahrzeuge setzen sich zum 30.06.2019 zusammen aus

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

Hier ist eine Neubeschaffung von 14 Niederflurstraßenbahnen mit 42m Länge ab 2020 vertraglich fixiert. Ziel ist es, bis 2021 alle neuen Stadtbahnwagen des Typs TramLink schrittweise zusätzlich einzusetzen und damit das Platzangebot und Stabilität im Gesamtnetz zu erhöhen.

Weiterhin besteht eine Option für die Beschaffung von 10 Straßenbahnen des gleichen Typs. Auf Grund des prognostizierten weiteren Fahrgastanstiegs besteht das Ziel, die Option für diese Fahrzeuge einzulösen. Hierfür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.



Abbildung 24: Bestellter TramLink Erfurt

Stadt- und Regionalbus:

Der Bus-Bestand gliedert sich zum 30.06.2019 in

- 41 Solo-Busse - davon 37 Busse niederflurgerecht
- 26 Gelenk-Busse - davon 26 Busse niederflurgerecht

Der Investitionsplan sieht eine Erhöhung des Busbestandes für den Linienverkehr bis 2023 vor, um den gestiegenen Anforderungen im Angebot gerecht werden zu können.

Zur Gewährleistung der geforderten Barrierefreiheit sind die verbliebenen Hochboden-Busse bis zum 01.01.2022 gegen Fahrzeuge mit Niederflur-Zugängen auszutauschen bzw. im Linienverkehr nicht mehr einzusetzen.

Alle neu zu beschaffenden Busse müssen zusätzlich über eine Klapprampe verfügen, um Behinderten auch an nicht barrierefreie Haltestellen einen Zustieg zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Als Ausnahme wird ein nur als Hochflurbus erhältlicher Fahrschulbus mit Hublift zugelassen (siehe Punkt 8.1.1).

Für einen schnellen und bequemen Fahrgastwechsel und zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten sind bei allen im Zentrumsbereich verkehrenden Linien (derzeit Linien 9, 51, 60, 90) nur Fahrzeuge mit 2-spüriger Türbreite einzusetzen (Standardbus mindestens 2 Türen, Gelenkbus mindestens 3 Türen).

6.7 Standard: Tarife und Vertrieb

6.7.1 Tarif

In Erfurt gilt der VMT-Tarif. Das gesamte Stadtgebiet bildet die Tarifzone 10.

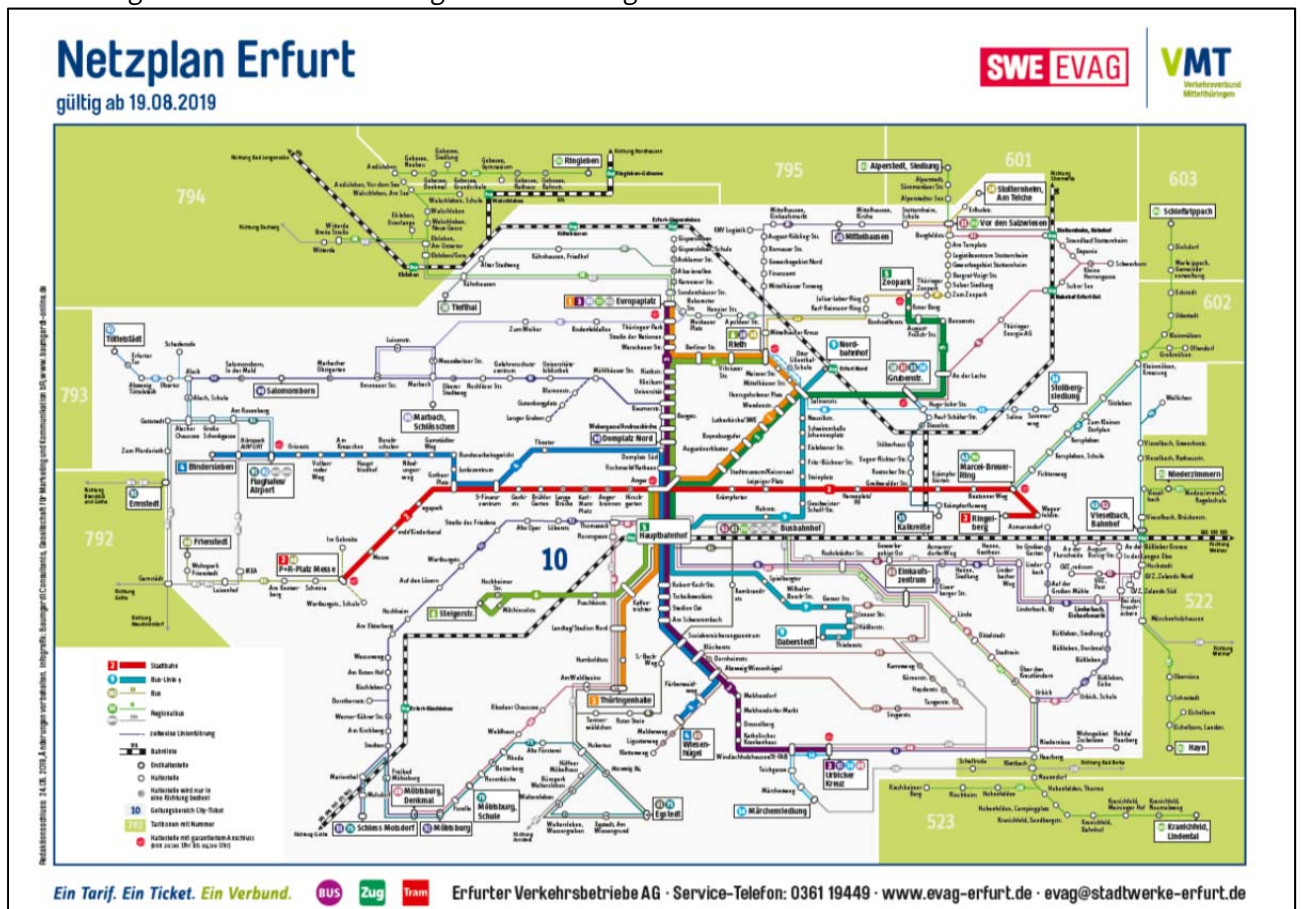


Abbildung 25: Liniennetzplan der EVAG, Stand 19.08.2019

Es werden gegenwärtig folgende Tarifsortimente angeboten:

- Einzelfahrt (normal / Kinder),
- 4-Fahrten-Karten (normal / Kinder),
- Tageskarte / Gruppentageskarte,
- Wochenkarte (normal / Schüler-Azubi),
- Monatskarte (normal / Schüler-Azubi),
- Abo-Plus / Abo-Solo / Abo Schüler-Azubi / Abo Mobil65,
- Abo Mobil65 Partnerkarte,
- Hunde-/ Fahrradkarte.

Zusätzlich werden im Stadtgebiet Erfurt angeboten:

- das City-Flex 25 für Gelegenheitsfahrer, welches nur als Handy-Ticket ausgegeben wird und den Erwerb von Einzelfahrten mit 25% Rabatt ermöglicht,
- KombiTickets mit Veranstaltern,
- im Haustarif das Semesterticket.

In die angrenzenden Tarifzonen gilt der CityRegioTarif des VMT mit gleichem Grundsortiment, ab zwei Tarifzonen wird die BahnCard mit 25% Rabatt auf die Einzelfahrt anerkannt. Für Fahrten bis zu 7 Tarifzonen wird das VMT-Hopper-Ticket ausgeben (Mo-Fr

erst ab 9.00 Uhr gültig) welche eine Nutzung aller Eisenbahnen, Busse und Straßenbahnen ermöglicht.

Der VMT-Tarif wird entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Unternehmen fortgeschrieben. Zielstellung für die nächsten Jahre ist die Umsetzung eines kundenfreundlichen, einfach verständlichen Tarifs, der durch seine Ausgestaltung für verschiedene Zielgruppen attraktiv ist.

Im Jahr 2019/20 wird eine Verkehrserhebung durchgeführt, die es unter anderem den umliegenden Kreisen ermöglicht, Entscheidungen über den Beitritt zum Verbund zu treffen. Die Landeshauptstadt Erfurt begrüßt ausdrücklich eine Erweiterung des Verbundgebietes (siehe auch Punkt 7.2.4).

6.7.2 Vertrieb

Der Fahrscheinverkauf erfolgt gegenwärtig über

- das EVAG - Mobilitätszentrum am Anger (Fahrscheinverkauf, Information und Beratung),
- das DB Reisezentrum und das Kundenzentrum von Abellio am Hauptbahnhof,
- 13 EVAG-Agenturen (vollständiges Fahrscheinsortiment),
- 11 EVAG-Punkte (ausgewähltes Fahrscheinsortiment),
- 55 stationäre Fahrscheinautomaten im EVAG-Netz,
- Fahrscheinautomaten an den Bahnhöfen im Stadtgebiet,
- Mobile Verkaufsautomaten in den Stadtbahnen und den Zügen der EB und STB,
- Fahrerkassen in den Bussen,
- Handy (HandyTicket).

Die EVAG gibt seit November 2016 Zeitkarten – Abonnements als digitale Tickets (Abo-Chipkarten) aus.

In den nächsten Jahren werden neue Vertriebswege und Tarifstrukturen weiter untersucht, so auch die Möglichkeit eines elektronischen Tarifes, welcher bspw. auf der Grundlage des zurückgelegten Weges den Preis ermittelt.

Es wird erwartet, dass sich durch die neuen Vertriebswege und Tarifstrukturen auch Anpassungen im Nutzerverhalten der Kunden ergeben.

Die EVAG verfolgt die klare strategische Zielstellung, in den kommenden Jahren gemeinsam mit dem VMT Vertriebswege, Bezahlverfahren und Tarifstrukturen so zu modernisieren und anzupassen, dass sich einerseits der Nutzen und die Flexibilität für die Fahrgäste deutlich erhöhen und andererseits bei der EVAG Kostenvorteile entstehen und Prozessoptimierungen umgesetzt werden können. Damit sind die EVAG und der VMT bestens auf die anstehenden Herausforderungen vorbereitet, die sich aus der fortschreitenden Digitalisierung im Verkehrssektor ergeben werden.

7 Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs

7.1 VMT-Rahmenplan 2019 - 2023

Die Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Verkehrsverbund Mittelthüringen

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

haben gemeinsam und unter Beteiligung des Freistaates Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen "Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 - 2023" (VMT-Rahmenplan) erarbeiten lassen. Dieser berücksichtigt auch die für Ende 2020 geplante Verbunderweiterung um den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis.

Der VMT-Rahmenplan baut auf den Ergebnissen des Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2018 - 2022 auf, der alle SPNV-Strecken betrachtet sowie Vorgaben für das landesbedeutsame Busnetz gibt. Diese bilden das übergeordnete ÖPNV-Netz, an welches die regionalen und Stadtverkehre anknüpfen.

Der VMT-Rahmenplan besitzt als aufgabenträgerübergreifender Handlungsrahmen die Zielstellung, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und durch die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln.

Als solcher bildet der VMT-Rahmenplan die einheitliche Grundlage für die von den Städten und Landkreisen zu erstellenden lokalen Nahverkehrspläne und damit auch für den Nahverkehrsplan 2020 - 2024 der Landeshauptstadt Erfurt.

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.

7.2 Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2019 - 2023

Im Text des Kapitels 7.2 werden die Ergebnisse des VMT-Rahmenplans dargestellt, teilweise auch Auszüge verwendet.

7.2.1 Pendlerverflechtungen

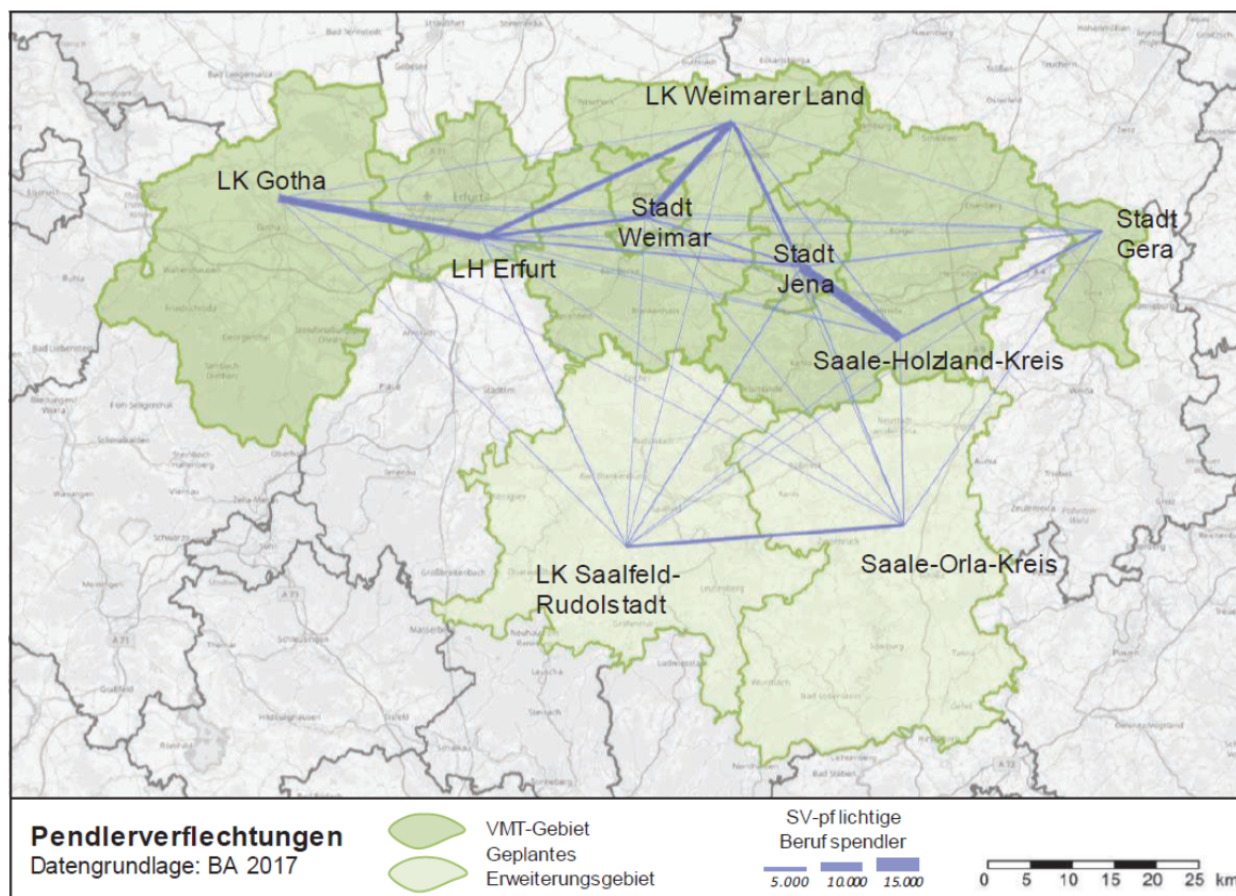


Abbildung 26: Sozialversicherungspflichtige Berufspendler 2017 im VMT-Gebiet und im geplanten Erweiterungsgebiet (Binnenpendler im Planungsraum) (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023)

Der gebietsübergreifende ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen wird überwiegend über die Eisenbahnangebote realisiert. Die im Jahr 2017 erfolgte Neuausrichtung des Thüringer Schienenpersonennahverkehrs, auf die im ICE-Knoten Erfurt verkehrenden Fernverkehrsanschlüsse, führte zu einer Verdichtung der SPNV-Angebote von und nach Erfurt und insgesamt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung. Am meisten profitiert davon die Relation Erfurt – Weimar mit einem S-Bahn-ähnlichem Angebot, welche von über 11.000 Fahrgästen / Tag genutzt wird.

Weiterführend weist die Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Neudietendorf - Erfurt - Weimar - Jena mit über 8.000 Fahrgästen / Tag die höchste Belegung auf.

Im gebietsübergreifenden Buslinienverkehr liegen die Fahrgastzahlen verbundweit deutlich unter denen im Eisenbahnverkehr. Wichtigste Relationen ab Erfurt sind die nach Sömmerda, nach Gotha und zum Gewerbegebiet Erfurter Kreuz führenden Linien.

Zu Pendlerzahlen und ÖPNV-Nachfrage siehe Kapitel 2.4.

7.2.2 SPNV-Konzept

Mit der 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 wurde der Fernverkehr der Eisenbahnen in Thüringen auf das ICE-Kreuz Erfurt Hbf konzentriert. Es ist damit der zentrale Zu- und Abgangspunkt zum/vom SPFV im VMT-Verbundgebiet.

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

7.2.3 Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte

Im VMT-Rahmenplan werden für das Stadtgebiet Erfurt verkehrsträger-übergreifende Verknüpfungspunkte ausgewiesen. In der folgenden Übersicht sind die verknüpften Verkehrsträger dargestellt.

Verknüpfung	Kategorie	SPFV	SPNV	Städtischer StPNV		Regionaler StPNV
				Tram	Bus	Bus
ATü Verknüpfungspunkt		IC / ICE	RE / RB			
Erfurt Hbf / Busbahnhof	A	x	x	x	x	x
Erfurt Nord, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Ost, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Stotternheim, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Vieselbach, Bf.	B		x		x	x
Erfurt, Europaplatz	C			x	x	x
Erfurt, Flughafen/Airport	C			x	x	x
Erfurt, Rieth	C			x	x	x
Erfurt, Urbicher Kreuz	C			x	x	x

Abbildung 27: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (nach VMT-Rahmenplan 2019-2023)

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

7.2.4 Verbundgebietserweiterung

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen besteht in seiner jetzigen Ausdehnung seit 2010. Im Jahr 2014 wurde auf Grund der starken Pendlerbeziehungen zusätzlich das Gewerbegebiet Erfurter Kreuz im Ilmkreis in den Verbundtarif einbezogen.

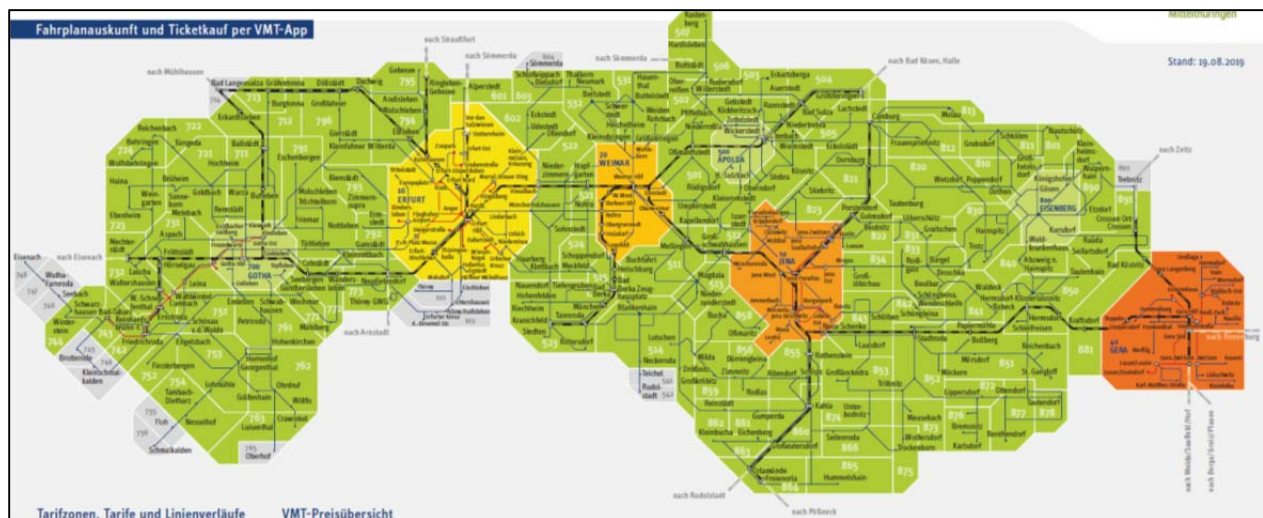


Abbildung 28 Tarifzonenplan VMT, Stand 19.08.2019

Ende 2020 ist eine Verbundgebietserweiterung um den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis sowie wichtige in den VMT führende Eisenbahnstrecken vorgesehen. Für Erfurt betrifft das die Strecken Erfurt – Sömmerda, Erfurt – Arnstadt – Saalfeld und (Erfurt – Gotha) – Eisenach. Dadurch wird ein wesentlicher Attraktivitätsgewinn für die wichtigen Pendlerbeziehungen nach Sömmerda, Arnstadt und Eisenach durch eine tarifliche Integration zu den VMT-Verkehrsangeboten erreicht. Das heißt für die Fahrgäste auf diesen Relationen, dass sie mit ihren Fahrscheinen auch die Stadtverkehrsangebote in Erfurt nutzen können.

Durch die Landeshauptstadt Erfurt wird seit vielen Jahren um den im Pendler- und Ausbildungsverkehr wichtigen Verbundbeitritt des Ilm-Kreises und des Landkreises Sömmerda geworben. Bisher wurde ein VMT-Beitritt in beiden Kreisen vorerst abgelehnt.

7.2.5 Landesbedeutungsbereich Busnetz

Der Freistaat Thüringen verfolgt das Ziel, die Lücken im thüringischen Eisenbahnnetz durch hochwertige Linienbusangebote zu schließen. In der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des TMIL wurde hierzu ein Netz für landesbedeutende Buslinien veröffentlicht, für die eine Förderung beantragt werden kann.

Maßgebliche Kriterien für die Bedienung sind:

- Mindestangebot 8 Fahrtenpaare Mo-Fr, 4 Fahrtenpaare Sa/So,
- vollständige Vertaktung,
- Fahrplanverknüpfung mit max. 15 Minuten Übergangszeit.

Im Gebiet des VMT sind zwölf landesbedeutende Buslinien ausgewiesen, von denen Erfurt auf Grund der guten Eisenbahnanbindungen nur von der Achse Erfurt – Bad Berka / Kranichfeld – Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg berührt wird.

Sachstand:

Aus Erfurter Sicht entspricht die Buslinie 155 Erfurt – Kranichfeld bereits heute weitestgehend den Angebotsvorgaben für eine landesbedeutende Buslinie, jedoch wird

das für eine Förderung entscheidende Kriterium der umsteigefreien Bedienung bis Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg nicht erfüllt. Eine Weiterführung der Linie 155 ist von Seiten der EVAG und der Landeshauptstadt Erfurt gegenwärtig nicht beabsichtigt. Im Abschnitt über Dienstedt (derzeitige Bedienung durch Buslinie 113 der KomBus Mo-Fr 2x, Sa 1x) wird kein ausreichendes Potenzial gesehen, zumal die Eisenbahnverbindung Erfurt – Bad Blankenburg – Saalfeld im 1-Stunden-Takt angeboten wird.

7.2.6 Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden StPNV

Der VMT hat die Rechte an den Produktnamen "TaktBus" und PlusBus" erworben, um eine einheitliche Vermarktung von qualitativ hochwertigen StPNV-Angeboten zu ermöglichen. Die Nutzung dieser Markennamen ist an folgende Mindestbedienungsstandards gebunden:

Verkehrstag	PlusBus		Taktbus	
	Fahrtenpaare/Tag	Takt	Fahrtenpaare/Tag	Takt
Mo – Fr	15 ¹	60 min	7	120 min
Sa	6	vertaktet	4	vertaktet
So ²	6	keine Vorgabe	keine Vorgabe	keine Vorgabe

¹Zeitraum 5 – 21 Uhr | ² einschl. Feiertage

Tabelle 27: Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: VMT-Rahmenplan)

Sachstand:

In Abhängigkeit vom vorhandenen Fahrgastaufkommen soll eine Einführung der Markennamen "TaktBus" bzw. "PlusBus" für die Regionalbuslinien der EVAG geprüft werden. Eine gemeinsame Vermarktung dieser Produkte mit benachbarten Aufgabenträgern für nach Erfurt führende Linie ist anzustreben.

7.3 Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote

7.3.1 Allgemeines

Die aufgabenträgerübergreifenden 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 vorhandenen Eisenbahnangeboten ist vorzusehen.

Das Gebiet der Landeshauptstadt ist durch Regionalbuslinien mit fünf Landkreisen verbunden. Linienverläufe und Angebotsumfang sind abgestimmt und in den aktuell vorliegenden Linienverkehrsgenehmigungen definiert. Sie sollen weiterhin gültig bleiben.

Regionalbuslinien der EVAG verkehren in die Landkreise Sömmerda und Weimarer Land. Sie sind als Linien zur unmittelbaren Umlanderschließung in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen. Zu diesen Linien erfolgt eine anteilige Finanzierung durch die jeweiligen Landkreise auf Grundlage von geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen.

7.3.2 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 - Riethordhausen – Mittelhausen – Erfurt, Rieth (Anschluss Stadtverkehr) - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

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

3 Buslinien der EVAG:

Linie	
132	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,

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Anfahrt des Erfurter Busbahnhofes durch die VWG-Linien im bisherigen Umfang (Fahrplan 2019)
- Bei einem VMT-Beitritt wäre eine Aufhebung der Bedienungsverbote für die VWG-Linien im Stadtgebiet Erfurt möglich.

7.3.3 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 nach Fahrplanvorgaben des Kreises Weimarer Land
- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt

2 Buslinien der EVAG:

Linie	
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 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land folgende Entwicklung vorgesehen:

- Grundsätzliche Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote.
- Der Kreis Weimarer Land hat Interesse an einer Übernahme der Regionalbuslinie 152, deren Erschließungsleistungen überwiegend im Landkreis liegen. Damit soll ein verändertes, besser auf die Anforderungen im Kreis Weimarer Land abgestimmtes Verkehrsangebot realisiert werden.
Die EVAG besitzt eine bis zum 31.10.2028 gültige Linienverkehrsgenehmigung. Auf dieser Grundlage sind Abstimmungen mit dem Kreis Weimarer Land und der Genehmigungsbehörde Thüringer Landesverwaltungsamt zu führen. Der durch Linie 152 erbrachte Anteil an der ÖPNV-Erschließung auf der Verbindung Hochstedt – Vieselbach ist im notwendigen Umfang dabei zu gewährleisten.
- Weiterentwicklung der Linie 155 als Touristische Ausflugslinie in die Freizeitregion Hohenfelden. In diesem Rahmen ist das Angebot des Radwanderbusses weiterzuführen.
- Der auf Linie 155 zum 19.08.2019 begonnene einjährige Testbetrieb mit Abendangeboten zur Freizeitregion Hohenfelden ist gemeinsam mit dem Kreis Weimarer Land und den touristischen Anbietern auszuwerten. Danach ist über eine Beibehaltung / Anpassung zu entscheiden.
- Abstimmungen zur weiteren GVZ-Erschließung aus dem Landkreis.

7.3.4 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:

3 Buslinien der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV):

Linie	
350	Arnstadt - Ichttershausen (- Erfurt, Waltersleben) - Erfurt, Busbahnhof
357	Arnstadt - Werningsleben - Erfurt, Egstedt - Erfurt, Busbahnhof
351	Arnstadt - Ichttershausen - Thörey / Erfurt, Molsdorf

Bemerkungen:

- Anwendung des VMT-Tarifs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Erfurt (TZ 10) und von/nach dem Gewerbegebiet Erfurter Kreuz (TZ 101, 102), damit Integration der Linien 350 und 357 in den Stadtverkehr Erfurt.
- Linien verkehren außerhalb der Stadt Erfurt und der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey zum Haustarif der IOV.
- Mit Linie 350 wird mehrmals täglich an der Haltestelle Arnstadt, August-Brömel-Straße ein Anschluss zu Linien in die Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey hergestellt.

- Zusätzlich werden im Rahmen des Ausflugsverkehrs am Wochenende je zwei Fahrten der EVAG-Regionalbuslinie 155 über Riechheim zum Riechheimer Berg geführt.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Prüfung der weiteren verbesserten Erschließung der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey sowohl über Linie 350 als auch über den Eisenbahnverknüpfungspunkt Neudietendorf.

7.3.5 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:

4 Buslinien der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gotha mbH (VLG):

Linie	
812	(Gebesee -) Dachwig - Witterda - Erfurt, Europaplatz
891	Gotha - Friemar - Gamstädt - Erfurt, Flughafen / Airport
894	Bienstädt - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - IKEA - Erfurt, Flughafen / Airport
895	Bienstädt - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - Neudietendorf

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- ausgewählte Fahrten der Linie 812 bedienen auch Erfurt, Kühnhausen.
- Eine zusätzliche Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn an der Haltestelle Büropark Airfurt bleibt erhalten. Ein Warten ist aber hier auf Grund der in der Fahrbahn liegenden Haltestellen nicht möglich.

Auf ihrem Linienweg zum Erfurter Ortsteil Molsdorf bedient die Stadtbuslinie 51 der EVAG die Haltestelle Mariental im Landkreis Gotha.

Aus dem Erfurter Ortsteil Gottstedt wird eine tägliche Verbindung (Mo-Fr) zur Arztpraxis nach Gamstädt gewünscht. Hierfür ist durch die EVAG mit der VLG eine Umsteigeverbindung je Richtung (Anschluss in Ermstedt) abzustimmen.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote des Landkreises,
- Aus Sicht des Landkreises ist eine Neuordnung des Liniennetzes im Bereich des Nordkreises ab 2022 sinnvoll. Hiervon sind auch die Verbindungen nach Erfurt betroffen, zu denen gemeinsame Abstimmungen mit der Landeshauptstadt und der EVAG gewünscht werden.

7.3.6 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. Ab der geplanten VMT-Erweiterung um die Kreise Saalfeld – Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis verkehrt Linie 113 dann vollständig zum VMT-Tarif.
- In Erfurt werden keine Unterwegshaltestellen bedient.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Saalfeld-Rudolstadt folgende Entwicklung vorgesehen:

- Das Angebot soll unverändert fortgeführt werden. Eine Entwicklung zu einer landesbedeutsamen Buslinie ist derzeit nicht vorgesehen (siehe Punkt 7.2.5).
- Aus Sicht der Stadt Erfurt ist eine Fahrplanabstimmung mit der im Abschnitt Erfurt, Busbahnhof - Kranichfeld parallel verkehrenden EVAG-Linie 155 anzustreben.

8 Anforderungen an die Infrastruktur

8.1 Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 sind auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV in Kraft getreten. In § 8 Abs. 3 PBefG wird festgelegt:

„(...) 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen(...)“

Damit hat der Gesetzgeber für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote** zu erreichen.

8.1.1 Sachstand

Die Bemühungen, einen barrierefreien ÖPNV in Erfurt anzubieten, reichen bis in die frühen 1990-iger Jahre mit der Beschaffung der ersten Niederflurstraßenbahnen und -busse zurück. In diesem Zusammenhang begann auch der niederflurgerechte Haltestellenausbau nach den jeweils gültigen Richtlinien.

In den ersten Jahren erfolgte der Ausbau noch ohne bzw. mit nicht vollständigen Blindenleitsystemen sowie nicht maximalen Bordhöhen. Seither haben sich die Vorschriften zu Gunsten der Barrierefreiheit in mehreren Schritten stark verändert. Deshalb gelten alle, nach dem jeweils gültigem Stand der Regelwerke ausgebauten Haltestellen mit angehobenen (niederflurgerechten) Haltestellenkanten als barrierefrei, wenn sie Bordhöhen von größer gleich 20cm bei der Stadtbahn und größer gleich 18cm bei den Bussen aufweisen. Sie sind damit ab diesen Bordhöhen weitgehend barrierefrei nutzbar.

Neu- und Ausbauten von Haltestellen haben nach den - auf den aktuellen Regelwerken basierenden -

Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (DS 0756/17, im Ausschuss BuV am 17.08.2017 beschlossen), zu erfolgen, wobei die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Weichen, Gleisbögen, Einfahrten) bei der Umsetzung zu berücksichtigen sind. Alle Haltestellenneubauten besitzen ein Blindenleitsystem und sind damit vollständig barrierefrei.



Abbildung 29: Barrierefreie Haltestellengestaltungen

Mit Stand vom 30.06.2019 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 186 Haltestellenkanten für Stadtbahn,
- 426 Haltestellenkanten für Stadt- und Regionalbus (ohne 5 Haltestellen Testbetrieb GVZ).

Diese weisen durch die Lage im Stadtgebiet und die Anzahl der Verkehrsangebote eine sehr unterschiedliche Fahrgastnutzung aus. Der Ausstattungsstand ist vor allem im Busbereich sehr unterschiedlich.

Folgender Sachstand zum barrierefreien ÖPNV wurde zum 30.06.2019 erreicht:

Stadtbahn:

Fahrzeuge	alle eingesetzten 76 Fahrzeuge barrierefrei	100 %
Stadtbahnhaltestellen	aktuell: von 186 im Linienverkehr bedienten Haltestellenkanten besitzen 181 einen barrierefreien Einstieg	97,3 %
	2020 wird die Haltestelle Baumerstraße stadtauswärts unter Berücksichtigung der späteren Umgestaltung der Nordhäuser Straße barrierefrei ausgebaut → dann 182 barrierefreie Haltestellen	97,8%
	2021 ist der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Brühler Garten/Lutherstraße vorgesehen → dann 183 barrierefreie Haltestellen	98,4%
	vsl. ab 2023 werden mit Umgestaltung der Nordhäuser Straße die dort noch fehlenden Haltestellen Bergstraße (2x) und Baumerstraße (1x) barrierefrei realisiert → dann alle 186 Stadtbahnhaltestellen barrierefrei	dann 100,0%

Tabelle 28: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Stadtbahnbereich (30.06.2019)

Die Stadtbahnhaltestellen liegen in Verantwortung der EVAG, die auch für den barrierefreien Ausbau verantwortlich zeichnet. Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind in den nächsten Jahren durch die EVAG an zahlreichen Stadtbahnhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten.

Bus im Stadtgebiet:

Fahrzeuge	63 von 67 EVAG-Bussen sind barrierefrei	94,0 %
	alle neuen Busse werden als Niederflurbusse beschafft Ausnahme: 1 Fahrschulbus (nur als Hochflurbus erhältlich) mit Hublift*	
	die restlichen 3 Hochflurbusse werden bis 31.12.2021 ausgesondert	dann 100%
Haltestellen EVAG	aktuell: von 426** Haltestellenkanten besitzen 245 einen barrierefreien Einstieg → 181 Haltestellenkanten nicht barrierefrei	57,5 %

* In Anlehnung an die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaates erfolgt der Einsatz nur auf Regionalbuslinien (Fahrten sind im Fahrplan zu kennzeichnen, keine aufeinander folgenden Fahrten) sowie bei Doppelfahrten, im Werkverkehr und auf ausgewählten Schülerverkehrsfahrten

**weiterhin gibt es noch 11 Haltestellenkanten, die ausschließlich durch auswärtige Busunternehmen angefahren werden. Von diesen sind 8 Haltestellenkanten barrierefrei, die Haltestelle Egstedt sa ist im Rahmen der komplexen Haltestellenumgestaltung mit auszubauen.

Tabelle 29: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Busbereich (30.06.2019)

Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind an zahlreichen älteren Niederflurhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten. Auf Grund des großen Bedarfs und der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel hat aber der Neubau von barrierefreien Haltestellen Vorrang.

Über spezielle Niederflurnetzpläne sind die bisher im Stadtgebiet barrierefrei ausgebauten Haltestellen hinsichtlich der Bordhöhen abrufbar.

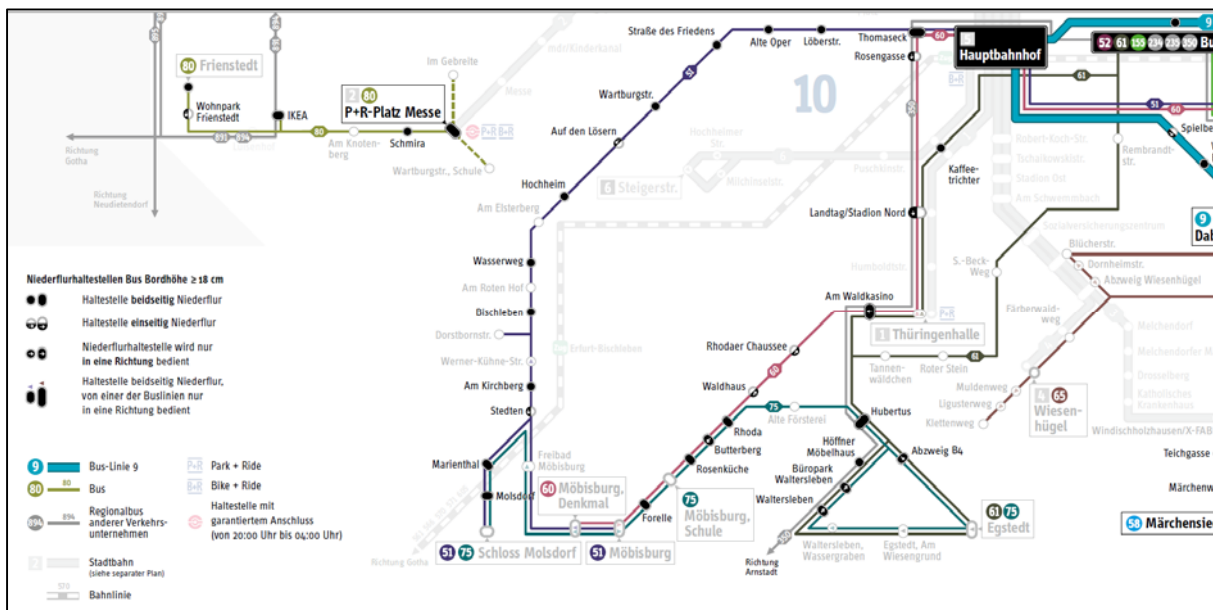


Abbildung 30: Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 19.08.2019

Das Tiefbau und Verkehrsamt als zuständiger Straßenbaulastträger ist für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet zuständig. In der vom Stadtrat bestätigten DS 1900/17 Ausbauprogramm für barrierefreie Haltestellen – Verpflichtung aus dem Personenverkehrsgesetz wurde aus Haushalts- und kapazitätsgründen festgelegt, dass ab 2019 jährlich drei Haltestellenstandorte sowie eine damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife ausgebaut werden sollen. Wegen der angespannten personellen Situation und der anstehenden Aufgaben (BUGA, Kanalbaumaßnahmen), konnten vorerst keine über komplexe Straßenbaumaßnahmen hinausgehende barrierefreie Haltestellenumbauten realisiert werden.

8.1.2 Zielstellung für den Barrierefreien Haltestellenausbau Bestand

In der DS 1900/17 erfolgte eine, vom Grundsatz her aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 übernommene Kategorisierung der Bushaltestellen, um eine an die Bedeutung der Haltestelle angepasste Rang- und Reihenfolge bei der Barrierefreiheit festzulegen. Diese Einteilung wird auch für den Zeitraum des Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 übernommen.

Kategorie	Ein- und Aussteiger / Tag gesamt	Haltestellenkanten Bus gesamt	anzustrebender Standard
I	> 1000	6	vollständig barrierefreier Ausbau
II	500 ... 999	25	
III	100 ... 499	91	
IV	50 ... 99	69	barrierefreier Ausbau, mit verkürzter Bahnsteiglänge möglich
V	25 ... 49	61	
VI	< 25	174	vorerst kein barrierefreier Ausbau

Tabelle 30: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit

Verteilt über alle Kategorien hinweg sind im EVAG-Netz noch 181 Haltestellen nicht barrierefrei nutzbar und müssen noch ausgebaut werden. Hinzu kommt noch die Haltestelle Egstedt, stadtauswärts im Rahmen der komplexen Umgestaltung.

Auf Grund dieser großen Anzahl noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen und der begrenzten Ressourcen wurde für die Haltestellen der Kategorie VI mit einer sehr geringen täglichen Fahrgastnutzung abgestimmt, dass diese Haltestellen vorerst nicht ausgebaut werden. Hier kann in den seltenen Fällen, dass ein mobilitätsbehinderter Fahrgast die Haltestelle nutzen möchte, auf die im Bus verfügbare und durch den Fahrer zu bedienende Klapprampe verwiesen werden.

Bei der konkreten Einteilung der Haltestellen sind folgende Kriterien zusätzlich zu berücksichtigen:

- Haltestellen an Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sind vorrangig auszubauen.
- In jedem Ortsteil / jeder baulich abgegrenzten Siedlung ist vorrangig mindestens eine Bushaltestelle / Richtung barrierefrei auszubauen, um den mobilitätseingeschränkten Bewohnern / Gästen die selbständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.
- In den Ortsteilen Herrenberg und Wiesenhügel verkehrt auf Grund der Hanglage die Quartierbuslinie 65 mit einem Kleinbus. An den nur durch diese Linie bedienten 15 Haltestellen gelten hinsichtlich Ausbaustandards (Bahnsteighöhe, Haltestellenlänge) spezielle Anforderungen. Als vorrangig ist der Ausbau von 10 Haltestellen eingeordnet.
- Bei komplexen Straßenbaumaßnahmen werden unabhängig von der Kategorie ausnahmslos alle im Bauabschnitt liegenden Haltestellen (einschließlich Ersatzhaltestellen) barrierefrei ausgebaut.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ergibt sich folgende Zuordnung der noch auszubauenden nicht barrierefreien Bushaltestellen:

Kategorie	Fahrgäste / Tag gesamt	auszubauende Haltest.-kanten	Bemerkungen
vordringlicher Bedarf			
I	> 1000 Fahrgäste	1	
II	500 ... 999 Fahrgäste	1	
III	100 ... 499 Fahrgäste	19*	- davon 2 Standorte mit Wendeschleifen
zusätzlich für Barrierefreiheit Ortsteile		16	- davon 1 Standort mit Wendeschleife - davon 2 Haltestellenkanten durch SBA Mittelthüringen
Ausbau nach Kleinbusstandard		10	
im Zuge Ausbau Nordhäuser Straße		4	Hst. Bergstraße + Baumerstraße
Summe vordringlicher Bedarf:		51*	
weiterer Bedarf			
25 bis 99 Fahrgäste / Tag:			
IV	50 ... 99 Fahrgäste	24	
V	25 ... 49 Fahrgäste	35	
Summe weiterer Bedarf:		59	

vorerst kein barrierefreier Ausbau bis 24 Fahrgäste / Tag:		
VI	bis 24 Fahrgäste	67
Haltestellen Linie 65		5
vorerst kein Ausbau		72

* incl. der mit auszubauenden Haltestelle Egstedt stadtauswärts, Bedienung nur durch IOV-Linie 357

Tabelle 31: Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen

Die Zuordnung der noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen zu den Kategorien kann der Anlage 2 entnommen werden.

Das separate Ausbauprogramm zur Realisierung von barrierefreien Bushaltestellen ist unter Verwendung möglicher Fördermittel in den nächsten Jahren fortzuschreiben. Dabei ist folgende Vorgehensweise abgestimmt:

- Das Tiefbau- und Verkehrsamt schreibt die Anmeldung von Haushaltsmitteln für den barrierefreien Haltestellenausbau von jährlich drei kompletten Haltestellenstandorte fort und realisiert die damit im Zusammenhang stehenden Buswendeschleifen.
- Die konkret auszubauenden Haltestellen werden aus der in Anlage 2 aufgeführten Liste nach den aktuellen Fahrgastzahlen und unter Berücksichtigung baulicher Randbedingungen ausgewählt.
- Außerdem werden bei komplexen Straßenbaumaßnahmen alle im Abschnitt liegenden Bushaltestellen (einschließlich Ersatzhaltestellen) barrierefrei hergestellt.

8.1.3 Zielstellung für die Neuanlage von Haltestellen

Zu Gewährleistung der Barrierefreiheit nach PBefG sind alle dauerhaft neu einzurichtenden Haltestellen vollständig barrierefrei herzustellen.

Sollen Haltestellenstandorte im Rahmen von Testbetrieben hinsichtlich ihrer wirksamsten Lage getestet werden, so ist der barrierefreie Haltestellenneubau spätestens 2 Jahre nach der erstmaligen Einrichtung abzuschließen.

8.1.4 Ausnahmeregelungen

Die Aufstellungen zeigen, dass die termingerechte Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus von 182 Bushaltestellen zum 01.01.2022 aus finanziellen und Kapazitäts- Gründen nicht leistbar ist. Für die Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit an allen Haltestellen wird ein Zeitraum von 15 bis 20 Jahren geschätzt. Um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu gestalten, sollen die am stärksten frequentierten Haltestellen zuerst ausgebaut werden. Solange ist an den restlichen Haltestellen über fahrerbediente Klapprampen eine weitgehende, vorerst provisorische Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Folgende Ausnahmeregelungen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit zum 01.01.2022 werden festgelegt:

Generell:

Häufig können auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht alle Haltestellen auf kompletter Länge mit Hochbahnsteigen ausgerüstet werden (z.B. Weichen, Gleisradien, Einfahrten). Hier ist die maximal mögliche erhöhte Haltestellenlänge herzustellen und mit einem angepassten Blindenleitsystem auszurüsten. Solche Sonderlösungen sind der / dem Behindertenbeauftragten vorzustellen und von ihr / ihm bestätigen zu lassen. In allen Zweifelsfällen, bei Unklarheiten oder zur Lösung spezieller Detailfragen im Einzelfall, erfolgt die Abstimmung mit der AG Barrierefreies Erfurt.

Stadtbahnhaltestellen:

- Die verbliebenen nicht barrierefreien Haltestellen Baumerstraße (se) und Bergstraße (se+sa) können erst mit der anstehenden komplexen Umgestaltung der Nordhäuser Straße umgestaltet werden. Ein Baubeginn ist nach der BUGA vsl. 2023 vorgesehen.

Bushaltestellen:

- Aus dem Bestand der noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen sollen gemäß Stadtratsbeschluss DS 1900/17 jährlich mindestens drei vollständige Haltestellenstandorte realisiert werden. Die Auswahl erfolgt nach der Frequentierung und nach baulichen Gesichtspunkten. Unter dieser Voraussetzung wird der Anteil nicht barrierefreier Haltestellen akzeptiert. Die Barrierefreiheit wird an diesen Haltestellen so lange provisorisch über die fahrzeuggebundene Klapprampe mit Fahrerbedienung hergestellt.
- Auf Grund des hohen Investitionsaufwandes sollen Haltestellen mit sehr geringer Fahrgastnutzung (unter 25 Fahrgäste / Tag) vorerst nicht separat ausgebaut werden. Auch hier wird auf die fahrzeuggebundene Klapprampe mit Fahrerbedienung zur Herstellung einer provisorischen Barrierefreiheit verwiesen. Das gilt nicht bei komplexen Straßenbaumaßnahmen, bei denen generell alle im Abschnitt liegenden Haltestellen – einschließlich Ersatzhaltestellen – barrierefrei auszubauen sind.

8.2 Instandhaltungen von Strecken und Anlagen

Die Instandhaltung von Strecken und Anlagen der EVAG hat gemäß §57 BO Strab zu erfolgen. Durch angemessene Wartung und Pflege, gegebenenfalls vorbeugende oder korrektive Instandsetzung sind die Bahnanlagen sowie die der EVAG zugeordneten Verkehrsflächen und ihre Werkstätten in einem sicheren und ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Insbesondere sind im Streckennetz zustandsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden, dies gilt auch für den Omnibusbereich. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sind in die entsprechenden Wirtschaftspläne einzuordnen. Die Stadt Erfurt wird die notwendigen Maßnahmen dazu unterstützen, auch organisatorisch. Hierfür stimmen sich Stadt und EVAG rechtzeitig ab. Die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2024 konkret geplanten Maßnahmen sind in Kapitel 9 "Investitionen im ÖPNV" aufgeführt.

8.3 Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße

Für die Entwicklung der Erfurter Oststadt ist eine attraktive ÖPNV-Erschließung notwendig. Durch die Lage an den Eisenbahnstrecken nach Nordhausen / Bad Langensalza und Sömmerda – Sondershausen (– Magdeburg) bietet sich die Eisenbahnerschließung über einen neu zu errichtenden Haltepunkt Leipziger Straße an.

Als Verknüpfungspunkt mit der Stadtbahnlinie 2 sind folgende Funktionen zu erfüllen:

- eine direkte Anbindung der Oststadt, der Fachhochschule und anderer überörtlich bedeutender Einrichtungen an die Region nördlich von Erfurt und über den Hauptbahnhof an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Eisenbahnen,
- Nutzung der Eisenbahnangebote im Stadtverkehr Erfurt (Direktverbindung zum Hauptbahnhof), um so auch die Fachhochschule und die überörtlich bedeutenden Einrichtungen attraktiver zu erschließen,
- Verknüpfung der Stadtbahnlinie 2 (Ringelberg) mit der Eisenbahn,
- B+R und Carsharing-Angebote für die Feinerschließung.

Auf Grund der eingleisigen Zulaufstrecken können an dem neuen Haltepunkt nicht alle Züge halten. Es ist derzeit von folgendem Betriebskonzept auszugehen:

- in / aus Richtung Sömmerda: stündlicher Zughalt, in HVZ Verdichtung auf ca. 30-Min-Takt (Ziel)
- in / aus Richtung Nordhausen: stündlicher Zughalt
- in / aus Richtung Bad Langensalza: kein Zughalt, Umsteigemöglichkeit in Erfurt-Hbf. zur Verbindung über Gotha

Auf Grund der fahrplanmäßigen Ausrichtung der Regionalzüge auf den ICE-Knoten Erfurt ist dort von optimalen Anschlüssen zu den Fern- und Regionalzügen auszugehen.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Erfurt wurde durch ein Ingenieurbüro eine Machbarkeitsstudie für einen Haltepunkt Leipziger Straße erarbeitet. Eine endgültige Abstimmung mit dem Freistaat konnte noch nicht erreicht werden da, von DB Station&Service AG noch kein Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung vorliegt. Danach werden weitere Abstimmungen bis hin zu einem gemeinsamen Termin für die Feststellung einer Umsetzung folgen.

Zielstellung der Landeshauptstadt Erfurt:

2020 – 2024: Vorbereitungen hinsichtlich Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

2025 – 2029: Realisierung des Haltepunktes in der Laufzeit des nächsten Nahverkehrsplans

9 Investitionen im ÖPNV

9.1 Ausbau der Verkehrswege und –anlagen

9.1.1 Verkehrswege

- **Grunderneuerungen Stadtbahnstrecken**

2020	Gleisbogen Karl-Marx-Platz inkl. Lutherstraße
2020	Gleis Warschauer Straße (Überfahrt Berliner Straße, bis vor Gerabrücke, GUW 23)
2020	Gleis nördliche und südliche Bahnhofstraße mit Querung Juri-Gagarin-Ring
2020	Gleis Abzweig Ringelberg
2020	Gleis- und Weichenanlagen Angerkreuz bis Abzweig Ringelberg nebst Haltestellen Angerkreuz (sinnvoll mögliche Verbesserung gemäß örtlicher Gegebenheiten)
2020	Fahrsignalanlage und Weichensteuerung Anger 1
2021	Weichen Europaplatz inkl. Gleisbogen
2021	Gleisbogen Haarbergstraße
2021/2022	Gleisertüchtigung Ebertstraße (Überhang 2018/2019)
2022	Gleis Luther-/ Gorkistraße
2022	Gleis Talknoten
2022	Gleis Stadtparkdreieck bis Löberwallgraben / Kaffeetrichter
2022	Weichen und Kreuzung Domplatz Süd
2022	Sicherheit Netz
2023	Grunderneuerung Stadtbahnbrücke NQV
2023	Gleis Dreieck Warschauer Straße – Europaplatz
2023	Gleis Wiesenhügel
2023	Weichenanlage Grubenstraße
2023	Gleis Abzweig Kaffeetrichter
2024	Gleisverbindung Kloostergang als Alternative für Ersatzzeichenstraße (Anforderung der Stadt Erfurt, Finanzierung ist zu klären)

9.1.2 Infrastruktur Bahnstromversorgung

- **Erneuerung Fahrleitungen**

2021	Fahrleitung Magdeburger Allee (Querschnittserhöhung)
2022	Fahrleitung Luther-/ Gorkistraße
2022	Fahrleitung Domplatz Nord – Bergstraße (Querschnittserhöhung)
2022-2024	Fahrleitungsanpassung Haltestellen Baumerstraße und Bergstraße im Zuge Komplexmaßnahme Nordhäuser Straße (LHE)
2023	Fahrleitung Kaffeetrichter – Puschkinstraße

9.1.3 Haltestellen (siehe auch Punkt 8.1)

- **Stadtbahnhaltestellen**

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

2020	Haltestelle Salinenstraße Linie 5 sa
2020	Haltestellen Wendenstraße
2020	Haltestelle Grubenstraße se
2020	Haltestellen Kaffeetrichter
2021	Haltestelle Gamstädter Weg sa
2021	Haltestelle Nibelungenweg sa
2021	Haltestelle Hochheimer Straße sa
2021	Haltestelle Steigerstraße
2021	Ausstiegshaltestelle Thüringenhalle
2021	Haltestelle Brühler Garten / Lutherstraße
2022	Haltestellen Domplatz Süd
2022-2024	Haltestellen mit angehobener Fahrbahn Baumerstraße (se) und Bergstraße (sa und se) im Zuge der Komplexmaßnahme Nordhäuser Straße (Stadt Erfurt)

- **Bushaltestellen**

Gemäß Stadtratsbeschluss DS 1900/17 sind jährlich drei Haltestellenstandorte und eine von drei damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife auszubauen. Die Haltestellenstandorte sind entsprechend dem Bedarf und unter Berücksichtigung baulicher Randbedingungen aus der Haltestellenliste (siehe Anlage 2) auszuwählen. Zusätzlich sind bei allen komplexen Straßenbauvorhaben alle im Abschnitt liegenden Bushaltestellen einschließlich Ersatzhaltestellen barrierefrei auszubauen.

Neu einzurichtende Bushaltestellen sind generell barrierefrei herzustellen. Bei Testbetrieben ist der barrierefreie Ausbau spätestens nach 2 Jahren abzuschließen.

9.2 Fahrzeuge

Das Fahrzeuginvestitionsprogramm beinhaltet folgende Zielstellung:

Für die Sicherung eines attraktiven und stabilen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Erfurt, aufgrund der sehr positiven Entwicklung der Fahrgäste, ist es zwingend erforderlich, den Bestand an Straßenbahnfahrzeugen und Bussen in den nächsten Jahren zu erweitern.

Um den gestiegenen Qualitäts- und Umweltaforderungen an den ÖPNV gerecht zu werden ist für die Fahrzeugflotte Stadtbahn ein Durchschnittsalter von 16 Jahren sowie für die Fahrzeugflotte Bus ein Durchschnittsalter von 7 Jahren anzustreben.

9.2.1 Stadtbahn

- Im Stadtbahnbereich ist eine Neubeschaffung von 14 Niederflurstraßenbahnen mit 42m Länge bis Ende 2021 vertraglich fixiert.
- Weiterhin besteht eine Option für die Neubeschaffung von 10 Straßenbahnen des gleichen Typs. Auf Grund des prognostizierten weiteren Fahrgastanstiegs besteht das Ziel, die Option für diese Fahrzeuge einzulösen. Hierfür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.

9.2.2 Bus

- Im Busbereich ist eine **Erhöhung des Bestandes** für den Linienverkehr vorgesehen, um den gestiegenen Anforderungen im Angebot gerecht werden zu können.
- Im Stadtbus- und Regionalverkehr sind **grundsätzlich Niederflurbusse** (im Regionalverkehr und außerhalb des Kernstadtbereiches auch als Low-Entry-Busse möglich) einzusetzen, um an allen barrierefrei ausgebauten Haltestellen auch Rollstuhlfahrern die Möglichkeit des selbstständigen Ein- und Ausstiegs zu gewähren. Diese Busse müssen zusätzlich eine Klapprampe für die Bedienung noch nicht barrierefrei ausgebauter Haltestellen besitzen.
Eine Ausnahme bildet ein nur hochflurig beschaffbarer Fahrschulbus, welcher mit einem Hublift für Mobilitätseingeschränkte ausgerüstet wird. Außerhalb der Fahrschule ist ein Einsatz in Anlehnung an die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaates auf Regionalbuslinien (Fahrten sind im Fahrplan zu kennzeichnen, keine aufeinander folgenden Fahrten) sowie bei Doppelfahrten, im Werkverkehr und auf ausgewählten Schülerverkehrsfahrten möglich.
- Für einen bequemen und schnellen Fahrgastwechsel müssen alle auf den Linien im Zentrumsbereich eingesetzten Busse (derzeit Linien 9, 51, 60, 90) eine **2-spurige Türbreite** aufweisen.
- Bei zukünftiger Neubeschaffung von Kraftomnibussen wird sich die EVAG an der **Clean Vehicle Richtlinie** der Europäischen Union orientieren. Voraussetzung ist die Umsetzung in Bundesdeutsches Recht.
- **Einsatz von Bussen mit emissionsarmen und CO₂-neutralen Antrieben**
Die Einführung emissionsarmer und CO₂-neutraler Busse ist planerisch mit allen Erfordernissen (auch Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur) vorzubereiten, einschließlich eines Finanzierungskonzepts.

9.3 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV

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

Die Aufwendungen dienen vordergründig der Stabilisierung des Angebotes, der Verkürzung der Reisezeiten, der Sicherung der Anschlüsse sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit an signalisierten Gleisübergängen.

9.4 Betriebsleitsystem

Die EVAG hat nach erfolgter Modernisierung ein sehr modernes und funktionsvielfältiges Leitsystem. Der Stand ist zu erhalten und weiter auszubauen.

- In den kommenden Jahren liegt der Schwerpunkt besonders bei der Innenausstattung der Fahrzeuge zur Verbesserung der Fahrgastinformation. Dazu werden weitere Bildschirme für die noch nicht ausgestatteten Fahrzeuge (16 Combinos) angeschafft und weitere LED-Anzeigen umgesetzt.

- 2020-2023 Erweiterung und Erneuerung (Produktablösung) der Dynamischen Fahrgast-Information (DFI) an Stadtbahn- und Bushaltestellen

9.5 Service, Vertrieb und Marketing

Im Rahmen der Verbunderweiterung sind die Verkaufsterminals an die neuen Anforderungen anzupassen (2020).

Die bestehenden Vertriebssysteme sind unter Beachtung der strategischen Zielstellungen der EVAG (vgl. Pkt. 6.7.2.) sowie des Nutzungsverhaltens der Kunden weiter zu entwickeln und anzupassen.

Zur Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten für Fahrscheine im ÖPNV sind insbesondere folgende Vertriebswege fortzuschreiben bzw. schrittweise aufzubauen:

- Weiterentwicklung Erfurt-Mobil-App
- Produktive Markteinführung eines assistierten CheckIn-CheckOut Vertriebssystems mittels App im Verkehrsverbund Mittelthüringen

9.6 Werkstätten / Betriebsanlagen

Für die Indienststellung neuer Straßenbahnfahrzeuge vom Typ Tramlink ab Herbst 2020 sind umfangreiche Änderungen bzw. Erweiterungen an der Werkstattinfrastruktur in den Betriebshöfen Am Urbicher Kreuz und Nordhäuser Straße vorzunehmen, wie z.B.:

- Erweiterung der Ersatzteil- und Lagerkapazitäten
- Ertüchtigung einer Krananlage zum Heben von Lasten mit 5t Masse
- Anpassung und Erweiterung der Straßenbahnwaschanlagen
- Schaffung eines Arbeitsstandes sowie einer Möglichkeit zum Heben von 42,5 m Fahrzeugen
- Errichtung Säulendrehkran zur Be- und Entladung von Fahrwerken

Aufgrund der Clean Vehicle Richtlinie werden ab 2021 umfangreiche Umbaumaßnahmen zur Anpassung der Werkstätten Bus an die neuen Antriebsarten notwendig.

10 Finanzierung

10.1 Finanzierungssäulen

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 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 ThürÖPNVG 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 Landeshauptstadt Erfurt befinden, direkt an die Verkehrsunternehmen, die im Besitz der Linienkonzession sind, aus.

Gemäß ThürÖPNVG § 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.

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 anderen Finanzierungsquellen (Zuschüsse) nicht durch die SWE GmbH abgedeckt werden kann, wird aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Erfurt ausgeglichen.

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

10.2 Finanzierungsanteile der Nachbarkreise

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 Landeshauptstadt 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.

10.3 Wirtschaftsplan 2020 - 2024

10.3.1 Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2020-2024

Allen Planungen liegt der Ansatz eines Fahrleistungsangebotes, welches dem Stand Juli 2019 entspricht, zu Grunde. Die bis 2024 notwendig werdenden Angebotserweiterungen erfordern eine Anhebung des im öDA vereinbarten EVAG Angebotes von jährlich 7,0 Mio Fahrplankilometer (der Rahmen +/- 5% ist nicht mehr ausreichend) um bis zu 0,5 Mio auf dann 7,5 Mio Fahrplankilometer / Jahr (+/- 5%). Eine solche Anhebung des Leistungsumfanges kann gemäß öDA § 2(3) durch den Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden.

10.3.2 Erfolgsplan

Der Erfolgsplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mittelfristige Finanzplanung						
I. Erfolgsplan	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
1. Umsatzerlöse	45.327,0	48.384,0	50.428,0	50.465,0	51.724,0	53.057,0
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	75,0	216,0	188,0	70,0	70,0	182,0
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.685,0	10.397,0	10.732,0	10.932,0	10.297,0	10.136,0
davon Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	9.179,0	8.778,0	9.102,0	8.773,0	8.634,0	8.456,0
5. Materialaufwand	15.692,0	16.645,0	17.460,0	17.094,0	17.579,0	18.023,0
a) Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe u. bezogene Waren	9.794,0	9.808,0	10.278,0	10.534,0	10.882,0	11.189,0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.898,0	6.837,0	7.182,0	6.560,0	6.697,0	6.834,0
davon - Wegebenutzungsentgelt Stadt Erfurt	683,7	711,8	736,8	739,5	753,8	768,4
6. Personalaufwand	29.508,0	30.659,0	32.435,0	32.935,0	33.685,0	34.511,0
a) Löhne und Gehälter	23.996,0	24.917,0	26.323,0	26.718,0	27.333,0	27.995,0
b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen für Altersversorgung u. Unterstützungen	5.512,0	5.742,0	6.112,0	6.217,0	6.352,0	6.516,0
davon Altersversorgung	709,0	733,0	782,0	796,0	814,0	835,0
7. Abschreibungen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
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	7.583,0	8.491,0	8.481,0	8.711,0	8.728,0	8.831,0
dav. - Zuführungen zu Sonderposten mit Rücklageanteil	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
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	1,3	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0
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	445,0	404,6	432,1	522,7	594,3	614,8
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	24,1	14,0	12,0	10,0	7,9	8,3
17. Aufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen						
18. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-13.383,7	-13.009,1	-14.741,1	-14.909,7	-15.736,3	-15.592,8
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
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18. Ergebnis nach Steuern	-13.383,7	-13.009,1	-14.741,1	-14.909,7	-15.736,3	-15.592,8
19. Sonstige Steuern	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0
20. Jahresgewinn/Jahresverlust vor Ergebnisabführung	-13.432,7	-13.058,1	-14.790,1	-14.958,7	-15.785,3	-15.641,8
21. Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH	7.693,7	7.522,1	9.337,1	9.498,7	10.318,3	10.167,8
22. Aufwendungen aus Gewinnabführung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
23. Jahresgewinn/Jahresverlust	-5.739,0	-5.536,0	-5.453,0	-5.460,0	-5.467,0	-5.474,0

Tabelle 32: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2019-2024

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.

Des Weiteren wurde bei der Kostenentwicklung eine moderate Preis- und Tarifentwicklung 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.

10.3.3 Vermögensplan

Der Vermögensplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

II. Vermögensplan	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
A: Finanzierungsbedarf						
Tilgung	300,0	300,0	300,0	1.720,3	2.743,7	2.743,7
Investitionen	30.340,0	32.052,0	17.497,0	14.409,0	14.601,0	24.014,0
- davon Eigenfinanzierung	21.294,0	18.435,0	10.335,0	8.757,0	7.826,0	13.216,0
Fördermittel Bund/Land/Stadt	9.046,0	13.617,0	7.162,0	5.652,0	6.775,0	10.798,0
Erhöhung des Umlaufvermögens/ Abbau kurzfristiger Verbindlichkeiten	19.471,0	0,0	3.544,0	4.363,7	0,0	572,3
Auflösung SoPo Zuschüsse	9.179,0	8.778,0	9.102,0	8.773,0	8.634,0	8.456,0
Verlustdeckung	5.739,0	5.536,0	5.453,0	5.460,0	5.467,0	5.474,0
Summe Finanzierungsbedarf	65.029,0	46.666,0	35.896,0	34.726,0	31.445,7	41.260,0
B: Deckungsmittel						
Abschreibungen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten/ Abbau Umlaufvermögen	0,0	11.703,0	0,0	0,0	1.962,7	0,0
Kredite	34.000,0	0,0	6.000,0	6.500,0	0,0	8.000,0
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
Bundesförderung Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschuss vom Freistaat	14.546,0	18.907,0	12.362,0	10.852,0	11.975,0	15.998,0
davon Landesförderung Investitionen	9.046,0	13.617,0	7.162,0	5.652,0	6.775,0	10.798,0
davon Verlustausgleich	5.500,0	5.290,0	5.200,0	5.200,0	5.200,0	5.200,0
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	239,0	246,0	253,0	260,0	267,0	274,0
Zahlungen in das Eigenkapital aus anderen Finanzierungsquellen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Deckungsmittel	65.029,0	46.666,0	35.896,0	34.726,0	31.445,7	41.260,0

Tabelle 33: Vermögensplan der EVAG 2019-2024

Der Finanzierungsbedarf der Geschäftsjahre 2020 - 2024 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 Landeshauptstadt Erfurt/SWE Stadtwerke GmbH auszureichenden Finanzhilfen wurden entsprechend in die Planung eingearbeitet.

10.3.4 Investitionsplan

Aus der Entwicklung der im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Investitionen (Aufstellung siehe Kapitel 9) im ÖPNV lässt sich der zusammengestellte Investitionsbedarf für den Zeitraum 2020-2024 ableiten. Dieser ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Gesamtkosten (2020 - 2024) T EUR	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
Art der Investitionen							
1.1. Bereich Fahrbetrieb und Verkehrslenkung	1.623,0	405,0	285,0	296,0	336,0	460,0	246,0
1.2. Bereich Fahrzeuginstandhaltung davon Fahrzeugbeschaffung Omnibus und NF-Straba	51.490,0 42.073,0	20.630,0 19.765,0	19.784,0 17.845,0	9.114,0 6.778,0	3.770,0 1.950,0	4.200,0 2.580,0	14.622,0 12.920,0
1.3. Bereich Betriebsl., Bau und Infrastruktur	42.473,0	8.234,0	9.244,0	7.375,0	8.611,0	8.929,0	8.314,0
1.4. Bereich Betriebswirtschaft	5.437,0	776,0	2.449,0	382,0	1.362,0	712,0	532,0
1.5. Bereich Vorstand	1.550,0	295,0	290,0	330,0	330,0	300,0	300,0
Investitionen	102.573,0	30.340,0	32.052,0	17.497,0	14.409,0	14.601,0	24.014,0

Tabelle 34: Investitionsplan der EVAG 2019-2024

Der Investitionsplan wurde an den aktuellen Bedarf sowie die finanziellen Möglichkeiten angepasst. Schwerpunkte in den Jahren 2020-2024 sind die Neu- und Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Bussen. Zur Umsetzung des Investitionsplanes ist neben der Eigen- und Fremdfinanzierung eine Bereitstellung der Fördermittel im Rahmen der Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen berücksichtigt.

11 Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes

11.1 Einbeziehung der EVAG

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes 2020 - 2024 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 16.04.19

- Ziele und Grundsätze der Nahverkehrsplanung,
- Analyse des Erfurter ÖPNV,
- Einschätzung der vorhandenen Verkehrsangebote.

2. Workshop am 04.09.19

- Barrierefreiheit im ÖPNV
- Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten
- Angebotsvorgaben

Zu beiden Workshops waren eingeladen:

- alle Ortsteilbürgermeister,
- alle Stadtratsfraktionen,
- Bürgerbeauftragte und Kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen,
- Amt für Bildung,
- Beteiligungsmanagement,
- EVAG.

Zusätzlich zum 2. Workshop waren eingeladen:

- Seniorenbeirat,
- Tiefbau- und Verkehrsamt.

Allen Eingeladenen wurden unabhängig von der Teilnahme 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 Ortsteilrat Stotternheim zur Haltestellenausstattung
→ nicht relevant für Nahverkehrsplan, wurde EVAG übergeben

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.

Dieser Abstimmungs- und Beteiligungsprozess fand wie folgt statt:

- Die aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote wurden bereits im VMT-Rahmenplan bearbeitet und abgestimmt, sodass es in diesem lokalen Nahverkehrsplan vorrangig um deren Entwicklung und Einbindung in den Stadtverkehr Erfurt geht.
- Den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wurde am 15.10.2019 ein Entwurf der den gebietsübergreifenden Linienverkehr betreffenden Kapitel zur Stellungnahme übergeben.

	angeschrieben am:	Antwort vom:	
Landkreis Sömmerda	15.10.2019	15.11.2019	keine Einwände
Kreis Weimarer Land	15.10.2019	29.10.2019	berücksichtigt
Ilmkreis	15.10.2019	11.11.2019	keine Einwände
Landkreis Gotha	15.10.2019	05.11.2019	berücksichtigt
Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	15.10.2019		
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr	15.10.2019	13.11.2019	berücksichtigt
VWG des ÖPNV Sömmerda	15.10.2019	05.11.2019	berücksichtigt
PVG Weimarer Land	15.10.2019		
IOV Ilmenau	15.10.2019	04.11.2019	keine Einwände
NVG Gotha	15.10.2019		
KomBus Bad Lobenstein	15.10.2019		

Tabelle 35: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen