

# Nahverkehrsplan 2026 bis 2030

Landeshauptstadt Erfurt





**Landeshauptstadt Erfurt**

**Fortschreibung  
Nahverkehrsplan 2026 bis 2030**

**Aufgabenträger:**

**Landeshauptstadt Erfurt**  
Tiefbau- und Verkehrsamt  
Abteilung Verkehrsplanung  
Warsebergstraße 3  
99092 Erfurt

**Auftragnehmer:**

**Mathias Schmechtig  
NahverkehrsConsult**

Wilhelmshöher Allee 274  
34131 Kassel  
Fon: 0561 – 988 349-65  
Fax: 0561 – 988 349-68  
info@mathias-schmechtig.de  
www.mathias-schmechtig.de

**unter Mitwirkung von:  
KCW GmbH**

Bernburger Str. 27  
10963 Berlin  
Fon: 030 – 4081768-60  
Fax: 030 – 4081768-61  
info@kcw-online.de  
www.kcw-online.de

Kassel, 10. März 2026



**Inhalt:**

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>1</b>
1.1	Anlass und Rahmenbedingungen .....	1
1.2	Verkehrspolitische Zielstellung.....	1
1.3	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG .....	8
1.4	Liniengenehmigungen der EVAG – Zusammenfassung in Linienbündeln.....	9
1.4.1	Linienbündel Nord - Süd .....	10
1.4.2	Linienbündel West – Ost .....	11
1.5	Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT).....	12
1.6	Sonstige Angebote im Stadtverkehr .....	13
<b>2</b>	<b>Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose.....</b>	<b>16</b>
2.1	Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in Nahverkehrsbezirke....	16
2.2	Einwohnerentwicklung .....	18
2.3	Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet.....	20
2.4	Pendlerdaten.....	21
2.5	Schülerdaten.....	23
<b>3</b>	<b>EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme .....</b>	<b>25</b>
3.1	Erschließungspotenziale.....	25
3.1.1	Stadtbahnerschließung und Buslinie 9 .....	25
3.1.2	Stadtbuserschließung Linien 10 bis 95 und Schulbuslinien.....	26
3.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen.....	28
3.3	Verteilung der Fahrgäste auf die Linien / Verkehrsmittel der EVAG....	29
3.4	Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen/ Siedlungen .....	31
3.5	Finanzierung der Verkehrsangebote .....	33
3.6	Stärken und Schwächen des ÖPNV in Erfurt .....	37
<b>4</b>	<b>Rahmenvorgaben für die Entwicklung des ÖPNV .....</b>	<b>40</b>
4.1	Stadtentwicklung .....	40
4.1.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept .....	40
4.1.2	Äußere Oststadt – ICE-City .....	40
4.1.3	Modellvorhaben Südost – Neue Mitte.....	41
4.1.4	Mögliche weitere bedeutsame Projekte mit Relevanz für Nahverkehrsplanung .....	42

4.2	Auswirkungen Schulnetzplanung .....	43
4.3	Festlegung der zu erbringenden Verkehrsleistung .....	44
4.4	Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn .....	45
<b>5</b>	<b>Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen) .....</b>	<b>45</b>
5.1	Ausgangsbasis .....	45
5.2	Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes .....	46
5.3	Vorgabe von Mindestbedienungsstandards .....	47
5.3.1	Allgemeines .....	47
5.3.2	Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn/ Buslinie 9 .....	48
5.3.3	Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen .....	<b>53</b>
<b>6</b>	<b>Standards im Stadtgebiet .....</b>	<b>62</b>
6.1	Qualitätskriterien .....	62
6.2	Standard: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) .....	64
6.3	Standard: Fahrgastinformation .....	65
6.4	Standard: Haltestellen .....	66
6.4.1	Einzugsbereiche .....	66
6.4.2	Ausstattungen von Haltestellen .....	67
6.4.3	Einteilung in Kategorien .....	69
6.5	Standard: Verknüpfungspunkte .....	70
6.6	Standard: Fahrzeuge .....	73
6.7	Standard: Tarife und Vertrieb .....	75
6.7.1	Tarif .....	75
6.7.2	Vertrieb .....	76
<b>7</b>	<b>Entwicklung des gebietsübergreifenden Linienverkehrs .....</b>	<b>76</b>
7.1	VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 .....	76
7.2	Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte im VMT-Rahmenplan 2019 - 2023 .....	77
7.3	Landesbedeutsames Busnetz .....	78
7.4	Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden Busverkehr .....	78
7.5	Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote .....	79
7.5.1	Allgemeines .....	79
7.5.2	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda .....	79
7.5.3	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land .....	81

---

7.5.4	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilm-Kreis .....	82
7.5.5	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha.....	83
7.5.6	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt .....	84
7.6	Projekt „ITF Thüringen 2030“ .....	85
<b>8</b>	<b>Anforderungen an die Infrastruktur .....</b>	<b>88</b>
8.1	Barrierefreiheit .....	88
8.1.1	Schaffung barrierefreier Wegeketten .....	90
8.1.2	Grundsätze .....	91
8.1.3	Zielstellung: Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV in Erfurt.....	92
8.1.4	Sachstand – Was wurde bisher erreicht .....	93
8.1.5	Zielsetzung für den barrierefreien Haltestellenausbau .....	96
8.1.6	Zielsetzung für die Neuanlage von Bushaltestellen .....	100
8.1.7	Ausnahmeregelungen .....	101
8.2	Instandhaltungen von Strecken und Anlagen .....	104
8.3	SPNV-Haltepunkt Leipziger Straße .....	104
<b>9</b>	<b>Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV .....</b>	<b>106</b>
9.1	Aufgabenstellung .....	106
9.2	Kategorisierung der Maßnahmen.....	107
9.3	Handlungsfeld I „Netzausbau und Angebot“ .....	107
9.3.1	I.1 „Projekt: Stadtbahn-Ausbau Linie 9“ .....	107
9.3.2	I.2 „Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen“ .....	110
9.3.3	I.3 „Prüfauftrag: Einrichtung von Bedarfsverkehren zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ortsteilen“ .....	113
9.3.4	I.4 „Projekt: Anbindung der Stadtentwicklungsbereiche in der Äußeren Oststadt“ .....	121
9.3.5	I.5 „Prüfauftrag: Fahrplangestaltung in Zeiträumen mit ausgeprägten Eingriffen in den ÖPNV-Betrieb/ Handlungsoptionen für Sicherstellung eines robusten Fahrplanangebotes“ .....	122
9.3.6	I.6 „Prüfauftrag: Entwicklung der Verknüpfung Bus/ Bahn in den Außenbereichen“ .....	125
9.3.7	I.7 „Prüfauftrag: Anbindung der Hochhäuser im Bereich Herrenberg“ .....	128

---

9.4	Handlungsfeld II „ÖPNV-Infrastruktur“ .....	129
9.4.1	II.1 „Projekt: barrierefreier Ausbau an Bushaltestellen“ .....	129
9.4.2	II.2 „Prüfauftrag: Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung“ .....	130
9.4.3	II.3 „Projekt: Elektrifizierung der Busflotte“ .....	131
9.4.4	II.4 „Lösungsfindung: Einsatz autonomer Fahrzeuge“ .....	133
9.5	Handlungsfeld III „Flankierende Dienstleistungen“ .....	135
9.5.1	III.1 „Projekt: Digitale Fahrgastinformation“ .....	135
9.5.2	III.2 „Prüfauftrag: Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike + Ride)“ .....	135
<b>10</b>	<b>Investitionen im ÖPNV .....</b>	<b>138</b>
10.1	Ausbau der Verkehrswege und –anlagen .....	138
10.1.1	Verkehrswege.....	138
10.1.2	Infrastruktur Bahnstromversorgung .....	139
10.1.3	Haltestellen .....	139
10.2	Fahrzeuge.....	140
10.2.1	Stadtbahn .....	140
10.2.2	Bus .....	140
10.3	Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV .....	141
10.4	Sicherung von Gleisübergängen gemäß den Vorgaben der BOStrab,Betriebsleitsystem .....	142
10.5	Service, Vertrieb und Marketing .....	142
10.6	Werkstätten und Betriebsanlagen.....	142
<b>11</b>	<b>Finanzierung.....</b>	<b>143</b>
11.1	Finanzierungssäulen .....	143
11.2	Finanzierungsanteile der Nachbarkreise .....	144
11.3	Wirtschaftsplan 2026 - 2030 .....	145
11.3.1	Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2026 - 2030 .....	145
11.3.2	Erfolgsplan.....	145
11.3.3	Vermögensplan.....	147
11.3.4	Investitionsplan .....	149

**12 Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes ..... 152**

12.1	Einbeziehung der EVAG .....	152
12.2	Durchgeführte Workshops.....	152
12.3	Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen .....	153

**Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke**

**Anlage 2: nicht barrierefreie Bushaltestellen - Ausbaubedarf, Stand  
31.12.2024**

## Tabellen

1	Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel Nord – Süd .....	10
2	Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel West – Ost.....	11
3	Relevante SPNV-Angebote im Stadtgebiet .....	14
4	Anbindung Ortsteile mit regionalen ÖPNV-/ SPNV-Angeboten.....	14
5	Prognose der Gruppe 6- bis unter 18-Jahre .....	24
6	EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 und 2024 nach Siedlungsstrukturen .....	30
7	ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2024 .....	34
8	Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2024 .....	35
9	Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen – Tagnetz .....	49
10	Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen – Nachtnetz .....	50
11	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo–Fr (Erfurter Stadtnetz – Tag) ...	50
12	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz – Tag).....	51
13	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz – Tag).....	52
14	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz – Nacht).....	52
15	Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen.....	56
16	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo–Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen.....	57
17	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz – Ortsteile und Siedlungen .....	58
18	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo – Do; Ortsteile und Siedlungen .....	59
19	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen – Ortsteile und Siedlungen.....	60
20	Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen .....	61
21	ÖPNV-Kundenbarometer 2024 – Benotung und Einschätzung.....	63
22	Einzugsbereiche von Haltestellen für Ermittlung der Erschließungswirkung .....	67
23	Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards .	69
24	Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet.....	70

25	ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG.....	73
26	Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (nach VMT-Rahmenplan 2019 – 2023).....	77
27	<i>Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: NVP SPNV Thüringen 2023–2027)</i> .....	79
28	Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Fahrzeuge im Linienverkehr (31.12.2024) .....	94
29	Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Haltestellen im Stadtbahnbereich (31.12.2024).....	95
30	Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Bus-Haltestellen der EVAG (31.12.2024).....	95
31	Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit .....	98
32	Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen.....	99
33	Ausnahmen von der Barrierefreiheit an Stadtbahnersatzhaltestellen ....	102
34	Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2026 – 2030 .....	146
35	Vermögensplan der EVAG 2026 – 2030 .....	148
36	Investitionsplan der EVAG 2026 – 2030 .....	150
37	Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen .....	154

## Abbildungen

1	Entwicklung der Modal-Split-Anteile 1991 bis 2023 (Verkehrsmittelwahl nach Wegen, Gesamtmobilität der Erfurter Bevölkerung) .....	2
2	Entwicklung der Anteile der Verkehrsarten an der durchschnittlich erbrachten Verkehrsleistung (km pro Person und Tag) 2013 bis 2023 (Gesamtmobilität der Erfurter Bevölkerung) .....	3
3	Verbundgebiet des VMT, Stand 01.01.2025 .....	12
4	Einwohnerprognose der Landeshauptstadt Erfurt.....	19
5	Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 – 2024 ....	20
6	Pendlerverflechtungen .....	22
7	Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt .....	26
8	Einwohner der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2024 .....	27
9	Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle.....	29

10	Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf den nachfragestärksten Linien (Entwicklung 2019 – 2024).....	30
11	ÖPNV-Nutzungsintensität in den Ortsteilen bzw. Siedlungen (Kennwert „Ein- und Aussteiger pro Einwohner und Tag“ (Werte für Schulwerktag Montag bis Freitag)).....	32
12	Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2024 .....	34
13	EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2024 .....	35
14	Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2024 .....	36
15	Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2024 .....	36
16	Das Stadtbahn-System prägt mit seinen Merkmalen Leistungsfähigkeit, Barrierefreiheit, Verfügbarkeit und Erschließungswirkung das Erfurter ÖPNV-System.....	38
17	Der Erfurter ÖPNV verfügt über eine moderne Infrastruktur.....	38
18	Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2024 .....	55
19	ÖPNV-Kundenbarometer 2024 – Rangreihe der Zufriedenheit .....	63
20	Fahrplanauskunft im Internet unter <a href="http://www.evag-erfurt.de">www.evag-erfurt.de</a> (Bildquelle: EVAG) .....	65
21	Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Stadtbahnen .....	66
22	Musterhaltestelle Stadtbahn (Beispiel: Haltestelle Stadion Ost) .....	68
23	Musterhaltestelle Bus (Beispiel: Haltestelle Thüringenhalle) .....	68
24	Haltestelle „Europaplatz“ – prägender Umsteigepunkt im Erfurter Norden .....	72
25	Stadtbahn-Fahrzeuge „TramLink Erfurt“ .....	74
26	Projekt ITF Thüringen 2030: Modell- und Fokusregionen .....	85
27	Zeitplan Projekt „ITF Thüringen 2030“ für die Landeshauptstadt Erfurt .....	87
28	Maßnahmenfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV .....	90
29	Mobilitätskette im ÖPNV .....	91
30	Bodenindikatoren (Leitstreifen) mit Ausbildung als Rillenplatte .....	93
31	Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 01.11.2025.....	96
32	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV-Fahrzeug (Bildquelle: Stadtverwaltung Erfurt) .....	97
33	Ortsteilsteckbriefe – exemplarischer Aufbau .....	111
34	Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Erfurt .....	137

## 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
ITF	Integraler Taktfahrplan
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	Personenbeförderungsgesetz
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	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda
WE	Wohneinheit

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen, Männern und Diversen gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass Frauen, Männer und Diverse gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z. B. Fahrer:innen und Nutzer:innen verzichtet.

### **Im Textteil verwendete Farben zur Kennzeichnung von Aussagen in Textabschnitten**



wesentliche Kernaussage des Nahverkehrsplans



wesentliche inhaltliche Änderungen ggü. dem Nahverkehrsplan 2020 bis 2025



Zitate aus Gesetzen, Drucksachen der Landeshauptstadt Erfurt o. ä.



Erläuterungen zur Arbeitsmethodik im Nahverkehrsplan

Bildquellen (soweit nicht anders angegeben):  
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult



# 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 sechste Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt hat eine Gültigkeit für den Zeitraum 2026 bis 2030. Er baut auf den Ergebnissen des Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 auf, der mit Stadtratsbeschluss DS 2599/23 um das Jahr 2025 verlängert wurde.

## 1.2 Verkehrspolitische Zielstellung

Die „Verkehrswende“ steht in Erfurt, wie nahezu überall in Deutschland, seit Jahren im Mittelpunkt der kommunalen Verkehrspolitik. Diese Vision zielt darauf ab, den Verkehrssektor grundlegend zu transformieren, um eine nachhaltigere Mobilität zu fördern. Die Verkehrswende verfolgt dazu zwei Zielrichtungen:

- Verminderung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Verkehrsgeschehen und Erhöhung der Anteile alternativer, umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel, wie Bahn, Bus, Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen  
⇒ **Mobilitätswende**
- Reduzierung der Schadstoffemissionen im Verkehr (insbesondere CO<sup>2</sup>) durch Umrüstung auf emissionsfreie Antriebe  
⇒ **Antriebswende**

Die globalen Ziele der Verkehrswende finden meist eine Grundakzeptanz in der Bevölkerung, die Strategien und Maßnahmen zu ihrer Erfüllung sind aber gesellschaftlich und auch politisch häufig umstritten. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die Vision „Verkehrswende“ eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses sowohl auf Bundesebene als auch vor Ort in den Kommunen bedarf.

Ein hochwertiger, emissionsfreier und zuverlässiger ÖPNV wird eine prägende Säule für das Erreichen der Zielsetzungen spielen. Er wird weiterhin für die Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen ebenso unverzichtbar sein wie für die Sicherung urbaner Lebensqualität.

Seite | 2

In Erfurt ist der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsgeschehen (gemessen im sog. „Modal-Split“) seit Anfang der 2010er-Jahre leicht gewachsen. Herauszustellen ist in diesem Zeitraum der Anstieg des Radverkehrs und des Fußwegeverkehrs, während der Motorisierte Individualverkehr (MIV) signifikant zurückgegangen ist.

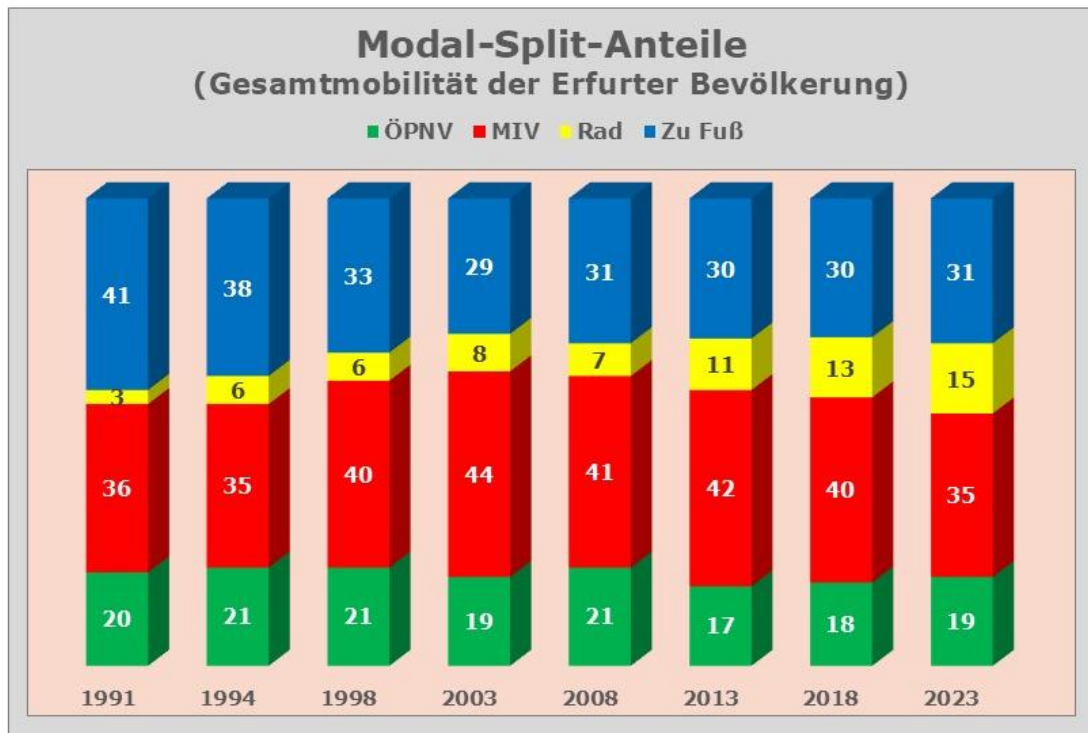


Abbildung 1: Entwicklung der Modal-Split-Anteile 1991 bis 2023 (Verkehrsmittelwahl nach Wegen, Gesamtmobilität der Erfurter Bevölkerung)<sup>1</sup>

Eine Betrachtung der Anteile der Verkehrsmittel an den im Personenverkehr erbrachten Verkehrsleistungen (km pro Person und Tag) zeigt für den Zeitraum 2013 bis 2023 einen steigenden Anteil des ÖPNV an der gesamten im Personenverkehr erbrachten Verkehrsleistung. Dieser Anteil beträgt, bei einer kontinuierlich abnehmenden absoluten Verkehrsleistung, aktuell 25%.

<sup>1</sup> Technische Universität Dresden, Professur für Mobilitätssystemplanung: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ – Städtevergleich; Dresden, im Juni 2025 (Version 2) ([https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2023\\_Staedtevergleich\\_v2.pdf?lang=de](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2023_Staedtevergleich_v2.pdf?lang=de)) und <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/daten/128392.html>

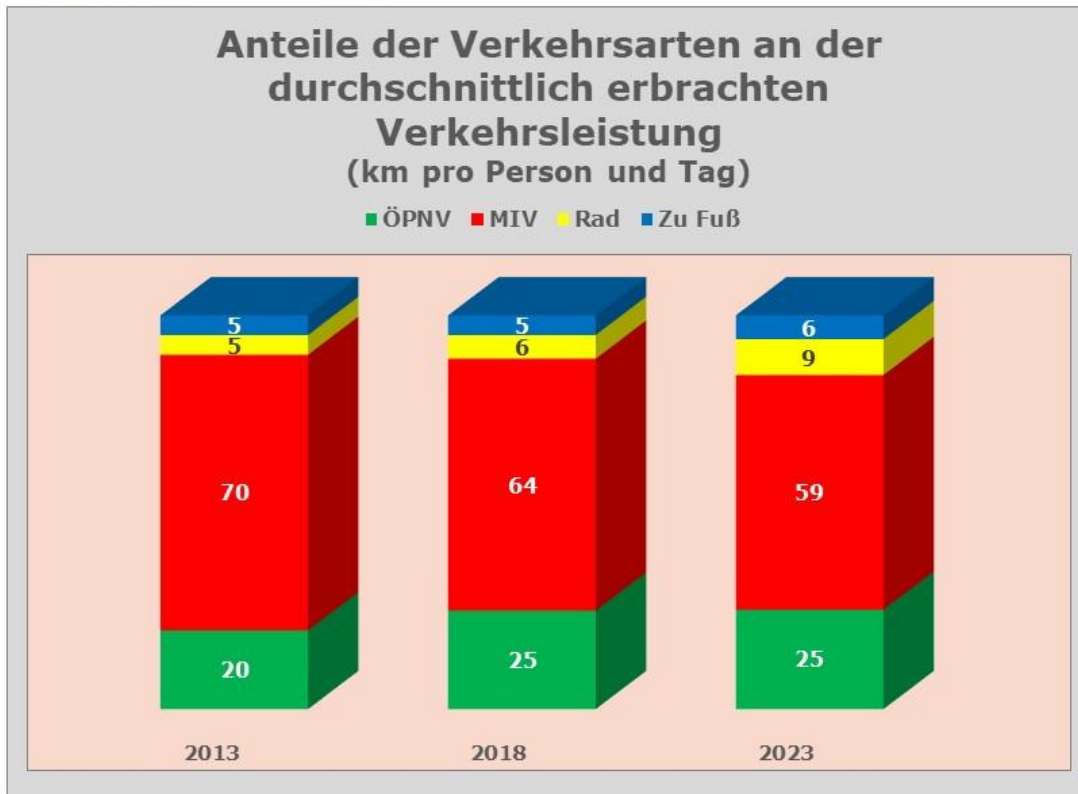


Abbildung 2: Entwicklung der Anteile der Verkehrsarten an der durchschnittlich erbrachten Verkehrsleistung (km pro Person und Tag) 2013 bis 2023 (Gesamtmobilität der Erfurter Bevölkerung)<sup>2</sup>

Deutschlandweit zeigen dagegen aktuelle Forschungsergebnisse (MiD 2023<sup>3</sup>), dass der Öffentliche Verkehr (einschließlich des Fernverkehrs), welcher im Mittel einen Anteil von 11 % erreicht, sein Niveau seit Ende der 2000er-Jahre nicht erkennbar ausbauen konnte.

Mit dem Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 werden nachfolgende **acht Leitsätze** für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Erfurt festgelegt.

<sup>2</sup> ebenda und Daten der Landeshauptstadt Erfurt

<sup>3</sup> Follmer, Robert (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht; Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

❖ **Leitsatz 1: Ausrichtung der Nahverkehrsplanung an den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität!**

Im Mittelpunkt des kurz- und mittelfristigen Handelns steht die Stabilisierung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV im erreichten hohen Niveau. Langfristig wird im Kontext mit der bundesweiten Vision der „Verkehrswende“<sup>4</sup> eine messbare Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV verfolgt<sup>5</sup>. Die zu realisierenden Maßnahmen im ÖPNV sind somit in erster Linie auf diese Ziele auszurichten.

Die verfolgte Generierung einer wachsenden Nachfrage im ÖPNV-System erfordert absehbar auf längere Sicht auch einen wirksamen Ausbau der Beförderungskapazitäten. Deren Schaffung durch zusätzliche Bedienungsangebote und/ oder größere Fahrzeuge ist frühzeitig zu planen und zu realisieren.

**Exkurs: Brancheninitiative „Deutschlandangebot 2040: Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV“**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat im Sommer 2025 das Gutachten „Das Deutschlandangebot – Transformationsfahrplan für einen modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle und überall“ (Gutachten über die Finanzierung der Leistungskosten im deutschen ÖPNV 2024–2040) veröffentlicht<sup>6</sup>.

Anspruch dieses Gutachtens ist die Entwicklung einer fundierten Perspektive für die Finanzierung des ÖPNV und die Quantifizierung des Handlungsbedarfes. Der VDV möchte mit diesem Werk aufzeigen, *„was die Branche in den kommenden Jahren bis 2040 leisten kann, wenn die nötige Finanzierung durch Bund und Länder bereitgestellt wird.“*<sup>7</sup> Das Gutachten verdeutlicht, *„dass sowohl eine umfangreiche Modernisierung des ÖPNV sowie erhebliches Fahrgastwachstum möglich sind. Zugleich wird deutlich, wie dringend dafür ein Pakt von Bund, Ländern und Kommunen zur künftigen Finanzierung öffentlicher Mobilität in Deutschland ist“*<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> siehe bspw.: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Deutschlandangebot 2040: Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV (<https://www.vdv.de/oepnv2040.aspx>)

<sup>5</sup> Mit „messbar“ ist gemeint, dass die Erhöhung des Modal-Split-Anteils mittels einer wissenschaftlich basierten Erhebung, wie SrV, nachweisbar ist.

<sup>6</sup> <https://www.vdv.de/vdv-leistungskostengutachten-das-deutschlandangebot.pdf>

<sup>7</sup> <https://www.vdv.de/oepnv2040.aspx>

<sup>8</sup> ebenda

Im Gutachten werden mittels zwei Szenarien Lösungswege zum Erreichen der Transformationsziele im ÖPNV dargelegt. Diese zwei Szenarien „orientieren sich unmittelbar an den verkehrspolitischen Zielen der neuen Bundesregierung und an den Realitäten der Branche: „Status quo sichern“ – „Steigende Kosten auffangen“ – „Spielräume für neue Verkehre schaffen“.<sup>9</sup>

⇒ Szenario 1: Den ÖPNV von Grund auf modernisieren

⇒ Szenario 2: Ein echtes Deutschlandangebot schaffen

Das zweite Szenario „Deutschlandangebot 2040“ verfolgt die Schaffung eines flächendeckend besseren ÖPNV in Deutschland. Das „Deutschlandangebot 2040“ würde ein erhebliches Fahrgastwachstum von mindestens 30 % bewirken können. Erforderlich wäre dazu eine wesentliche Steigerung des jährlichen Finanzierungsbedarfes aus öffentlichen Mitteln von 26 Milliarden Euro im Jahr 2024 bis 2040 auf rund 80 Milliarden Euro.

*„Die Weichen für den ÖPNV werden vor allem von der Politik gestellt. Dafür braucht es haushaltspolitische Prioritäten. Bund und Länder sind gefordert, einen gemeinsamen langfristig ausgerichteten Finanzierungspakt aufzusetzen, der über die Legislaturperioden hinaus reicht. ...“<sup>10</sup>*

**Die Landeshauptstadt Erfurt bekennt sich grundsätzlich zu den Zielsetzungen der Brancheninitiative. Die mit dem „Deutschlandangebot 2040“ aufgezeigte massive Verbesserung des ÖPNV und die damit verfolgten Zielsetzungen erfordern in Erfurt eine wesentliche Erhöhung der Finanzierungsmittel durch Bund und Land. Im Falle der nachhaltigen Bereitstellung entsprechender Mittel wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat ein entsprechendes Ausbauprogramm zur Entscheidung vorlegen.**

❖ **Leitsatz 2: Weiterentwicklung der verschiedenen ÖPNV-Angebote zu einem hochwertigen ÖPNV-System aus „einem Guss“!**

Als „Nahverkehr aus einem Guss“ wird ein System verstanden, welches aus Stadtbahn und städtischen Bussen sowie Schienenpersonennahverkehr und regionalen Bussen besteht.

Die ÖPNV-Achsen mit den höchsten Fahrgast- und Wachstumspotenzialen, d. h. die Stadtbahnlinien, die Linie 9 und perspektivisch ggf. weitere Buslinien, werden im Sinne eines „Hochleistungssystems“ gesichert und soweit verkehrlich und ökonomisch sinnvoll ausgebaut. Für das Funktionieren dieses Systems ist ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung einer hochwertigen Betriebsqualität zu legen. Der Ausbau der Linie 9 zur Stadtbahn wird als „Schlüsselmaßnahme“ im Erfurter ÖPNV-System verstanden und entsprechend stringent in der Realisierung verfolgt.

<sup>9</sup> ebenda

<sup>10</sup> ebenda

Die Ortsteile und Siedlungsgebiete außerhalb der Kernstadt werden weiterhin mit wirtschaftlich passenden, marktgerechten Angebotsformen angebunden. Der ÖPNV ist hier insbesondere als Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik zur Sicherstellung eines adäquaten Mobilitätsangebotes im gesamten Stadtgebiet zu verstehen.

❖ **Leitsatz 3: Sicherung und perspektivische Verbesserung der Zuverlässigkeit und Planbarkeit der ÖPNV-Angebote im Stadtgebiet!**

Das von der EVAG erreichte Level in der Betriebsqualität ist zu stabilisieren. Möglichen Verschlechterungen in der Pünktlichkeit ist unmittelbar mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken. Die hohe Kundenzufriedenheit mit den Leistungsmerkmalen „Schnelligkeit“, „Pünktlichkeit“ und „Zuverlässigkeit“ ist zu halten<sup>11</sup>.

Den Fahrgästen ist ein „verlässlicher Nahverkehr“ zu garantieren. Für diesen Anspruch sind ausreichende Betriebsressourcen sicherzustellen und ein störungsfreier Betrieb zu gewährleisten. Infrastrukturelle Engpässe im Schienennetz und im Straßennetz, welche die Betriebsstabilität erkennbar gefährden können, sind frühzeitig mit geeigneten Controllinginstrumenten zu erkennen und zu beseitigen.

Zur Flankierung des Anspruchs eines „verlässlichen Nahverkehrs“ ist eine schnelle und lückenlose Information im Normalbetrieb zu gewährleisten, Informationen bei Störungen sind unmittelbar über verschiedene Kanäle sicherzustellen.

❖ **Leitsatz 4: Verbesserung der Fahrpersonalsituation zur Absicherung eines attraktiven und zuverlässigen ÖPNV!**

Die personalpolitischen Rahmenbedingungen sind zu verbessern. Eine Verbesserung der Wertschätzung des Fahrerberufes im Nahverkehr in der Öffentlichkeit und eine bestmögliche Sicherheit für das Personal sind als Voraussetzung für das Gelingen der „Personalwende“ zu verfolgen.

❖ **Leitsatz 5: Erbringung des städtischen ÖPNV klimaschonend und nachhaltig!**

Der städtische ÖPNV in Erfurt ist so klimaschonend wie möglich, perspektivisch klimaneutral, zu erbringen. Die Busflotte der EVAG ist in den nächsten Jahren entsprechend der gesetzlichen vorgeschriebenen Quoten<sup>12</sup> sukzessive auf emissionsfreie und auf saubere Antriebstechnologien umzurüsten.

---

<sup>11</sup> Die Kunden der EVAG waren beim „Kundenbarometer 2024“ im Leistungsbereich „Angebot“ mit der Schnelligkeit (Bewertung 2,22), der Pünktlichkeit (2,28) und der Zuverlässigkeit (2,24) am zufriedensten. Hier belegte die EVAG bundesweit jeweils einen 1. Platz im Vergleich zu den anderen Verkehrsunternehmen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass den EVAG-Fahrgästen die Zuverlässigkeit am wichtigsten ist. (EVAG: Ergebnisse ÖPNV-Kundenbarometer 2024)

<sup>12</sup> siehe Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz

Für die nicht unter die Umrüstungspflicht<sup>13</sup> fallenden Flottenanteile soll durch alternative Antriebstechnologien eine Verminderung der Emissionen angestrebt werden.

Im Hinblick auf die Regionalbusse anderer Aufgabenträger wird die Landeshauptstadt Erfurt auf einen Busverkehr mit möglichst geringen Emissionen hinwirken.

❖ **Leitsatz 6: Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV in Erfurt!**

Der ÖPNV ist in der längerfristigen Sicht in den Handlungsfeldern

- Fahrzeuge
- Haltestellen
- Fahrgastinformation/ Vertrieb
- Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement
- Fähigkeiten und Kenntnisse Personal
- Service/ Trainingsangebote

für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefrei“ zu gestalten.

❖ **Leitsatz 7: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Mobilitätsangeboten!**

Im Erfurter ÖPNV-System sind Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen, mit einem flächenhaften Ansatz zu errichten. Vorzusehen ist eine sukzessive Umsetzung in passenden Stufen. Park-and-Ride-Angebote sollen auf Basis der Nachfrageentwicklung erweitert und qualitativ verbessert werden.

❖ **Leitsatz 8: Ausbau des Einsatzes der Digitalisierung in Betrieb, Information und Vertrieb forcieren!**

Der Digitalisierungsausbau ist auf das Erreichen eines optimalen Kundennutzens auszurichten. Die Informations- und Buchungskanäle aller Mobilitätsangebote sind zusammenzuführen und zu vernetzen. Mit Hilfe der Digitalisierung ist weiterhin eine optimale Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Infrastruktur zu verfolgen. Die Marktentwicklung der digitalisierten Mobilitätsangebote (z. B. digitalisierte Bedarfsverkehre, autonome Busse) ist zu beobachten, ein regulärer Praxiseinsatz ist vorzusehen, sobald dieser verkehrlich und ökonomisch sinnvoll wird.

---

<sup>13</sup> Entsprechend dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) müssen im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 bei der Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen (hier Stadtbusse (Fahrzeugklasse M3)) 65 Prozent der Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein, davon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge. Nicht unter die Umrüstungspflicht fallen somit 35 Prozent der von der EVAG im Zeitraum zu beschaffenden Stadtbusse.

Zur Erfüllung der Leitsätze sind entsprechende zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, Fördermittel sind optimal auszuschöpfen. Zur Absicherung optimaler Planungs- und Realisierungsprozesse sind ausreichende Planungs- und Steuerungsressourcen sowie personelle Ressourcen abzusichern. Die Umsetzung der NVP-Maßnahmen ist weiterhin mit einem effizienten Controlling zu begleiten. Die Wirkung der Maßnahmen ist zu evaluieren.

Ansätze, wie „Pilotprojekte“ oder „Testanwendungen“, können den Weg innovativer Maßnahmen in die Realisierung erleichtern. Solche Projekte sind einvernehmlich zwischen Stadt und EVAG mit klaren Verabredungen zu Dauer und Zielsetzungen zu flankieren.

Im vorliegenden NVP werden die Standards zum sukzessiven Erreichen der Zielsetzungen der Leitsätze festgeschrieben.

### **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 2024 folgende Parameter:

- Mindestangebot 7,375 Mio Fahrplankilometer pro Jahr (mit +/- 5 % Schwankung)
  - ca. 3,58 Mio. Fahrplankilometer Stadtbahn
  - ca. 3,47 Mio. Fahrplankilometer Stadt- und Regionalbus
- Die Stadt verpflichtet sich hierbei zur Finanzierung der Aufwandsfehlbeträge infolge gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (2024).
  - ca. 7,68 Mio. Euro p. a. als Ausgleichsmittel

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 öDA wurde der EVAG ein ausschließliches Recht zur Durchführung des Stadtverkehrs erteilt, welches am 22.12.2014 veröffentlicht wurde.

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

## **1.4 Liniengenehmigungen 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 Stadtbahnlینien
- 20 Stadtbuslinien
- 4 Regionalbuslinien
- 2 Schulbuslinien 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 31.12.2025 bestehen vom Liniennetz her annähernd keine Erschließungsdefizite.

Mit DS 1674/14 wurde vom Stadtrat die genehmigungsrechtliche Zusammenfassung in zwei Linienbündeln beschlossen.

In der Linienbündelung 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.

Im Jahr 2023 wurde eine Aktualisierung der Linienbündel vorgenommen (DS 1722/23). Die Linie 152 wurde hinsichtlich der Aufgabenträgerschaft an den Kreis Weimarer Land abgegeben (dort Linie 252), weiterhin wurde die Schulbuslinie 502 neu eingeführt.

Linien, deren jeweilige Genehmigungslaufzeit vor Ende des bestehenden öDA in 2033 enden, sollen zur Harmonisierung der Laufzeiten bis zum Endzeitpunkt des öDA verlängert werden.

## 1.4.1 Linienbündel Nord – Süd

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

Linie	Linienverlauf	Ende Genehmigung
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	Schloss 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 – Landtag/ Stadion Nord/ Tannenwäldchen – Egstedt – Waltersleben – Busbahnhof	30.10.2028
Stadtbuslinie 75	Egstedt – Waltersleben – Hubertus – Möbisburg – Schloss Molsdorf	30.10.2028
Regionalbuslinie 111	Erfurt, Europaplatz – Erfurt, Kühnhausen – Elxleben (Witterda) – Gebesee – Ringleben	30.10.2028
Regionalbuslinie 132	Erfurt, Stotternheim – Alperstedt – Großbruedstedt <sup>14</sup>	30.04.2033
Regionalbuslinie 155	Erfurt, Busbahnhof – Erfurt, Haarberg – Klettbach – Hohenfelden – Kranichfeld / Riechheimer Berg	30.10.2028
Schulbuslinie 503	Azmannsdorfer Weg – Henne, Kaserne – Dittelstedt – Hirnzigenweg – Hans-Grundig-Straße	30.08.2028

<sup>14</sup> ab 06.10.2025

## 1.4.2 Linienbündel West – Ost

Tabelle 2: Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel West – Ost

Linie	Linienverlauf	Ende Genehmigung
Stadtbahnlinie 2	P+R Platz Messe – Gothaer Platz – Domplatz – Anger – Kranichfelder Straße – Wiesenhügel	30.04.2033
Stadtbahnlinie 4	Bindersleben – Hauptfriedhof – Gothaer Platz – Brühler Garten – Anger – Leipziger Straße – Ringelberg	30.04.2033
Stadtbahnlinie 5	Zoopark – Lutherkirche / SWE – Anger – Hauptbahnhof (- Löberwallgraben)	30.04.2033
Stadtbuslinie 9	Nordbahnhof – Steinplatz – Hbf. – Daberstedt	30.04.2033
Stadtbuslinie 35	Grubenstraße – Greifswalder Straße – Kalkreiße	30.10.2028
Stadtbuslinie 36	Grubenstraße – Stollbergsiedlung	30.10.2028
Stadtbuslinie 43	Marcel-Breuer-Ring – Kerspleben (- Wallichen) – Vieselbach	30.04.2033
Stadtbuslinie 52	Busbahnhof – Linderbach – GVZ – Hochstedt – Vieselbach	30.10.2028
Stadtbuslinie 65	Wiesenhügel – Blücherstraße – Einkaufszentrum (Quartierbus Herrenberg)	30.10.2028
Stadtbuslinie 80	Thomaseck – Wartburgstraße/ Gothaer Straße – P+R-Platz Messe – Schmira – Fienstedt	30.10.2028
Stadtbuslinie 90	Domplatz – Marbach – Salomonsborn (- Alach)	30.10.2028
Stadtbuslinie 91	Ermstedt – Gottstedt (- Alach) – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 92	Töttelstädt (- Schaderode) – Alach – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 95	Europaplatz – Marbach	30.04.2033
Regionalbuslinie 141	Erfurt, Marcel-Breuer-Ring – Erfurt, Kerspleben – Kleinmölsen (- Ollendorf) – Udestedt – Markvippach – Schloßvippach	30.04.2033
Schulbuslinie 502	Linderbach – Azmannsdorf – Vieselbach (- Kerspleben, Schule)	30.04.2033

Mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2031 bis 2035 ist zu prüfen, ob alle Verkehrsleistungen der EVAG als integriertes Verkehrsnetz als Gesamtleistung i. S. d. § 8a Absatz 2 Satz 4 PBefG festgelegt werden.

## 1.5 Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)

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

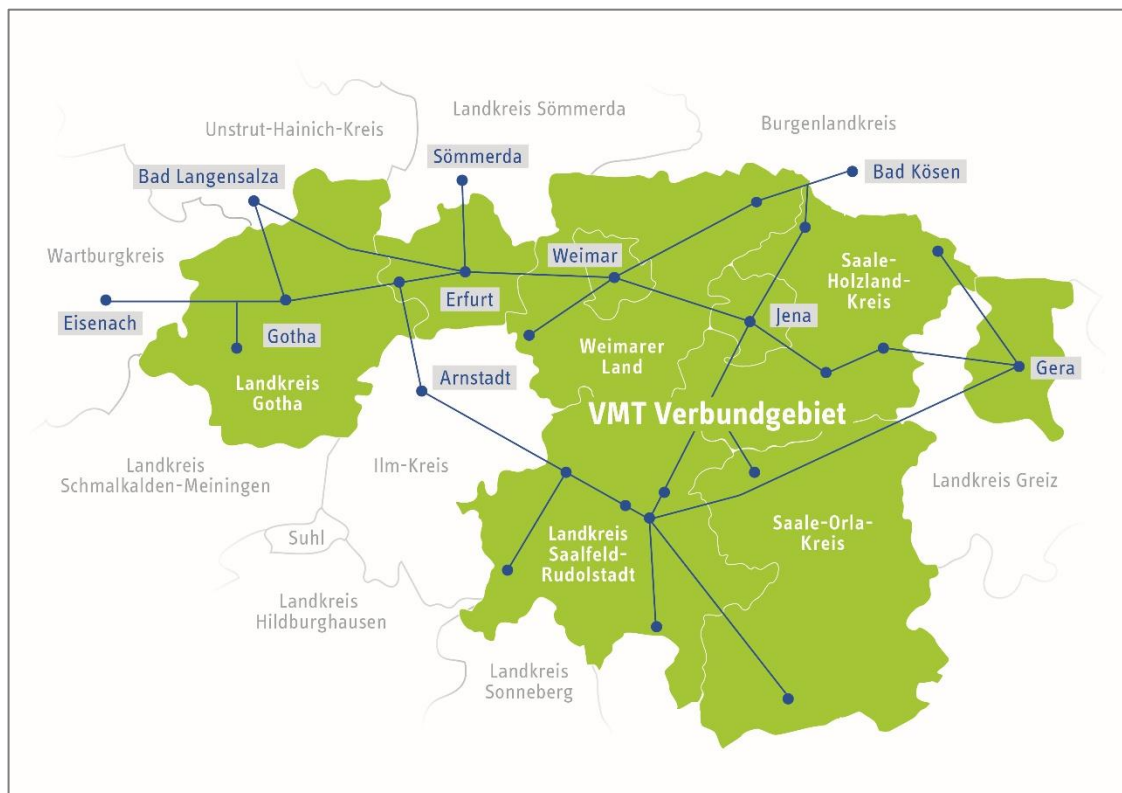


Abbildung 3: Verbundgebiet des VMT, Stand 01.01.2025

Zum Ausgleich der sich ergebenden verbundbedingten Belastungen (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) stellt die Landeshauptstadt Erfurt einen jährlichen Betrag 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 Gültigkeit bis zum 31.12.2026 verlängert wurde. Die wichtigsten Ergebnisse sind in Kapitel 7.1 dargestellt.

Das Verbundgebiet besteht seit dem Jahr 2020 aus den Städten Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie den Landkreisen Gotha, Weimarer Land, Saale-Holzland-Kreis, Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis.

Gegenwärtig schreitet eine Verbunderweiterung in Nordthüringen mit der Aufnahme der Landkreise Sömmerda, Nordhausen, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis fort. Stand Januar 2026 steht nur noch im Unstrut-Hainich-Kreis der politische Beschluss zur Vorbereitung des Beitritts in den VMT aus. Weiterhin wird zurzeit die Aufnahme der Landkreise Schmalkalden-Meiningen und Hildburghausen sowie der Stadt Suhl geprüft. Diese Entwicklung entspricht dem politischen Willen des Freistaates Thüringen, eine landesweite Verbundstruktur aufzubauen.

Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt besitzt ein Beitritt des Landkreises Sömmerda sowie auch des Ilm-Kreises eine hohe Bedeutung zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Erfurt sowie zum Erreichen eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils im Pendlergeschehen. Die Entscheidungshoheit der Landkreise bleibt von dieser Bewertung unberührt.

## 1.6 Sonstige Angebote im Stadtverkehr

In das Stadtgebiet Erfurt verkehren aus dem Umland zahlreiche SPNV-Linien in Verantwortung des Freistaates Thüringen sowie Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise.

Einige dieser Linien übernehmen auf Grund der Lage ihrer Haltepunkte und Haltestellen im Stadtgefüge, ihrer Bedienungshäufigkeit oder der günstigen Fahrplanelage anteilig Erschließungsfunktionen im Stadtverkehr Erfurt. Relevante Verbindungen sind dabei im Stadtverkehr:

- SPNV-Angebote über folgende Bahnhöfe bzw. Haltepunkte zum VMT-Tarif (siehe Tabelle 3): Vieselbach, Erfurt-Bischleben, Kühnhausen, Erfurt-Gispersleben, Erfurt-Nord, Erfurt-Ost, Stotternheim,
- Regionalbuslinie 233 und 234 der Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land (PVG) für den Ortsteil Linderbach (Einkaufsmarkt) zum VMT-Tarif,
- Regionalbuslinie 235 der PVG für die Märchensiedlung des Ortsteiles Windischholzhausen und für Haarberg im Ortsteil Rohda-Haarberg zum VMT-Tarif,
- Regionalbuslinie 252 der PVG für Vieselbach und Hochstedt zum VMT-Tarif (im Stadtgebiet Erfurt nur periphere Aufgaben),
- Regionalbuslinie 350 der Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV) für den Ortsteil Waltersleben (nur über Haltestelle Möbel-Höffner) zum VMT-Tarif,
- Regionalbuslinie 357 der IOV für den Ortsteil Egstedt zum VMT-Tarif,
- Regionalbuslinie 812 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha (VLG) für die Ortsteile Kühnhausen und Gispersleben-Kiliani zum VMT-Tarif,
- Regionalbuslinie 894 der VLG für den Ortsteil Ermstedt zum VMT-Tarif.

Die Nachfrage an den in Erfurter Ortsteilen liegenden Haltestellen zeigt die geringe Verkehrsbedeutung der Regionalbuslinien im Stadtverkehr (Daten der benachbarten Aufgabenträger aus 2024). Der höchste Wert wird in Waltersleben mit 45 Ein- und Aussteigern pro Tag verzeichnet. Im SPNV besitzen dagegen zumindest in Stotternheim und Vieselbach, d. h. den beiden Bahnhöfen im Nahbereich der großen Logistikstandorte, zumindest mittlere Reisendenzahlen.

Tabelle 3: Relevante SPNV-Angebote im Stadtgebiet

Linie	Linienverlauf
RE 55/56 RB 52	Kühnhausen – Erfurt-Gispersleben – Erfurt Nord – Erfurt Hbf
RE 10 RB 59	Stotternheim – (Erfurt Ost –) Erfurt Hbf
(RE 16) RB 20/21	Vieselbach – Erfurt Hbf
RB 20/23/46	Erfurt-Bischleben – Erfurt Hbf

Tabelle 4: Anbindung Ortsteile mit regionalen ÖPNV-/ SPNV-Angeboten

Ortsteil/ Teilgebiet	Regionalbuslinie bzw. Bahnhof/ Haltepunkt	Ein- und Aussteiger Buslinien (pro Tag Mo-Fr)	Ein- und Aussteiger SPNV (pro Tag Mo-Fr)
Bischleben-Stedten	Bahnhof Erfurt-Bischleben	-	400
Egstedt	Regionalbuslinie 357 der IOV Ilmenau	3	-
Ermstedt	Regionalbuslinie 894 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha	10	
Gispersleben	Regionalbuslinie 812 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha	0	-
	Bahnhof Erfurt-Gispersleben	-	170
Haarberg	Regionalbuslinie 235 der PVG Weimarer Land	9	-
Hochstedt	Regionalbuslinie 252 der PVG Weimarer Land	6	-

---

Kühnhausen	Regionalbuslinie 812 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha	2	-
	Bahnhof Kühnhausen	-	120
Linderbach	Regionalbuslinien 233 und 234 der PVG Weimarer Land	7	-
Märchensiedlung (Ortsteil Windischholzhausen)	Regionalbuslinie 235 der PVG Weimarer Land	13	-
Stotternheim	Bahnhof Stotternheim	-	420
Vieselbach	Bahnhof Vieselbach	-	610
Waltersleben	Regionalbuslinie 350 der IOV Ilmenau (über Haltestelle Möbel-Höffner)	45	-

## 2 Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose

### 2.1 Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in Nahverkehrsbezirke

Seite | 16

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.

Ein **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	Moskauer Platz	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			

**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. Nahverkehrsbezirke (NVB) mit Erschließung durch die Stadtbuslinien 10-95 und Schulverkehrslinien:**

NVB	Ortsteil / Siedlung		NVB	Ortsteil / Siedlung
110	Gispersleben-Viti <sup>1)</sup>		3700	Linderbach <sup>2)</sup>
120	Gispersleben-Kiliani Nord <sup>2)</sup>		3800	Büßleben
200	Mittelhausen		3900	Niedernissa
210	August-Röbling-Str.		4000	Rohda (Haarberg)
410	Sulzer Siedlung		4100	Haarberg <sup>2)</sup>
420	Schwerborner Str., Bf. Ost <sup>1)</sup>		4200	Märchensiedlung <sup>2)</sup>
1400	Kalkreiße		4300	Egstedt <sup>2)</sup>
1500	Weimarische Str.		4400	Waltersleben <sup>2)</sup>
2400	Dittelstedt		4500	Molsdorf
2410	Urbich		4600	Frienstedt
2500	Hochheim		4710	Gottstedt
2700	Schmira		4720	Ermstedt <sup>2)</sup>

2800	Bischleben / Stedten <sup>1)</sup>		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 <sup>1) 2)</sup>
3300	Tannenwäldchen		5310	Kühnhausen Gewerbe <sup>1)</sup>
3310	Steigerwald <sup>2)</sup>		5410	Stotternheim Neubaugebiet
3410	Vieselbach südl. <sup>1) 2)</sup>		5420	Stotternheim südl. <sup>1)</sup>
3420	Vieselbach nördl. <sup>1)2)</sup>		5430	Stotternheim NO <sup>1)</sup>
3430	Hochstedt <sup>2)</sup>		5440	Stotternheim Gewerbe Süd
3440	GVZ		5500	Schwerborn
3500	Wallichen		5600	Kerspleben
3600	Azmannsdorf		5610	Töttleben

<sup>1)</sup> diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich vom SPNV erschlossen

<sup>2)</sup> 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 31.12.2024, welche sich zu den einzelnen ÖPNV-Verkehrsbezirken zuordnen lassen, sowie eine von der Stadtverwaltung Erfurt erarbeitete „Bevölkerungsprognose bis 2040“ <sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Erfurter Statistik – Bevölkerungsprognose 2025 bis 2045

Seit der Bearbeitung des letzten Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 ist die Einwohnerzahl im Stadtgebiet von Erfurt von 214.417 Einwohnern (Stand 31.12.2019) leicht auf 215.199 Einwohner (Stand 31.12.2024)<sup>16</sup> angewachsen. Die Entwicklung der letzten Jahre kann als relativ stabil bewertet werden, auch wenn in 2024 ggü. dem Vorjahr die Bevölkerungszahl leicht um rund 1.100 Einwohner gesunken ist.

Der Nahverkehrsplan 2020 – 2024 prognostizierte für das Jahr 2025 eine Einwohnerzahl von 219.600. Es muss konstatiert werden, dass diese Prognose nicht eingetreten ist, die Entwicklung verläuft wesentlich gedämpfter. Vor diesem Hintergrund ist die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der EVAG (siehe Kapitel 3.2) herauszustellen.

In der aktuellen Prognose der Einwohnerentwicklung wird in den beiden dort betrachteten zwei Varianten von einer Verminderung ausgegangen<sup>17</sup>. In der „Oberen Variante“ eine geringere Abnahme von 2024 bis 2030 um ca. 220 Einwohner, in der Basis-Variante um rund 1.200 Einwohner.

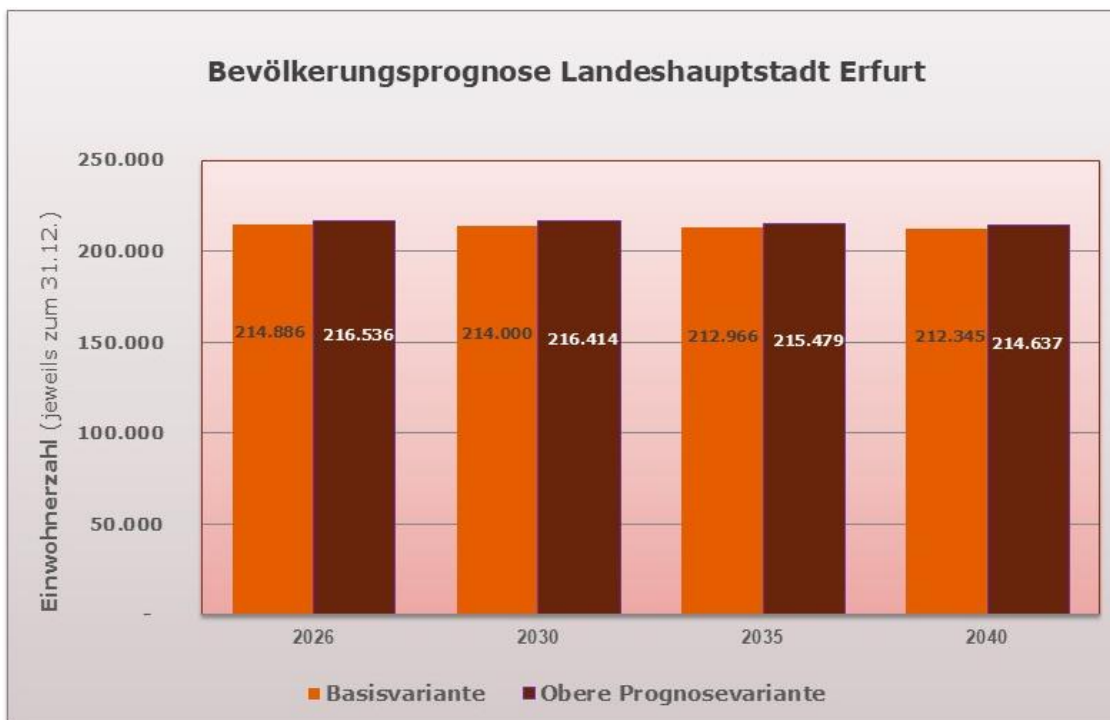


Abbildung 4: Einwohnerprognose der Landeshauptstadt Erfurt<sup>18</sup>

<sup>16</sup> siehe <https://www.erfurt.de/ef/de/service/aktuelles/pm/2025/150120.html>

<sup>17</sup> Landeshauptstadt Erfurt: Erfurter Statistik – Bevölkerungsprognose bis 2045; Kommunalstatistische Hefte, Heft 131 Ausgabe: Januar 2026

<sup>18</sup> ebenda

## 2.3 Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet

Die Einwohnerentwicklung verläuft im Stadtgebiet nicht gleichmäßig. Im Zeitraum 2017 bis 2024 waren in den Ortsteilen bzw. Ortschaften folgende Trends zu verzeichnen (siehe Anlage 1):

Seite | 20

- signifikanter Bevölkerungszuwachs (> 3 %) in Dittelstedt, Haarberg, Kerspleben, Linderbach, Marbach, Schmira, Schwerborn, Töttleben, Wallichen und Waltersleben,
- auffällige Rückgänge (> 3%) in Bischleben / Stedten, Gottstedt, Kühnhausen, Saline / Stollbergsiedlung, Tiefthal und Töttelstädt.

In der Kernstadt sind insbesondere die Zuwächse in den (größeren) Gebieten Grubenstraße, Johannesplatz Ost, Krämpfervorstadt und Ringelberg herauszustellen. Größere Rückgänge waren dagegen in den Gebieten Kleiner Herrenberg Wiesen- hülgel Windthorststraße zu verzeichnen.

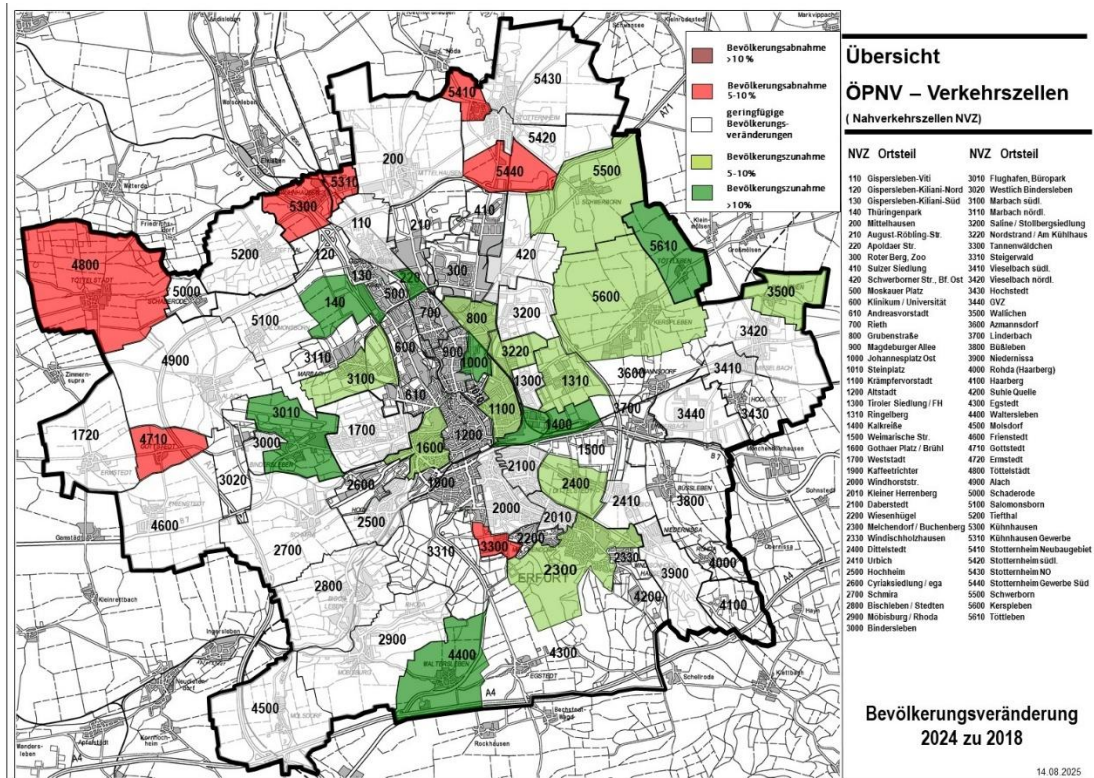


Abbildung 5: Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 – 2024

Der Trend des Zuzugs in die kompakte Stadt wird sich bis 2040 gedämpfter entwickeln. Folgende Trends können vorausgesagt werden<sup>19</sup>:

- Zuwachs in der Innenstadt Ost und in der Innenstadt Mitte/ West, in den anderen Innenstadtgebieten leichter Rückgang,
- in den Großwohnsiedlungen Nord signifikanter Rückgang, in Süd/ Ost weitgehend Stabilität,
- in den dörflichen Gebieten leichter Rückgang.

Die Innenstadt Ost (Johannesvorstadt und Krämpfervorstadt) wird nach der Prognose die Bevölkerungsentwicklung in Erfurt positiv bestimmen.

## 2.4 Pendlerdaten

Die Landeshauptstadt Erfurt besitzt insgesamt ein deutlich positives Pendlersaldo. (Betrachtung nur für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer)

Zum Stand Juni 2024 gab es unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erfurt<sup>20</sup>:

Pendler gesamt:	78.180	Einpendler:	51.980
		Auspendler:	26.200
		Saldo:	25.780

Die Zahl der Binnenpendler (Quelle und Ziel im Stadtgebiet Erfurt) betrug rund 80.500.

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

Die vorliegenden Daten lassen den Schluss zu, dass die Pendlerströme ggü. der Situation Ende der 2010er-Jahre signifikant angestiegen sind.

---

<sup>19</sup> ebenda

<sup>20</sup> Quelle: Ein- und Auspendler, Juni 2024 Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 16.07.2025; [https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html?Thema%3DEinpendler%26DR\\_Land%3D08000000%26DR\\_Gebiete%3Dall%26toggleswitch%3D0](https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html?Thema%3DEinpendler%26DR_Land%3D08000000%26DR_Gebiete%3Dall%26toggleswitch%3D0)  
Innerörtlich Pendelnde nach Arbeitsumfang und Geschlecht - Jahr - regionale Tiefe: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände; Veröffentlichungsdatum: 16.10.2024  
<https://www.regionalstatistik.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1752673686590&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswahlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=19321-Z-10&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf#abreadcrumb>



Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften ist maßgeblich von der Einwohnerentwicklung abhängig. In den Prognosen des Thüringer Landesamtes für Statistik wird neben Erfurt (plus 1,4 % im Zeitraum 2018 – 2040<sup>21</sup>) auch für Jena eine positive Einwohnerentwicklung vorausgesagt (plus 1,4% im Zeitraum 2018 – 2040). Andere aktuelle Prognosen zeigen im Freistaat Thüringen bis 2040 nur noch in Erfurt eine stabile Entwicklung<sup>22</sup>. In den benachbarten Landkreisen wird bis 2040 ein Rückgang zwischen 9,0 % (Landkreis Weimarer Land) und 13,3 % (Landkreis Sömmerda) prognostiziert<sup>23</sup>. In Weimar wird die Bevölkerungszahl um rund 3,6 % sinken.

## 2.5 Schülerdaten

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

Im Schuljahr 2025/ 2026 werden an den Erfurter Schulen insgesamt 32.871 Schülerinnen und Schüler beschult<sup>24</sup>, davon

- 6.100 an Grundschulen,
- 1.625 an Regelschulen,
- 6.789 an Gemeinschaftsschulen,
- 5.477 an Gymnasien,
- 1.880 an Gesamtschulen und sonstigen Schulen,
- 727 an Förderschulen,
- 10.273 an Berufsbildenden Schulen.

---

<sup>21</sup> <https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kz200121&start-page=1&datcsv=&richtung=desc&sortiere=bev8&vorspalte=0&anzahlH=-2&fontgr=12&mkro=&AnzeigeAuswahl=&XLS=&auswahlNr=&felder=0&felder=1&felder=2&felder=3&felder=4&felder=5&felder=6&felder=7&anzahlZellen=184> (Abruf 05.08.2025)

<sup>22</sup> Bertelsmann Stiftung (Hrsg.): Wer, wo, wie viele? – Bevölkerungsentwicklung in deutschen Kommunen bis 2040; Verlag Bertelsmann Stiftung; Gütersloh 2025

<sup>23</sup> <https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kz200121&start-page=1&datcsv=&richtung=desc&sortiere=bev8&vorspalte=0&anzahlH=-2&fontgr=12&mkro=&AnzeigeAuswahl=&XLS=&auswahlNr=&felder=0&felder=1&felder=2&felder=3&felder=4&felder=5&felder=6&felder=7&anzahlZellen=184> (Abruf 05.08.2025)

<sup>24</sup> Thüringer Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur/ Statistikstelle – Statistisches Informationssystem Bildung (<https://www.schulstatistik-thueringen.de/?link=Themenverzeichnis%7ESchule>)

Die städtische Bevölkerungsprognose 2040 geht in der Gruppe der 6- bis unter 18-Jährigen (d. h. weitgehend Gruppe der schulpflichtigen Jugendlichen) in beiden Prognosevarianten von einer signifikanten Abnahme bei den 6- unter 15-Jährigen und von einer leichten Zunahme bei den 15- unter 18-Jährigen aus.<sup>25</sup> Es ist noch darauf hinzuweisen, dass die oben aufgeführten Zahlen der Schüler an den Schulen nicht mit den in Tabelle 5 genannten Zahlen der Gruppe der schulpflichtigen Jugendlichen in Erfurt vergleichbar sind. Die Abweichungen werden insbesondere durch eine unterschiedliche Datengrundlage und den Anteil der Berufsschüler ab 18 Jahren verursacht.

Tabelle 5: Prognose der Gruppe 6- bis unter 18-Jahre<sup>26</sup>

Jahr	6- unter 15 Jahre	15- unter 18 Jahre	Summe 6- unter 18 Jahre
<b>Basisvariante</b>			
2024	17.959	6.125	24.084
2025	17.834	6.223	24.057
2030	16.556	6.434	22.990
<b>Obere Prognosevariante</b>			
2024	17.879	5.768	23.647
2025	17.675	6.082	23.757
2030	15.946	6.424	22.370

<sup>25</sup> Information des Amtes für Informationstechnik und Statistik vom 22.09.2025

<sup>26</sup> ebenda

### 3 EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme

#### 3.1 Erschließungspotenziale

##### 3.1.1 Stadtbahnerschließung und Buslinie 9

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2024)
<b><u>Kernstadtbereich</u></b> und zusätzlich die von der Stadtbahn erschlossenen dörflichen Ortsteile Windischholzhausen (ohne Märchensiedlung), Bindersleben, Schmira-Siedlung und Gispersleben-Kiliani abzüglich Buserschließung Roter Berg	Stadtbahn und Buslinie 9 im City-Takt	173.104 Ew (80,0 %)

Seite | 25

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.

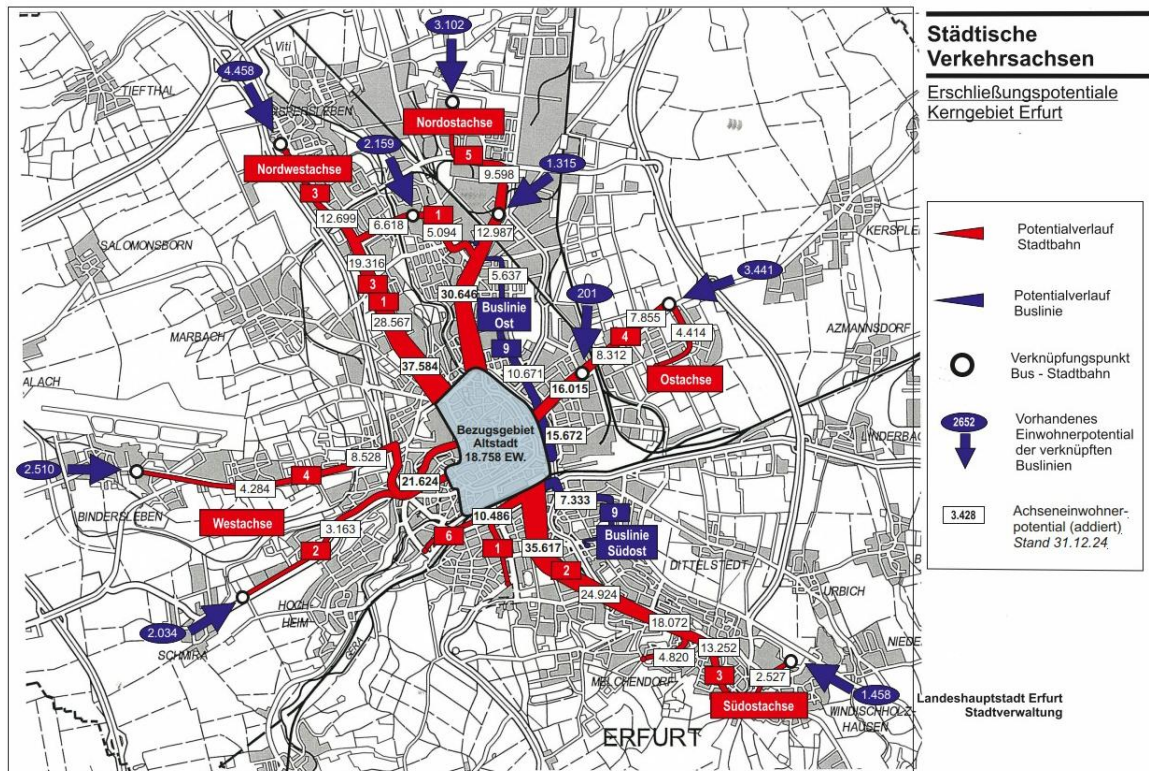


Abbildung 7: Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt

Aus der Stadtentwicklung ist im Kernbereich bis zum Jahr 2030 mit einer Bevölkerungszunahme von rund 3.400 Einwohnern 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 sowie derzeit unzureichend erschlossene Wohngebiete (z. B. Tiergarten- und Borntalsiedlung) vorzusehen.

### 3.1.2 Stadtbuserschließung Linien 10 bis 95 und Schulbuslinien

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2024)
alle <b>dörflichen Ortsteile</b> und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete ohne Stadtbahnerschließung zuzüglich Buserschließung Roter Berg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadtbuslinien 10 – 95 plus 502 und 503</li> <li>SPNV (in Ortsteilen mit Bahnhof/ Haltepunkt)</li> </ul>	39.345 Ew (18,3 %)

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

- 19.104 EW = ca. 8,9 % mit direkter Busanbindung (Stadtbuslinien 51, 52, 60, 61 und 90)
- 20.241 EW = ca. 9,4 % mit Umsteigeverbindung Bus / Stadtbahn
- 2.701 EW = ca. 1,3 % im Einzugsbereich um die Bahnhöfe Bischleben, Vieselbach, Gispersleben, Kühnhausen, Erfurt-Ost u. Stotternheim (SPNV)

Bis 2030 ist nur in wenigen Ortsteilen (Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben) mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen, ansonsten stabilisieren sich die Bewohnerzahlen auf dem Niveau von 2024 bzw. gibt es nur noch geringfügige Rückgänge.

Bis 2030 sind deshalb aus der Bevölkerungsentwicklung heraus kaum Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot zu erwarten.

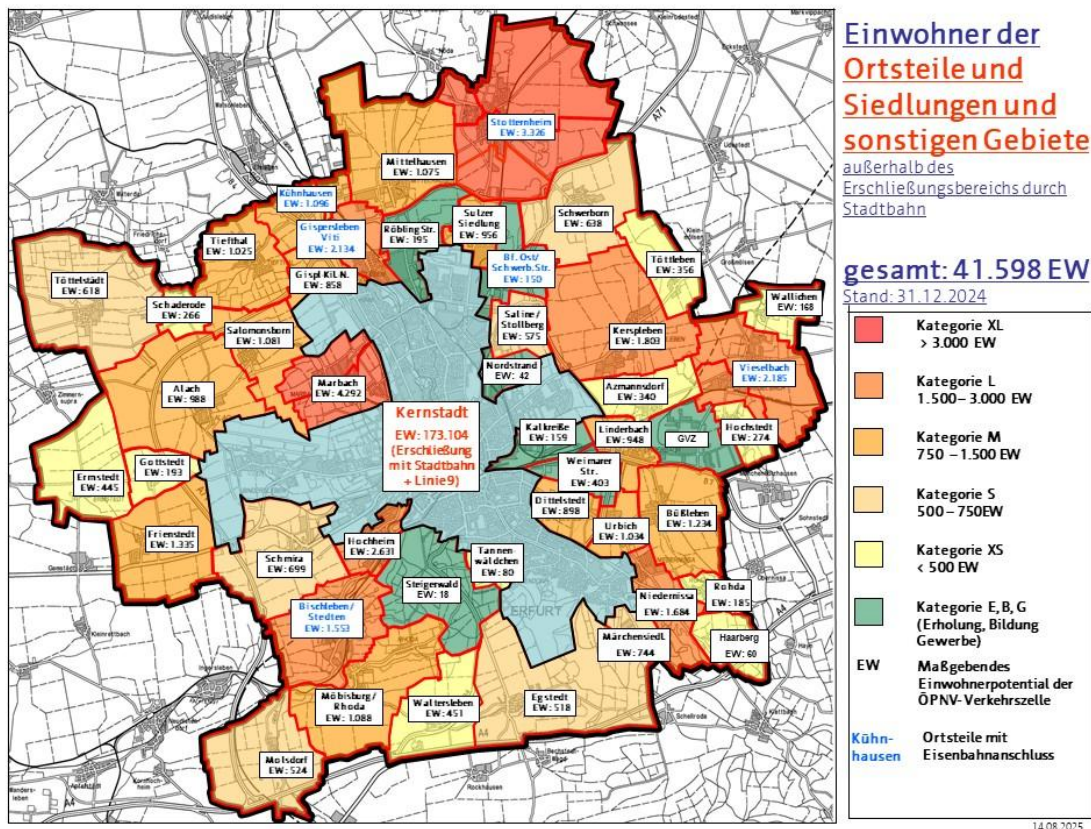


Abbildung 8: Einwohner der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2024

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.

#### **Exkurs: Erschließungswirkung in Erfurt im Vergleich**

Eine 2022 durchgeführte bundesweite Untersuchung der Erreichbarkeit von Bus und Bahn in den deutschen Kreisen und kreisfreien Städten ergab, dass im Stadtgebiet Erfurt 98 % der Bevölkerung maximal 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn) Luftlinie von einer Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten am Tag entfernt wohnt<sup>27</sup>.

Zum Vergleich: In Jena beträgt der Wert 96,8 %, in Gera 94,2 %, im Landkreis Gotha 81,8 %, im Landkreis Sömmerda 58,1 % und im Landkreis Weimarer Land 56,2 %.

Im Stadtgebiet, d. h. in den dörflichen Ortsteilen, steht somit der Bevölkerung eine regelmäßige Grundbedienung zur Verfügung. Es sei jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit dem in der Untersuchung angesetzten Indikator nicht ausgedrückt wird, dass es sich unmittelbar um eine zum Autoverkehr konkurrenzfähige Bedienung handelt.

## **3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen**

In den Jahren 2020 bis 2022 war die ÖPNV-Nutzung von der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten geprägt. In 2023 lagen die Fahrgastzahlen bereits wieder im Niveau der Vor-Corona-Zeit<sup>28</sup>, in 2024 signifikant darüber. Die EVAG konnte, auch bedingt durch die Wirkung des Deutschlandtickets, somit vergleichsweise schnell die „Corona-Talsole“ überwinden.

---

<sup>27</sup> <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/>

<sup>28</sup> In 2019 verzeichnete die EVAG die höchsten Fahrgastzahlen in der Vor-Corona-Zeit.

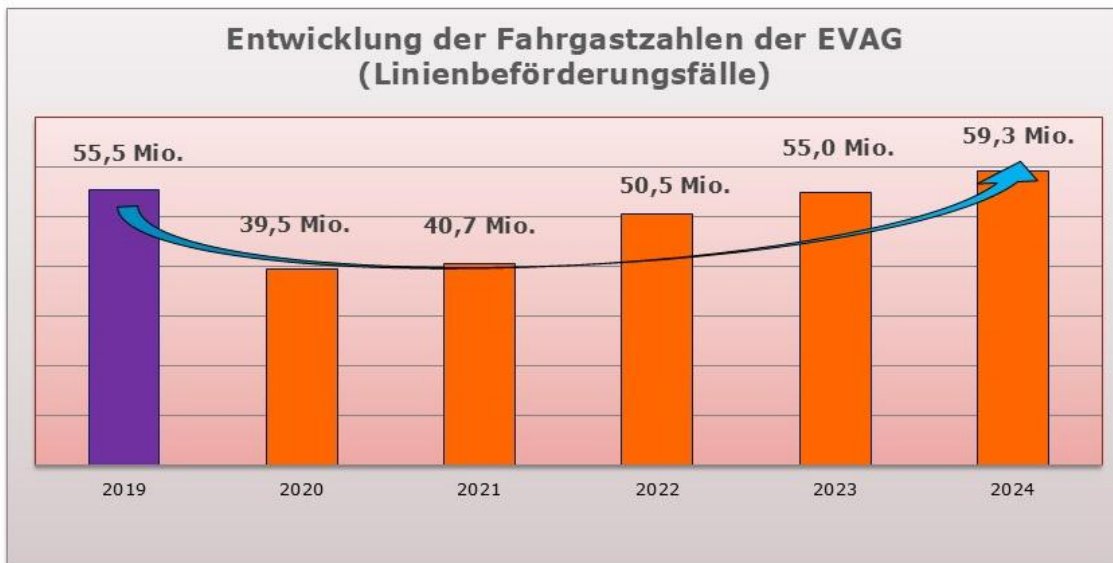


Abbildung 9: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle

Aufgrund unterschiedlicher, sich in der Summe positiv auf das Nachfrageverhalten wirkender Entwicklungen (insbesondere Bevölkerungswachstum im Einzugsgebiet des Stadtbahnnetzes, Veränderungen im Mobilitätsverhalten, Zunahme ÖPNV-Nutzung bei Touristen, Wirkungen Deutschlandticket und Schülerticket) geht die EVAG von weiter steigenden Fahrgastzahlen um rund 9 % bis zum Jahr 2030 ggü. 2024 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 Kernstadtgebiet. Aus diesem Grund ist bei der Betrachtung der Verkehrsleistungen die in der Tabelle enthaltene Unterteilung anzusetzen. Ausgewertet wurden dabei in allen Betrachtungen die Linienbeförderungsfälle<sup>29</sup> (LBF = Fahrgäste einer Linie).

<sup>29</sup> Abkürzung „LBF“ (Fahrgäste einer Linie, Umsteiger von einer anderen Linie sind somit jeweils auch ein Einsteiger)

Tabelle 6: EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 und 2024 nach Siedlungsstrukturen

	Nutzungs-kategorie	LBF 2019 (Anteil an EVAG)	LBF 2024 (Anteil an EVAG)	Veränderung 2019 – 2024
<b>Stadtbahn 1-6 + Stadtbus 9</b>	Kernstadtbe-reich	50.295.699 (90,7%)	53.550.248 (90,4%)	+6,5%
<b>Stadtbus 10-95 plus 502 und 503</b>	Ortsteile und Siedlungen	4.608.087 (8,3%)	5.206.195. (8,8%)	+13,0%
<b>Regionalbus</b>	benachbarte Region	552.026 (1,0%)	495.868 (0,8%)	-10,2% <sup>30</sup>
<b>EVAG gesamt</b>		<b>55.455.812</b>	<b>59.255.383</b>	<b>+6,9%</b>

Seite | 30

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

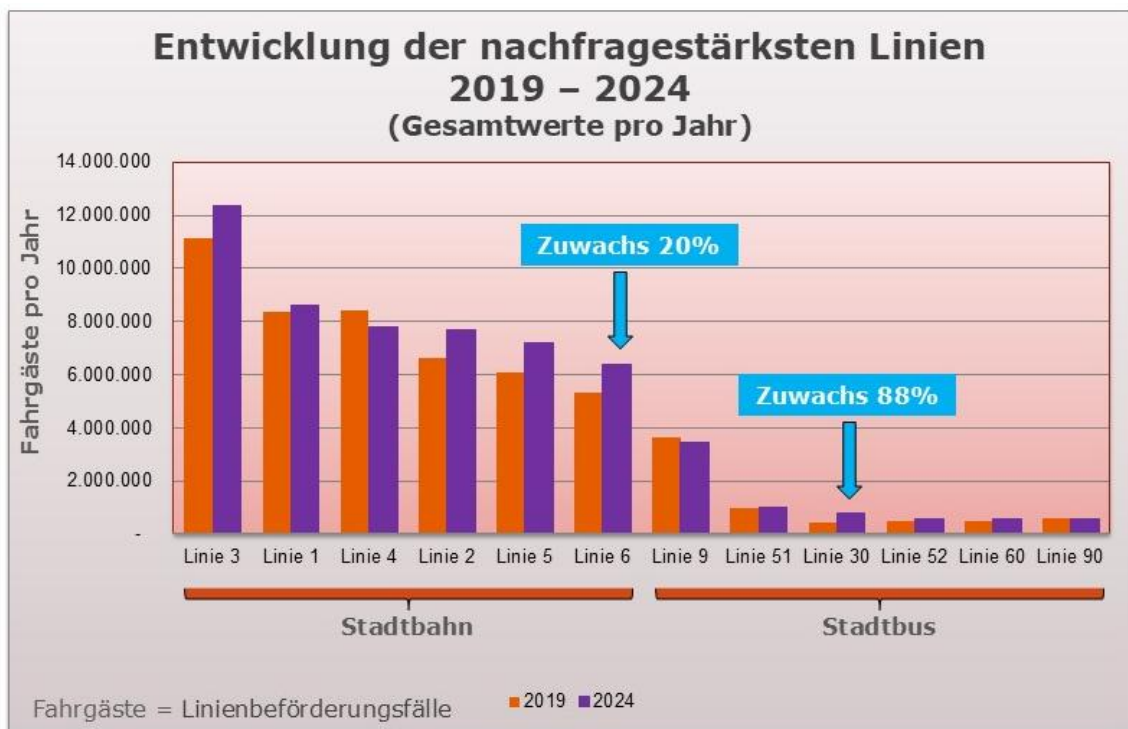


Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf den nachfragestärksten Linien (Entwicklung 2019 – 2024)

Hinweise: Tausch der Linienäste der Linien 2 und 4 ab 23.04.2021 (Einführung Linie 2 als BUGA-Linie); Zuwachs Linie 30 maßgeblich aufgrund Ansiedlung Amazon-Logistikzentrum ab 06.05.2024

<sup>30</sup> Hintergrund: Abgabe der Linie 152 an den Kreis Weimarer Land

- 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. 21 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle)
- Die Stadtbuslinie 9 reicht mit ihrem Fahrgastaufkommen (ca. 5,8 % 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. Der im Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 für die Linie 9 definierte Standard eines 7,5-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit<sup>31</sup> konnte aufgrund der permanenten Personalengpässe bisher von der EVAG nur zeitweise realisiert werden.
- Die vorhandenen 21 Stadtbuslinien 10 bis 95 plus 502 und 503 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen sowie großer Gewerbegebiete erreichen insgesamt nur ein Fahrgastaufkommen, welches etwa dem einer Stadtbahnlinie entspricht (ca. 8,8 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle).
- Der Regionalbus hat mit ca. 1,0 %-Anteil nur einen relativ geringen Anteil am EVAG-Beförderungsaufkommen.

Die insgesamt prognostizierten Zuwächse werden für den Zeitraum bis 2030 bei allen drei EVAG-Verkehrsmitteln zu einem Fahrgastzuwachs führen. Es wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs auf den Stadtbahn-Linien stärker eintreten wird, während insbesondere die Buslinien in den Ortsteilen kaum Steigerungen verzeichnen werden.

### **3.4 Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen/ Siedlungen**

Das Gesamtverkehrsaufkommen der dörflichen Ortsteile und Siedlungen beträgt – einschließlich SPNV – am Verkehrstag „Schulwerktag“ 14.876 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger, Daten 2024). Es ist damit gegenüber dem im vorherigen Nahverkehrsplan betrachteten Aufkommen, wie dort prognostiziert, um rund 3.400 Fahrgäste angestiegen.

Anhand der Ein- und Aussteigerzahlen (inkl. SPNV der Fahrtrichtung Erfurt Hbf.) in den Ortsteilen kann hilfsweise die Intensität der ÖPNV-Nutzung evaluiert werden. Da in den Ortsteilen die ÖPNV-Nutzung weitgehend von den dortigen Bewohnern geprägt wird, ist der Kennwert „Ein- und Aussteiger pro Einwohner und Jahr“ ein belastbarer Indikator für die Nutzungsintensität der Bewohner.

<sup>31</sup> siehe Kapitel 5.3 „Vorgabe von Mindestbedienstungsstandards“ (Tabelle 12; Zeile „B I“)

In Mittelhausen und Stotternheim wurden die Haltestellen mit Fremdnutzern (Logistikstandorte) herausgerechnet.

Die Auswertung der Nutzungsintensität in den Ortsteilen und Siedlungen macht signifikante Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung deutlich. Der Kennwert reicht als Höchstwert von 0,60 Ein- und Aussteigern pro Einwohner und Tag in Linderbach bis zu 0,05 Ein- und Aussteigern pro Einwohner und Tag in der Stollbergsiedlung. Erkennbar ist auch die eher unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung in den westlichen Ortsteilen. Werte mit über 0,5 Ein- und Aussteigern pro Einwohner und Tag werden neben Linderbach in Bischleben-Stedten, Kerspleben, Möbisburg-Rhoda, Stotternheim Ort und Urbich erzielt. Eine sehr geringe ÖPNV-Nutzungsintensität (Werte kleiner 0,15) ist neben der Stollbergsiedlung auch in Ermstedt, Gottstedt, Hochstedt, Schaderode und Wallichen festzustellen.

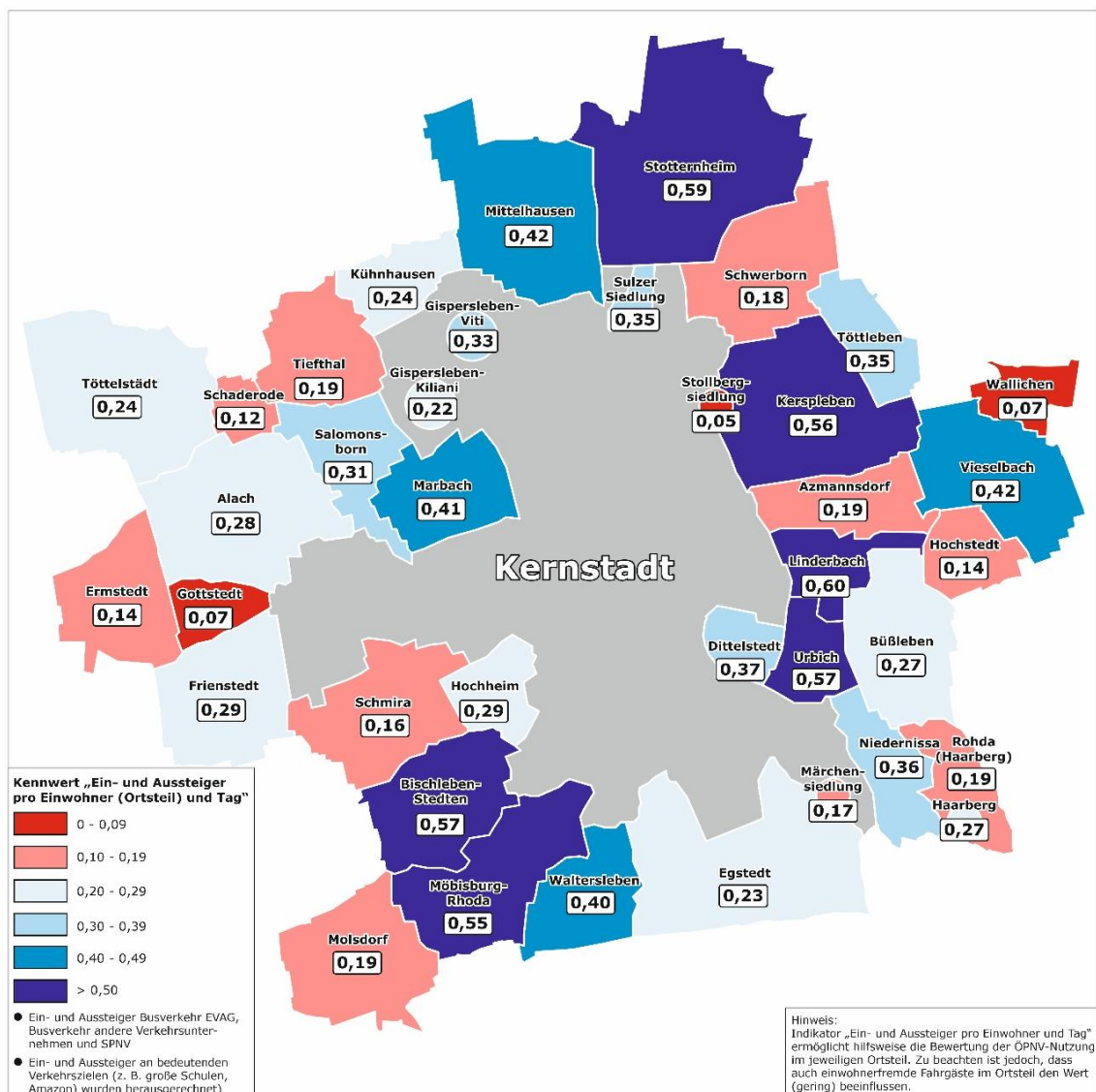


Abbildung 11: ÖPNV-Nutzungsintensität in den Ortsteilen bzw. Siedlungen (Kennwert „Ein- und Aussteiger pro Einwohner und Tag“ (Werte für Schulwerktag Montag bis Freitag))

Für die adäquate ÖPNV-Erschließung dieser Ortsteile und Siedlungen im Sinne einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ sind gegenüber der Kernstadt erhöhte Aufwendungen notwendig. Das lässt sich aus folgender Übersicht ableiten:

- ca. 8,8 % der EVAG-Linienbeförderungsfälle = ca. 5,2 Mio. Fahrgäste / Jahr (2024),
- ca. 37,2 % der EVAG Verkehrsleistung = ca. 2,6 Mio. Fahrplankilometer / Jahr,
- mit 21 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.

Der 2023 durch die Einführung des Deutschlandtickets erfolgte Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung vom nutzerfinanzierten zum steuermittelfinanzierten ÖPNV hat diese Situation noch weiter verschärft.

Zur Deckung des entstehenden Fehlbetrages stehen in Erfurt Mittel

- gemäß öDA als Verlustübernahme der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (siehe Kapitel 1.3),
- gesetzliche Ausgleichszahlungen (für Deutschlandticket, für Schülerbeförderung nach § 45a PBefG und für Beförderung Schwerbehinderte nach Sozialgesetzbuch)
- Finanzhilfen des Freistaates und
- von den Landkreisen für den Regionalverkehr

zur Verfügung.

Für das Jahr 2024 hat sich die Finanzierung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Erfurt wie folgt dargestellt:

Tabelle 7: ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2024<sup>32</sup>

Kosten der EVAG für den ÖPNV	88,74 Mio €
Umsatzerlöse und Erträge	70,92 Mio €
Fehlbetrag	17,82 Mio €
Ausgleich durch:	
- Finanzhilfen des Freistaates	9,30 Mio €
	- davon 6,83 Mio € für Stadtbahn
	- davon 1,87 Mio € für Bus
	- davon 0,60 Mio € Kraftstoff- und Energiesoforthilfe
- Finanzierungsanteile Landkreise	0,29 Mio €
- Gewinn aus Rand und Nebengeschäften	0,55 Mio €
<b>Verlustübernahme SWE GmbH</b>	<b>7,68 Mio €</b>

Seite | 34

In der folgenden Übersicht ist die Kostendeckung der EVAG im Jahr 2024 dargestellt. Im Vergleich zu dem im Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 betrachteten Bezugsjahr 2018 hat sich der Kostendeckungsgrad von 80,33 % auf 80,75 % erhöht. Hinweis: Umsatzerlöse und Erträge beinhalten staatliche Ausgleichsleistungen (für Deutschlandticket, für Schülerbeförderung nach § 45a PBefG und für Beförderung Schwerbehinderte nach Sozialgesetzbuch).

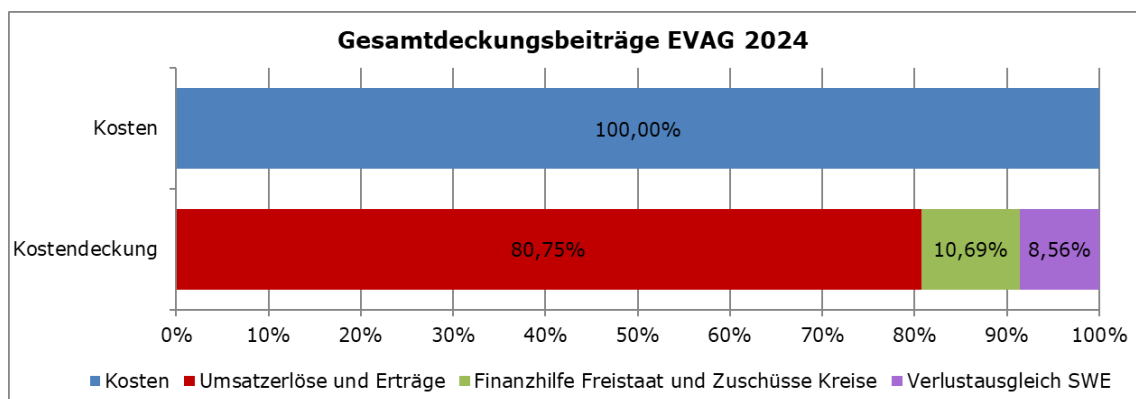


Abbildung 12: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2024

Für die einzelnen Verkehrsarten der EVAG (Stadtbahn 1 – 6, Stadtbus 9 – 95, Schülerlinien 502 und 503 und Regionalbus 111 - 155) ergibt sich daraus für 2024 folgende Kostendeckung:

<sup>32</sup> Quelle: EVAG

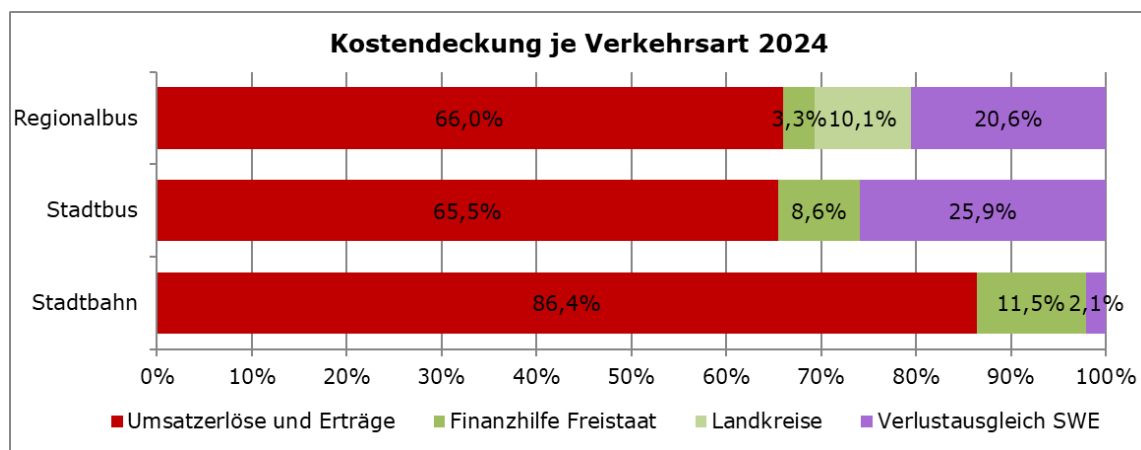


Abbildung 13: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2024

In der folgenden Übersicht sind die für städtischen ÖPNV im Jahr 2024 insgesamt notwendigen Finanzhilfen und die SWE-Verlustübernahme dargestellt und den Verkehrsleistungen sowie dem Fahrgastaufkommen gegenübergestellt.

Tabelle 8: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2024

	Anteil an SWE-Verlustübernahme	Anteil an Finanzhilfe Freistaat und Zuschüsse Kreise	Anteil an EVAG-Verkehrsleistung	Anteil am Gesamt-Fahrgastaufkommen
Stadtbahn 1 - 6	17,46%	76,12%	50,8%	84,6%
Stadtbus 9, 10 - 95, 502, 503	74,82%	19,85%	43,5%	14,6%
Regionalbus 111 - 155	7,71%	4,04%	5,7%	0,8%

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

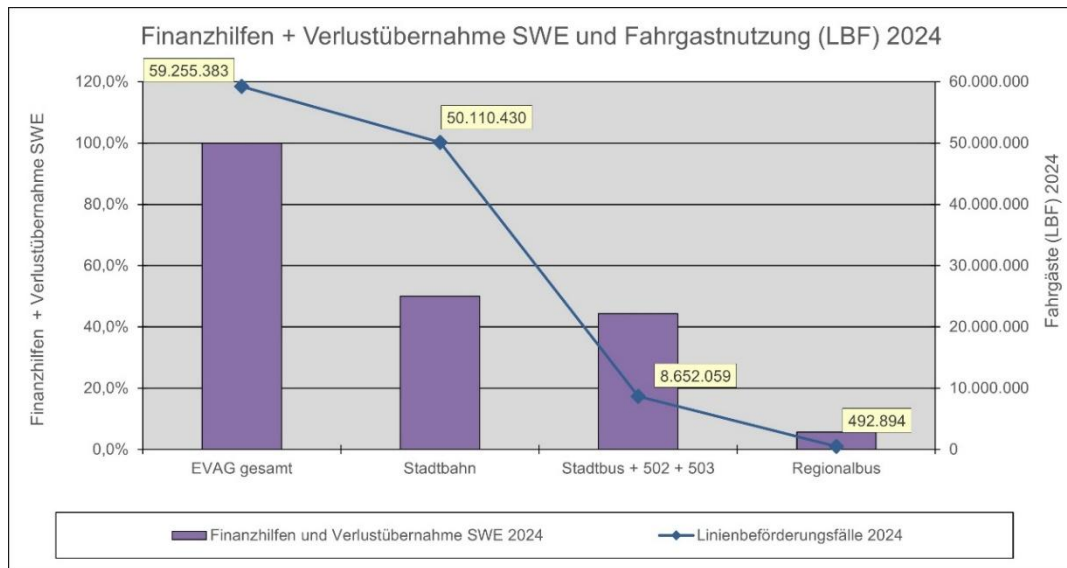


Abbildung 14: Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2024

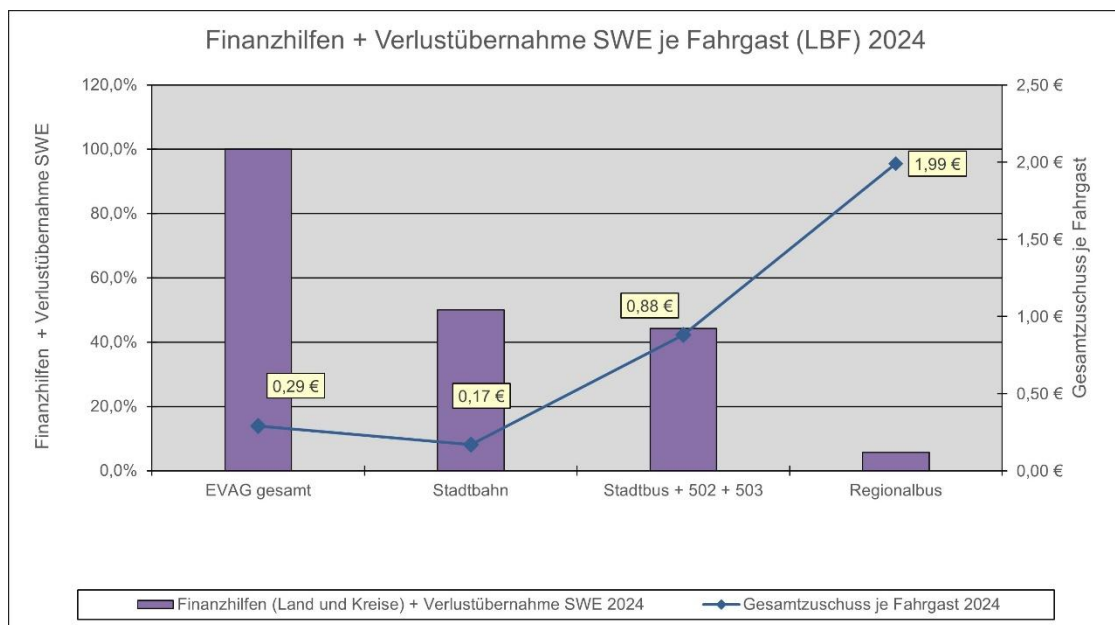


Abbildung 15: Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2024

Im Ergebnis ist festzustellen:

- Das EVAG-Netz ist mit seiner Konzentration auf die Stadtbahnerschließung sehr effektiv (mit ca. 51,0 % der Verkehrsleistung werden 84,6 % 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 (inkl. Linie 9) werden 14,6 % aller Fahrgäste befördert. Hierfür müssen ca. 43,5 % der Gesamtverkehrsleistung und ca. 44,3 % der Ausgleichsleistungen aufgebracht werden.
- Der Zuschussbedarf liegt mit 0,17 Euro je Fahrgast bei der Stadtbahn am günstigsten, im Stadtbusbereich mit 0,88 Euro je Fahrgast bzw. bei den Regionalbussen mit 1,99 Euro 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. 14 % Anteil an den Stadtbus-Fahrplankilometern etwa 37,6 % der Stadtbus-Fahrgäste befördert. Daraus ist abzuleiten, dass der Zuschussanteil für die Linien 10 bis 95 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen und auch je Fahrgast deutlich höher ausfällt, als in den Diagrammen dargestellt.

Die Erträge der EVAG werden seit der Einführung des Deutschlandtickets auch stark von den staatlichen Ausgleichsleistungen für dieses Ticket, welche wiederum von den Modellen und deren Einnahmenaufteilung abhängig ist, geprägt. Der Paradigmenwechsel vom nutzerfinanzierten zum steuerfinanzierten ÖPNV führt zu einer Situation, welche der EVAG immer weniger Handlungsspielraum zur Marktbearbeitung im Hinblick auf optimale Einnahmen ermöglicht.

### 3.6 Stärken und Schwächen des ÖPNV in Erfurt

Eine qualitative Betrachtung des ÖPNV in Erfurt zeigt nachfolgende Stärken und Schwächen.

#### Stärken

- leistungsfähiges Straßenbahnsystem ⇒ Verständnis als STADTBAHN
- CITYTAKT: 10-Minuten-Takt Stadtbahn und Linie 9
  - ⇒ unmittelbare Erschließung von 80 % der Bevölkerung
  - ⇒ Beförderung von 90 % der Fahrgäste (Stand 2024)
- integriertes ÖPNV-System (klare Aufgabenteilung Stadtbahn und Bus)
- zentrale Erschließung des Stadtzentrums (aus Sicht des ÖPNV optimal; eine der besten Lösungen in Deutschland)
- kapazitätsstarke Straßenbahnen
- digitale Fahrgastinformation an den Haltestellen (nicht nur an Verknüpfungspunkten, auch an hochfrequentierten Streckenhaltestellen)
- dichtes Haltestellennetz
- überzeugende infrastrukturelle Lösung zur Verknüpfung Stadtbahn/ Bus/ Bahn am Hauptbahnhof
- Verknüpfungspunkte an den Stadtbahnstrecken (z. B. Europaplatz und Marcel-Breuer-Ring)

- Busbahnhof mit moderner Architektur
- hoher Anspruch und hoher Standard in der Barrierefreiheit<sup>33</sup>
  - 98 % der Stadtbahnhaltestellen barrierefrei
  - 62 % der Bushaltestellen barrierefrei

Seite | 38



*Abbildung 16: Das Stadtbahn-System prägt mit seinen Merkmalen Leistungsfähigkeit, Barrierefreiheit, Verfügbarkeit und Erschließungswirkung das Erfurter ÖPNV-System.*



*Abbildung 17: Der Erfurter ÖPNV verfügt über eine moderne Infrastruktur.*

---

<sup>33</sup> <https://www.evag-erfurt.de/evag/home/wir/zahlenundfakten> (Stand Oktober 2025)

## Schwächen

- die prägende Stadtstruktur mit vielen außenliegenden Ortsteilen ist für eine wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Erschließung herausfordernd
- Funktion des Busverkehrs nur bedingt effizient (Diskrepanz zwischen Aufwand und Fahrgasterfolg; rund 75 % des SWE-Ausgleichs werden für Beförderung von ca. 15 % der Fahrgäste aufgewendet)
  - Bus in Erfurt stärker mit stadtentwicklungspolitischer und sozialpolitischer Ausrichtung
  - aber: Bus für adäquate Mobilitätsversorgung notwendig
  - Bus ist jedoch in den Außenbereichen unter aktuellen Maßstäben der Wirtschaftlichkeit nicht als Alternative zum Pkw entwickelbar
- Bahnhofstraße ist hinsichtlich Leistungsfähigkeit an die Grenze belastet

Insgesamt kann aus gutachterlich Sicht eingeschätzt werden, dass sich heute das Stadtbahn-System in Erfurt als eines der modernsten ÖPNV-Systeme in Deutschland entwickelt hat.

## **4 Rahmenvorgaben für die Entwicklung des ÖPNV**

### **4.1 Stadtentwicklung**

#### **4.1.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept**

Seite | 40

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK), zuletzt vom Erfurter Stadtrat beschlossen am 17.10.2018, gibt als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument die Leitziele für die Gesamtstadt und ihre räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung vor.

Im ISEK sind Entwicklungsgebiete sowie zukünftige Suchräume für die weitere Stadtentwicklung ausgewiesen. Die Lage im ÖPNV-Netz bzw. eine wirtschaftlich vertretbare ÖPNV-Erschließbarkeit stellen dabei einen wesentlichen Baustein für die Auswahl von Entwicklungsräumen dar. Das ISEK wird für die Landeshauptstadt Erfurt ab 2026 fortgeschrieben. Insofern können Rahmenvorgaben für den ÖPNV zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur begrenzt aus diesem Planungsdokument abgeleitet werden.

Der ÖPNV muss trotz des prognostizierten leichten Bevölkerungsrückgangs auf die absehbare Stadtentwicklung sowie auf die anhaltende Zunahme der ÖPNV-Nutzung mit Netz- und Angebotserweiterungen reagieren.

- Im vorhandenen Stadtbahnnetz ist dieses vorrangig durch den Einsatz größerer und längerer Fahrzeuge 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 des Stadtbahnnetzes (vgl. Kapitel 9.3.1) sowie vorhandener Buslinien als auch durch neue Angebote realisiert werden. Dabei können auch neue und bisher in Erfurt nicht angewendete Möglichkeiten der ÖPNV-Erschließung, z. B. unterschiedliche Formen von Bedarfsverkehren (siehe Kapitel 9.3.3), eine Rolle spielen.

#### **4.1.2 Äußere Oststadt – ICE-City**

Die Äußere Oststadt ist im Zusammenhang mit der angrenzenden ICE-City ein wichtiges Stadtentwicklungsgebiet der Landeshauptstadt Erfurt. Auf der Grundlage eines fortzuschreibenden Rahmenplanes „Äußere Oststadt“ weist dieses Gebiet eine hohe Entwicklungsdynamik auf, die in starkem Maße in ihrer weiteren Ausprägung von grundsätzlichen Entscheidungen der Deutschen Bahn bestimmt werden wird. Eine zeitliche Einordnung der Umsetzung strukturbestimmender Maßnahmen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher nur begrenzt möglich.

Die Äußere Oststadt soll zu einem integrierten und lebendigen Stadtquartier mit sichtbarer Vergangenheit, eigenständiger Identität und zeitgemäßen Entwicklungsmöglichkeiten werden. Vielfältige Angebote zum Wohnen und Arbeiten, eine bedarfsgerechte Mischung aus sozialen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie attraktive, alltagsgerechte Freiräume sollen die Entstehung eines urbanen Stadtteils begünstigen.

Rückgrat des Erschließungssystems Äußere Oststadt soll ein leistungsfähiger und hochattraktiver Nahverkehr sein, bei dem adäquat zum Besiedlungsfortschritt, der Einsatz neuer emissionsfreier Verkehrsmittel angestrebt wird. Dazu ist das ÖPNV-Netz in den unterschiedlichen Entwicklungsstufen unter Einbeziehung einer Stadtbahnlinie 9, der Buslinie 35 und ggf. einer neuen Buslinie bedarfsgerecht anzupassen bzw. weiterzuentwickeln.

In den aktuellen Bebauungsplänen und Erschließungsplanungen werden der Ausbau von niederflurgerechten Haltestellen und Buswendemöglichkeiten für eine flexible Netzgestaltung bereits berücksichtigt.

Im Jahr 2022 wurde mit dem Wohnquartier „Posthof“ mit ca. 450 WE ein erster Baustein realisiert. Mit der Einrichtung der Bushaltestelle „Dessauer Straße“ wurde das Verkehrsangebot auf der Linie 35 bereits erweitert.

In der weiteren Entwicklung der äußeren Oststadt sind die folgenden Projekte hervorzuheben:

- Bebauungsplan KRV706 ICE City sowie Tower Ost, Schwerpunkt DB Campus und weitere gewerbliche / Dienstleistungsarbeitsplätze (davon allein ca. 900 von der DB), Fertigstellung erster Projekte ab 2027
- Einkaufs- und Versorgungszentrum Leipziger Straße / Greifswalder Straße auf dem alten Schlachthofgelände, Baubeginn vsl. 2026, Fertigstellung vsl. 2027
- Schulcampus in der Greifswalder Straße, Baubeginn vsl. 2027, Fertigstellung ab 2029
- In Vorbereitung Wohngebiet Alter Schlachthof mit 450 WE, Fertigstellung ab 2029
- Bebauungsplan KRV 766 Wohnquartier am Ostpark (SWE Areal) mit Abhängigkeiten zum DB Standort Gleisdreieck

### **4.1.3 Modellvorhaben Südost – Neue Mitte**

Das Modellvorhaben Südost ist eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte in Erfurt. Das Ziel des Modellvorhabens besteht darin, die drei heute weitgehend introvertierten Großwohnsiedlungen Herrenberg, Wiesenhügel und Melchendorf im Südosten der Stadt mit den umgebenden Stadträumen intensiv und auf vielfältige Weise zu verknüpfen, ihre Insellage zu Gunsten einer flächig funktionalen Stadtstruktur zu überwinden und bestehende Barrieren abzubauen.

Ein wichtiges Handlungsfeld dazu ist die Schaffung einer neuen Mitte als identitätsstiftenden Ort mit neuen Funktionen für den Erfurter Südosten.

Der Ausbildung und Gestaltung der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ kommt im Modellprojekt eine zentrale Bedeutung zu, um bestehende Defizite zu beseitigen und die Funktion als zentrales und verknüpfendes Element weiter zu stärken. Dazu sind neben einer hochattraktiven Gestaltung vor allem Fragen der Sicherheit, Zuwegung Barrierefreiheit und Verknüpfung mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsarten zu lösen.

Für die Stadtbahn (Linien 2 und 3) ist im Projekt zudem eine Trassenumverlegung mit Erneuerung von Gleisanlagen und Fahrleitungen zwischen dem Gleisdreieck Abzweig Wiesenhügel und der Haltestelle „Blücherstraße“ erforderlich. Im Ergebnis des Projektes soll die derzeit wenig attraktiv und sozial unsicher erreichbare Stadtbahnhaltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ in ihrer Lage verschoben werden, eine deutlich verbesserte und attraktivere fußläufige Anbindung geschaffen und eine umfassend barrierefreie Ausbildung nach aktuellen Standards hergestellt werden (vgl. Kapitel 10.1).

Das Projekt kann einen wichtigen Beitrag im Sinne der verkehrspolitischen Zielstellung zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsgeschehen und Erhöhung der Anteile alternativer, umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel, wie Bahn, Bus, Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen leisten.

#### **4.1.4 Mögliche weitere bedeutsame Projekte mit Relevanz für Nahverkehrsplanung**

Mit dem **TEAG-Campus** soll am heutigen Standort der Thüringer Energie AG (TEAG) an der Schwerborner Straße in den nächsten Jahren schrittweise ein hochmoderner digitaler Zukunftsstandort für Arbeiten und Lernen auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes entstehen.

Trotz der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Erfurt Ost und einer Haltestelle der Buslinie 31 wird mit einer möglichen weiteren Entwicklung und zunehmenden Bedeutung dieses Standortes die bisherige Anbindung als unzureichend eingeschätzt und bedarf zukünftig einer Optimierung des Busangebotes.

Das Projekt „**Zoowohnen**“ der WBG Zukunft kann im Stadtteil Roter Berg zu einem Einwohnerzuwachs führen. Der Standort zwischen Jakob-Kaiser-Ring und Am Zoopark ist mit der Stadtbahnlinie 5 und der Buslinie 30 sehr gut und leistungsfähig in das bestehende Nahverkehrsnetz integriert und kann zu einer Stabilisierung bzw. Erhöhung der Fahrgastzahlen beitragen. Mit einem weiteren Entwicklungsprojekt der WBG Erfurt im Bereich Alfred-Delp-Ring sind am Roten Berg weitere etwa 200 Wohneinheiten in Planung.

Im Stadtteil Löbervorstadt soll mit der Revitalisierung des ehemaligen Standortes einer Brauerei das Wohnquartier „Braugoldareal“ entstehen. Geplant sind etwa 250 Wohneinheiten sowohl in denkmalgeschützten Bestandsgebäuden als auch neu zu errichtenden Mehrfamilienhäusern über einer Tiefgarage in historischen Gewölbekellern.

Mit der Entwicklung künftig weiterer Gebiete ist zu prüfen, ob die bestehenden Fahrplanangebote und Fahrzeugkapazitäten mit den wachsenden Anforderungen ausreichen oder ggf. angepasst werden müssen.

## 4.2 Auswirkungen Schulnetzplanung

Die aktuelle Schulnetzplanung der Landeshauptstadt Erfurt beinhaltet ab 2026 folgende Vorhaben mit Relevanz für den Nahverkehrsplan 2026 – 2030<sup>34</sup>:

- Planung und Errichtung einer 3-zügigen Grundschule und eines 3-zügigen-Gymnasiums in der Greifswalder Straße (Termin: zum Schuljahresbeginn 2029/30),
- Errichtung einer 3-zügigen Gemeinschaftsschule der Klassenstufen 1-12 als neues Schulzentrum am Standort Blumenstraße (frühestens Baubeginn 2028/2029),
- Ersatzneubau einer 2-zügigen Grundschule in Vieselbach und damit der Erweiterung der derzeitigen 1-Zügigkeit auf eine 2-Zügigkeit (Termin: zum Schuljahresbeginn 2026/27),

Bis 2030 wird ein Rückgang der Schülerzahlen um rund 5% ggü. 2024 erwartet. Die erforderlichen Schülerverkehre werden von Seiten des Aufgabenträgers bis 2030 als stabil eingeschätzt. Nach 2030 werden sich die absehbar weiteren Rückgänge sowie die weitere Zentralisierung der Schulstandorte auf die Schülerverkehre auswirken.

Im Zeitraum des NVP 2020 – 2024 hatte die prognostizierte Zunahme der Schülerzahlen, der Ausbau der Schulen in Vieselbach, Kerspleben und Hochheim sowie die weitestgehend vollständige Aufhebung der Schuleinzugsbereiche eine höhere Fahrzeugauslastung, die Einführung der Linie 502 (Linderbach – Vieselbach – Kerspleben) sowie das Angebot der Linie 80 aus der Kernstadt nach Hochheim (Gemeinschaftsschule „Steigerblick“ in der Wartburgstraße) zur Folge.

<sup>34</sup> Landeshauptstadt Erfurt: Schulnetzplan der Landeshauptstadt Erfurt; 2019/2020 bis 2026/2027; Stand: August 2024

Die bisherigen Beförderungsangebote im Schülerverkehr sind grundsätzlich beizubehalten, deren Nutzung regelmäßig zu evaluieren und unter Beachtung nachfolgender Aspekte bedarfsgerecht fortzuschreiben:

- Aus den Ortsteilen werden weiterhin die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen im Innenstadtbereich aufrechterhalten. Diese Linien über das Stadtzentrum hinaus sind gleichzeitig zu den Schulen im Stadtgebiet zu nutzen.
- Durch den öffentlichen Linienverkehr können im Rahmen des öDA nur solche Verbindungen angeboten werden, die ein entsprechendes Fahrgastpotenzial aufweisen.

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

### 4.3 Festlegung der zu erbringenden Verkehrsleistung

Die dargestellten zusätzlichen Anforderungen aus

- Stadtentwicklung mit stabiler Bevölkerungszahl,
- Schulentwicklung und
- Klima- und Umweltschutz

erfordern für die sich nach der Corona-Pandemie wieder steigenden Fahrgastzahlen im städtischen ÖPNV adäquate Bedienungsangebote sowie im Kontext mit der allgemeinen Kostensteigerung auch ausreichende Finanzierungsmittel bei der EVAG.

Im Stadtbahnbereich konnte eine Kapazitätserhöhung durch neue, größere Fahrzeuge erreicht werden. Im Busangebot sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2030 aber Verdichtungen und neue bzw. verlängerte Linien (Oststadt) notwendig, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. Da das von der EVAG zu leistende und im Querverbund der SWE finanzierbare Verkehrsangebot gedeckelt ist, werden Optimierungen im Busnetz mit Leistungsverlagerungen von aktuell nicht ausreichend ausgelasteten Linien auf Linien mit wachsendem Verkehrsbedarf erforderlich werden (siehe Maßnahme M.I.2 in Kapitel 9.3.2).

- ❖ **Der jährliche, durch die EVAG zu erbringende Leistungsumfang wird in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis zum Jahr 2030 auf 7,375 Mio. Fahrplankilometer / Jahr (+/-5%) festgelegt.**
- ❖ **Mit Inbetriebnahme des geplanten Stadtbahnbetriebes auf der Linie 9 werden sich die Leistungsanforderungen sowohl im Stadtbahnnetz als auch im Busnetz durch Anpassungen im südlichen Stadtgebiet verändern. In diesem Zusammenhang sind die Leistungsvorgaben zu überprüfen und ggf. anzupassen.**

## 4.4 Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn

Wie dargestellt werden durch

- die weiterhin positive Stadtentwicklung,
- die Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz,
- das sich absehbar weiterhin ändernde 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 der Buslinie 9 führt das im Nordabschnitt gestiegene Fahrgastaufkommen teilweise zu einer maximalen Auslastung der eingesetzten Gelenkbusse. Hier liegen die Fahrgastzahlen in einem Bereich, der eine Umstellung auf Stadtbahnbetrieb erforderlich macht (siehe Maßnahme MI.1 in Kapitel 9.3.1).

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

Die Umstellung der Linie 9 im Nordabschnitt auf Stadtbahn-Betrieb schafft gleichzeitig die dringend benötigte Havarietrasse parallel zur Bahnhofstraße. Durch Gleisabzweige an der Windthorststraße, am Leipziger und Ilversgehofener Platz könnten südlicher und nördlicher Netzteil im Havariefall verbunden werden. Bis zu einer endgültigen Bauentscheidung zu dieser Trasse ist die Freihaltung für eine hauptsächlich Havariefällen dienende Stadtbahntrasse Puschkinstraße (DS 1056/16) aufrecht zu erhalten

## 5 Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen)

### 5.1 Ausgangsbasis

Der Prognosehorizont dieses Nahverkehrsplanes liegt im Jahr 2030.

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 im Kapitel 2.2 dargelegte Prognose der Bevölkerungsentwicklung 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 Verkehrsentwicklungsplanung,
- der Stadtratsbeschluss DS 0676/10 (letzte Aktualisierung im Jahr 2023; DS 1722/23) zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Landeshauptstadt Erfurt einschließlich abgehender Linien bis 30.04.2033.

Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt die Inhalte des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen in der jeweils gültigen Fassung.

## **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 Effizienz sowie der vollständigen Erschließung aller bebauten Stadtgebiete soll es auch im Zeitraum des Nahverkehrsplanes bis 2030 beibehalten werden. Es ist aber um die entstehenden Anforderungen aus der Stadt- und Gebietsentwicklung weiterzuentwickeln bzw. zu ergänzen. Dabei sind für die städtischen Busverkehre die bisherigen Grundsätze, einer Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz und Nichtzulassung von Parallelverkehr zur Stadtbahn beizubehalten.

Durch die Stadtentwicklung notwendig werdende Erweiterungen mit neuen Linien/ Linienabschnitten und Verkehrsleistungen 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 Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen sind kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

## 5.3 Vorgabe von Mindestbedienungsstandards

### 5.3.1 Allgemeines

Das vorhandene, mit den vorherigen Nahverkehrsplänen 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 bewährten Zielstellung „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 wird grundsätzlich beibehalten. Die Angebote in den kleineren Ortsteilen sollen im Rahmen der Maßnahme I.2 (siehe Nr. 9.3.2 des Nahverkehrsplans) als Prüfauftrag weiter untersucht werden.

Insgesamt wird bei der planerischen Festlegung der Angebote die vorhandene Fahrgastnachfrage 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, in Abhängigkeit von der jeweiligen Kalenderlage der Werk- und der Feiertage, 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 werden die Festlegungen im Nahverkehrsplan 2020 bis 2024, unter Berücksichtigung der Entwicklungstrends in den 81 ÖPNV-Verkehrsbezirken, weitgehend fortgeschrieben. Mit diesen Grundaussagen wurden für alle 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke die 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 ggü. dem Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 keine Änderungen in den Kategoriezuordnungen für das Mindestangebot ergeben.

### **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 7 dargestellt. Hierzu wurden alle Einwohner im jeweiligen Einzugsbereich den jeweiligen Achsen zugeordnet und in Fahrtrichtung auf das Zentrum aufaddiert.

Im Prognosezeitraum bis 2030 wird dieses städtische Verkehrsnetz beibehalten.

Die vorhandenen Angebote der Stadtbahn / Buslinie 9 weisen bereits 2019, d. h. vor der Corona-Pandemie, eine sehr hohe Auslastung auf, die durch die prognostizierten Einwohner- und Fahrgastentwicklungen absehbar weiter ansteigen wird.

- Im Stadtbahnbereich wurden ab 2020 die wachsenden Auslastungen, auch unter Beachtung der hohen Netzbelastung, durch kapazitätsstärkere Fahrzeuge ausgeglichen (siehe auch Kapitel 6.6). Dieses wurde durch die neuen Stadtbahnwagen ab Ende 2020 möglich.
- Bei der Stadtbuslinie 9 zeigte der Nordabschnitt bereits 2019 überlastete Busse. Bereits im letzten Nahverkehrsplan erfolgte bei der Buslinie 9 wegen der differenzierten Auslastungssituation eine Unterteilung in Nord- sowie Südabschnitt. Im Nordabschnitt besteht im Kontext mit der in den letzten Jahren wachsenden Nachfrage, welche 2024 auf der Linie 9 wieder im Niveau der Vor-Corona-Zeit lag, ein dringender Handlungsbedarf.

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

Tabelle 9: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen – Tagnetz

<b>Tagnetz</b>		
<b>Kategorie</b>	<b>Fahrgastpotenzial (Einwohner inkl. Busverknüpfung)</b>	<b>Streckenabschnitte</b>
Stadtbahn S I	> 20.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anger – Magdeburger Allee – Salinenstraße</li> <li>• Anger – Nordhäuser Straße – Abzweig Warschauer Straße</li> <li>• Anger – Windthorststraße – Abzweig Wiesenhügel</li> </ul>
Stadtbahn S II	7.500 ... 20.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anger – Leipziger Straße – Ringelberg</li> <li>• Salinenstraße – Zoopark</li> <li>• Anger – Brühler Garten – Gothaer Platz – Hauptfriedhof</li> <li>• Domplatz – Brühl – Gothaer Platz</li> <li>• Warschauer Straße – Rieth</li> <li>• Warschauer Straße – Europaplatz</li> <li>• Anger – Kaffeetrichter</li> <li>• Abzweig Wiesenhügel – Wiesenhügel</li> <li>• Abzweig Wiesenhügel – Urbicher Kreuz</li> </ul>
Stadtbahn S III	< 7.500	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salinenstraße – Rieth</li> <li>• Hauptfriedhof – Bindersleben</li> <li>• Gothaer Platz – P+R Messe</li> <li>• Kaffeetrichter – Steigerstraße</li> <li>• Kaffeetrichter – Thüringenhalle</li> </ul>
Stadtbus B I	> 10.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptbahnhof – Johannesplatz – Nordbahnhof</li> </ul>
Stadtbus B II	5.000 ... 10.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptbahnhof – Daberstedt</li> </ul>

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:

Tabelle 10: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen – Nachtnetz

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

### 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:

Tabelle 11: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo–Fr (Erfurter Stadtnetz – Tag)

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.								
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:

Tabelle 12: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz – Tag)

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

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 geringem 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.

Tabelle 13: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz – Tag)

<b>Erfurter Stadtnetz</b>	<b>ÖPNV-Mindestangebot Sonn- und Feiertag (Tagnetz)</b>			
<b>Kategorie</b>	<b>So 06.00 - 09.00</b>	<b>So 09.00 - 11.00</b>	<b>So 11.00 – 20.00</b>	<b>So* 20.00 – 0.30</b>
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.				
Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.				

Seite | 52

### 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:

Tabelle 14: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz – Nacht)

<b>Erfurter Stadtnetz</b>	<b>ÖPNV-Mindestangebot Nachtnetz</b>	
<b>Kategorie</b>	<b>Samstag 00.30 – 06.00</b>	<b>Sonn- u. Feiertag 00.30 – 06.00</b>
N I	60'	60'
N II	120'	120'
Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.		

## 5.3.3 Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen

### 5.3.3.1 Allgemeine Vorgaben

- In Kapitel 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 Busse

wird hier, wie auch in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen, eine Einzelbetrachtung der einzelnen Ortsteile und Siedlungen vorgenommen.

- Im Prognosezeitraum bis 2030 ist nur in wenigen Ortsteilen mit einer geringen Bevölkerungszunahme zu rechnen, ansonsten stabilisieren sich die Bewohnerzahlen auf dem Niveau von 2024 bzw. gibt es nur noch geringfügige Rückgänge.

Diese Veränderungen bei den Einwohnerzahlen werden bis 2030 absehbar nicht zu wesentlichen Veränderungen der Fahrgastpotenziale führen, sodass zum jetzigen Zeitpunkt im Nahverkehrsplan keine Veränderungen in der Zuordnung zu den Angebotskategorien erforderlich 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 her beibehalten und weiterentwickelt werden. Dabei werden – unter Beachtung der vorhandenen Fahrgastströme – die Angebote anderer Unternehmen (Bus und Eisenbahn) mit angerechnet, wenn sie zum VMT-Tarif verkehren.
- Die erweiterten Abendverkehrsangebote an Freitagen/ Samstagen/ vor Feiertagen haben sich bewährt und werden beibehalten.
- Die im Nahverkehrsplan 2020 – 2024 vorgenommene Anpassung der Anforderungen in den kleineren Ortsteilen / Siedlungen mit Ausweitung des Mindestangebotes wird fortgeschrieben:
  - Abendangebot im Zeitraum 22.00 – 24.00 Uhr an Tagen mit erhöhtem Freizeitverkehrsbedarf Freitag / Samstag / vor Feiertag,

- 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,
  - an Tagen vor Feiertagen entfallen die Abendfahrten, wenn keine Hinfahrten vorhanden sind (aufgrund nicht vorhandener Nutzung).
- 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.
  - Wie bereits im Nahverkehrsplan 2020 – 2024 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 reduziert bzw. eingestellt werden können.
  - Zusätzlich besteht für die Ortsteile / Siedlungen die Möglichkeit, über bürgerschaftliches Engagement für nur sehr schwach nachgefragte Relationen oder Zeiten die Angebotsform „Bürgerbus“ täglich oder auch nur an ausgewählten Wochentagen mit Betrieb durch ehrenamtliches Fahrpersonal 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 seit Jahrzehnten erfolgreich eingesetzten Bürgerbusse funktionieren jedoch nur, wenn sie von der Bürgerschaft entwickelt und mit ausreichenden ehrenamtlichen Ressourcen betrieben werden. Die Stadtverwaltung als Aufgabenträger kann ein solches Vorhaben nur unterstützend begleiten. Der Freistaat Thüringen hat 2019 eine Studie zu Bürgerbussen in Thüringen veröffentlicht.<sup>35</sup>

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

---

<sup>35</sup> siehe: [https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Strat\\_Landesentwicklung/Regionalentwicklung/2019\\_04\\_06\\_Studie\\_Buergerbus\\_Schlussbericht\\_TH.pdf](https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung/Regionalentwicklung/2019_04_06_Studie_Buergerbus_Schlussbericht_TH.pdf)

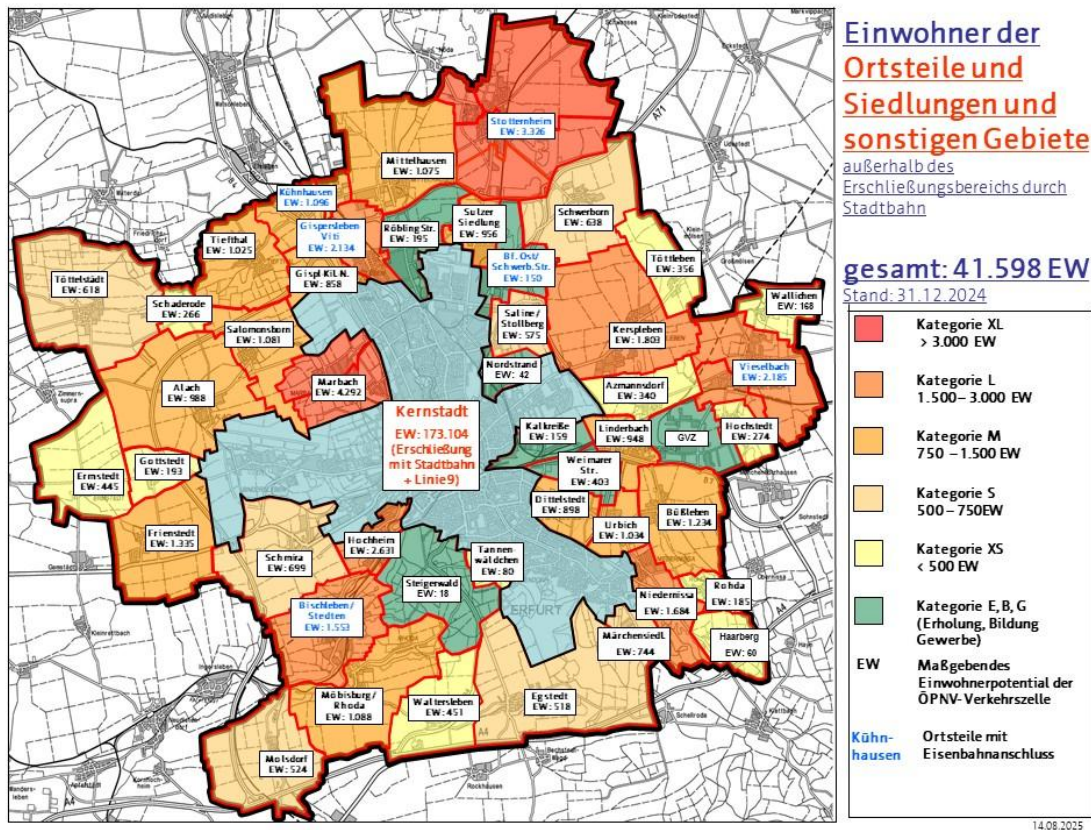


Abbildung 18: Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2024

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

Tabelle 15: Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen

Kategorie	Fahrgastpotenzial je Ortsteil/ Siedlung (Einwohner)	zugeordnete Ortsteile / Siedlungen
<b>XL</b>	> 3.000	Marbach, Stotternheim
<b>L</b>	1.500 ... 3.000	Hochheim, Gispersleben-Viti, Vieselbach, Kerspleben, Bischleben-Stedten, Niedernissa
<b>M</b>	750 ... 1.500	Frienstedt, Büßleben, Kühnhausen, Möbis- burg-Rhoda, Tiefthal, Salomonsborn, Gis- persleben-Kiliani, Urbich, Mittelhausen, Sulzer Siedlung, Alach, Linderbach, Dit- telstedt
<b>S</b>	500 ... 750	Schmira, Töttelstädt, Schwerborn, Mols- dorf, Märchensiedlung, Egstedt
<b>XS</b>	< 500	Stollbergsiedlung, Ermstedt, Waltersleben, Azmannsdorf, Töttleben, Schaderode, Hochstedt, Gottstedt, Rhoda, Wallichen, Haarberg

Seite | 56

Im Hinblick auf die Einordnung sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Märchensiedlung (751 EW) steht an der Grenze der Zuordnung zur Kategorie „M“. Im Nahverkehrsplan 2031 bis 2035 ist eine mögliche Höherstufung neu zu bewerten und zu entscheiden.
- Die Stollbergsiedlung wird aufgrund der weiterhin sehr geringen ÖPNV-Nutzung, wie im Nahverkehrsplan 2020 – 2024, der Kategorie „XS“ zugeordnet.

### 5.3.3.3 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag bis 20.00 Uhr

Die bisherigen Angebote aus dem Nahverkehrsplan 2020 – 2024 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:

Tabelle 16: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo–Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

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

- 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 2020 – 2024 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 Samstag und Sonn- und Feiertag bis 20.00 Uhr vorgegeben.

Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz – Ortsteile und Siedlungen

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Sa / So (bis 20.00 Uhr)			
Kategorie	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)				

### 5.3.3.5 Vorgabe Mindestangebot im Abendverkehr und Spätverkehr

Mit dem Nahverkehrsplan 2020 – 2024 wurden erweiterte Abendverkehrsangebote in die Ortsteile und Siedlungen entsprechend der Fahrgastpotenziale und der vorhandenen Nachfrage eingeführt. 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.

Erläuterung: Im Nahverkehrsplan 2020 – 2024 wurde entsprechend der Wünsche der kleinen Ortsteile / Siedlungen ein Abendverkehrsangebot neu eingeführt (Bedienung im Zeitraum 22.00 – 24.00 Uhr Freitag / Samstag / vor Feiertagen). Hierbei ist eine Bedienung nur bei Bedarf, d. h. "Nur zum Aussteigen" möglich. In diese Angebote wurden 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 reduziert bzw. 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 Verbindung 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.

Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo – Do; Ortsteile und Siedlungen

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

### 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.

Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen – Ortsteile und Siedlungen

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen					
						Spätverbindungen*
Kategorie	20.00 – 20.59	21.00 – 21.59	22.00 – 22.59	23.00 – 23.59	00.00 – 00.59	nach 01:00
<b>XL</b>	1x	1x	1x	1x	1x*	
<b>L</b>	1x	1x	1x		1x*	
<b>M</b>	1x	1x		1x*		--
<b>S</b>	1x**	--	1x*		--	--
<b>XS</b>	--	--	1x*		--	--

\* Fahrten mit gesondertem Linienvorlauf 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

### 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.

Tabelle 20: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen

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 soweit am jeweiligen Tag eine Tagesbedienung besteht				

## **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 eine Qualitätserfüllung zwischen 87% 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 2024 wurden die Angebote von 44 Verkehrsunternehmen und -Verbänden in verschiedenen Kategorien verglichen und bewertet. Die EVAG hat mit der Note 2,24 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 2,96.

Das Ergebnis des ÖPNV-Kundenbarometers für Erfurt beruht auf 500 durchgeführten Interviews. Anhand des tatsächlichen Bewertungsverhaltens der Fahrgäste werden die Bewertungen mit einer Note (Skala von 1 „vollkommen zufrieden“ bis 5 „unzufrieden“) versehen.

Tabelle 21: ÖPNV-Kundenbarometer 2024 – Benotung und Einschätzung

Benotung	Einschätzung
bis 2,58	sehr gut
von 2,59 bis 2,77	gut
von 2,78 bis 2,90	eher gut
von 2,91 bis 3,01	durchschnittlich
ab 3,02	eher schlecht

Die EVAG konnte in den Leistungsmerkmalen Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Apps und mobile Informationen, Informationen bei Störungen und Verspätungen sowie Persönliche Beratung im Kundenzentrum im Vergleich der Unternehmen einen 1. Platz belegen. In den Kategorien Globalzufriedenheit, Anschlüsse, Taktfrequenz und Informationen im Fahrzeug konnte jeweils der 2. Platz erreicht werden. Den 3. Platz gab es für die Merkmale Komfort und Bequemlichkeit und telefonische Auskunft.

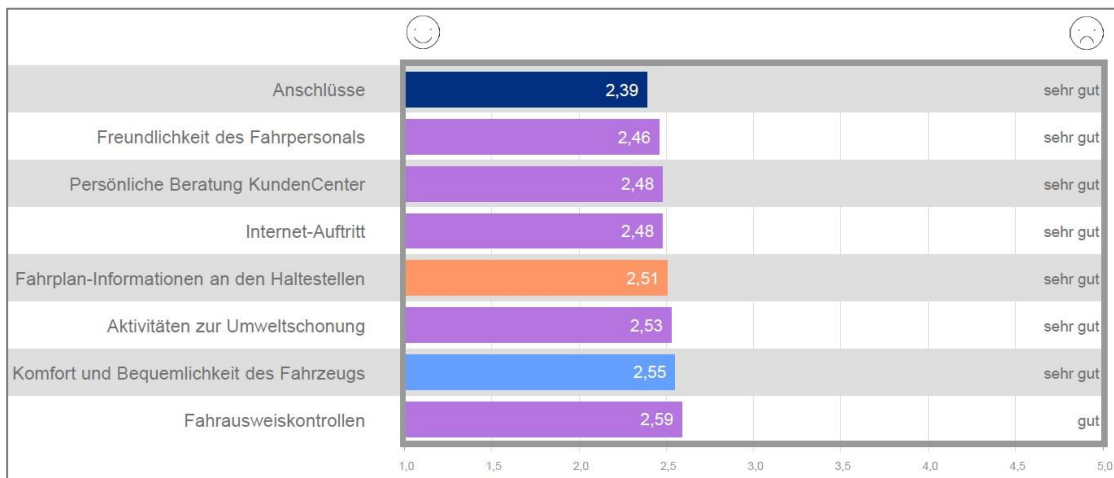


Abbildung 19: ÖPNV-Kundenbarometer 2024 – Rangreihe der Zufriedenheit

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass die EVAG mit ihrem ÖPNV-Angebot und ihrer Dienstleistungsqualität im bundesweiten Vergleich hervorragende Ergebnisse erzielt und eine Spitzenposition im gesamtdeutschen ÖPNV einnimmt. Gegenüber 2022 konnte bei fünf Leistungsmerkmalen rund um das Angebot die Kundenzufriedenheit erhöht werden. Die Bedeutung der „Zuverlässigkeit“ ist den Erfurtern am wichtigsten und hat ggü. 2022 an Bedeutung zugenommen.

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)**

Seite | 64

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

Folgende Schwerpunkte werden mit dem ITCS umgesetzt:

- umfangreiche Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten in und an den Fahrzeugen, an den Haltestellen sowie über Onlinemedien
- Betriebsüberwachung und -steuerung einschließlich eines effizienten Störungsmanagements
- Gewährleistung einer zuverlässigen Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsträgern, auch unternehmensübergreifend
- Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen an Lichtsignalanlagen mit dem Ziel der Stabilisierung und Verkürzung der Fahrzeiten,
- Erfassung von Betriebs- und Fahrgastzählenden für ein optimiertes Leistungsangebot
- permanenter wechselseitiger Austausch der laufenden Betriebszustände mit der Datendrehscheibe Thüringen

Um die Zielsetzungen des ITCS zu gewährleisten, ist folgende Infrastruktur abzusichern:

- Ausstattung sämtlicher im Stadtgebiet von Erfurt eingesetzten Fahrzeuge mit Bordrechner-technik, die die Ortung, die Ansteuerung der Technik zur Fahrgastinformation am und im Fahrzeug sowie die Kommunikation per Daten und Sprache zur Leitstelle gewährleistet
- Betrieb einer zentralen Leitstelle mit Onlineanbindung an die Datendrehscheibe Thüringen
- Ausstattung von Haltestellen mit mindestens 300 Einsteigern täglich mit optischer und akustischer Fahrgastinformation
- Ausstattung der Lichtsignalanlagen an allen Knoten, die von ÖPNV-Linien befahren werden, mit Technik zum Empfang und Auswertung der Anmeldungen der Fahrzeuge des ÖPNV

### 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, Linienlepollos),
- 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.

Seite | 65

The screenshot shows the EVAG website interface. At the top, there is a navigation bar with the EVAG logo and menu items: Abos, Tickets & Tarife, Fahrplan, Service, Wir, and Kontakt. A search bar is also present. Below the navigation bar, there is a section for 'Fahrplanänderungen' (Schedule Changes) with buttons for Tram (lines 1, 2, 3, 6) and BUS (lines 9, 31, 43, 60, 61, 90, 91, 92, 95, 111, 503). The main content area is titled 'Haltestellen- und Linienfahrplan' (Station and Line Schedule). It features two tabs: 'Stadtbahn' (City Rail) and 'Bus'. Under the 'Stadtbahn' tab, there are two route entries:

- Route 1:** Europaplatz - Rieth - Salinenstraße - Anger - Thüringenhalle. It provides links for 'Haltestellenfahrpläne' (Station Schedules), 'Linienfahrpläne' (Line Schedules), and 'Linienverlauf' (Line Route). Specific links include 'Thüringenhalle (PDF)' and 'Europaplatz (PDF)'.
- Route 2:** P+R-Platz Messe - egapark - Domplatz - Anger - Wiesenhügel. It also provides links for 'Haltestellenfahrpläne', 'Linienfahrpläne', and 'Linienverlauf'. Specific links include 'Wiesenhügel (PDF)' and 'P+R-Platz Messe (PDF)'.

Abbildung 20: Fahrplanauskunft im Internet unter [www.evag-erfurt.de](http://www.evag-erfurt.de) (Bildquelle: EVAG)

Im Internet wird auf veränderte Verkehre auf der Einstiegsseite unter [www.evag-erfurt.de](http://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 die EVAG-App.

In den Fahrzeugen werden

- Linie,
- Fahrtziel,
- nächste Haltestellen mit Fahrzeit,
- Umsteigemöglichkeit zu anderen 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 und beim Busverkehr der EVAG sind alle Fahrzeuge mit Innenbildschirm ausgestattet.



Abbildung 21: Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Stadtbahnen

## 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.

Tabelle 22: Einzugsbereiche von Haltestellen für Ermittlung der Erschließungswirkung

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

## 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.

Haltestellen mit mindestens 300 Einsteiger pro Tag (bezogen auf einen Werktag in der Schulzeit) sind mit Einrichtungen zur dynamischen optischen und akustischen Fahrgastinformation (DFI) in Echtzeit auszustatten. Ausgenommen sind Haltestellen, die durch überdurchschnittlichen Vandalismus auffallen.

Im Stadtgebiet Erfurt gibt es darüber hinaus an ausgewählten Haltestellen folgende zusätzliche Ausstattungen (bei kombinierten Stadtbahn- und Bushaltestellen erfolgt die Zählung als Stadtbahnhaltestelle):

- 139 Stadtbahnhaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 34 Bushaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 155 Stadtbahn-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 167 Bus-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 57 Stadtbahn-Haltestellen (davon 12 gemeinsame Haltestelle Stadtbahn/ Bus) mit Fahrausweisautomaten,
- 3 Bus-Haltestellen mit Fahrausweisautomaten,
- 10 Haltestellen mit B+R-Unterstellmöglichkeiten, davon 7 mit Überdachung,

- 5 Haltestellen mit abschließbaren Fahrradboxen für B+R.

Für den weiteren Ausbau ist der notwendige Mindeststandard der Haltestellenaus-  
rüstung von der Bedeutung der Haltestelle abzuleiten.



Abbildung 22: Musterhaltestelle Stadtbahn (Beispiel: Haltestelle Stadion Ost)



Abbildung 23: Musterhaltestelle Bus (Beispiel: Haltestelle Thüringenhalle)

### 6.4.3 Einteilung in Kategorien

Mit Stand vom 31.12.2024 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 186 Stadtbahnhaltestellen,
- 441 Stadt- und Regionalbushaltestellen (davon halten bei 19 Haltestellen Stadtbahnen und Busse an der gleichen Bahnsteigkante).

Seite | 69

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.

- Zuordnung nach Einsteigern zur Festlegung von Ausstattungsdetails wie Wartehalle, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomaten
- Zuordnung nach Gesamtaufkommen zur Festlegung der Barrierefreiheit (siehe Tabelle 31)

Tabelle 23: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards

Kategorie	Anzahl Einsteiger	Anzahl Hst.* Stadtbahn	Anzahl Hst.** Bus	anzustrebender Ausbaustandard
I	> 1000	47	2	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
II	500 ... 999	35	7	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
III	100 ... 499	64	55	Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, ab 300 Einsteiger / Tag digitale Fahrgastinformation (optisch / akustisch)
IV	50 ... 99	6	44	kleine Wartehalle
V	25 ... 49	5	53	
VI	< 25	20	261	
<p>* unterschiedliche Haltestellen in den Endstellen wurden zu einer Haltestelle zusammengefasst  ** betrachtet werden 422 reine Bushaltestellen</p>				

Auf Grund der gestiegenen Kosten für Anschaffung und Instandhaltung der optischen / akustischen Fahrgastinformationsanlagen (DFI), den vermehrten Vandalismusschäden und den geringeren Fördermöglichkeiten muss der anzustrebende Ausbaustandard für Kategorie III hierfür wie folgt angepasst werden:

anzustrebender Ausbaustandard: optische / akustische Fahrgastinformation für Haltestellen der Kategorie III ab 300 Einsteiger/ Tag (Mo-Fr)

Seite | 70




Weiterhin wurden in den letzten Jahren an Einrichtungen mit hoher Publikumswirksamkeit Bildschirme installiert, die in Echtzeit die nächsten Abfahrten an den zugeordneten Haltestellen anzeigen (Bsp. Flughafen, Hauptbahnhof). Solche Abfahrtsanzeigen sind in Abstimmung mit den Gebäudebetreibern auch zukünftig anzubieten, weiter zu entwickeln und nach Möglichkeit bei Bedarf auf andere wichtige Standorte (große Einkaufsmärkte, große Veranstaltungsorte) auszudehnen.

Ebenso haben sich die in den letzten Jahren installierten Abfahrtsanzeigen in Echtzeit an den Zufahrten zu den P+R-Plätzen bewährt. Dieses System ist beizubehalten und bei Bedarf weiter zu entwickeln.

## 6.5 Standard: Verknüpfungspunkte

- An 19 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.

Tabelle 24: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet

Verknüpfungspunkt/ Verknüpfungshaltestelle		Verknüpfung mit Regional- verkehr*	Bemerkungen
Anger			
Domplatz			barrierefreier Ausbau: I. Kategorie vordringlicher Bedarf
Europaplatz	 P+R, B+R	x	

Flughafen/ Airport	  P+R, B+R	x	
Greifswalder Straße	 		
Grubenstraße	  P+R	x	bei Ausbau der Linie 9 zur Stadtbahn ist ein zusätzliches Gleis in der Wendeschleife erforderlich
Hauptbahnhof/ Busbahnhof	   B+R	x	Fußläufige Verbindung zum Fernbushalt in 300 m bis 400 m Entfernung
Kaffeetrichter	 		
Marcel-Breuer-Ring	  P+R, B+R	x	
Nordbahnhof	 	x	
P+R-Platz Messe	  P+R, B+R		
Rieth	 	x	
Salinenstraße	 		
Stotternheim, Bahnhof	  B+R		Im Rahmen eines teilräumlichen Entwicklungskonzeptes (TREK) zum Umfeld des Bahnhofes Stotternheim wird aktuell die Gestaltung eines Verknüpfungspunktes untersucht. Dabei können auch Fahrten der Linie 31 eingebunden werden.
Thüringenhalle	  P+R	x	
Urbicher Kreuz	  P+R, B+R	x	
Vieselbach, Bahnhof	  P+R, B+R	x	




Wiesenhügel			
Windischholzhausen / X-Fab		x	
Zoopark			
* Für die Verknüpfungspunkte mit Regionalverkehr sind die Ausstattungsvorgaben des VMT-Rahmenplanes zu berücksichtigen.			



Abbildung 24: Haltestelle „Europaplatz“ – prägender Umsteigepunkt im Erfurter Norden

Weiterhin ist im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 noch der Bahnhof Erfurt-Ost als Verknüpfungspunkt ausgewiesen. Zusätzlich zum bisher nur mit der Linie 30 verknüpften Bahnhof Stotternheim wäre an beiden eine Verknüpfung der SPNV-Angebote (Strecke Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen) mit der Buslinie 31 möglich. Eine Abstimmung der Busabfahrtszeiten an den SPNV an einem der beiden Bahnhöfe ist zu prüfen. Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt ist die Verknüpfung am Bahnhof Stotternheim zu priorisieren.

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, topografischer Plan),
  - Beleuchtung
- ausgestattet sein.

## 6.6 Standard: Fahrzeuge

Die EVAG setzte zum 30.06.2025 folgende Fahrzeuge in ihrem Liniennetz ein:

Tabelle 25: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG

Stand	Bestand	Stadtbahn	Bus
30.06.2025	Gesamt	90	77
30.06.2025	- davon Niederflurfahrzeuge	90	76
30.06.2025	Anteil in Prozent	100 %	98,7 %

Durch die weiterhin steigenden Fahrgastzahlen ist eine planmäßige Erneuerung mit gleichzeitiger Kapazitätserhöhung dringend notwendig. Durch die aktuelle Inbetriebnahme von drei E-Gelenkbussen und der noch nicht ausgesonderten Altfahrzeuge befindet sich der Busbestand derzeit auf 77 statt auf Planzustand von 74 Fahrzeugen.

### Stadtbahn:

Die Stadtbahn-Fahrzeuge setzen sich zum 30.06.2025 zusammen aus

- 16 MGT
- 36 Combino 30 m
- 24 Combino 20 m
- 14 Tramlink 42 m

Um der hohen Laufleistung der MGT und den angestrebten erhöhten Fahrzeugbestand durch die Umgestaltung der Linie 9 gerecht zu werden, müssen weitere Stadtbahnen beschafft werden. Nach der Finanzierungszusicherung wurde die Option aus der Straßenbahnbeschaffung von 2018 gezogen und weitere 10 Niederflurstraßenbahnen mit 42 m Länge sind bei Fa. Stadler beauftragt.

Ziel ist es, bis Mitte 2027 alle bestellten Stadtbahnwagen des Typs TramLink schrittweise in Betrieb zu nehmen und damit das Platzangebot und die Stabilität im Gesamtnetz zu erhöhen sowie den steigenden Fahrzeugbedarf zu decken. Des Weiteren werden ab 2027 Fahrzeuge ausgesondert.



Abbildung 25: Stadtbahn-Fahrzeuge „TramLink Erfurt“

### **Stadt- und Regionalbus:**

Der Bus-Bestand gliedert sich zum 30.06.2025 in

- 35 Solo-Busse – davon 34 Busse niederflurgerecht,
- 39 Gelenkbusse – davon 39 Busse niederflurgerecht.

Im Jahr 2025 wurden weitere drei Gelenkbusse mit Elektroantrieb (Batterie) neu angeschafft.

Die Fahrzeugplanung Bus sieht eine Erhaltung des Busbestandes für den Linienverkehr bis 2030 vor. Hinzukommend müssen alle neu zu beschaffenden Busse der verbindlichen Quote des jeweiligen Referenzzeitraums entsprechend Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) entsprechen.

Zur Gewährleistung der geforderten Barrierefreiheit müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge zusätzlich über eine Klapprampe verfügen, um Rollstuhlnutzenden auch an noch nicht barrierefreien Haltestellen, unter Zuhilfenahme von helfenden Personen bei der Nutzung der Rampe, bzw. an Haltestellen mit einer Reststufe von größer 5 cm einen Zugang zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Als Ausnahme kann ein Hochflurbus mit Hublift für Fahrschul Ausbildung eingesetzt werden (siehe Punkt 8.1.1).

Für einen schnellen und bequemen Fahrgastwechsel sowie 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 sowie das Deutschlandticket. Das gesamte Stadtgebiet bildet die Tarifzone 10.

Es werden gegenwärtig folgende Tarifsportimente angeboten:

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

Zusätzlich werden im Stadtgebiet Erfurt KombiTickets mit Veranstaltern angeboten.

In die angrenzenden Tarifzonen gilt der CityRegioTarif des VMT mit gleichem Grundsortiment. Für Fahrten bis maximal Preisstufe 7 wird das VMT-Hopper-Ticket ausgegeben (Mo–Fr erst ab 9.00 Uhr gültig), welches eine Nutzung aller SPNV-Angebote, Busse und Straßenbahnen ermöglicht.

Der VMT-Tarif wird entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Unternehmen fortgeschrieben.

## 6.7.2 Vertrieb

Der Fahrscheinverkauf erfolgt gegenwärtig über

- das EVAG-Mobilitätszentrum am Anger (Fahrscheinverkauf, Information und Beratung),
- das DB Reisezentrum am Hauptbahnhof,
- 24 EVAG-Agenturen (vollständiges Fahrscheinsortiment),
- 60 stationäre Fahrausweisautomaten im EVAG-Netz,
- Fahrausweisautomaten an den Bahnhöfen im Stadtgebiet,
- Fahrerkassen in den Bussen (in der Stadtbahn kein Vertrieb über Fahrpersonal),
- Handy (HandyTicket), FAIRTIQ-App.

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

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.

Mit der weiteren Etablierung des Deutschlandtickets ist absehbar auch eine weitere Veränderung bei der Ticketwahl der Fahrgäste zu erwarten. Die Veränderungen werden von der EVAG turnusmäßig evaluiert. Bei erkennbarer Erforderlichkeit sind Anpassungen ggü. den im NVP festgelegten Standards bei den Tarifstrukturen und/ oder den Vertriebskanälen vorzunehmen.

## 7 Entwicklung des gebietsübergreifenden Linienverkehrs

### 7.1 VMT-Rahmenplan 2019 – 2023

Die Gültigkeit des "Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 – 2023" (VMT-Rahmenplan) wurde mit Beschluss 10/2024 bis zum 31.12.2026 verlängert. Der VMT-Rahmenplan baut auf den Ergebnissen des zum Erstellungszeitraums gültigen Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2018 – 2022 auf, der alle SPNV-Strecken betrachtet sowie Vorgaben und Mindeststandards für das landesbedeutsame Busnetz festlegt. Diese bilden das übergeordnete ÖPNV-Netz, an welches die regionalen und Stadtverkehre anknüpfen.

Eine Fortschreibung des Rahmenplans soll Anfang 2027 für den Zeitraum 2027 – 2031 erfolgen (Stand Januar 2026). Dieser wird auf den aktuell gültigen NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 aufbauen, welcher am 23.04.2024 beschlossen wurde.

Zur Verbindlichkeit des VMT-Rahmenplans ist zu beachten: „Im VMT-Gebiet soll der ÖPNV über die „Grenzen“ der jeweils zuständigen Aufgabenträger hinaus möglichst attraktiv sein, denn Mobilitätsbedürfnisse enden nicht an Verwaltungsgrenzen. Daher werden die einzelnen Nahverkehrspläne aufeinander abgestimmt. Dies ist die Aufgabe des VMT-Rahmenplans, der Verknüpfungspunkte zwischen den Landkreisen und Städten ausweist sowie allgemeine Standards für den ÖPNV im VMT Gebiet definiert. Der VMT-Rahmenplan ist als Planungswerk nicht rechtsverbindlich, wird von den Aufgabenträgern jedoch bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne berücksichtigt.“<sup>36</sup>

## 7.2 Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023

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

Tabelle 26: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (nach VMT-Rahmenplan 2019 – 2023)

Verknüpfungspunkt	Kategorie	SPFV	SPNV	Städtischer ÖPNV		Regionaler ÖPNV
		IC/ ICE	RE/ RB	Tram	Bus	Bus
Erfurt Hbf / Busbahnhof	A	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Erfurt Nord, Bf.	B		<b>x</b>		<b>x</b>	
Erfurt, Ost, Bf.	B		<b>x</b>		<b>x</b>	
Erfurt, Stotternheim, Bf.	B		<b>x</b>		<b>x</b>	
Erfurt, Vieselbach, Bf.	B		<b>x</b>		<b>x</b>	<b>x</b>
Erfurt, Europaplatz	C			<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Erfurt, Flughafen/Airport <sup>37</sup>	C			<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Erfurt, Rieth	C			<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Erfurt, Urbicher Kreuz	C			<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>

<sup>36</sup> <https://www.vmt-thueringen.de/ueber-uns/der-vmt/verbunderweiterung-2020/vorteile-durch-verbund/>

<sup>37</sup> Verknüpfung mit internationalem Flugverkehr

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.

### **7.3 Landesbedeutsames Busnetz**

Der Freistaat Thüringen verfolgt das Ziel, die Lücken im thüringischen Eisenbahnnetz durch hochwertige Linienbusangebote zu schließen. In der StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2026 des für Verkehr zuständigen Ministeriums wurde hierzu ein Netz für landesbedeutsame 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.

Nach StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2026 ist die landesbedeutsame StPNV-Achse Erfurt – Bad Berka / Kranichfeld – Rudolstadt (Thür) förderfähig.

Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt soll die „Landesbedeutsame Buslinie“ vordergründig der Entwicklung eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) dienen.

### **7.4 Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden Busverkehr**

Der VMT hat die Rechte an den Produktnamen "TaktBus" und PlusBus" erworben, um eine einheitliche Vermarktung von qualitativ hochwertigen Busverkehrsangeboten<sup>38</sup> zu ermöglichen. Die Nutzung dieser Markennamen ist an folgende Mindestbedienungsstandards gebunden.

---

<sup>38</sup> Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt wird einheitlich der Begriff „Busverkehr“ verwendet. Dieser entspricht dem Begriff „Straßenpersonennahverkehr“ (StPNV; ÖPNV mit Straßenbahnen und Omnibussen) nach § 1, Abs. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG).

Tabelle 27: Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: NVP SPNV Thüringen 2023–2027)

Produkt	Montag bis Freitag	Samstag/ Sonntag	
PlusBus	mind. 6-20 Uhr Stundentakt	6 bzw. 4 Fahrtenpaare	gute Bahn- und/ oder Busanschlüsse
TaktBus	mind. 6-20 Uhr Zweistundentakt	4 Fahrtenpaare (So keine Anforderung an Bedienung)	gute Bahn- und/ oder Busanschlüsse

**Sachstand:**

Im Rahmen der Entwicklung des ITF ist für alle von Erfurt ausgehenden Regionalbuslinien eine Umwandlung in landesbedeutsame Buslinien anzustreben. In Abhängigkeit vom vorhandenen Fahrgastaufkommen soll diesbezüglich eine Einführung der Markennamen "TaktBus" bzw. "PlusBus" geprüft werden.

**7.5 Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote****7.5.1 Allgemeines**

Die aufgabenträgerübergreifenden Regionalbuslinien ergänzen die Verkehrsangebote im SPNV und übernehmen die Feinerschließung der Region. Über definierte Verknüpfungspunkte sind sie sowohl mit dem SPNV als auch mit den Stadtverkehrsangeboten verbunden. Eine enge Fahrplanabstimmung zu den vorhandenen SPNV-Angeboten 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, Weimarer Land und im Ilm-Kreis. Sie sind als Linien zur unmittelbaren Umlanderschließung in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen. Für die Linien in die Landkreise Sömmerda und Weimarer Land erfolgt eine anteilige Finanzierung durch die jeweiligen Landkreise auf Grundlage von geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen.

**7.5.2 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.

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

Linie	Linienführung
208	Sömmerda – Stotternheim – Erfurt, Grubenstraße (Anschluss Stadtverkehr, einzelne Fahrten bis Busbahnhof)
220	Sömmerda – Straußfurt - Riethnordhausen – Mittelhausen – Erfurt, Rieth (Anschluss Stadtverkehr, einzelne Fahrten enden hier) - 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

**Buslinien der EVAG:**

Linie	Linienführung
111	Ringleben / Witterda – Erfurt, Europaplatz (Anschluss Stadtverkehr)
132	Alperstedt – Erfurt, Stotternheim (Anschluss Stadtverkehr) Im Rahmen des Testbetriebes „Bäderbus zum Alperstedter See“ verkehrt die Linie 132 in der Badesaison an Wochenenden bis Großrudstedt, Bahnhof (Verknüpfung mit dem SPNV).
141	Schloßvippach – Kleinmölsen – (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 2030 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote (Beibehaltung Angebot Bäderbus wird nach Testbetrieb entschieden),
- Bäderbus im Testbetrieb bis 10/2026 befristet,
- Bei einem VMT-Beitritt wäre eine Aufhebung der Bedienungsverbote für die VWG-Linien im Stadtgebiet Erfurt möglich.

### 7.5.3 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:

Seite | 81

#### Buslinien der Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land (PVG):

Linie	Linienführung
233	Weimar – Nohra – Isseroda – Mönchenholzhausen – Erfurt, Krämpfertor
234	Weimar – Nohra – Mönchenholzhausen (- Erfurt, GVZ) – Erfurt, Busbahnhof
235	Klettbach – Schellroda – Erfurt, Märchensiedlung – Erfurt, Urbicher Kreuz (Anschluss Stadtverkehr)
	Bad Berka – Klettbach – Haarberg – Erfurt, Urbicher Kreuz (Anschluss Stadtverkehr) – Erfurt, Busbahnhof
252	Niederzimmern – Vieselbach – Mönchenholzhausen – Oberrissa – Hayn

Bemerkungen:

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

#### Buslinie der EVAG:

Linie	Linienführung
155	Kranichfeld (/ Riechheimer Berg) – Hohenfelden – Klettbach – Erfurt, Niederrissa - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

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

Bis 2030 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land folgende Entwicklung vorgesehen:

- Grundsätzliche Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote.
- Abstimmung und Anpassung des Fahrplanangebots der Linien 155 und 235 auf dem Korridor Erfurt, Busbahnhof – Erfurt, Urbicher Kreuz – Klettbach im Zuge des Projekts „ITF Thüringen 2030“ (vgl. Kapitel 7.4).
- Die Einbindung der Linie 155 in den ITF-Knoten (SPNV) am Bahnhof Kranichfeld mit systematischen Anschlüssen aus/ in Richtung Erfurt zu/ von den Linien

RB 26 nach/von Bad Berka – Weimar und IOV-311 nach/ von Stadtilm – Ilmenau.

- Weiterentwicklung der Linie 155 als Touristische Ausflugslinie in die Freizeitregion Hohenfelden.
- Abstimmungen zur weiteren GVZ-Erschließung aus dem Landkreis.

## 7.5.4 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilm-Kreis

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

### Buslinien der Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV):

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

#### Bemerkungen:

- Anwendung des VMT-Tarifs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Erfurt (Tarifzone 10) und von/ nach dem Gewerbegebiet Erfurter Kreuz (Tarifzone 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 (Montag bis Freitag ganztägig stündlich und in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich) an der Haltestelle Arnstadt, Erfurter Kreuz 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 2030 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilm-Kreis folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Abstimmungen zur verbesserten Erschließung der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey sowohl über Linie 350 (von und nach Erfurt) als auch über den SPNV-Verknüpfungspunkt Neudietendorf (IOV-Linie 3).

## 7.5.5 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:

Seite | 83

### Buslinien der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR (VLG):

Linie	Linienführung
812	(Gebesee -) Dachwig – Witterda – Elxleben – Erfurt, Europaplatz
813	Gräfentonna – Gierstädt – Witterda – Erfurt, Europaplatz
894	Molschleben – 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 Büro-park Airfurt bleibt erhalten. Ein Warten ist aber hier auf Grund der in der Fahr-bahn liegenden Haltestellen nicht möglich.

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

Bis 2030 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote des Landkreises,
- Die im Erfurter Nahverkehrsplan 2020 – 2024 dargelegte Neuordnung mit Veränderungen im Nordnetz des Landkreises Gotha wurden umgesetzt. Weitere Optimierungen werden im Rahmen der Abstimmungen zum ITF Thüringen und der vorgesehenen Überprüfung des Busverkehrsangebotes in den Ortsteilen (Maßnahme I.2; siehe Kapitel 9.3.2) in Abstimmung mit dem Landkreis Gotha erfolgen.
- Die Anschlüsse Gottstedt – Gamstädt in Ermstedt sind zu verbessern.

## 7.5.6 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:

Seite | 84

### Buslinie der KomBus GmbH:

Linie	Linienführung
113	Rudolstadt – Remda – Klettbach – Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

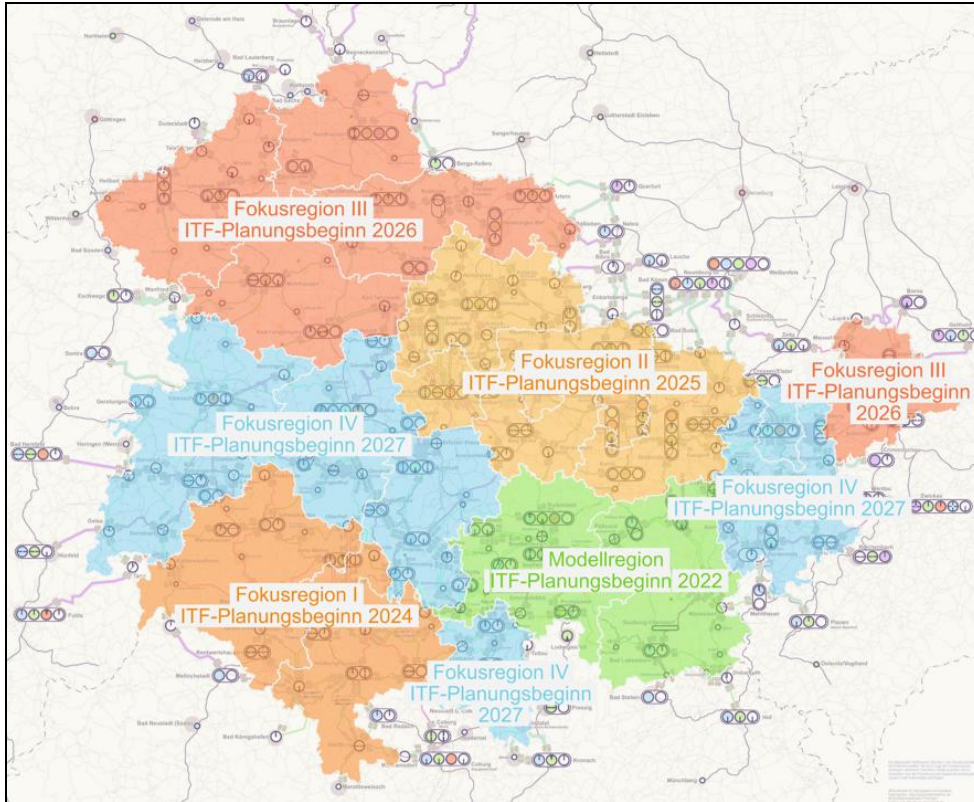
- Linie verkehrt zum VMT-Tarif.
- Die Linie hat keine wesentliche Verkehrsbedeutung im Erfurter ÖPNV.

Bis 2030 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 Kapitel 7.3).
- Aus Sicht der Stadt Erfurt ist eine Fahrplanabstimmung mit der im Abschnitt Erfurt, Busbahnhof – Kranichfeld parallel verkehrenden EVAG-Linie 155 anzustreben.
- Prüfung der Bedienung weiterer Haltestellen in Erfurt auf dem bestehenden Linienfahrweg.

## 7.6 Projekt „ITF Thüringen 2030“

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur erarbeitet die LEG Thüringen ein landesweites Konzept für einen Integralen Taktfahrplan in Thüringen.<sup>39</sup>



Seite | 85

Abbildung 26: Projekt ITF Thüringen 2030: Modell- und Fokusregionen<sup>40</sup>

Die Landeshauptstadt Erfurt wurde in der sog. „Fokusregion II“ verortet (siehe Abbildung 26).<sup>41</sup> Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt bestehen für die zum Zeitpunkt November 2025 vorliegenden Ergebnisse folgenden Einschätzungen:

- Das Projekt „ITF Thüringen 2030“ verfolgt im eigenen Anspruch neuen Denkansatz: von der Trägersicht zur Nutzersicht. Im Mittelpunkt steht die Angebotsorientierung anstelle der Nachfrageorientierung.
- Thematisiert werden vor diesem Hintergrund die unterschiedlichen Bedienkonzepte der Verkehrsunternehmen im Erfurter Stadtgebiet. Zu beachten sind bei den Planungsvorschlägen jedoch auch die unterschiedlichen historischen Entwicklungen im Kontext mit dem Stadtbahn-Ausbau.

<sup>39</sup> <https://sre.leg-thueringen.de/itf/>

<sup>40</sup> Zuarbeit LEG Thüringen

<sup>41</sup> ITF Thüringen 2030 - Die Landeshauptstadt Erfurt in der Fokusregion II; Auftaktberatung Feinplanung; Erfurt 21.07.2025

- Ungünstig ist aus Erfurter Sicht die Zuordnung des Erfurter Umlandes in zwei Regionen (siehe Abbildung 26). Die Landkreise Sömmerda und Weimarer Land gehören zur „Fokusregion II“, der Ilm-Kreis und der Landkreis Gotha dagegen zur nachgeordneten „Erweiterungsregion“. Nach Einschätzung der Landeshauptstadt ist der Stadt-Umland-Verkehr in Richtung Ilm-Kreis und zum Landkreis Gotha mindestens gleichwertig zu betrachten (siehe Pendlerdaten in Kapitel 2.4 des Nahverkehrsplan).
- Beim ITF-Planungsprinzip sollen mit den benachbarten Landkreisen abgestimmte Taktfahrpläne erstellt werden, welche einer Fahrplansymmetrie folgen und an festen Knotenpunkten ausgerichtet sind. Dies soll parallele und nicht vertaktete Angebote beseitigen und die Netzwirkung verbessern.
- An den Knotenpunkten werden wiederkehrend zur Viertel-, vollen, halben oder Dreiviertelstunde Umsteigemöglichkeiten eingerichtet. Die Knoten geben somit die Zeitlagen für die Netzentwicklung vor.
- Planerisch wird mit dem ITF ein Hauptnetz für den Regionalbusverkehr mit Integration der Schülerbeförderung entwickelt, welches attraktive Anschlüsse an den SPNV und den StPNV an den Knoten gewährleistet. Neben dem Hauptnetz wird ein Ergänzungsnetz mit Zu- und Abbringerfunktionen zum Hauptnetz erarbeitet.

Um die Planung weiter voranzutreiben, wurde das grundsätzliche Konzept für die aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote mit den benachbarten Landkreisen Gotha, Sömmerda und Weimarer Land, der LEG Thüringen und den zuständigen Planungsbüros im November 2025 abgestimmt. Zu den Fahrplänen besteht insbesondere im Hinblick auf den Schülerverkehr aus dem Umland weiterer Abstimmungsbedarf. Der Zeitplan für die Landeshauptstadt Erfurt sieht eine betriebliche Umsetzung des ITF-Fahrplans für das Jahr 2027 vor.

Um die teilweise ambitionierten Fahrplanentwürfe mit erheblichen Taktverdichtungen auf ausgewählten Linien umzusetzen, müssen Fragen der Finanzierung für zusätzliche Leistungen und die Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen geklärt werden. Für die EVAG dürfen durch resultierende Fahrplan- und Bedienungsänderungen keine wirtschaftlichen Nachteile erwachsen. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen bzw. Erweiterungen (Haltestellenausbau) müssen ebenso in der Finanzierung auch als Aufgabe des Landes berücksichtigt werden.

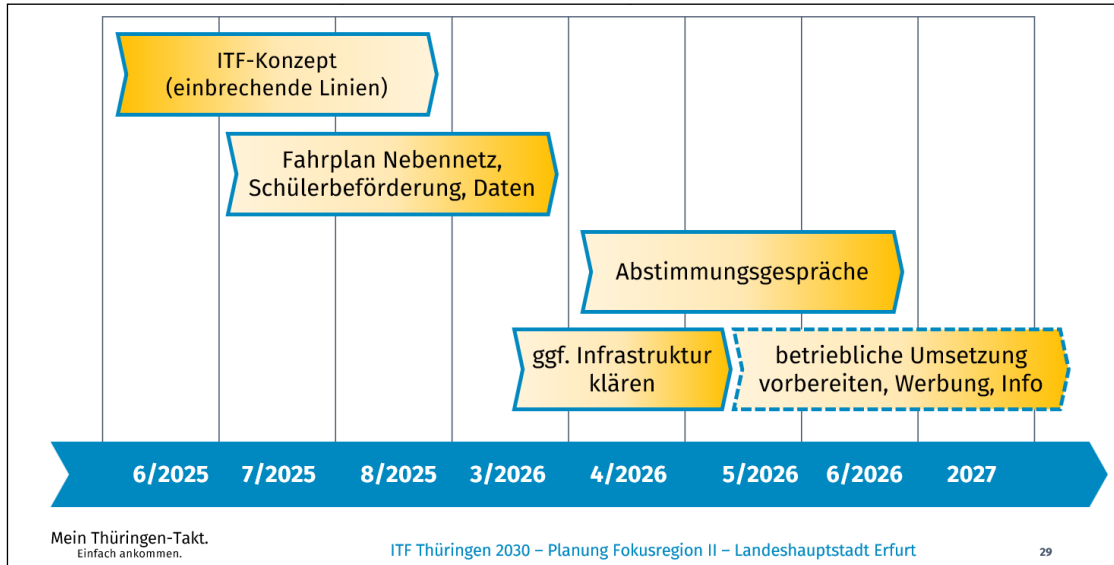


Abbildung 27: Zeitplan Projekt „ITF Thüringen 2030“ für die Landeshauptstadt Erfurt<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Zuarbeit LEG Thüringen

## 8 Anforderungen an die Infrastruktur

### 8.1 Barrierefreiheit

In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG, § 4) umfasst der Begriff „Barrierefreiheit“ grundsätzlich alle Benutzergruppen mit temporärer oder dauerhaft eingeschränkter Mobilität (nicht nur Rollstuhlnutzende sondern z. B. auch hochbetagte Menschen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungseinschränkungen, Personen mit Kinderwagen).<sup>43</sup>

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV in der allgemein üblichen Weise zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>44</sup> präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP.

*„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 1.1.2022 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 Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ ist nicht im Sinne einer gesetzlichen Grundlage definiert. „Vollständig“ ist in diesem Zusammenhang als übergreifend zu verstehen, das bedeutet, es umschließt begrifflich alle funktionellen Bereiche des beschriebenen Rechtsobjektes ÖPNV – also Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Tarif- und Fahrplangestaltung und zentral die bauliche Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur (siehe Abbildung 28).

---

<sup>43</sup> Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

<sup>44</sup> aktuelle Fassung vom 11. April 2024

Die für die Nahverkehrsplanung angenommene Definition von Barrierefreiheit ergibt sich aus den § 4 und 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG):

*„§ 4 Barrierefreiheit*

*Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“*

*„§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr*

*(...)*

*(5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

Weitere Regelungen enthält das Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) vom 30. Juli 2019.

Der NVP muss mit den im PBefG geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Herstellung bzw. Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger gemäß PBefG vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.<sup>45</sup>

Der Gesetzgeber hat im PBefG keine (neue) fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln.<sup>46</sup> Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste.

<sup>45</sup> Siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

<sup>46</sup> ebenda

Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Benutzergruppen mit Einschränkungen, sondern allen Fahrgästen.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Maßnahmenfelder (siehe Abbildung 28). Die Wirkung der Maßnahmenfelder zur Sicherung der Barrierefreiheit ist im Zusammenspiel sehr komplex und wird durch mehrere Akteure geleistet.

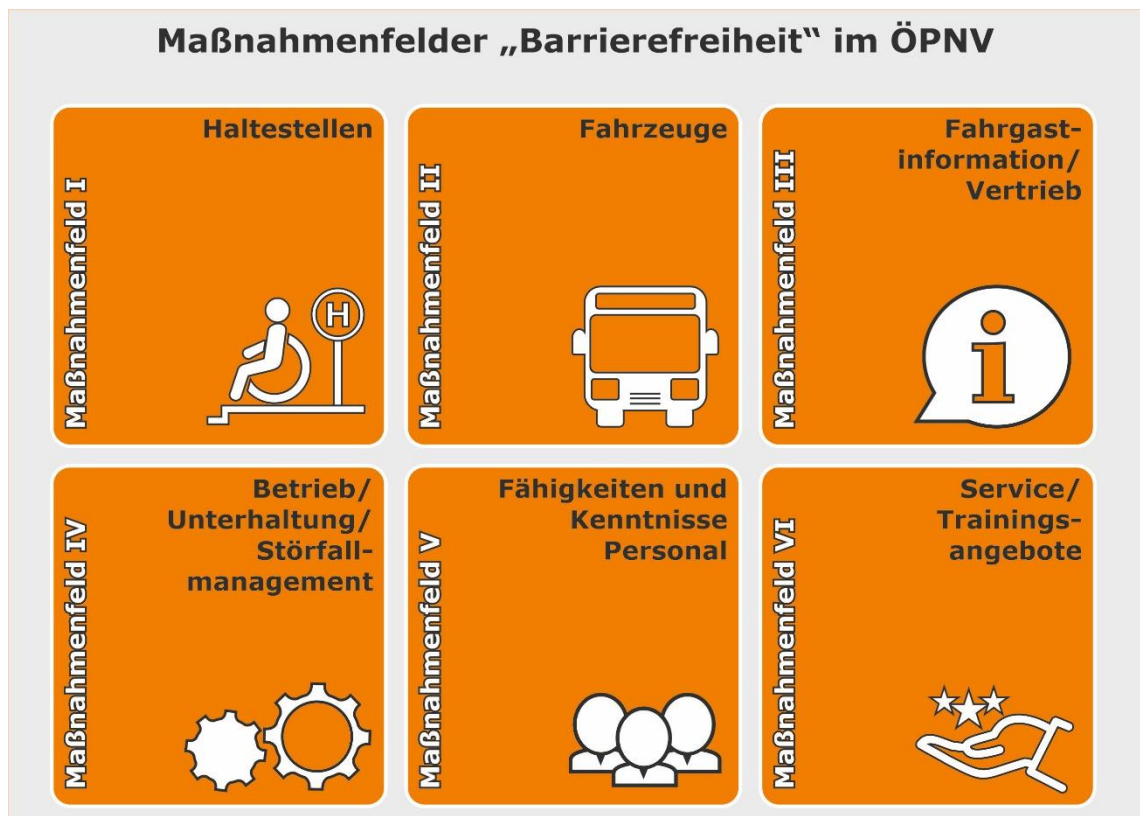
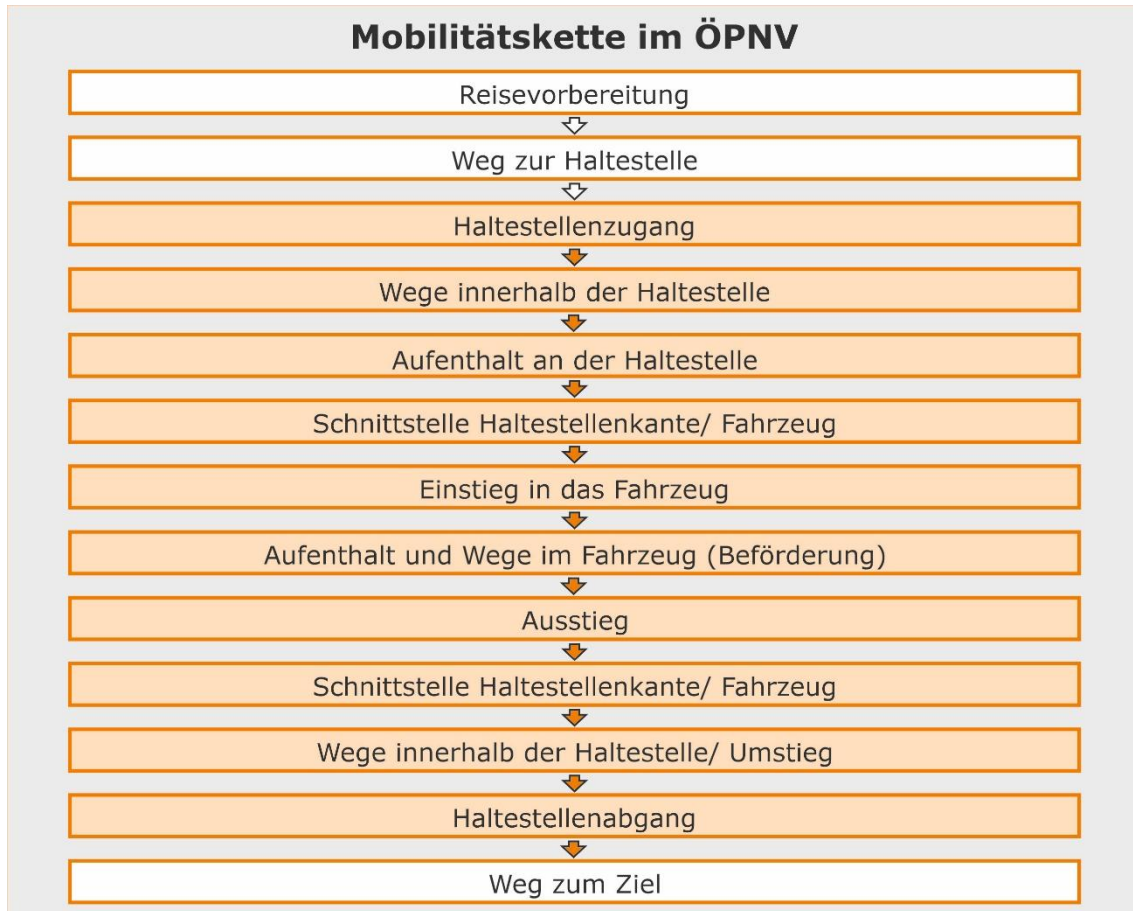


Abbildung 28: Maßnahmenfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV

### 8.1.1 Schaffung barrierefreier Wegekett

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 29).

Abbildung 29: Mobilitätskette im ÖPNV<sup>47</sup>

### 8.1.2 Grundsätze

Folgende Grundsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ in der Landeshauptstadt Erfurt werden formuliert:

- 1. Strategisches Ziel ist die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV**
- 2. Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV dienen allen Fahrgästen („Design für alle“)**
- 3. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten als Planungsanspruch**

<sup>47</sup> eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- 4. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**
- 5. Umsetzung im Haltestellenausbau mit regelmäßigem Abgleich der Prioritätenbildung mit dem städtischen Straßenausbauprogramm**
- 6. Anforderung „Barrierefreiheit“ erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb**
- 7. Sicherstellung der Barrierefreiheit im Bereich „Fahrgastinformation“**
- 8. Barrierefreie Lösungen auch in (temporären) Sondersituationen angemessen gewährleisten**
- 9. Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ durch Personalschulung sowie durch Trainingsangebote für die Mobilitätseingeschränkten flankieren**

### **8.1.3 Zielstellung: Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV in Erfurt**

Als **Leitziel** für den langfristigen Planungshorizont wird die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen **„vollständig barrierefreien ÖPNV“** definiert. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

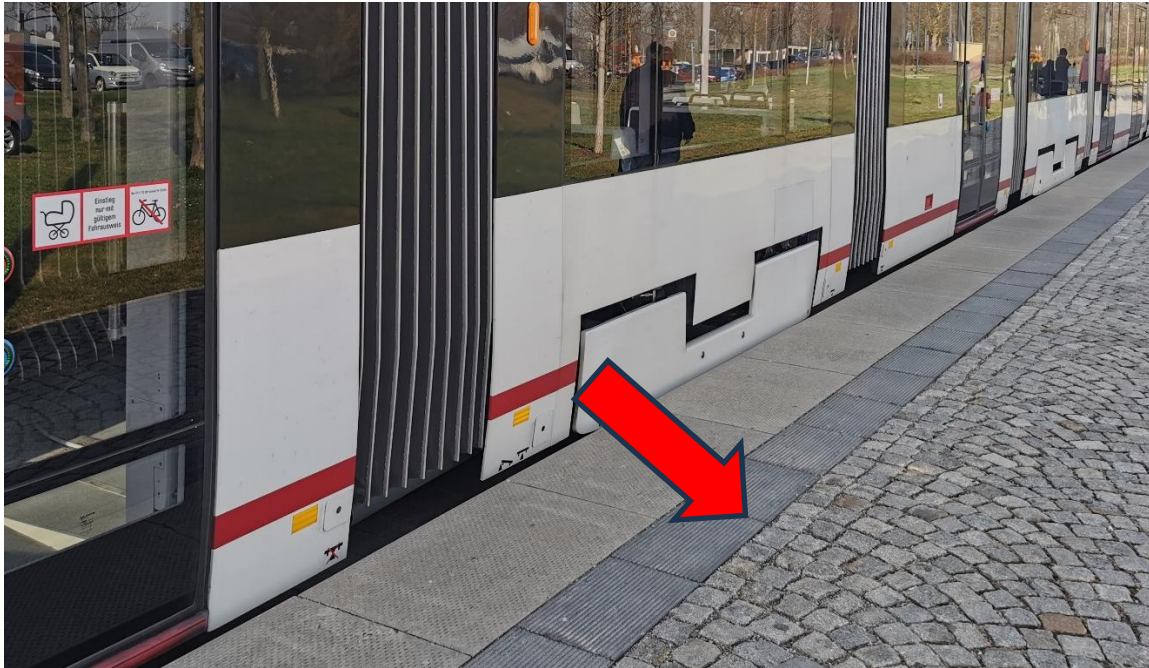
Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
  - in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess (insbesondere im Hinblick auf Nachrüstungen an Infrastrukturen, die nicht mehr dem „Stand der Technik“<sup>48</sup> bzw. den allgemein anerkannten „Regeln der Technik“<sup>49</sup> entsprechen; siehe Abbildung 30),
  - in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. deren Vertretungen) und
  - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,
- zu erreichen.

---

<sup>48</sup> „Stand der Technik“: beschreibt die technischen Möglichkeiten zu einem bestimmten Zeitpunkt, d. h. es handelt sich hier um den bekannten technischen Entwicklungsstand und die darauf basierenden technischen Möglichkeiten zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit.

<sup>49</sup> „Regeln der Technik“: Festlegungen zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit, die sich praktisch bewährt haben und in den Fachkreisen breit bekannt sind.



*Abbildung 30: Bodenindikatoren (Leitstreifen) mit Ausbildung als Rillenplatte (Rillenplatten entsprechen nicht mehr dem „Stand der Technik“, da diese für Blinden-Taststöcke mit Kugel nicht mehr gut ertastbar sind; für die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit sind solche Bodenindikatoren gegen Rippenplatten nach Möglichkeit auszutauschen. Der unmittelbare Anschluss von gebrochenen Oberflächen an die Rippenplatten ist gleichermaßen zu vermeiden.)*

Die wichtigste Zielstellung ist dabei, eine barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV zu schaffen und zu sichern. Hierfür wurden die Grundsätze in den „**Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen**“ (Stadtratsbeschluss DS 0278/22) mit einem Teil Haltestellen des ÖPNV erarbeitet und zur verbindlichen Anwendung im Stadtgebiet von Erfurt beschlossen. Diese Regelbauweisen werden bei Änderung von Gesetzlichkeiten und Normen entsprechend überarbeitet und sind in der jeweils aktuellsten Form bei allen Neu- und Ausbauten von Haltestellen verbindlich anzuwenden.

#### **8.1.4 Sachstand – Was wurde bisher erreicht**

Die Bemühungen, einen barrierefreien ÖPNV in Erfurt zu schaffen, 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 und auch die technischen Voraussetzungen zu Gunsten der Barrierefreiheit in mehreren Schritten stark verändert.

Auf Grund des noch vorhandenen großen Nachholbedarfs beim barrierefreien Ausbau gelten alle, nach dem jeweils gültigen Stand der Regelwerke ausgebauten Haltestellen mit angehobenen (niederflurgerechten) Haltestellenkanten in der Landeshauptstadt Erfurt als barrierefrei, wenn sie Bordhöhen von größer gleich 20 cm bei der Stadtbahn und größer gleich 18 cm bei den Bussen aufweisen. Sie sind damit ab diesen Bordhöhen unter Nutzung der Rampen in den Fahrzeugen barrierefrei nutzbar.

Mit Stand vom 31.12.2024 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten

- 186 Haltestellenkanten für Stadtbahn; davon werden 19 Haltestellenkanten auch von Bussen bedient (Kombihaltestellen),
- 422 Haltestellenkanten für Stadt- und Regionalbus (ohne Kombihaltestellen).

Weiterhin sind noch 12 Haltestellen vorhanden, die ausschließlich durch Regionalbusse auswärtiger Unternehmen bedient werden, wobei hier zwei Haltestellen gleichzeitig als Straßenbahnhaltestellen genutzt werden.

Die Haltestellen weisen durch die Lage im Stadtgebiet und die Anzahl der Verkehrsangebote eine sehr unterschiedliche Fahrgastnutzung aus. Der Ausstattungsstand differiert vor allem im Busbereich.

Folgender Sachstand zum barrierefreien ÖPNV wurde zum 31.12.2024 erreicht:

*Tabelle 28: Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Fahrzeuge im Linienverkehr (31.12.2024)*

<b>Fahrzeuge</b>		
<b>Stadtbahnen</b>	alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei	100 %
<b>Stadt- und Regionalbusse</b>	73 von 74 EVAG-Bussen sind barrierefrei	98,7 %
	alle neuen Busse werden als Niederflurbusse beschafft Ausnahme: 1 vorhandener Bus, der auch für Fahrschule genutzt wird (nur als Hochflurbus erhältlich) mit Hublift*	

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

Tabelle 29: Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Haltestellen im Stadtbahnbereich (31.12.2024)

<b>Stadtbahnhaltestellen</b>	aktuell: von 186 im Linienverkehr bedienten Haltestellenkanten besitzen 182 einen barrierefreien Einstieg	97,8 %
	vsl. 2026 wird die Haltestelle Baumerstraße, stadteinwärts barrierefrei umgebaut (Förderung angemeldet; Umsetzung in 2026 nicht gesichert) → Dann 183 barrierefreie Haltestellen	dann 98,4 %

Die Stadtbahnhaltestellen liegen in Verantwortung der EVAG, die sich auch für den barrierefreien Ausbau verantwortlich zeichnet. Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind in den nächsten Jahren durch die EVAG an zahlreichen Stadtbahnhaltestellen Ertüchtigungsmaßnahmen notwendig, um die geänderten Normen und Vorschriften zu erfüllen (noch fehlende bzw. zu erneuernde Bodenindikatoren („Blindenleitsysteme“), Reduzierung Spaltmaß, Optimierung Bahnsteighöhe). Diese Ertüchtigungsmaßnahmen sind nur Schritt für Schritt möglich, wobei Fahrgastaufkommen und örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen sind.

Tabelle 30: Sachstand barrierefreier ÖPNV – barrierefreie Bus-Haltestellen der EVAG (31.12.2024)

<b>Stadt- und Regionalbushaltestellen EVAG</b>	441 Haltestellenkanten für EVAG-Linienverkehr* davon: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 407 reine Bus-Haltestellenkanten</li> <li>• 15 Kleinbushaltestellen Quartierbuslinie 65</li> <li>• 19 kombinierte Stadtbahn- und Bushaltestellenkanten barrierefrei</li> </ul>	
	Von den 441 Haltestellenkanten besitzen 274 einen barrierefreien Einstieg	62,1%

\*weiterhin gibt es noch 12 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.

Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind an zahlreichen älteren Niederflurhaltestellen die fehlenden Bodenindikatoren („Blindenleitsysteme“) nachzurüsten und mit anstehenden Baumaßnahmen die Einstiegshöhen auf 22 cm zu verbessern. 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. Alle eingesetzten Busse besitzen durch das Fahrpersonal manuell zu bedienende Klapprampen, mit deren Hilfe an den noch nicht ausgebauten Haltestellen ein barrierefreier Fahrzeugzugang gewährleistet werden kann.

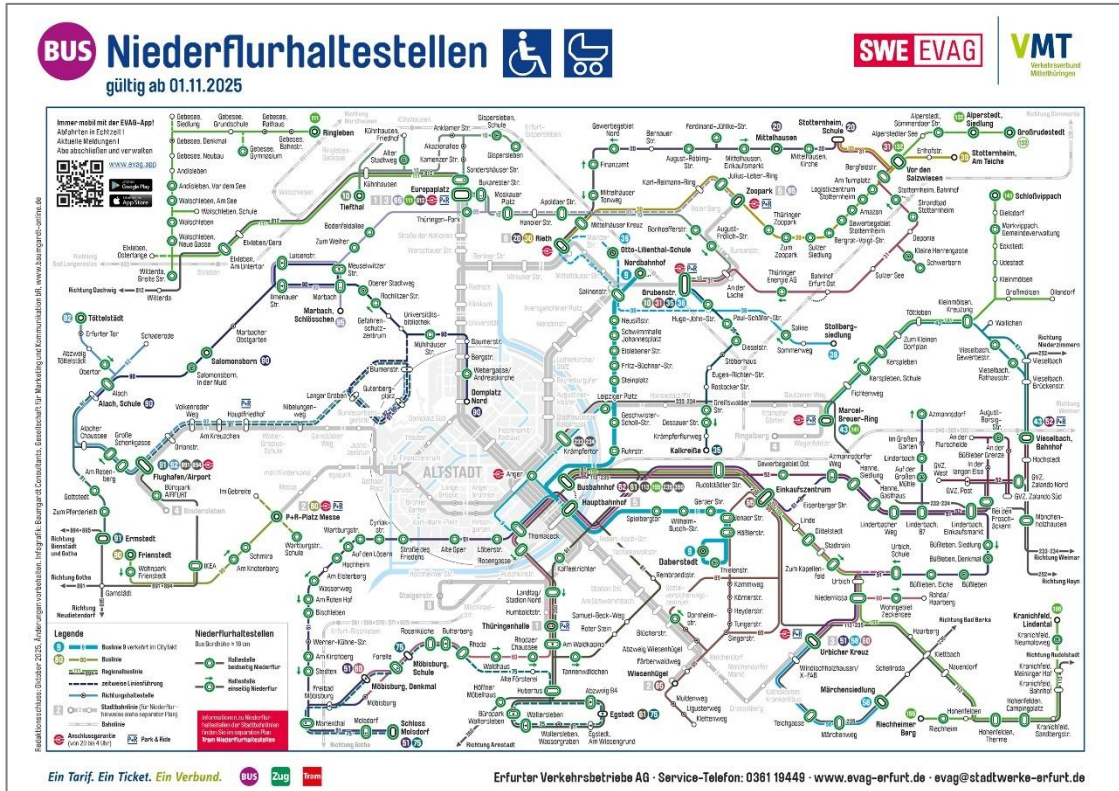


Abbildung 31: Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 01.11.2025

### 8.1.5 Zielsetzung für den barrierefreien Haltestellen- ausbau

Neu- und Ausbauten von Haltestellen haben nach den – auf den aktuellen Regelwerken basierenden – **Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** (Stadtratsbeschluss DS 0278/22,) zu erfolgen, wobei die örtlichen Gegebenheiten (z. B. Weichen, Gleisbögen, Einfahrten) bei der Umsetzung zu berücksichtigen sind. Als Standard gelten danach Bordhöhen von  $\geq 24$  cm bei der Stadtbahn und  $\geq 22$ cm bei Bus-haltestellen. Alle Haltestellenneubauten besitzen ein taktiles Leitsystem (Bodenindikatoren; „Blindenleitsystem“) und sind damit vollständig barrierefrei.

Abweichungen von der Zielstellung sind möglich und in den Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen bzw. im Kapitel 8.1.7 beschrieben.



Abbildung 32: Barrierefreier Zugang zum ÖPNV-Fahrzeug (Bildquelle: Stadtverwaltung Erfurt)

### **Stadtbahn-Haltestellen**

Besonders vordringlich ist der barrierefreie Ausbau der stark genutzten Stadtbahnhaltestellen Bergstraße und Baumerstraße (stadteinwärts).

- Für die Haltestelle Baumerstraße ist ein kurzfristiger separater Ausbau anzustreben. Hierfür wurde eine Förderung für 2026 angemeldet. Es handelt sich hierbei um eine sehr anspruchsvolle bauliche Lösung, welche nur mit einem gemeinsamen Konsens zwischen allen Beteiligten realisiert werden kann. Zudem muss auch die Finanzierung gesichert sein.
- Für die Haltestellen Bergstraße ist auf Grund des beengten Straßenraumes, der benachbarten LSA-Knoten sowie des Straßen- und Leitungszustandes in der Nordhäuser Straße ein separater Ausbau nicht möglich. Eine Realisierung ist erst im Rahmen der seit vielen Jahren geplanten Komplexmaßnahme möglich.
- Mit dem endgültigen komplexen Ausbau der Nordhäuser Straße ist die Nutzung der Haltestellen Baumerstraße und Bergstraße als Kombihaltestellen vorzusehen. Ob alle Haltestellen als Kombihaltestellen realisiert werden müssen, hängt von weiteren Maßnahmen im Umfeld ab.

## Bushaltestellen

Mit dem Nahverkehrsplan 2020 – 2024 erfolgte eine Kategorisierung der 422 reinen Bus- und Kleinbushaltestellen (ohne die bei einem endgültigen Ausbau der Nordhäuser Straße als Kombihaltestellen herzustellenden Haltestellen Baumerstraße und Bergstraße), um eine an die Bedeutung der Haltestelle angepasste Rang- und Reihenfolge beim Ausbau der Barrierefreiheit festzulegen. Diese Einteilung wird (aktualisiert mit dem Haltestellenbestand 31.12.2024) auch für den Zeitraum des Nahverkehrsplanes 2026 bis 2030 übernommen.

Tabelle 31: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit

Kategorie	Ein- und Aussteiger pro Tag gesamt	Haltestellen-kanten Bus gesamt	davon nicht barrierefrei	anzustrebender Standard
<b>I</b>	> 1.000	8	1	vollständig barrierefreier Ausbau
<b>II</b>	500 ... 999	15	1	
<b>III</b>	100 ... 499	100	28	
<b>IV</b>	50 ... 99	67	21	barrierefreier Ausbau, mit verkürzter Bahnsteiglänge möglich
<b>V</b>	25 ... 49	72	30	
<b>VI</b>	< 25	160	77	vorerst kein barrierefreier Ausbau
<b>Kleinbus</b>		10	10	Ausbau nach Kleinbus-Standard
<b>Summe</b>		422	168	

Verteilt über alle Kategorien hinweg sind im EVAG-Netz noch 168 Haltestellen nicht barrierefrei nutzbar und müssen noch ausgebaut werden. Darin enthalten ist die nicht von der EVAG bediente Haltestelle Egstedt, stadtauswärts im Rahmen der geplanten dortigen komplexen Straßenraumumgestaltung.

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 innerhalb der Stadtverwaltung und mit der AG „Barrierefreies Erfurt“ abgestimmt, dass diese Haltestellen vorerst nicht ausgebaut werden. Hier kann in den seltenen Fällen, dass ein mobilitätseingeschränkter Fahrgast die Haltestelle nutzen möchte, auf die im Bus verfügbare und durch den Fahrer zu bedienende Klapprampe verwiesen werden.

Bei der konkreten Festlegung für die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus 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 (Bussteighöhe, 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:

Tabelle 32: Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen

Kategorie	Fahrgäste / Tag gesamt	auszubauende Haltestellenkan- ten	Bemerkungen
<b>vordringlicher Bedarf</b>			
I	> 1.000 Fahrgäste	1	
II	500 ... 999 Fahrgäste	1	
III	100 ... 499 Fahrgäste	13	- in Verbindung mit Wende- schleifen in Egstedt und Walli- chen
	zusätzlich für Barrierefreiheit Ortsteile	15*	- davon 2 Haltestellenkanten Haarberg durch SBA Mittelthü- ringen

Ausbau nach Kleinbus-Standard		10	
<b>Summe vordringlicher Bedarf:</b>		<b>40*</b>	
<b>weiterer Bedarf (25 bis 99 Fahrgäste / Tag)</b>			
IV	50 ... 99 Fahrgäste	21	
V	25 ... 49 Fahrgäste	30	
<b>Summe weiterer Bedarf:</b>		<b>51</b>	

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

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 festgelegt, dass ab 2019 jährlich drei Haltestellenstandorte sowie eine damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife ausgebaut werden sollen.

Wegen der sehr angespannten personellen Situation in den Bereichen Bauvorbereitung/ Baudurchführung und der anstehenden anspruchsvollen Aufgaben (komplexe Straßen- und Kanalbaumaßnahmen), können vorerst keine über komplexe Straßenbaumaßnahmen hinausgehende barrierefreie Haltestellenumbauten realisiert werden. Es werden damit jedoch alle Bus- und Ersatzhaltestellen in Bereichen des komplexen Straßenbaus barrierefrei realisiert.

Erst bei deutlicher Besserung der Personalsituation im Tiefbau- und Verkehrsamt kann zu der ursprünglichen Zielstellung jährlich drei separate Haltestellenstandorte sowie eine damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife barrierefrei herzustellen, zurückgekehrt werden.

Die Zuordnung der dann noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen kann der Anlage 2 entnommen werden.

### **8.1.6 Zielsetzung für die Neuanlage von Bushaltestellen**

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 zwei Jahre nach der erstmaligen Einrichtung abzuschließen.

Auf Grund der sehr angespannten Personalsituation beim Tiefbau- und Verkehrsamt und der langen Vorlaufzeiten, kann davon abgewichen werden, wenn die Mindestanforderungen für den Einsatz einer Klapprampe aus den Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gewährleistet werden (Schaffung eines mindestens 2,50 m tiefen einbaufreien Fläche an Tür 2). Ein späterer vollständiger barrierefreier Ausbau ist als Zielstellung vorzusehen.

### **8.1.7 Ausnahmeregelungen**

Die Aufstellungen zeigen, dass eine kurzfristige Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus von drei Stadtbahn- und 168 Bushaltestellen aus finanziellen und kapazitätsbedingten sowie teilweise bautechnischen Gründen nicht leistbar ist. Für die Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit an allen Haltestellen wird ein Zeitraum von 15 bis 20 Jahren geschätzt. Vordringlich sind dabei die noch fehlenden Stadtbahnhaltestellen Baumerstraße (stadteinwärts) sowie Bergstraße in der Nordhäuser Straße. Letztere können aber erst im Rahmen der anstehenden Komplexmaßnahme realisiert werden.

Um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu gestalten, sollen im Busbereich die am stärksten frequentierten Haltestellen zuerst ausgebaut werden. Solange ist an den restlichen Haltestellen über fahrerbediente Klapprampen eine weitgehende, vorerst provisorische Barrierefreiheit zu gewährleisten. Im Bereich der Klapprampe ist gemäß Regelbauweisen eine mindestens 2,50 m tiefe einbaufreie Fläche an Tür 2 zu gewährleisten.

Folgende Ausnahmeregelungen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit werden festgelegt:

#### **Generell**

Häufig können auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht alle Haltestellen auf kompletter Länge mit Hochbahn- bzw. -bussteigen ausgerüstet werden (z. B. Weichen, Gleisradien, Einfahrten). Hier ist die maximal mögliche erhöhte Haltestellenlänge herzustellen und mit einem angepassten taktilem Leitsystem („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 – Ausnahme von der Barrierefreiheit**

- Unter Einsatz von Fördermitteln ist der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Baumerstraße (stadteinwärts) als vorgezogene Leistung der Nordhäuser Straße voraussichtlich 2026 umsetzbar, wenn ein Konsens zwischen allen Beteiligten hergestellt werden kann und Widersprüche zu mittel- und langfristigen Lösungen in der Nordhäuser Straße ausgeräumt werden können.

- Die verbliebenen nicht barrierefreien Haltestellen Bergstraße (beide Richtungen) können erst mit der anstehenden komplexen Umgestaltung der Nordhäuser Straße umgestaltet werden.
- Bei der Stadtbahnhaltestelle Brühler Garten/ Lutherstraße (i. H. Regierungsstraße 44) ist ein wirksamer barrierefreier Umbau nicht möglich. Die Haltestelle hat im Netz außerdem eine untergeordnete Bedeutung. Des Weiteren können Fahrgäste barrierefrei an der Haltestelle Karl-Marx-Str. ein- und aussteigen. Folglich wird von einem barrierefreien Ausbau abgesehen und die Nichtbarrierefreiheit akzeptiert.
- Bei den noch nicht barrierefreien Stadtbahnersatzhaltestellen werden folgende Ausnahmen von der Barrierefreiheit festgelegt:

Tabelle 33 Ausnahmen von der Barrierefreiheit an Stadtbahnersatzhaltestellen

Haltestelle	Begründung
Schleife Günterstraße	Bei dieser Haltestelle handelt es sich um eine Zwischenwendschleife. Aufgrund der Lage in Bögen ist ein barrierefreier Ausbau absolut nicht möglich. Die Fahrgäste können barrierefrei an den beiden Haltestellen Justizzentrum ein- und aussteigen. Folglich wird von einem barrierefreien Ausbau abgesehen und die Nichtbarrierefreiheit akzeptiert.
Schleife Melchendorf	Bei dieser Haltestelle handelt es sich um eine Zwischenwendschleife. Die Fahrgäste können barrierefrei an den beiden Haltestellen Melchendorf ein- und aussteigen. Folglich wird von einem barrierefreien Ausbau abgesehen und die Nichtbarrierefreiheit akzeptiert.
Europaplatz Sonderhaltestelle	Diese Haltestelle dient als Ausstiegshaltestelle für verstärkten Umleitungsverkehr und hat im regulären Linienbetrieb keine Bedeutung. Sie weist eine gewisse Barrierefreiheit auf, sodass ein Verlassen des Fahrzeugs gut möglich ist. Die Fahrgäste können barrierefrei an den beiden Haltestellen Europaplatz Gleis 1+2 ein- und aussteigen. Folglich wird von einem barrierefreien Ausbau abgesehen und die Nichtbarrierefreiheit akzeptiert.

Lange Brücke (in der Ersatzzeichenstr)	Bei dieser Haltestelle handelt es sich um eine Zwischenwendeschleife. Die Fahrgäste können barrierefrei nur an der Haltestelle Karl-Marx-Platz ein- und aussteigen. In diesem Bereich laufen derzeit Untersuchungen, wie mit dieser Haltestelle umgegangen werden soll.
Schleife Domplatz Süd	Bei dieser Haltestelle handelt es sich um eine Zwischenwendeschleife. Die Fahrgäste können barrierefrei an den beiden Haltestellen Domplatz Süd ein- und aussteigen. In diesem Bereich laufen derzeit im Zusammenhang mit der Ersatzzeichenstraße Untersuchungen. Ist im Ergebnis eine Aufwertung des zuführenden Abzweiges dieser Schleife zu einem Gleisdreieck vorgesehen, so wird ein partieller barrierefreier Ausbau geprüft.
Lutherkirche Ausrücker se	Ein partieller barrierefreier Ausbau ist hier im Rahmen einer Gleisgrunderneuerung vorstellbar. Es können aber keine regelkonformen Breiten und Längen gewährleistet werden.
Lutherkirche Ausrücker sa	Ein partieller barrierefreier Ausbau ist hier im Rahmen einer Gleisgrunderneuerung vorstellbar. Es können aber keine regelkonformen Breiten und Längen gewährleistet werden.

### **Bushaltestellen – Ausnahme von der Barrierefreiheit:**

- Sobald es die Personalsituation im Tiefbau- und Verkehrsamt zulässt, sind aus dem Bestand der noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen jährlich wieder mindestens drei vollständige Haltestellenstandorte barrierefrei zu realisieren. 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 ausdrücklich 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 Landeshauptstadt Erfurt wird die notwendigen Maßnahmen dazu unterstützen, auch organisatorisch. Hierfür stimmen sich Stadt und EVAG rechtzeitig ab.

Die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2030 konkret geplanten Maßnahmen sind in Kapitel 10 "Investitionen im ÖPNV" aufgeführt.

## 8.3 SPNV-Haltepunkt 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 4 (Ringelberg) 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 des SPNV im Stadtverkehr Erfurt (Direktverbindung zum Hauptbahnhof), um so auch die Fachhochschule und die überörtlich bedeutenden Einrichtungen attraktiver zu erschließen,
- Verknüpfung der Stadtbahnlinie 4 (Ringelberg) mit dem SPNV,
- B+R und Carsharing-Angebote für die Feinerschließung.

Von Seiten der Landeshauptstadt Erfurt wurden umfassende Vorprüfungen und Vorarbeiten geleistet. Zu dem Vorhaben gibt es ggü. dem Nahverkehrsplan 2002 – 2024 keinen neuen Sachstand. Ein Zeitplan für eine mögliche Realisierung ist nicht einschätzbar. Im „Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023–2027“ sind keine Aussagen zur Errichtung von neuen Haltepunkten in Thüringen enthalten.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> <https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Mobilitaet/OEPNV/nahverkehrsplan-spnv-thueringen-2023-2027.pdf>

Aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt ist die Errichtung des Haltepunktes weiter zu verfolgen.

## **9 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV**

### **9.1 Aufgabenstellung**

Seite | 106

Nachfolgend werden die im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplan und darüber hinaus perspektivisch anstehenden Maßnahmen, strukturiert in Handlungsfeldern, in Form von „Projekt- und Maßnahmensteckbriefen“ dargestellt.

Berücksichtigt wird der Beschluss des Stadtrates vom 20.03.2024 (Drucksache 0310/24).

...

*02*

*Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans sind folgende Angebotszielstellungen zu prüfen:*

- Angebot verdichten und ausbauen sowie Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weiter stärken*
- Ausweitung der Bedienzeiten abends und an Wochenenden insbesondere in den Ortsteilen durch ein skalierbares Angebot im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Hierzu soll auch der Einsatz von On-Demand-Verkehren mit kurzen Voranmeldezeiten im Erfurter Stadtgebiet bedarfsgerecht zum Einsatz kommen.*
- Taktung der Buslinie 65 evaluieren und bedarfsgerecht anpassen*
- Vermehrten Einsatz von Tramlink-Bahnen am Roten Berg prüfen und Anschluss des Roten Bergs in den Nachtstunden bedarfsgerecht anpassen*
- Die Anbindung der neuen nördlichen Gewerbegebiete (Mittelhausen/Stotternheim) durch attraktive Linienführung stärken*

*03*

*Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans sind folgende Zielstellungen im Bereich der Infrastruktur zu prüfen:*

- Den Bahnhofsvorplatz Stotternheim zu einem Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV/SPNV unter Einbindung der Umlandverkehre anderer Landkreise und P+R zu einem nördlichen Verknüpfungspunkt entwickeln*
- Umsetzungsstrategie zur Herstellung barrierefreier Bussteige forcieren*
- Die Fahrgastinformationssysteme auf einen zeitgemäßen Stand aktualisieren und an Umsteigehaltstellen um akustische Informationskanäle zu ergänzen*
- Ausgewählte Haltestellen durch Radabstellanlagen ergänzen um den Umstieg zwischen Rad und ÖPNV zu erleichtern*

## 9.2 Kategorisierung der Maßnahmen

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen werden nachfolgend in drei Kategorien des Status eingeordnet:

- **Projekt:** Maßnahmen, die in absehbarer Zeit umgesetzt werden sollen bzw. aufgrund gesetzlicher Vorgaben erforderlich sind; ggf. sind noch Detailklärungen und finale Beschlüsse erforderlich
- **Prüfauftrag:** Maßnahmen, die noch umfassender Evaluierungen, Prüfungen und wirtschaftlicher Berechnungen benötigen
- **Lösungsfindung:** Themenfeld, für welches eine Vision besteht, die jedoch noch einer technologischen Untersetzung bedarf

## 9.3 Handlungsfeld I „Netzausbau und Angebot“

### 9.3.1 I.1 „Projekt: Stadtbahn-Ausbau Linie 9“

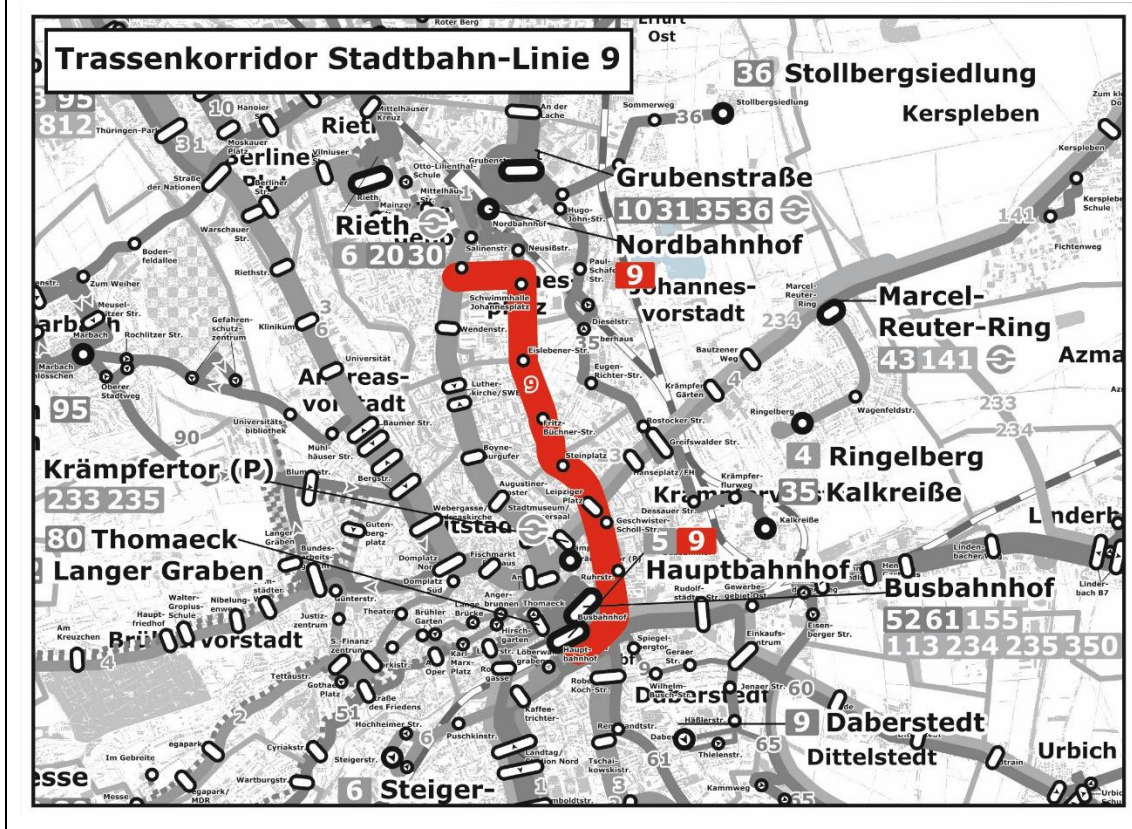
<b>I.1</b>	<b>Projekt: Stadtbahn-Ausbau Linie 9</b>
<b>Ziel</b>	
Gewährleistung der Leistungsfähigkeit im ÖPNV-System und Verbesserung der Attraktivität durch Umstellung hochausgelasteter Abschnitte im Busnetz auf Stadtbahnbetrieb.	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Das hohe Fahrgastaufkommen auf der Buslinie 9 macht im Nordabschnitt eine Umstellung auf Stadtbahnbetrieb erforderlich. Die aus der Stadtentwicklung gerade im Kernbereich zu erwartende Bevölkerungszunahme verstärkt den Handlungsbedarf.</p> <p>Der Stadtrat hat im März 2024 als Zielstellung die Erweiterung der Stadtbahn mit der Linie 9 beschlossen. Der Beschluss erfolgt vorbehaltlich der haushalterischen und rechtlichen Voraussetzungen bei Stadt und SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und vorbehaltlich einer entsprechenden Förderung durch den Bund und den Freistaat Thüringen. Mit den Ergebnissen aus der Vorplanung und der durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung sowie im Kontext mit den haushalterischen Voraussetzungen für eine gesicherte Finanzierung der Eigenmittel für das Gesamtprojekt ist durch den Stadtrat eine endgültige Entscheidung zur Umsetzung des Projektes „Stadtbahnlinie 9“ zu treffen. (Beschluss des Stadtrates vom 20.03.2024 (Drucksache 0193/24))</p>	

Neben der Ausweitung und Stabilisierung des Stadtbahnnetzes im regulären Linienbetrieb ist die Verbesserung der Handlungsmöglichkeiten im Störungs- und Havariefall von hoher Bedeutung.

Die Machbarkeit einer Stadtbahntrasse im Gesamtabschnitt Stadtpark – Knoten Schmidtstedter Brücke – Leipziger Platz – Steinplatz – Friedrich-Engels-Straße – Einbindung in die Magdeburger Allee konnte in den Jahren 2020/ 21 durch eine verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung (Büro StadtLabor Leipzig) nachgewiesen werden.

Das 2023 von der EVAG beauftragte Standardisiertes Bewertungsverfahren (Ingenieurbüro PTV Dresden) für die Trassenvariante über Thälmannstraße und Stollbergstraße ergab, dass das geplante Investitionsvorhaben volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der ermittelten Kosten-Nutzen-Faktor liegt mit 1,41 deutlich über dem für eine Förderung erforderlichem Wert von 1,0. Die Ergebnisse wurden dem Fördermittelgeber Bund vorgestellt und von ihm bestätigt.

Die vorliegende verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung aus 2021 zeigt die grundsätzliche Machbarkeit auf, verdeutlicht aber auch die entstehenden Probleme im Umfeld der Strecke auf. Die Einordnung der neuen Stadtbahnstrecke erfordert eine vollständige Umgestaltung der vorhandenen Straßenräume unter dem Aspekt der Flächengerechtigkeit und der städtebaulichen Bemessung. Die Umsetzung unter Beachtung der formulierten Zielsetzungen lässt sich nur mit teilweise einschneidenden Veränderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen realisieren (siehe Drucksache 0193/24).



### **Weiteres Vorgehen**

Der Freistaat Thüringen hat auf Grund der Förderwürdigkeit das Projekt am 28.02.2022 als GVFG-Fördermaßnahme beim Bund angemeldet (Aufnahme vorerst in der unverbindlichen Kategorie C).

Ziel ist die Fertigstellung der Stadtbahnstrecke Linie 9 in der laufenden GVFG-Förderperiode bis 2030. Im September 2025 wurde mit der Vorplanung begonnen.

Für die Aufnahme des Projektes in die verbindliche GVFG-Förderkategorie A muss die Finanzierung seitens der Stadt Erfurt und der EVAG verbindlich gesichert sein sowie das Baurecht für die Strecke vorliegen. (siehe Drucksache 0193/24).

Seite | 109

### **Zusammenwirken mit anderen Beschlüssen**

Für die Puschkinstraße ist entsprechend Drucksache 1056/16 weiterhin eine Trassenfreihaltung zu beachten.

...

02

*Für die in der Vorplanung enthaltene Stadtbahntrasse Puschkinstraße erfolgt eine langfristige Trassenfreihaltung. Die notwendigen Flächen sind von Überbauung und Bepflanzung mit Bäumen freizuhalten, notwendige Leitungsverlegungen haben die Trasse zu berücksichtigen.*

...

Die Trassenfreihaltung kann erst mit verbindlicher Realisierung der Linie 9 aufgehoben werden.

## 9.3.2 I.2 „Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen“

<b>I.2</b>	<b>Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen</b>
<b>Ziel</b>	
Verkehrlich wirksame und wirtschaftlich tragfähige Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ortsteilen.	
<b>Beschreibung</b>	
Untersuchungs- und Planungsprojekte mit ergebnisoffener Betrachtung des Busnetzes und des Fahrplanangebotes in den Erfurter Ortsteilen	
<u>Planungsprämissen:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsatz der EVAG: Buslinie muss mind. an einem Ende pausenfähig sein (WC plus Sozialraum), ansonsten ist Leerfahrt zu entsprechender Infrastruktur erforderlich</li> <li>• Verbindungen in die Nachbarlandkreise erfordert Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und deren Zusage zur Mitfinanzierung</li> <li>• Ermöglichen der (probeweise) Einrichtung neuer Haltestellen (Procedere: provisorische Einrichtung, mind. zwei Jahre Probe, dann Entscheidung über Ausbau)</li> </ul>	
<u>Untersuchungsaufgaben</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einheitlicher/ passender Takte auf den Buslinien</li> <li>• Angebote abends in Richtung Innenstadt (Besuch von späteren Veranstaltungen)</li> <li>• Anbindung der neuen Gewerbegebiete im Stadtnorden (Mittelhausen/ Stotternheim)</li> <li>• Aufgabenkatalog (Wünsche und Anregungen) nach Ortsteilen (Ortsteilsteckbriefe)</li> </ul>	

**Weiteres Vorgehen**

Durchführung als mehrjährig angelegtes Untersuchungs- und Planungsprojekt:

- Durchführung quadrantenweise – aufgrund der Linienverläufe bei Bedarf quadrantenübergreifend; jeweils ein Jahr pro Quadrant (Bearbeitung des ersten Quadranten ab 2026; jährlich fortlaufend)
- Flankierung mit zielgerichteter Öffentlichkeitsbeteiligung und Partizipation (Aufnahme und Bewertung der Wünsche und Anregungen aus der Bürgerschaft)
- vor Projektstart Festlegung der Projektziele, insbesondere quantifizierte Vorgabe wirtschaftlicher Zielgrößen

Als Grundlage für den Prüfauftrag „Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen“ wurden im NVP-Prozess sog. „Ortsteilsteckbriefe“ erstellt. Diese Steckbriefe stellen eine Arbeitsgrundlage für die Verwaltung dar.

<b>Name Ortsteil</b>	
<b>Kartenausschnitt</b>	
<b>Einwohner: XXX</b>	<b>Einrichtungen mit städtischer Bedeutung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• X</li> </ul>
<b>Fahrgastzahlen</b> (Ein- und Aussteiger pro Tag) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montag-Freitag: X</li> <li>• Samstag: X</li> <li>• Sonntag: X</li> </ul>	<b>ÖPNV-Nutzungsintensität</b> (Ein- und Aussteiger pro Einwohner (Ortsteil) und Tag) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montag-Freitag: 0,X</li> <li>• Samstag: 0,X</li> <li>• Sonntag: 0,X</li> </ul>
<b>ÖPNV-Anbindung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• X</li> </ul>	
<b>Anregungen aus Bürgerschaft und Politik</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• X</li> </ul>	
<b>Ansätze für Netzüberplanung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• X</li> </ul>	

Abbildung 33: Ortsteilsteckbriefe – exemplarischer Aufbau

### **Exkurs: Angebotsausbau im Wochenend- und Nachtverkehr versus Fahrpersonalmangel**

An den Wochenenden und nachts, somit zu den Zeiten, zu denen sich die Bevölkerung häufig bessere ÖPNV-Angebote wünscht, wirkt der Fahrpersonalmangel besonders limitierend auf den gewollten Angebotsausbau. Bekanntermaßen ist die Bereitschaft zur Wochenend- und Nachtarbeit in der Gesellschaft allgemein zurückgegangen. Diese Randbedingung verschärft die Personalsituation auch in der ÖPNV-Branche.

Verkehrsleistungen im Wochenend- und Nachtverkehr sind auch wesentlich kostenintensiver, da neben den vorgeschriebenen Vergütungszuschlägen zunehmend auch weitere (kostenwirksame) Vergünstigungen zur Personalmotivation anfallen. Hinzu kommt, dass beim Einsatz von Fahrpersonalen an Wochenenden und nachts für diese Personale nachfolgend entsprechende Ruheregelungen zu beachten sind. Die Taxi- und Mietwagenbranche sieht sich ähnlichen Problemen ausgesetzt, in dessen Folge die Verfügbarkeit von kleineren Fahrzeugen für Verkehrsleistungen im ÖPNV zurückgeht. Vor diesem Hintergrund ist der allseits gewünschte Angebotsausbau am Wochenende und nachts kein „Selbstläufer“, sondern individuell anhand des jeweiligen Vorhandenseins von Betriebsressourcen zu betrachten.

### 9.3.3 I.3 „Prüfauftrag: Einrichtung von Bedarfsverkehren zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ortsteilen“

<b>I.3</b>	<b>Prüfauftrag: Einrichtung von Bedarfsverkehren zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ortsteilen</b>
Hinweis: Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme I.2 „Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen“	
<p><b>Ziel</b></p> <p>Unter Einsatz möglichst gleicher Ressourcen das ÖPNV-Angebot in den Ortsteilen im Abend- und Wochenendverkehr für die Fahrgäste zeitlich breiter verfügbar machen.</p> <p><u>Vorgabe:</u> Wenn eine aufwandsneutrale Realisierung der Einrichtung von Bedarfsverkehren nicht realisierbar ist (z. B. durch Umstellung unzureichend ausgelasteter Linienfahrten), muss die Zusatzfinanzierung über den städtischen Haushalt verbindlich geklärt werden. Zu prüfen sind Fördermöglichkeiten für solche Verkehre.</p>	
<p><b>Beschreibung</b></p> <p><u>Grundüberlegungen</u></p> <p>Bedarfsverkehre sind in Deutschland seit nahezu 50 Jahren bekannt. Für den Einsatz dieser Verkehre wurden verschiedene Modelle in unterschiedlichsten Spielarten entwickelt und implementiert. In den letzten Jahren bestimmten dabei die neuartigen (App-basierten) „On-Demand-Verkehren“ (ODV) die Fachdiskussion (siehe Exkurs unten).</p> <p>Bei den Bedarfsverkehren im ÖPNV ist zwischen zwei Grundmodellen zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grundmodell I:</b> Mobilitätsangebot <u>ohne</u> Fahrplanbindung (fahrplanfrei): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG</li> <li>– On-Demand-Verkehr (ODV), früher auch „Anrufbus“</li> <li>– erfordert, wegen spontaner Nutzbarkeit („on demand“), permanente Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal</li> </ul> </li> <li>• <b>Grundmodell II:</b> Mobilitätsangebot <u>mit</u> Fahrplanbindung <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linienverkehr nach § 42 PBefG</li> <li>– Rufbus, Ruftaxi, AST, ALT u. a. (klassischer Ansatz)</li> <li>– benötigt, wegen Fahrplanbindung und damit des besser steuerbaren Fahrzeugeinsatzes, nicht zwingend die Vorhaltung einer eigenen Fahrzeugflotte</li> </ul> </li> </ul>	

Beim Grundmodell I mit eigenständiger Fahrzeugflotte erfolgt der Betrieb i. d. R. zu Vollkosten (fixe Vorhalte- und variable Betriebskosten). Ein Betrieb mit Fahrzeugressourcen der vorhandenen Taxi- und Mietwagenunternehmen prägt dagegen meist das Grundmodell II, wodurch nur Grenzkosten (d. h. variable Betriebskosten) entstehen.

Erfahrungen zeigen, dass das Grundmodell I (On-Demand-Verkehr) wesentlich höhere Aufwendungen (rund das Doppelte) der Aufgabenträger zur Finanzierung als das herkömmliche Grundmodell II benötigt. Für die Situation in Erfurt wird vorgesehen, wenn verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll, Bedarfsverkehre nach dem Grundmodell II zu realisieren.

Durch Nutzung vorhandener Ressourcen, d. h. der Einbindung der örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmen, ist eine Produktion zu Grenzkosten machbar. Die Situation in Erfurt mit mehreren größeren Taxikooperationen und rund 200 Fahrzeugen sollte dafür eine gute Basis für diesen Ansatz bilden.

Die Möglichkeiten der Digitalisierung sollten bestmöglich ausgeschöpft werden:

- Fahrtanmeldung/ Disposition
- Routenbildung/ Routenverfolgung
- Kommunikation mit (wartendem) Fahrgast

#### Bewertung der Einsatzmöglichkeiten für Bedarfsverkehre in Erfurt

Der Einsatz von Bedarfsverkehren ist im Zusammenspiel mit der vorhandenen Fahrgastnachfrage limitiert<sup>51</sup>. Der Indikator besitzt folgende Kategorien zur Eignung von Ortsteilen im Kontext mit der jeweiligen Nachfrage:

- prädestiniert: < 20 Ein- und Aussteiger pro Tag
- absehbar geeignet: 20 bis 50 Ein- und Aussteiger pro Tag
- möglicherweise geeignet: 50 bis 150 Ein- und Aussteiger pro Tag

Eine Bewertung der Erfurter Ortsteile zeigt folgendes Bild:

- Montag bis Freitag: nur wenige Ortsteile mit geringer Nachfrage und damit für Bedarfsverkehre potenziell geeignet; gewisse Ansätze im Hinblick auf integrierte Teilraumkonzepte sind im Osten und (Nord-) Westen erkennbar
- Samstag: wesentlich mehr Ortsteile mit geringer Nachfrage und damit potenziell geeignet; Teilraumkonzepte sollten im Westen/ Nordwesten machbar sein; im Osten und im Südwesten wäre der Einsatz von Bedarfsverkehre ggf. in Teilbereichen zu prüfen

<sup>51</sup> Ein Kleinfahrzeug im Bedarfsverkehr hat erfahrungsgemäß eine tägliche Beförderungskapazität von 50 Fahrgästen, in kleineren Verkehrsräumen mit ausgeprägten kurzen Fahrweiten und auch hoher Bündelungswirkung ggf. auch bis zu 100 Fahrgäste pro Tag. Bei höherer Nachfrage müssten mehr Fahrzeuge in einem Bedingebiet vorgehalten und eingesetzt werden, was zu Sprungkosten führt.

- Sonn- und Feiertage: stärker ausgeprägtes Bild hinsichtlich einer Eignung; aber: einzelne Ortsteile (Hochheim, Marbach, Möbisburg- Rhoda und Stotternheim) wirken für größere Teilraumkonzepte wegen ihrer hohen Nachfrage wie „Fremdkörper“ und bedürfen weiterhin einer Linienbusbedienung

#### Weiteres Vorgehen

Empfehlung für die Umsetzung in Erfurt:

Umsetzung in mindestens einem Pilotraum

Teilraum für probeweise Umsetzung muss Mindestgröße aufweisen, sollte aber räumlich auch überschaubar bleiben

Die Einrichtung von Bedarfsverkehren erfordert eine Kooperation mit den Taxi- und Mietwagenunternehmen als durchführende Betreiber. Als erster Schritt sind die Mitwirkungsbereitschaft und die Kooperationsbedingungen mit dem Gewerbe abzuklären.

Zu prüfen ist die Einführung eines Zuschlages für die Nutzung.

Hinweis: Die „Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr ab 2026“ (StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2026) sieht unter Ziffer 5.2.1.2 folgende Regelung vor:

„ ....

*Bei der Berechnung der Zuwendung werden auch Bedarfsverkehre gemäß §§ 42 und 44 PBefG einbezogen.*

Der Bedarfsverkehr wird als Produkt „Rufbus“ (Arbeitstitel) mit stündlichen Fahrtmöglichkeiten, Bedienung nur nach Anmeldung (Voranzmeldezeit mind. 30 Minuten), Ein- und Ausstieg nur an Haltestellen sowie Betrieb im sog. „Richtungsband“<sup>52</sup> vorgesehen.

Für die Realisierung bestehen folgende Voraussetzungen:

- eine App ist wünschenswert, aber sofort nicht zwingend (in Pilotphase Buchung telefonisch und über Internet ausreichend),
- die Voranzmeldezeit sollte von mind. 30 Minuten betragen, damit das Fahrzeug bei einer Buchung aus dem regulären Taxibetrieb „entnommen“ werden kann,
- die Machbarkeit abhängig von Kooperation des Taxi- und Mietwagengewerbes.

<sup>52</sup> Im „Richtungsbandbetrieb“ werden als Fahrweg alle sinnvollen Straßenabschnitte im Teilraum vorgesehen, das Fahrzeug befährt je nach angemeldeten Fahrtwünschen die jeweils kürzeste Strecke (z. B. direkt von Töttelstädt nach Ermstedt). Im Idealfall erfolgt die Routenplanung mittels Betriebssystem per App.

### **Pilotraum I: Märchensiedlung**

#### Bewertung:

- Siedlung mit 751 Einwohnern sehr überschaubar (außerhalb des Schülerverkehrs deshalb nur geringe Generierung von Fahrgastnachfrage)
- am Samstag 8 Ein- und Aussteiger im Teilraum (davon 2 im Regionalverkehr Linie 235), am Sonntag rund 3 Ein- und Aussteiger (keine Bedienung durch EVAG-Linie 58)

Märchensiedlung an der Grenze der Zuordnung zu Kategorie „M“ der Mindestbedienungsstandards (siehe Tabelle 16); Anforderung nach Nahverkehrsplan würde dann im Abendverkehr nicht mehr erfüllt werden (siehe Tabelle 17 bis Tabelle 20)

- Haltestellen „Märchenweg“ und „Märchensiedlung“ liegen an der Schellrodaer Straße (Fußwege in das Gebiet mit nennenswerter Topographie, bis westliche Gebietsgrenze tlw. über 600 Meter Distanz)

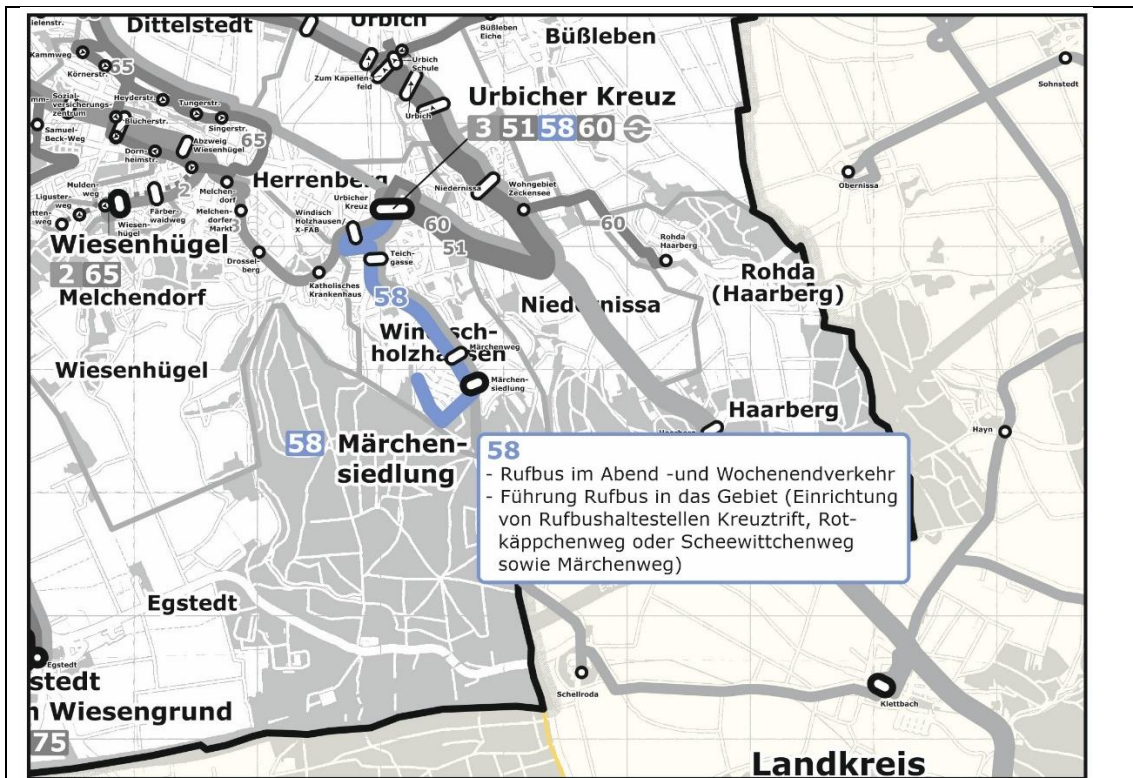
#### Konzept Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr wird als Produkt „Rufbus“ (Arbeitstitel) mit

- stündlichen Fahrtmöglichkeiten im Abend- und Wochenendverkehr,
- Bedienung nur nach Anmeldung (Voranzmeldezeit mind. 30 Minuten),
- Ein- und Ausstieg nur an Haltestellen

vorgesehen.

Die Rufbuslinie soll zur Verbesserung der Erschließungswirkung in das Gebiet eingeführt werden.



### Pilotraum II: Erfurt-West

#### Bewertung:

- Teilraum mit insgesamt rund 2.500 Einwohnern überschaubar (außerhalb des Schülerverkehrs deshalb nur geringe Generierung von Fahrgastnachfrage)
- am Samstag rund 100 Ein- und Aussteiger im Teilraum, am Sonntag rund 50 Ein- und Aussteiger
- Fahrgastzahlen sind für regelmäßige Linienbedienung nicht wirtschaftlich
- aktuelle Bedienung deshalb insbesondere samstags und sonntags nur mit Einzelfahrten mit der Folge größerer Bedienungslücken (aus Fahrgastsicht nicht attraktiv)
- Regionallinie der VLG in Ermstedt zeigt nur geringe Akzeptanz (Verkehrstag „Montag-Freitag“ 10 Ein- und Aussteiger pro Tag; Samstag 3 Ein- und Aussteiger)

#### Konzept Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr wird als Produkt „Rufbus“ (Arbeitstitel) mit stündlichen Fahrtmöglichkeiten, Bedienung nur nach Anmeldung (Voranzmeldezeit mind. 30 Minuten), Ein- und Ausstieg nur an Haltestellen sowie Betrieb im sog. „Richtungsband“<sup>53</sup> vorgesehen.

<sup>53</sup> Im „Richtungsbandbetrieb“ werden als Fahrweg alle sinnvollen Straßenabschnitte im Teilraum vorgesehen, das Fahrzeug befährt je nach angemeldeten Fahrtwünschen die

Für den Teilraum sind zwei Varianten denkbar:

- Variante 1:
  - Montag bis Freitag: Linie 92 im Linienverkehr auf Stammstrecke Flughafen – Alach – Töttelstedt; Rufbus tagsüber außerhalb Schülerverkehr auf der Linie 91 und auf der Linie 92 im Abschnitt Alach – Schaderode) sowie im Abendverkehr als konsequenter Ersatz für die Linienfahrten
  - Samstag und Sonntag: Rufbus mit durchgängigem Fahrplan im Stundentakt (konsequenter Ersatz der Linienfahrten)
- Variante 2:
  - Montag bis Freitag: Rufbus nur im Abendverkehr
  - Samstag und Sonntag: Rufbus mit durchgängigem Fahrplan im Stundentakt (konsequenter Ersatz der Linienfahrten; wie Variante 1)

Für die Realisierung bestehen folgende Voraussetzungen:

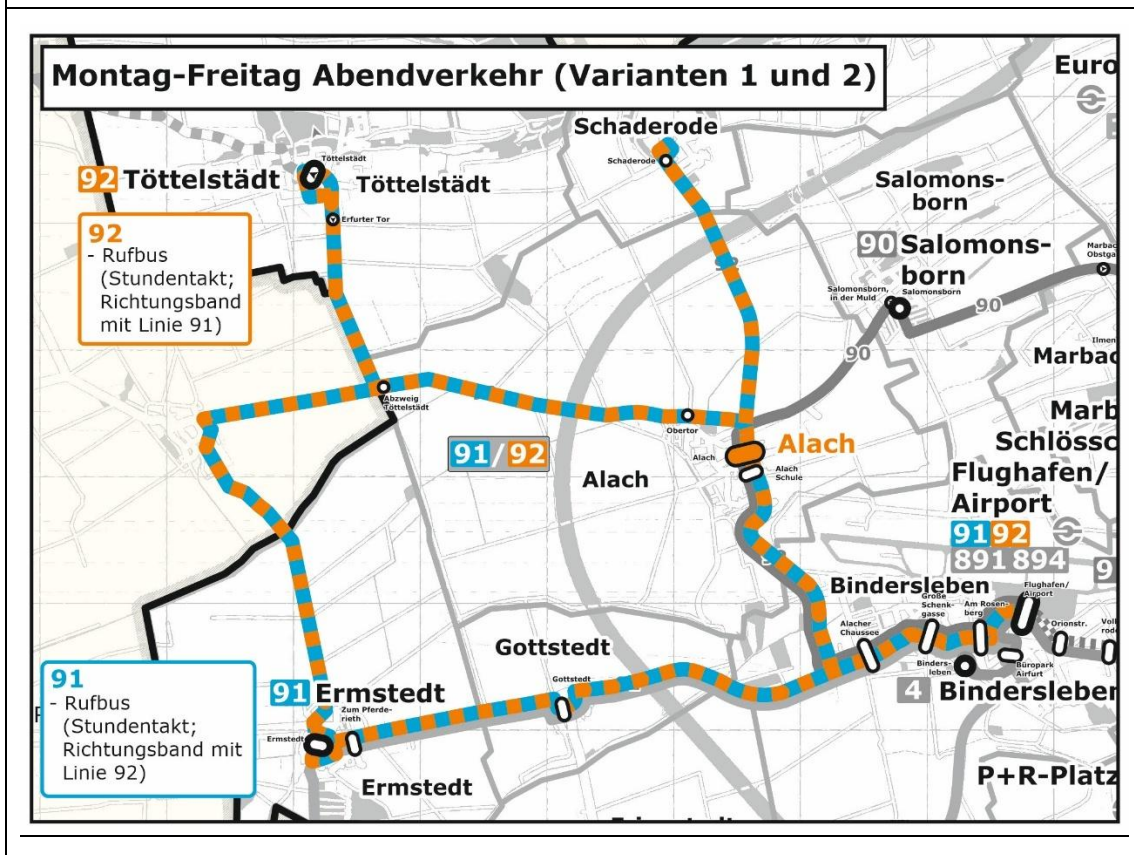
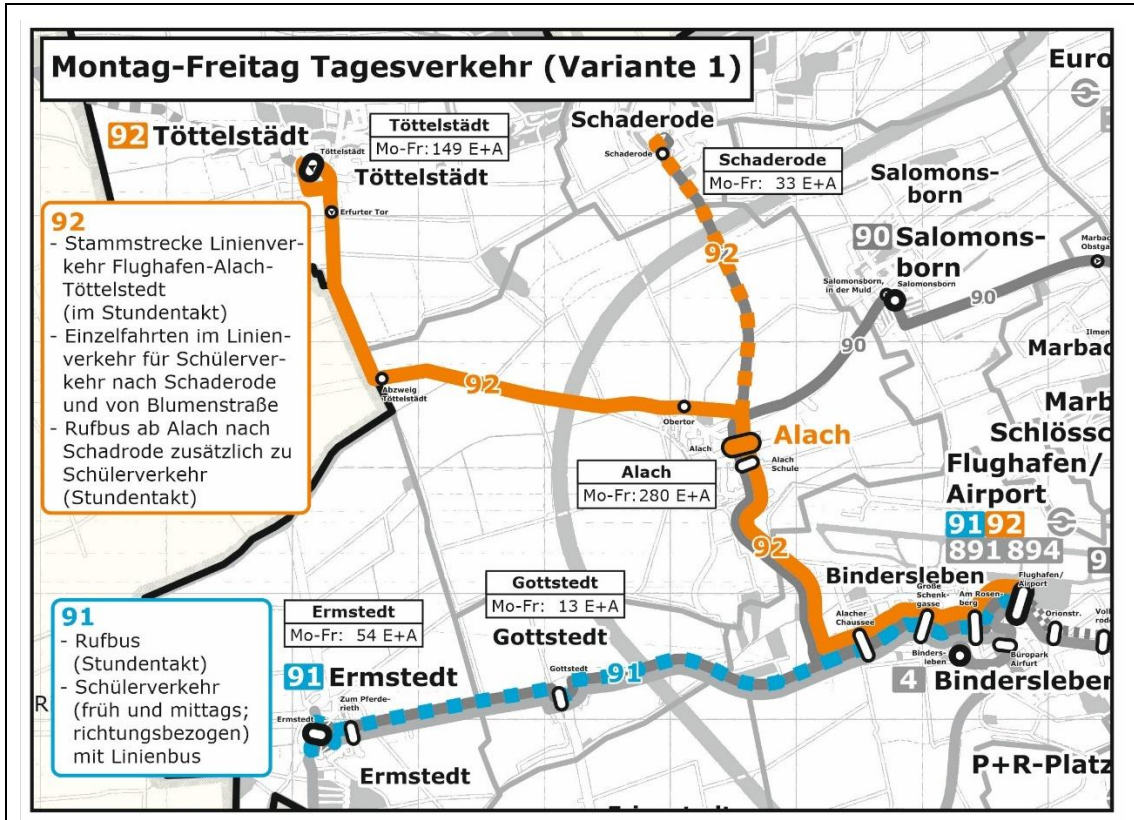
- eine App ist wünschenswert, aber sofort nicht zwingend (in Pilotphase Buchung telefonisch und über Internet ausreichend),
- die Voranmeldezeit sollte von mind. 30 Minuten betragen, damit das Fahrzeug bei einer Buchung aus dem regulären Taxibetrieb „entnommen“ werden kann,
- die Machbarkeit abhängig von Kooperation des Taxigewerbes.

Betriebliche Auswirkungen/ Kostenschätzung:

- Linien 91 und 92 benötigen aktuell bis zu drei Busse (Frühfahrten der Linie 92 gehen auf Linie 90 über); nachmittags ein Standardbus und ein Kleinbus
- mit Konzept „Bedarfsverkehr“ könnte der Kleinbus auf der Linie 91 eingespart werden
- außerhalb der Schülerspitze wird im Teilraum nur noch ein Fahrzeug benötigt (Linie 92 im Abschnitt Flughafen – Alach)

---

jeweils kürzeste Strecke (z. B. direkt von Töttelstädt nach Ermstedt). Im Idealfall erfolgt die Routenplanung mittels Betriebssystem per App.



### **Exkurs: Wie erfolgreich sind On-Demand-Verkehre?**

Mit dem in den letzten Jahren in Deutschland massiv aufkommenden Einsatz von neuartigen (App-basierten) „On-Demand-Verkehren“ (ODV) sind bedarfsgesteuerte Angebote (Bedarfsverkehre) ein Trendthema in der ÖPNV-Branche geworden. Nur wenige Themen im straßengebundenen ÖPNV dürften in der Vergangenheit in kürzester Zeit eine vergleichbare Würdigung durch Fachartikel und Studien erfahren haben.

Merkmale der ODV ist die fahrplanfreie Beförderung nach Anmeldung über eine App (meist zusätzlich auch über Telefon) mit Ein- und Ausstieg an festen und meist auch an virtuellen Haltestellen, zu Preisen des ÖPNV (ggf. auch mit Zuschlag) mit eigenen Kleinfahrzeugen. Es handelt sich im Selbstverständnis dieser Verkehre um „innovative, digitalisierte Mobilitätsangebote“. Die Idee einer Beförderung nach Bedarf ist jedoch nicht neu. Solche Verkehre existieren in Deutschland seit Jahrzehnten, fristeten aber in der breiten Wahrnehmung bisher eher ein „Nischendasein“. Wirklich neu ist bei den ODV dagegen die digitale Buchung per App und die Disposition in einem IT-Hintergrundsystem.

Mit den ODV sind oftmals große Hoffnungen als unverzichtbarer Baustein der Verkehrswende verbunden. Die fachlichen Einschätzungen in der Branche sind jedoch differenziert bis gegensätzlich. Vorliegende Evaluierungen<sup>54</sup> zu bestehenden ODV zeigen, dass diese Verkehre zwar eine hohe Kundenzufriedenheit aufweisen und die Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. für Querverbindungen oder in den Abend- und Nachtstunden) verbessern, ihr Beitrag zur signifikanten Veränderung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV dagegen sehr gering bleibt<sup>55</sup>. Der Kostenaufwand pro beförderten Fahrgast ist bei ODV i. d. R. vergleichsweise hoch, der gewollte Bündelungseffekt bisher meist überschaubar und die Kostendeckung auch für ÖPNV-Maßstäbe sehr gering. Wenn ODV wirklich hohe Fahrgastmengen, die im Sinne der Verkehrswende zur Veränderung des Modal-Split erforderlich wären, befördern müssten, kommen in der Konsequenz immense Kosten auf Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu. Auch sind ODV, wie einzelne Erkenntnisse andeuten, in ihrer Fahrgastakzeptanz nicht unbedingt besser als regelmäßige Linienverkehre. Ihre wirklichen Einsatzvorteile entfalten ODV, wenn es um die Erschließung disperser Gebiete mit geringem Potenzial oder um Verkehrszeiten mit wenig Nachfrage geht.

---

<sup>54</sup> Z. B.:

FH Münster: Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster - Abschlussbericht; 2024; <https://www.fh-muenster.de/hochschule/aktuelles/news/index.php?newsId=3408> und Weber, Silvan: Pikmi – Potenzial von On-Demand-Angeboten in Zürich; DER NAHVERKEHR, Heft 12/2023

<sup>55</sup> U. a.: civity Management Consultants: Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhgebiet; Abschlussbericht, Berlin 2022

**Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Randbedingungen wird für Erfurt von Seiten der gutachterlichen Beratung der Einsatz von Bedarfsverkehren mit Fahrplanbindung und Betriebsdurchführung durch Taxi- und Mietwagenunternehmen präferiert.**

### **9.3.4 I.4 „Projekt: Anbindung der Stadtentwicklungsbereiche in der Äußeren Oststadt“**

<b>I.4</b>	<b>Projekt: Anbindung der Stadtentwicklungsbereiche in der Äußeren Oststadt</b>
<b>Ziel</b> Adäquate ÖPNV-Erschließung und -Anbindung der Quartiersentwicklungen.	
<b>Ansätze:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• abschnittsweise Buserschließung (Ausbau Linie 35 in Richtung Hauptbahnhof/ Stadtzentrum)</li><li>• leistungsfähige Anbindung des Campus „Greifswalder Straße“</li><li>• Prüfung: Vorlaufbetrieb mit Buslinien aus/ nach Richtung Busbahnhof</li></ul>	

### 9.3.5 I.5 „Prüfauftrag: Fahrplangestaltung in Zeiträumen mit ausgeprägten Eingriffen in den ÖPNV-Betrieb/ Handlungsoptionen für Sicherstellung eines robusten Fahrplanangebotes“

Seite | 122

<b>I.5</b>	<b>Prüfauftrag: Fahrplangestaltung in Zeiträumen mit ausgeprägten Eingriffen in den ÖPNV-Betrieb/ Handlungsoptionen für Sicherstellung eines robusten Fahrplanangebotes</b>
<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewährleistung der Beförderungspflicht</li> <li>• Sicherung der Planbarkeit des Fahrplanangebotes aus Fahrgastsicht (Hinweis: großen Teilen der Kundschaft sind die genaue Ferienzeiten nicht bekannt, da sie sich in einer anderen Lebensphase befinden)</li> <li>• Gewährleistung eines flexiblen Handelns bei EVAG</li> </ul>	
<p><b><u>Beschreibung</u></b></p> <p>In den Sommerferien werden zukünftig verstärkt zwei Rahmenbedingungen mit Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb aufeinandertreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eingeschränkter Personalbestand durch Urlaubszeit,</li> <li>• ausgeprägte Baustellenaktivität im Straßen- und Schienennetz unter Nutzung der verkehrsärmeren Zeit, ggf. mit der Folge eines zusätzlichen Personalbedarfes für Ersatz- und Umleitungsverkehre.</li> </ul> <p>Im Hinblick auf die Situation steht die Einführung eines speziellen Ferienfahrplans zur Diskussion. In Deutschland praktizieren einige Städte solche „Alternativfahrpläne“ in den Sommerferien.</p> <p><u>Festlegung von Standards für einen „robusten Nahverkehr“</u></p> <p>Im Falle von kurzfristigen, nicht vorhersehbaren Personalausfällen oder anderen Ressourcenengpässen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung der Verlässlichkeit und Planbarkeit des Fahrplanangebotes für den Fahrgast</li> <li>• Handlungsspielräume für Verkehrsunternehmen</li> <li>• Reduzierung der Risiken durch unzuverlässigen Betrieb im Hinblick auf Personalunzufriedenheit</li> </ul> <p>Ein „robuster Nahverkehr“ beinhaltet den Anspruch, den Bürgern und Fahrgästen auch im Falle von unerwarteten Engpässen und Störungen einen zuverlässigen und funktionierenden ÖPNV anzubieten.</p> <p>Entwicklung Katalog mit konkreten Anforderungen des Aufgabenträgers an einen „Stabilisierungsfahrplan“:</p>	

### Kriterien „Verlässlichkeit“

- Verfügbarkeit
- Pünktlichkeit

### Vorgehen

- Merkmale im Kontext mit Kundenerwartung festlegen
  - Wir fahren garantiert die erste und die letzte Fahrt!
  - Wir fahren garantiert einen verlässlichen Grundtakt!  
z. B. anstelle 10-Minuten-Takt einen 12-Minuten-Takt
  - Wir fahren garantiert jede Linie!
  - Wir fahren jede Haltestelle an!
- „verlässliches Grundangebot“ fahren; mit verfügbarem Fahrpersonal im Abgleich mit verlässlichem Dienstplan bedarfsgerecht Verstärkerleistungen fahren (Grundregel: besser 20-Minuten-Takt mit Verstärkern als 10-Minuten-Takt mit regelmäßigen Ausfällen)

- Notfahrpläne nur im absoluten Ausnahmefall

aus „Fahrt fällt aus“ wird „Fahrt findet statt“

### **Exkurs: Fachkräftemangel im Nahverkehr**

Das Fahrpersonal ist neben den Fahrzeugen die entscheidende Ressource, um das Leistungsangebot im städtischen und im regionalen ÖPNV umfassend und zuverlässig erbringen zu können. In den kommenden Jahren wird der demografische Wandel den bereits aktuell spürbaren Personalmangel noch weiter verschärfen. In Deutschland sind mehr als die Hälfte aller Fahrpersonale älter als 50 Jahre. Dies bedeutet, dass bis 2030 alleine für den Busverkehr jährlich ca. 4.000 bis 6.000 Fahrpersonale in den Ruhestand wechseln und somit neue Personale für deren Ersatz gewonnen werden müssen<sup>56</sup>. Nach Einschätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind darüber hinaus für die Realisierung der Verkehrswende rund 110.000 zusätzliche Personale erforderlich. Diese Zahlen zeigen eindrucksvoll den Handlungsbedarf.

---

<sup>56</sup> Positionspapier Januar 2023, Maßnahmen gegen den Personalmangel im Fahrbetrieb; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV); <https://www.vdv.de/230124-pm-personalbedarf-anlage-positionspapier-massnahmen-gegen-den-personalmangel-im-fahrbetrieb.pdf.pdf>

Die Personalgewinnung ist aktuell in nahezu alle Branchen problematisch und schwierig. Ein vom Münchner Verkehrsverbund in Auftrag gegebenes Gutachten hat sich 2023 intensiv mit der Thematik beschäftigt<sup>57</sup>.

Die Ergebnisse können exemplarisch als Anregung auch in anderen Regionen dienen. Im Gutachten wurden die Faktoren benannt, welche branchenspezifisch die Gewinnung von Fachkräften negativ beeinflussen:

- das mäßige Berufsimago,
- die Schwierigkeiten hinsichtlich Vereinbarkeit von Beruf und Familie,
- die hohen Kosten für den Erwerb des Busführerscheins.

In Ausrichtung auf diese Hemmnisse in der Gewinnung und Haltung der Fahrpersonale wurden im Gutachten prioritäre Maßnahmen benannt, wie z. B. Verbesserung Imagebild, Schaffung familien- und teilzeitfreundlicher Arbeitsbedingungen, Steigerung des Anteils der weiblichen Fahrpersonale und Lösung der Toilettenfrage.

Eine aktuelle Erhebung<sup>58</sup> ergab, dass mehr als die Hälfte der befragten Fahrpersonale das Image des Berufsbildes eher negativ einschätzt. Insbesondere Berufsquereinsteigende im Fahrberuf sehen es kritisch. Begründet wird mit weitverbreiteter Wahrnehmung von mangelnder Wertschätzung bei den Fahrgästen und in der Gesellschaft. Der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal dürfte eine Schlüsselrolle zukommen. In der Befragung wurden betreffend die genannten Verbesserungsvorschläge insbesondere die Dienstplangestaltung, mit mehr Planbarkeit, kürzere Schichten und ein größeres Mitspracherecht.

Auch wenn Rekrutierung, Ausbildung und Betreuung des Fahrpersonals in erster Linie Sache der Verkehrsunternehmen sind, benötigt die Branche zur Schaffung und Bereitstellung einer angemessenen Personalinfrastruktur im ÖPNV-Netz die Unterstützung der Aufgabenträger. (Hinweis: Vorhandensein von Personal-WC an Endstellen ist wichtiges Kriterium für Anpassungen im Busnetz in den Ortsteilen (siehe Maßnahme I.2 „Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen“))

---

<sup>57</sup> Dr. Rosenbusch, Bernd; Metzner, Detlev; Willrett, Ralf: Sie fehlen uns: Ergebnisse der Studie zur Reduzierung des Fahrpersonalmangels im MVV-Busverkehr; in DER NAHVERKEHR 9/ 2023

<sup>58</sup> Die große Deutschland-Umfrage Fahrpersonal Bus und Bahn 2025; durchgeführt von ne-xum AG in Kooperation mit Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und VDV Arbeitsgeberinitiative; 2025; <https://www.vdv.de/1405-vdv-nx-studie-digital-copy.pdf>

### 9.3.6 I.6 „Prüfauftrag: Entwicklung der Verknüpfung Bus/ Bahn in den Außenbereichen“

<b>I.6</b>	<b>Prüfauftrag: Entwicklung der Verknüpfung Bus/ Bahn in den Außenbereichen</b>
<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in den Außenbereichen</li> <li>• Stärkung der SPNV-Angebote</li> </ul>	
<p><b>Beschreibung</b></p> <p><b>Bahnhof Stotternheim</b></p> <p><u>Bewertung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mittlere Nachfrage im SPNV (Montag bis Freitag nach/ von Richtung Erfurt 310 Reisende und nach/ von Richtung Sömmerda 110 Reisende)</li> <li>• SPNV: 60-Minuten-Takt nach/ von Richtung Erfurt Hbf., 60-Minuten-Takt nach/ von Richtung Sömmerda/ Sangerhausen (Montag bis Freitag 30-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeit in beide Richtungen); inkl. zweistündlicher RE nach/ von Magdeburg</li> <li>• Richtung Stadtzentrum ggü. Busanbindung wesentlicher Reisezeitvorteil</li> <li>• Busanbindung durch Linie 31 (vereinzelte Fahrten Linie 30)</li> <li>• mit rund 3.330 Einwohnern zweitgrößter Ortsteil</li> <li>• im Ortsteil mit Amazon (sowie weiteren Logistikern) wichtige Verkehrserzeuger</li> <li>• gesamtstädtisches Naherholungsgebiet (Seen)</li> <li>• Bahnhof am östlichen Siedlungsrand; sehr gute Lagegunst zu Stotternheimer See/ Luthersee</li> </ul>	
<p><u>Potenzial/ Handlungsbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SPNV-Nachfrage im Status Quo entspricht nicht der Qualität des Angebotes und den erkennbaren Potenzialen; Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des SPNV erscheinen erfolgversprechend</li> <li>• zur besseren Potenzialausschöpfung wäre Aufwertung des Bahnhofsumfeldes erforderlich (Klärung im Rahmen des „teilräumlichen Entwicklungskonzeptes für das Umfeld des Bahnhofes Stotternheim“; planerische Möglichkeiten im Zusammenhang mit zweiter Gleisquerung; Planungsbeginn 02/2026)</li> </ul> <p><u>weiterer Prüfbedarf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fahrplantechnische Verknüpfung Busverkehr zu SPNV</li> </ul>	

- Einrichtung großzügiger und sicherer Fahrradabstellanlagen (Fahrradgaragen o. ä.); siehe auch Maßnahme M.III.2 (Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike + Ride))

### **Bahnhof Vieselbach**

#### Bewertung

- mittlere Nachfrage im SPNV (Montag bis Freitag nach/ von Richtung Erfurt 480 Reisende und nach/ von Richtung Weimar 130 Reisende; nach Hauptbahnhof höchste Werte im Stadtgebiet)
- SPNV: 1 x 60-Minuten-Takt und 1 x 120-Minuten-Takt nach/ von Richtung Erfurt Hbf. bzw. nach/ von Richtung Weimar; exkl. 1 x 60-Minuten-Takt nach Richtung Erfurt in morgendlicher Hauptverkehrszeit
- Richtung Stadtzentrum ggü. Busanbindung wesentlicher Reisezeitvorteil
- mit rund 2.200 Einwohnern größerer Ortsteil in Erfurt
- südwestlich mit Güterverkehrszentrum (mehrere Logistiker) wichtige Verkehrserzeuger
- Bahnhof am südlichen Siedlungsrand von Vieselbach
- ausgebaute Verknüpfungshaltestelle, P+R-Parkplatz und Fahrradabstellanlage
- regelmäßige Anbindung durch Buslinien 43 und 52 (für Ortslage Vieselbach besteht mit Linie 43 Anschluss an RB20 / EB21 Richtung Erfurt Hbf.)
- kein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig 1 (Richtung Erfurt Hbf.) stellt ein Nutzungsdefizit zur Erschließung weiterer Potenziale im Norden dar; Ortsteil und somit Nutzerschwerpunkt liegt auf der Nordseite des Bahnhofs

#### Potenzial/ Handlungsbedarf

- SPNV-Nachfrage könnte durch Ausbau der Verbindung Bahnhof – Güterverkehrszentrum und geplantem Wohngebiet Fasanerie (nördlich Erfurter Allee) gestärkt werden
- notwendige Erweiterung von P+R-Kapazitäten wegen nicht gegebener Flächenverfügbarkeit aktuell nicht möglich (DB lehnt aktuell zusätzliche Flächeninanspruchnahme aufgrund Eigenbedarf ab)

Für die anderen, außenliegenden Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet wird kein unmittelbarer Handlungsbedarf gesehen.

#### Einschätzungen

- Erfurt Ost: geringe SPNV-Nachfrage (210 Ein- und Aussteiger pro Tag) und nur sehr geringes Einwohnerpotenzial im Umfeld; SPNV: 1 x 120-Minuten-Takt (30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit); Nachfragesteigerung durch die geplante Entwicklung des TEAG-Campus möglich (vgl. Kapitel 4.1.4)

- Bischleben: mittlere SPNV-Nachfrage (400 Ein- und Aussteiger pro Tag); periphere Lage im Südwesten; sehr problematische Anfahbarkeit des Bahnhofes mit Bussen; SPNV: 2 Züge innerhalb von 60 Minuten
- Gispersleben: geringe SPNV-Nachfrage (170 Ein- und Aussteiger pro Tag); SPNV für städtische Verkehrsaufgaben wenig attraktiv (3 Züge innerhalb von 120 Minuten); periphere Lage im Nordwesten, Einzugsgebiet begrenzt (Barriere Wirkung der Gera in Richtung Westen); östlich des Haltepunktes geringes Potenzial; da „Holpertakt“ auf der Schiene fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung problematisch
- Kühnhausen geringe SPNV-Nachfrage (120 Ein- und Aussteiger pro Tag); SPNV für städtische Verkehrsaufgaben wenig attraktiv (3 Züge innerhalb von 120 Minuten); periphere Lage im Nordwesten (Einwohnerpotenziale in fußläufiger Entfernung); Anbindung würde Wendemöglichkeit für Bus im Bahnhofsbereich erfordern (Realisierung absehbar nur mit großen Aufwand und Eingriffen realisierbar; da „Holpertakt“ auf der Schiene fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung problematisch

#### **Weiteres Vorgehen**

Bearbeitung im Rahmen der Maßnahme I.2 „Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen

### 9.3.7 I.7 „Prüfauftrag: Anbindung der Hochhäuser im Bereich Herrenberg“

<b>I.7</b>	<b>Prüfauftrag: Anbindung der Hochhäuser im Bereich Herrenberg</b>
<b>Ziel</b>	
Adäquate, im Vergleich zu ähnlichen Standorten vergleichbare Anbindung des Wohnquartiers an der Konrad-Zuse-Straße.	
<b>Hintergrund:</b>	
Die fünf Hochhäuser in der Konrad-Zuse-Straße liegen außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen (fußläufige Entfernung zur Haltestelle Urbicher Kreuz ca. 950 m, zur Haltestelle Drosselberg ca. 1.100 m). In den 5 Adressen sind insgesamt fast 600 Personen gemeldet (Stand 31.12.2025). <sup>59</sup>	
<b>Untersuchungsansätze zur Verbesserung der Anbindung</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einrichtung einer Haltestelle in der Wilhelm-Wolff-Straße in Höhe Konrad-Zuse-Straße (Bedienung durch PVG-Linien 235, i. d. R stündlich); Abstimmung mit Landkreis Weimarer Land erforderlich</li> <li>2. Neuordnung der Linie 65 mit Verlängerung der Linienführung zur Konrad-Zuse-Straße (zu klären wäre in diesem Kontext die Taktfolge; ein (städtischer) 60-Minuten-Takt würde einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf zur Folge haben)</li> <li>3. (flächig angelegtes) Bedarfsverkehrs-System im Bereich Herrenberg/ Wiesenhügel (und ggf. Märchensiedlung) zur Erschließung der außerhalb der Stadtbahn-Erschließungskorridore und/ oder der topographisch ungünstig liegenden Bereiche (auch bei kompletter Einsparung der Linie 65 würde ein Bedarfsverkehr zu einem wesentlichen Anstieg des Finanzierungsbedarfes führen (Schätzung: rund 400.000 Euro p. a.)</li> </ol>	

<sup>59</sup> Einwohnermelderegister der Landeshauptstadt Erfurt

## 9.4 Handlungsfeld II „ÖPNV-Infrastruktur“

### 9.4.1 II.1 „Projekt: barrierefreier Ausbau an Bushaltestellen“

<b>II.1</b>	<b>Projekt: barrierefreier Ausbau an Bushaltestellen</b>
<b>Ziel</b>	
Schaffung der „Vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt.	
<b>Beschreibung:</b>	
<p>Im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans erfolgt der Ausbau von Bushaltestellen schwerpunktmäßig im Zuge von komplexen Straßenbaumaßnahmen.</p> <p>Der Einzelumbau von Haltestellen außerhalb dieser Straßenbaumaßnahmen kann wegen fehlender Ressourcen im Tiefbau- und Verkehrsamt vorerst nicht realisiert werden. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2031 – 2035 ist die Thematik neu zu bewerten.</p> <p>Folgende Haltestellen besitzen weiterhin eine hohe Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I. Kategorie vordringlicher Bedarf (&gt; 1.000 Fahrgäste pro Tag): Domplatz, Nord</li> <li>• II. Kategorie vordringlicher Bedarf (&gt; 500 Fahrgäste pro Tag): GVZ, Zalando Süd (abhängig von der zukünftigen Nutzung im Umfeld)</li> <li>• III. Kategorie vordringlicher Bedarf (&gt; 100 Fahrgäste pro Tag und einzige Ortsteilhaltestellen): 28 Haltestellen (siehe Anlage 2)</li> </ul>	
<b>Weiteres Vorgehen</b>	
Die Prioritäten und der Ablauf des Umbaus weiterer Haltestellen bleibt den zum relevanten Zeitpunkt ggf. zur Verfügung stehenden Ressourcen vorbehalten.	

## 9.4.2 II.2 „Prüfauftrag: Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung“

<b>II.2</b>	<b>Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung</b>
<p><b>Ziel</b></p> <p>Gewährleistung eines pünktlichen und zuverlässigen ÖPNV-Betriebes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung der Betriebsstabilität und der Pünktlichkeit</li> <li>• Verminderung der „Stresssituationen“ für das Fahrpersonal im Fahrbetrieb durch Sicherung ausreichender Wendezeiten</li> </ul>	
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>turnusmäßige Evaluierung/ Revision der Funktionsfähigkeit und der Wirkung der in Erfurt umgesetzten/ bestehenden Beschleunigungsmaßnahmen, Sicherung der Funktionsfähigkeit sowie ggf. Feinjustierungen bzw. Nachbesserungen bei zunehmenden Störungen; Abbau externer Störungen (insbesondere Falschparker) durch zielführende Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörde</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>Maßnahmen an Knotenpunkten</b> Minimierung der Verlustzeiten beim Passieren der Knotenpunkte</p> <p><b>Maßnahmen an Haltestellen</b> Minimierung der Haltestellenaufenthaltszeiten</p> <p><b>Maßnahmen auf der Strecke</b> Gewährleistung einer störungsfreien und stetigen Fahrt</p> <p><b>Ganzheitliche ÖPNV-Beschleunigung</b></p> </div>	
<p><b>Weiteres Vorgehen</b></p> <p>Fortsetzung und bei Bedarf Optimierung des Systems zur turnusmäßigen Evaluierung/ Revision der ÖPNV-Beschleunigung</p>	

### 9.4.3 II.3 „Projekt: Elektrifizierung der Busflotte“

<b>II.3</b>	<b>Projekt: Elektrifizierung der Busflotte</b>
<p><b>Ziel</b></p> <p>Erhöhung der Anteile an sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen im ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt</p>	
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Aus Sicht des Aufgabenträgers ist bei der EVAG eine kontinuierliche Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge entsprechend der gesetzlichen Vorschriften vorzunehmen. Bis 2035 sollen alle Fahrzeuge im Regelbetrieb über mindestens saubere Antriebstechnologien verfügen. (Ausnahme: Fahrzeuge mit täglich kurzzeitigem Einsatz im Linienverkehr)</p> <p><u>Hintergrund:</u></p> <p>Das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“<sup>60</sup> legt für die öffentliche Auftragsvergabe verbindliche <u>Mindestziele</u> für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge fest. Die Vorgaben verpflichten insbesondere die öffentliche Hand einen (im Gesetz festgelegten) Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig als saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge vorzusehen.</p> <p>Es wurden im Gesetz feste Quoten für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge durch die öffentliche Auftragsvergabe</li> <li>• bzw. die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Bereich des ÖPNV</li> </ul> <p>festgelegt.</p> <p>Das Gesetz beinhaltet Referenzzeiträume mit wachsenden Erfüllungsquoten, Regelungen zu Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugtypen sowie die Möglichkeit zur Erlassung von Länderregelungen bzw. länderübergreifende Vereinbarungen.</p>	
<p><b>Weiteres Vorgehen</b></p> <p>Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge bei der EVAG entsprechend der gesetzlichen Vorschriften.</p>	

<sup>60</sup> Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften; vom 9. Juni 2021

Für die nicht unter die Umrüstungspflicht fallenden Flottenanteile<sup>61</sup> soll durch alternative Antriebstechnologien eine Verminderung der Emissionen angestrebt werden (z. B. Einsatz HVO<sup>62</sup>).

---

<sup>61</sup> Entsprechend dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) müssen im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 bei der Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen (hier Stadtbusse (Fahrzeugklasse M3)) 65 Prozent der Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein, davon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge. Nicht unter die Umrüstungspflicht fallen somit 35 Prozent der von der EVAG im Zeitraum zu beschaffenden Stadtbusse.

<sup>62</sup> Hydrierte Pflanzenöle (HVO, englisch für Hydrotreated Vegetable Oils)

## 9.4.4 II.4 „Lösungsfindung: Einsatz autonomer Fahrzeuge“

II.4	Lösungsfindung: Einsatz autonomer Fahrzeuge
<p><b>Ziel</b></p> <p>Frühzeitige Reaktion und Vorbereitung auf Technologieentwicklung (autonomes Fahren ermöglicht im Idealfall eine wirtschaftlichere Bedienung im ÖPNV, insbesondere in Bereichen mit geringer und/ oder unsystematischer Verkehrsnachfrage)</p>	
 <p>Beispiel Monheim</p>	 <p>Beispiel Kelheim</p>
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• autonomes Fahren ist in Deutschland innerhalb definierter Betriebsbereiche gestattet (exakte Abstimmung der Bereiche auf die Fähigkeiten der Busse)</li> <li>• nächster Entwicklungsschritt: Level 4</li> <li>• Wirtschaftlichkeit ggü. herkömmlichen Fahrzeugen wird geprägt von: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ geringeren Kosten durch Einsparung Fahrpersonal,</li> <li>○ Mehrkosten durch Fahrzeugkosten, Digitalisierung, Technische Aufsicht, höhere Personalanforderungen (tägliche Abfahrtskontrolle, permanente Sicherheitsprüfung, Wartung, Hard- und Software), mobiles Einsatz- und Servicepersonal und Absicherung der Fahrwege<sup>63</sup>.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Einschätzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in Deutschland immer mehr Anwendungen („Pilotprojekte“), aber viele Projekte bisher nur auf begrenzten Zeitraum ausgelegt</li> </ul>	

<sup>63</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Handbuch „Autonome Busse –Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr“ (2024)

- Projekte sind bisher eher „Demonstration und Schaufenster für neue Technik“<sup>64</sup>; weniger echte Mobilitätsprojekte (Technologie-Forschung)
- mehrere Ankündigungen für 2024 ff. auf baldigen „Quantensprung“; in 2025 Start mehrerer erfolgversprechender Projekte (z. B. Hamburg)
- Expertenmeinungen sehr differenziert (von Euphorie bis Skepsis)
- bisherige Projekte zeigen, dass praxistaugliche Einführung des autonomen Fahrens noch einige Entwicklungsarbeit benötigt

#### **Weiteres Vorgehen**

- Marktbeobachtung, mittel- bis langfristige Perspektive im Hinblick auf Einsatz autonomer Fahrzeuge
- Beschaffung, wenn (verlässlich) ausreichend funktionsfähige, schnellere und zuverlässige Fahrzeuge im Level 5 (kein Fahrer an Bord; Fahrzeug fährt komplett eigenständig) verfügbar sind.

---

<sup>64</sup> VDI/ VDE Technik + Innovation GmbH; im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Berlin 2021

## 9.5 Handlungsfeld III „Flankierende Dienstleistungen“

### 9.5.1 III.1 „Projekt: Digitale Fahrgastinformation“

<b>III.1</b>	<b>Projekt: Digitale Fahrgastinformation</b>
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>In Erfurt bestehen an rund 180 Haltestellen visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme<sup>65</sup>. Es ist damit ein vergleichsweise hoher Stand in der Verfügbarkeit dieses Informationskanals im Streckennetz erreicht.</p> <p>Im ÖPNV ist im Kontext mit der zunehmenden Digitalisierung ein Paradigmenwechsel erkennbar. Anstelle einer flächenhaften Verfügbarkeit solcher Fahrgastinformationssysteme wird auf die ständige Verbesserung der Funktionsfähigkeit von App und deren Verbreitung in der Kundschaft orientiert.</p>	
<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Verbreitung der App „Erfurt mobil“</li> <li>• konsequente Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips (optisch und akustisch) bei technischen Umrüstungen</li> <li>• DFI als Inhouse in Einrichtungen, Einkaufszentren u. ä.</li> </ul>	

Seite | 135

### 9.5.2 III.2 „Prüfauftrag: Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike + Ride)“

<b>III.2</b>	<b>Prüfauftrag: Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike+Ride)</b>
<p><b>Ziel</b></p> <p>Verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike+Ride)</p>	
<p><b>Maßnahme</b></p> <p>Untersuchung der Verortung/ Errichtung von weiteren oder zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten an verschiedenen Bahnhöfen und Haltestellen im ÖPNV-Netz. An Schwerpunkten mit signifikanten Potenzialen sind hochwertige Bike+Ride-Anlagen (B+R) zu realisieren (Bau Fahrradparkhaus am Verknüpfungspunkt Europaplatz vsl. im Jahr 2026; digitale Steuerung per App).</p>	

<sup>65</sup> siehe: <https://www.evag-erfurt.de/evag/home/wir/zahlenundfakten>

Bei der Planung ist zu beachten, dass die Standorte möglichst einfach sauber zu halten sind. Erfahrungen andernorts zeigen, dass geschlossene Fahrradgaragen für eine größere Anzahl an Fahrrädern ggü. Einzelboxen Vorteile aufweisen.

Die Wahl der Art der Fahrradabstellanlage kann entscheidend für die Nutzerakzeptanz sein. Bei der Einrichtung bzw. beim Ausbau von B+R-Anlagen sind daher die gestiegenen Anforderungen der Radfahrenden infolge der verstärkten Nutzung höherwertiger Fahrräder und Pedelecs zu berücksichtigen. Wichtig sind insbesondere die Kriterien Diebstahlsicherheit und Standsicherheit, aber auch Komfortmerkmale wie Bedienungskomfort, Witterungsschutz und soziale Sicherheit habe einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert.



Beispiel: Fahrradboxen (Haltestelle Urbicher Kreuz)



Beispiel: Fahrradabstellanlage im „Radhaus“ am Hauptbahnhof

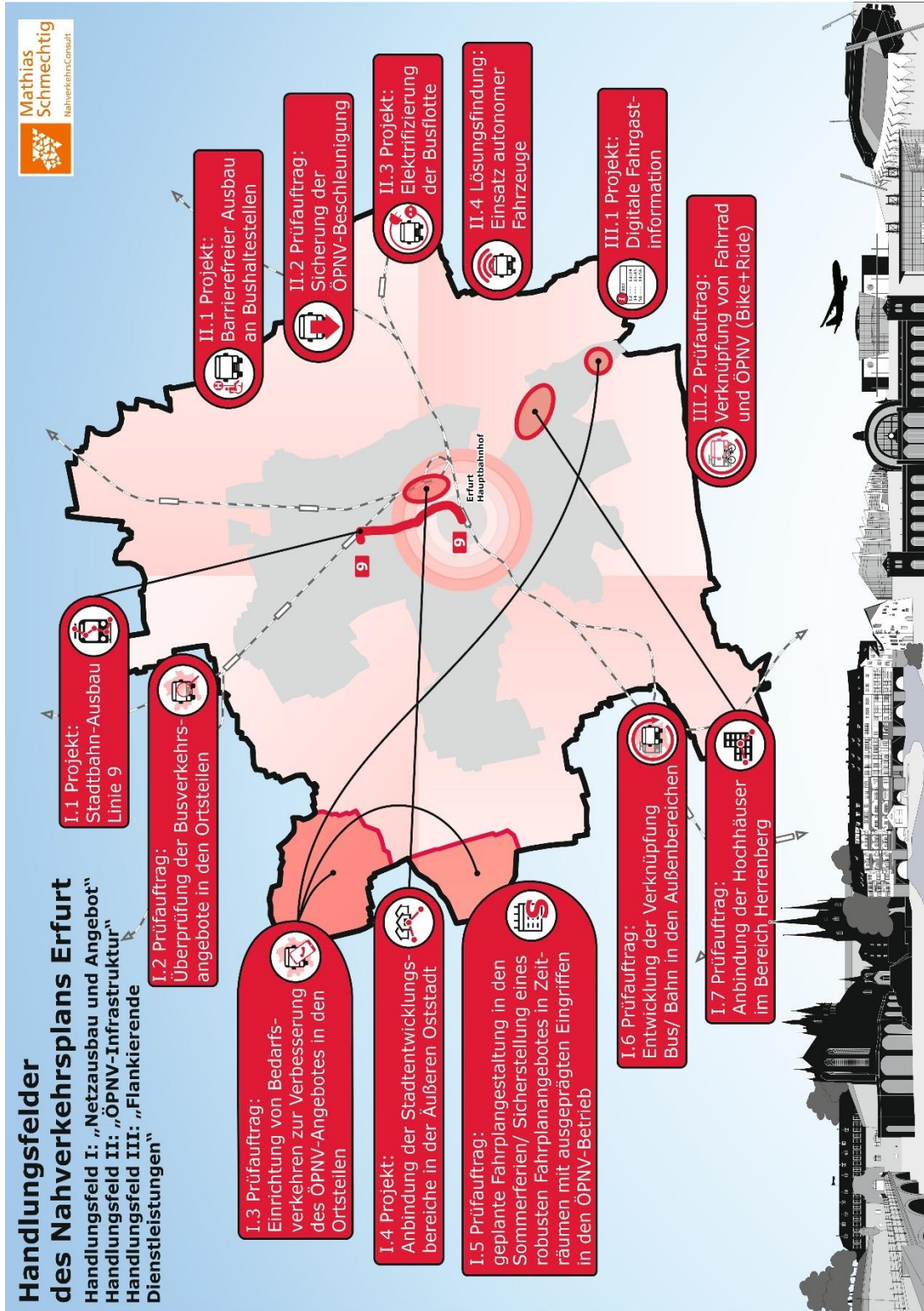


Abbildung 34: Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Erfurt

## 10 Investitionen im ÖPNV

### 10.1 Ausbau der Verkehrswege und -anlagen

#### 10.1.1 Verkehrswege

Seite | 138

##### Neubau Schienenstrecke

ab 2028      Neubau Linie 9 Nord

##### Grund-/Gleiserneuerungen Stadtbahnstrecken

2026	Gleiserneuerung Stadtparkdreieck
2026	Schlösserstraße zwischen Pilsa und C&A
2026	Gleiserneuerung Warschauer Straße
2026	Weichenanlage und Gleiserneuerung Wendeschleife Hauptfriedhof
2026	Weichenanlage Gothaer Platz
2026	Gleisschleife Zoopark
2027	Gleis Kranichfelder Straße (Überfahrt Schwemmbach bis Wendeschleife Kruspeweg)
2027	Grunderneuerung Trasse Ringelberg – Hanseplatz
2027	Gleiserneuerung Arnstädter Straße (Friedrich-List-Straße)
2027	Überfahrt Marcel-Breuer-Ring
2027	Weichenanlage Brühler Garten – Lutherstraße
2027-2029	Grunderneuerung Stadtbahnbrücke NQV
2027/2028	Grunderneuerung Marie-Elise-Kayser-Straße und Wendeschleife
2027/2028	Nordhäuser Straße Höhe Baumerstraße
2027/2028	Gleiserneuerung Zoopark
2027/2028	Gleiserneuerung Johannesstraße
2027/2028	Gleis Wiesenhügel
2027/2028	Gleiserneuerung Reichart-, Hochheimer und Nerlystraße
2028	Trassenumverlegung und Gleiserneuerung Kranichfelder Straße (Neue Mitte SüdOst; Haltestelle Blücherstraße bis Abzweig Wiesenhügel)
2028	Gleiserneuerungen Dreieck Warschauer Straße – Europaplatz
2028	Gleis Talknoten (Rasengleis Magdeburger Allee bis hinter Brücke Talknoten)
2028	Grunderneuerung Richard-Eiling-Straße
2028	Gleisdreieck Wiesenhügel
2028-2030	Gleis Binderslebener Knie – Hauptfriedhof
2028-2030	Anger 1 bis Stauffenbergallee
2029	Gleiserneuerung inkl. Weichen Wendeschleife Thüringenhalle
2029/2030	Nordhäuser Straße - Komplexmaßnahme mit LHE Erhard-Etzlaub-Straße bis Andreaskavalier
2029/2030	Stauffenbergallee bis inkl. Haltestelle Leipziger Platz

2029/2030	Gleiserneuerung und Weichen – Wendeschleife Melchendorfer Markt
2029/2030	Gleiserneuerung X-FAB – Konrad-Zuse-Straße und Einfahrt Betriebshof Südost
2029/2030	Rasengleis, Kleineisenerneuerung: Gerabrücke – Haltestelle Mainzer Straße
2029/2030	Hauptfriedhof-Flughafen, Stopfen, Rasengleis tauschen
2029/2030	Weichenanlage Abzweig Salinenstraße
2030	Gleiserneuerung Sparkassen-Finanzzentrum bis Gothaer Platz
2030	Weichenanlage Sparkassen-Finanzzentrum

## 10.1.2 Infrastruktur Bahnstromversorgung

### Erneuerung Fahrleitungen

2028	Fahrleitung Kranichfelder Straße (Neue Mitte SüdOst; Haltestelle Blücherstraße bis Abzweig Wiesenhügel)
2029/2030	Fahrleitung Andreaskavalier bis Bergstraße (Vollzug "Kette" mit Querschnittserhöhung)
2029/2030	Fahrleitung Kaffeetrichter – Puschkinstraße
2029	Gleis und Fahrleitung Lutherstraße – Gorkistraße (bis vor Abzweig Sparkassen-Finanzzentrum)

## 10.1.3 Haltestellen

### Stadtbahnhaltestellen

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

2026	Haltestellen ega
2026	Haltestelle Messe Gleis 1
2026	Haltestellen Rieth Gleis 1+2
2026	Haltestelle Baumerstraße se
2027	Ersatzneubau/ Neueinordnung Haltestelle Universität sa
2027/2028	Haltestellen Augustinerkloster
2027/2028	Haltestellen Stadtmuseum
2028/2029	Haltestellen Krämpfertor
2028	Haltestellen Abzweig Wiesenhügel (Neue Mitte SüdOst)
2029	Haltestellen Hauptfriedhof
2029	Haltestellen Leipziger Platz
2029	Haltestellen Brühler Garten
2029	Haltestellen Gorkistraße
2029	Haltestellen Sparkassenfinanzzentrum

## **Bushaltestellen**

Siehe Maßnahme M.II.1 „barrierefreier Ausbau an Bushaltestellen“ (Kapitel 9.4.1).

## **10.2 Fahrzeuge**

Das Fahrzeuginvestitionsprogramm beinhaltet folgende Zielstellung:

Für die Sicherung eines attraktiven und stabilen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Erfurt aufgrund der sehr positiven Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist es zwingend erforderlich, den Bestand an Stadtbahnfahrzeugen in den nächsten Jahren zu erweitern und bei den Omnibussen zu erhalten. 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.

### **10.2.1 Stadtbahn**

Im Stadtbahnbereich ist eine Neubeschaffung von 10 Niederflurfahrzeugen mit 42 m Länge bis Ende 2027 vertraglich fixiert. Ab 2027 werden aufgrund des Erreichens des Lebensalters Fahrzeuge ausgesondert. Hiermit wird das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte Stadtbahn bis 2032 erheblich reduziert.

### **10.2.2 Bus**

Im Busbereich ist eine Erhaltung des Bestandes für den Linienverkehr vorgesehen.

- 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 Rollstuhlnutzenden die Möglichkeit des selbstständigen Ein- und Ausstiegs zu gewähren. Diese Busse müssen zusätzlich eine Klapprampe für die Nutzung noch nicht barrierefrei ausgebauter Haltestellen durch Mobilitätseingeschränkte besitzen.
- Eine Ausnahme bildet ein Hochboden-Fahrschulbus, welcher mit einem Hublift für Mobilitätseingeschränkte ausgerüstet ist. Außerhalb der Fahrschule ist der 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 zu planen.
- 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 muss die europäische Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ (CVD) mit dem in Deutschland geltendem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt werden.
- Weitere Beschaffungen von Bussen mit saubereren bzw. emissionsfreien Antrieben ist von der EVAG planerisch mit allen Erfordernissen (auch Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur) vorzubereiten, einschließlich eines Finanzierungskonzepts.

Zu prüfen ist die (perspektivische) Umstellung weiterer Standardlinienbusse auf Gelenkbusse.

Die Einhaltung der Regelungen des „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“<sup>66</sup> liegt in der Verantwortung der EVAG. Die Landeshauptstadt Erfurt steht als Aufgabenträger erst mit der Neuvergabe des öDA ab 2033 in der formalen Verantwortung zur Formulierung von Vorgaben.

### **10.3 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV**

Für einen stabilen und attraktiven ÖPNV ist eine möglichst behinderungsfreie und schnelle Linienführung unverzichtbar.

Die Landeshauptstadt Erfurt verpflichtet sich, durch verkehrsorganisatorische, technische und bauliche Maßnahmen diese Zielsetzung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten, stadtplanerischen Rahmenbedingungen (Begrünung, Aufenthaltsqualität etc.) sowie personeller und finanzieller Ressourcen umzusetzen. Dazu gehören u.a.:

- Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen an Knoten mit Lichtsignalanlagen (LSA),
- Vorfahrtsregelungen vorzugsweise zugunsten der Linienführungen, sofern dem nicht andere (rechtliche) Rahmenbedingungen entgegenstehen,
- Gestaltung von Haltestellen, die eine zügige, sichere und zugleich barrierefreie Anfahrt ermöglichen,
- Maßnahmen an Haltestellen, die eine Überholung des ÖV durch den IV während des Haltestellenaufenthalts unterbinden.

---

<sup>66</sup> Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften; vom 9. Juni 2021

## **10.4 Betriebsleitsystem**

Die EVAG hat nach erfolgter Modernisierung ein sehr modernes und funktionsvielfältiges Leitsystem (siehe Kapitel 6.2). Der Stand ist zu erhalten und weiter auszubauen.

Seite | 142

## **10.5 Service, Vertrieb und Marketing**

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

Die bestehenden Vertriebssysteme sind unter Beachtung der strategischen Zielstellungen der EVAG und des VMT (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 digitale Vertriebswege fortzuschreiben.

## **10.6 Werkstätten und Betriebsanlagen**

Aufgrund des SaubFahrzeugBeschG sind je nach Bestand an emissionsfreien Fahrzeugen weitere Umbaumaßnahmen in der Werkstatt notwendig, um Wartungen und Reparaturen der Fahrzeuge zu ermöglichen. Diese betreffen unter anderem einen weiteren Dacharbeitsstand mit einer Brückenkrananlage für die Entnahme von Traktionsbatterien vom Fahrzeugdach.

Gleichzeitig muss die Ladeinfrastruktur parallel zum wachsenden Fahrzeugbestand ausgebaut werden. Aufgrund seiner zentralen Lage und des leistungsstarken Stromanschlusses spielt der Betriebshof Magdeburger Allee dabei eine entscheidende Rolle. Durch einen Ausbau ist es möglich, dort 14 Omnibusse zu laden und diese effizient in der Innenstadt einzusetzen.

Für die Indienststellung weiterer 10 Stadtbahnfahrzeuge vom Typ TramLink ab 2026 sind umfangreiche Änderungen bzw. Erweiterungen an der Werkstattinfrastruktur in den Betriebshöfen Urbicher Kreuz und Nordhäuser Straße vorzunehmen, wie z.B.:

- Erweiterung der Ersatzteil- und Lagerkapazitäten
- Anpassung und Erweiterung der Straßenbahnwaschanlage
- Schaffung eines Arbeitsstandes sowie einer weiteren Möglichkeit zum Heben von 42,5 m Fahrzeugen

## **11 Finanzierung**

### **11.1 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.

Seite | 143

Im Vertrag ist das jährliche Mindestangebot auf 7,375 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.

Seite | 144

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.

Sollte die bereitgestellte Finanzausstattung, insbesondere der finanzielle Umfang der Förderung des ÖPNV seitens des Freistaats Thüringen, nicht den beschriebenen Rahmenbedingungen entsprechen, ist eine Umsetzung der im Nahverkehrsplan formulierten Verkehrsangebote und Projekte nicht vollumfänglich möglich. In diesem Fall sind Verkehrsleistungen zu reduzieren als auch Projekte aufzugeben (allgemeiner Finanzierungsvorbehalt).

Die in Erfurt praktizierte Finanzierung des städtischen ÖPNV über den steuerlichen Querverbund der Stadtwerke ist bis zum Jahr 2028 mit einem maximalen Ausgleichsbetrag von bis zu 13 Mio. Euro abgesichert. Im Falle von Beschlüssen des Stadtrates zu Angebotsverbesserungen und Leistungsausbau (z. B. durch Maßnahme M.I.2 im Kapitel 9.3.2), deren Finanzierungsbedarf über die o. g. Summe hinausgeht, würde die Bereitstellung von entsprechenden Finanzmitteln über den städtischen Haushalt erforderlich werden.

## **11.2 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.

## **11.3 Wirtschaftsplan 2026 – 2030**

### **11.3.1 Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2026 – 2030**

Allen Planungen liegt der Ansatz eines Fahrleistungsangebotes, welches dem Stand Juli 2025 entspricht, zugrunde.

#### **11.3.2 Erfolgsplan**

Der Erfolgsplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Erfurter Verkehrsbetriebe AG Vorstand: Mario Laube Beteiligung SWE (%): 100		Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt				
<b>Mittelfristige Finanzplanung</b>						
I. Erfolgsplan	Plan 2025 T EUR	Plan 2026 T EUR	Plan 2027 T EUR	Plan 2028 T EUR	Plan 2029 T EUR	Plan 2030 T EUR
1. Umsatzerlöse	41.748,8	48.966,0	49.478,0	50.667,0	51.383,0	52.108,0
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	155,0	160,0	190,0	150,0	150,0	150,0
4. Sonstige betriebliche Erträge	27.075,0	24.553,0	26.437,0	27.132,0	28.785,0	31.484,0
davon Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	7.354,0	7.110,0	7.978,0	8.560,0	9.179,0	10.037,0
5. Materialaufwand	21.804,0	22.958,0	21.940,0	22.243,0	22.709,0	23.567,0
a) Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe u. bezogene Waren	11.858,5	12.916,0	12.604,0	12.808,0	12.989,0	13.173,0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	9.945,5	10.042,0	9.336,0	9.435,0	9.720,0	10.394,0
davon - Wegebennutzungsentgelt Stadt Erfurt	777,5	770,1	777,8	793,3	803,6	814,0
6. Personalaufwand	40.528,8	43.143,0	45.100,0	45.886,1	47.341,0	48.491,0
a) Löhne und Gehälter	32.527,1	34.720,8	36.250,4	36.850,4	37.989,8	38.896,4
b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen für Altersversorgung u. Unterstützungen	8.001,7	8.422,2	8.849,6	9.035,7	9.351,2	9.594,6
davon Altersversorgung	1.163,9	1.234,7	1.302,4	1.327,7	1.373,9	1.410,8
7. Abschreibungen	16.205,0	15.889,0	18.149,0	20.111,0	21.258,0	23.271,0
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen	16.205,0	15.889,0	18.149,0	20.111,0	21.258,0	23.271,0
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	10.755,0	11.265,0	10.841,0	10.656,0	10.960,0	11.122,0
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	39,5	25,0	20,0	10,0	10,0	10,0
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	1.287,0	1.579,2	1.894,7	2.159,7	2.316,7	2.579,8
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	35,9	49,6	63,5	52,1	37,8	27,8
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18. Ergebnis nach Steuern	-21.561,5	-21.130,2	-21.799,7	-23.096,8	-24.256,7	-25.278,8
19. Sonstige Steuern	49,0	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0
20. Jahresgewinn/Jahresverlust vor Ergebnisabführung	-21.610,5	-21.171,2	-21.840,7	-23.137,8	-24.297,7	-25.319,8
21. Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH	13.310,5	12.821,2	12.985,7	13.000,0	13.000,0	13.000,0
22. Aufwendungen aus Gewinnabführung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
23. Finanzhilfen und Zuschüsse	8.300,0	8.350,0	8.855,0	9.360,0	9.365,0	9.370,0
24. zusätzlicher Finanzierungsbedarf	0,0	0,0	0,0	777,8	1.932,7	2.949,8

Tabelle 34: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2026 – 2030

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.

Seite | 147

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.

### **11.3.3 Vermögensplan**

Der Vermögensplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Erfurter Verkehrsbetriebe AG  
Vorstand: Mario Laube  
Beteiligung SWE (%): 100

Magdeburger Allee 34  
99086 Erfurt

Seite | 148

II. Vermögensplan	Plan 2025 T EUR	Plan 2026 T EUR	Plan 2027 T EUR	Plan 2028 T EUR	Plan 2029 T EUR	Plan 2030 T EUR
<b>A: Finanzierungsbedarf</b>						
Tilgung	1.493,7	2.317,2	3.840,8	5.290,8	20.307,5	7.697,1
Tilgung Gesellschafterdarlehen	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
Investitionen	35.077,0	36.119,0	56.785,0	56.041,0	59.877,0	47.575,0
- davon Eigenfinanzierung	19.012,0	20.425,0	18.959,0	16.547,0	14.494,0	11.083,0
Fördermittel Bund/Land/Staat	16.065,0	15.694,0	37.826,0	39.494,0	45.383,0	36.492,0
Erhöhung des Umlaufvermögens/ Abbau kurzfristiger Verbindlichkeiten	0,0	0,0	871,2	713,2	3.277,5	453,9
Auflösung SoPo Zuschüsse	7.354,0	7.110,0	7.978,0	8.560,0	9.179,0	10.037,0
Verlustdeckung	8.300,0	8.350,0	8.855,0	9.360,0	9.365,0	9.370,0
<b>Summe Finanzierungsbedarf</b>	<b>53.224,7</b>	<b>54.896,2</b>	<b>79.330,0</b>	<b>80.965,0</b>	<b>103.006,0</b>	<b>76.133,0</b>
<b>B: Deckungsmittel</b>						
Abschreibungen	16.205,0	15.889,0	18.149,0	20.111,0	21.258,0	23.271,0
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten/ Abbau Umlaufvermögen	2.654,7	1.463,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Kredite	10.000,0	12.000,0	14.500,0	12.000,0	27.000,0	7.000,0
Gesellschafterdarlehen						
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	24.065,0	23.694,0	46.326,0	48.494,0	54.383,0	45.492,0
davon Landesförderung Investitionen	16.065,0	15.694,0	37.826,0	39.494,0	45.383,0	36.492,0
davon Verlustausgleich	8.000,0	8.000,0	8.500,0	9.000,0	9.000,0	9.000,0
davon Staat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
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	1.500,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschüsse v. anderen Städten und / oder Landkreisen	300,0	350,0	355,0	360,0	365,0	370,0
Zahlungen in das Eigenkapital aus anderen Finanzierungsquellen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Deckungsmittel</b>	<b>53.224,7</b>	<b>54.896,2</b>	<b>79.330,0</b>	<b>80.965,0</b>	<b>103.006,0</b>	<b>76.133,0</b>
<b>III. STELLENPLAN</b>						
Anzahl Mitarbeiter (Stichtag 31.12) - in VeE	592,5	613,7	605,2	602,7	602,7	603,2
Anzahl Mitarbeiter (Stichtag 31.12) - in MA	644,0	656,0	654,0	641,0	634,0	631,0
geringfügig Beschäftigte (Stichtag 31.12) - in VeE <sup>1)</sup>						
geringfügig Beschäftigte (Stichtag 31.12) - in MA <sup>1)</sup>						
Azubi	15	24	33	31	27	21
ABM						
ZIVI						

<sup>1)</sup>getrennte Darstellung erst ab 2021

Tabelle 35: Vermögensplan der EVAG 2026 – 2030

Der Finanzierungsbedarf der Geschäftsjahre 2026 – 2030 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.

### **11.3.4 Investitionsplan**

Aus der Entwicklung der im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Investitionen (Aufstellung siehe Kapitel 9) im ÖPNV lässt sich der zusammengestellte Investitionsbedarf für den Zeitraum 2026 – 2030 ableiten. Dieser ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Erfurter Verkehrsbetriebe AG Vorstand: Mario Laube Beteiligung SWE (%): 100		Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt						
Art der Investitionen	Gesamtkosten (2025 - 2030) T EUR	Plan 2025 T EUR	Plan 2026 T EUR	Plan 2027 T EUR	Plan 2028 T EUR	Plan 2029 T EUR	Plan 2030 T EUR	
1.1. Geschäftsbereich Fahrbetrieb	1.875,0	235,0	460,0	345,0	345,0	245,0	245,0	
1.2. Geschäftsbereich Technik	284.910,0	33.813,0	34.543,0	55.671,0	54.956,0	59.101,0	46.826,0	
davon Fahrzeugbeschaffung Omnibus	30.071,0	9.666,0	605,0	4.900,0	3.950,0	4.950,0	6.000,0	
davon Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn	17.304,0	3.789,0	11.176,0	2.339,0	25.642,0	32.577,0	25.642,0	
davon Stadtbahmerschließung Bus-Linie 9	110.779,0	2.500,0	3.400,0	21.018,0	480,0	281,0	279,0	
1.3. Geschäftsbereich Kaufmännische Leistungen	3.044,0	704,0	791,0	509,0	480,0	281,0	279,0	
1.4. Vorstand	1.645,0	325,0	325,0	260,0	260,0	250,0	225,0	
<b>Investitionen</b>	<b>291.474,0</b>	<b>35.077,0</b>	<b>36.119,0</b>	<b>56.785,0</b>	<b>56.041,0</b>	<b>59.877,0</b>	<b>47.575,0</b>	

2. Planentwurf EVAG-tool-pl-2026-2030\_Linie 9\_100% Fördermittel.xlsx; 6-Inv\_Prog

Stand: 11.07.2025

Tabelle 36: Investitionsplan der EVAG 2026 – 2030

Der Investitionsplan wurde an den aktuellen Bedarf sowie die finanziellen Möglichkeiten angepasst. Schwerpunkte in den Jahren 2026 bis 2030 sind die Umstellung der Stadtbuslinie 9 Nord als Stadtbahnlinie sowie die Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen. Zur Umsetzung des Investitionsplanes ist neben der Eigen- und Fremdfinanzierung eine Bereitstellung der Fördermittel im Rahmen der Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen berücksichtigt.

## **12 Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes**

### **12.1 Einbeziehung der EVAG**

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes 2026 – 2030 fand in enger Abstimmung mit der EVAG statt. Die in der Analyse verwendeten Daten wurden von der EVAG bereitgestellt und nach Auswertung durch die Stadtverwaltung bzw. dem beauftragten Gutachter, gemeinsam evaluiert. EVAG-Vertreter waren an beiden Workshops beteiligt und standen für Fragen zum konkreten ÖPNV-Angebot zur Verfügung.

### **12.2 Durchgeführte Workshops**

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

#### **1. Workshop am 01.04.2025**

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

#### **2. Workshop am 21.10.2025**

- Verkehrspolitische Zielstellung,
- EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme,
- Rahmenvorgaben für Entwicklung des ÖPNV,
- Mindestbedienungsstandards,
- Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Handlungsfelder und Maßnahmen (insbesondere Maßnahme I.2 (Prüfauftrag: Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen) und Maßnahme I.3 (Prüfauftrag: Einrichtung von Bedarfsverkehren zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ortsteilen)),
- Finanzierung.

Zu beiden Workshops waren eingeladen:

- alle Ortsteilbürgermeister/ -innen,
- alle Stadtratsfraktionen,
- Kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen,
- Amt für Bildung,
- Beteiligungsmanagement,
- Citymanagerin,
- IHK Erfurt,
- EVAG.

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: Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

- Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Hinweis zur konsequenten Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips bei technischen Umrüstungen zur digitalen Fahrgastinformation (Einarbeitung im Kapitel 9.5.1)
- Ortsteilbürgermeisterin Dittelstedt: Verbesserung des Busangebotes für den Schülerverkehr, Linie 503 (Berücksichtigung bei der Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen, Kapitel 9.3.2)
- Ortsteilbürgermeisterin Hochstedt, Ortsteilbürgermeister Vieselbach und Azmannsdorf: Bitte um Aufnahme in die erste Quadrantenuntersuchung (vgl. Kapitel 9.3.2); weiterer Hinweis ist nicht relevant für den NVP
- Ortsteilbürgermeister Sulzer Siedlung: Verbesserung des Busangebotes der Linie 30 (Berücksichtigung bei der Überprüfung der Busverkehrsangebote in den Ortsteilen, Kapitel 9.3.2)

### **12.3 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 05.11.2025 ein Entwurf der den gebietsübergreifenden Linienverkehr betreffenden Kapitel zur Stellungnahme übergeben.

Tabelle 37: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Beteiligte	Anschreiben	Antwort	Ergebnis
Landkreis Sömmerda	05.11.2025	-	-
Landkreis Weimarer Land	05.11.2025	-	-
Landkreis Gotha	05.11.2025	26.11.2025	teilweise berücksichtigt
Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH	05.11.2025	05.12.2025	teilweise berücksichtigt
Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	05.11.2025	-	-
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr	05.11.2025	08.12.2025	teilweise berücksichtigt
VWG des ÖPNV Sömmerda mbH	05.11.2025	28.11.2025	keine Einwände
PVG mbH Weimarer Land	05.11.2025	17.11.2025	keine Einwände
NVG des Landkreises Gotha mbH	05.11.2025	-	-
IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	05.11.2025	-	-
KomBus GmbH	05.11.2025	-	-

## **Anlagen**

**Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke**

**Anlage 2: nicht barrierefreie Bushaltestellen - Ausbaubedarf,  
Stand 31.12.2024**



Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030														
Analyse 2024														
Strukturdaten 2017			Strukturdaten 2024				wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot				Prognose 2030			
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohnerentwicklung 2030
1	0110	Gispersleben-Viti	2.156		2.134		98,98%	A II	EFD III	B I	Grundschule, Berufsschule			
2	0120	Gispersleben-Nord Kiliani	859	3.748	858	3.717	99,88%	A III	EFD III	B III		3.696		(-)
3	0130	Gispersleben-Kiliani Süd	733		725		98,91%	A III+	EFD III	B III				
4	0140	Thüringenpark	33		639		1936,36%	A II	EFD I	B III	Einkaufszentrum	656	Wohnungsbau, Erweiterung Thüringenpark	+
5	0200	Mittelhausen	1.056		1.075		101,80%	A I	EFD I	B III	Einkaufsmarkt, Logistikstandort	1.062		(-)
6	0210	August-Röbling-Str.	202		195		96,53%	A I	EFD II	B III	Büro- und Gewerbeansiedlung, Finanzamt	193		(-)
7	0220	Apoldaer Straße	43		54		125,58%	A II	EFD II	B III	Sportpark	53		(-)
8	0300	Roter Berg, Zoo	7.274		7.218		99,23%	A II	EFD I	B I	Gemeinschaftsschule, Gymnasium, FoZ, Zoopark	7.053	TEAG-Campus, Wohnungsbau	(-)
9	0410	Sulzer Siedlung	996		956		95,98%	A II	EFD III	B III	Gewerbegebiet	944		(-)
10	0420	Schwerborner Str., Bf. Ost	145		150		103,45%	A II	EFD III	B III		148		(-)
11	0500	Moskauerplatz	7.705		7.602		98,66%	A III+	EFD III	B I	Berufsschule, Förderschule, Grundschule, Regelschule, Verknüpfungspunkt Bus	7.427	geringer Wohnungsbau	-
12	0600	Klinikum / Universität	9.631		9.251		96,05%	A I	EFD I	B I	Klinikum, Universität, FoS, Grundschule, Nordbad	9.064	Wohnungsbau	-
13	0610	Andreasvorstadt	8.989		8.929		99,33%	A II	EFD III	B I	FH, Europaschule, BS, GYM	8.833	Schulcampus	(-)
14	0700	Rieth	8.942		8.917		99,72%	A II+	EFD II	B I	Vliniuspassage, FoS, GYM, Sportanl., Verknüpfungspunkt Bus	8.682	Wohnungsbau	-
15	0800	Grubenstraße	1.917		2.074		108,19%	A I	EFD III+	B II	Berufsschule, Verknüpfungspunkt Bus	2.052		(-)
16	0900	Magdeburger Allee	12.573		12.565		99,94%	A I	EFD I	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule, FoS, Berufsschule, Einkaufs/DL-zentrum	12.430	Wohnungsbau	(-)
17	1000	Johannesplatz Ost	5.058		5.637		111,45%	A III+	EFD II	B I	Gesamtschule, Sportpark, Schwimmhalle	5.489	geringer Wohnungsbau	-
18	1010	Steinplatz	5.049		5.034		99,70%	A II+	EFD II	B I	DL, spez. Einkauf, Gemeinschaftsschule, Berufsschule, Verwaltung	5.383		+
19	1100	Krämpfervorstadt	11.529		12.502		108,44%	A I	EFD III+	B I	FH, Berufsschule, Grundschule, Regelschule, Dienstleistungen, Arzzentrum	13.370	Wohnungsbau, Schulcampus	+
20	1200	Altstadt*	18.758		18.967		101,11%	A I	EFD I	B I	alle Schularten, Hauptbahnhof, Busbahnhof, Einkauf, Kultur	18.853	Wohnungsbau, Ausbau ICE-City	0
21	1300	Tiroler Siedlung / FH	498		457		91,77%	A II	EFD II	B II	FH, Einkaufszentr.	489		+
22	1310	Ringelberg	4.076		4.414		108,29%	A III+	EFD III+	B III	Verknüpfungspunkt Bus	4.720		+

**Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030**

Analyse 2024										Prognose 2030					
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Strukturdaten 2017			Strukturdaten 2024				wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Strukturentwicklung bis 2030		
			Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungsschwerpunkte	Trend Einwohnerentwicklung 2030	
23	1400	Kalkreiß	137		159			116,06%	A II	EFD III	B III	Gewerbegebiet	170		+

**Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030**

Analyse 2024											Prognose 2030								
Strukturdaten 2017											Strukturdaten 2024			wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Strukturentwicklung bis 2030		
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohner-entwicklung 2030					
24	1500	Weimarische Str.	397		403		101,51%	A II	EFD II	B III	Gewerbegebiet, DL, Baumarkt	390		-					
25	1600	Gothaer Platz / Brühl*	9.513		9.933		104,42%	A I	EFD I	B I	Grundschule, GYM, Theater, Petersberg, ega, Verwaltung	9.885	Ausbau Warsbergstraße, Wohnungsbau	0					
26	1700	Weststadt	4.402		4.244		96,41%	A II	EFD I	B I	Regelschule, Berufsschulen, Hauptfriedhof	4.213	Röhrenweg & Rödenweg	(-)					
27	1900	Kaffeetrichter Südwest	10.486		10.392		99,10%	A I	EFD I	B I	Sportzentrum, Verwaltung, Gemeinschaftsschule, GYM	10.114	Wohnungsbau	-					
28	2000	Windthorststr.	11.415		10.693		93,67%	A I	EFD I	B I	Regelschule, Gesamtschule, GYM, FoS, Sportzentrum, Schwimmhalle, Arbeitsamt, Ministerien	10.405	Wohnungsbau	-					
29	2010	Kleiner Herrenberg	7.114		6.852		96,32%	A II	EFD II	B II	Einkaufszentr., Sportplatz, Gemeinschaftsschule, FoS	6.715		(-)					
30	2100	Daberstedt	7.336		7.255		98,90%	A I	EFD I	B II	Einkaufszentrum, Grundschule, Berufsschule	7.026		-					
31	2200	Wiesenhügel	4.995		4.820		96,50%	A III	EFD III	B II	Grundschule	4.723		(-)					
32	2300	Melchendorf / Buchenberg*	10.220		10.725		104,94%	A I	EFD I	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule, GYM, Berufsschule, Einkaufszentr., Verknüpfungspunkt Bus, Kliniken	10.510	Gewerbegebiet URB638	(-)					
33	2330	Windischholzhausen	1.117		1.078		96,51%	A III	EFD III	B III		1.051		-					
34	2400	Dittelstedt	848		898		105,90%	A III+	EFD III	B III		925	Wohnungsbau	+					
35	2410	Urbich	1.054		1.034		98,10%	A III+	EFD III	B I	Gemeinschaftsschule,	1.008	Gewerbegebiet URB638, Wohnungsbau	-					
36	2500	Hochheim*	2.574		2.590		100,62%	A III	EFD II	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule	2.660	Wohnungsbau	+					
37	2600	Cyriaksiedlung / ega	1.125		1.129		100,36%	A II	EFD I	B I	ega, Messe, Grundschule, Einkaufszentrum, Verknüpfungspunkt Bus	1.160		+					
38	2700	Schmira	683		699		102,34%	A III	EFD II	B III	Möbelzentrum	718	Wohnungsbau	+					
39	2800	Bischleben / Stedten	1.612		1.553		96,34%	A III	EFD III	B I	Waldorfschule	1.595		+					
40	2900	Möbisburg / Rhoda	1.077		1.088		101,02%	A III	EFD II	B I	Grundschule, Ausflugsgebiet	1.118		+					
41	3000	Bindersleben	642		641		99,84%	A III	EFD III	B III									
42	3010	Flughafen, Büropark	818	1.497	1.096	1.774	133,99%	A I	EFD II	B III	Flughafen, Gewerbepark, Verknüpfungspunkt Bus	1.731		-					
43	3020	westlich Bindersleben	37		37		100,00%	A II	EFD III	B II	Ausbildungszentrum								
44	3100	Marbach südl.	2.494	4.166	2.657	4.292	106,54%	A II	EFD III	B III	Gefahrenschutzzentrum	4.188		-					
45	3110	Marbach nördlich	1.672		1.635		97,79%	A III	EFD III	B III									

**Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030**

<b>Analyse 2024</b>												<b>Prognose 2030</b>											
<b>Strukturdaten 2017</b>												<b>Strukturdaten 2024</b>						<b>wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot</b>			<b>Strukturentwicklung bis 2030</b>		
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungsschwerpunkte	Trend Einwohnerentwicklung 2030									
46	3200	Saline / Stollbergsiedlung	599		575		95,99%	A III	EFD III	B III		569		(-)									
47	3220	Nordstrand / Kühlhaus	40		42		105,00%	A II	EFD II	B III	Naherholung	45		+									
48	3300	Tannenwäldchen	84		78		92,86%	A II	EFD III(+)	B III		76		-									
49	3310	Steigerwald	18		18		100,00%	A III	EFD II	B III	Ausflugsgebiet	17		-									
50	3410	Vieselbach südl.	1.066	2.202	1.038	2.185	97,37%	A III	EFD III	B III		1.059	Wohnungsbau	(+)									
51	3420	Vieselbach nördl.	1.136		1.147		100,97%	A III+	EFD III	B I	Grundschule	1.170		(+)									
52	3430	Hochstedt	273		274		100,37%	A III	EFD III	B III		279	Wohnungsbau	(+)									
53	3440	GVZ	1		1			A I	EFD II	B III	Gewerbegebiet, Fachmärkte	1	weitere Gewerbeansiedlung	(+)									
54	3500	Wallichen	162		168		103,70%	A III	EFD III	B III		171		(+)									
55	3600	Azmannsdorf	336		340		101,19%	A III	EFD III	B III		347		(+)									
56	3700	Linderbach	912		948		103,95%	A II	EFD I	B III	Einkaufszentrum	967		(+)									
57	3800	Bübleben	1.259		1.234		98,01%	A III	EFD III	B III		1.203		-									
58	3900	Niedernissa	1.718		1.684		98,02%	A III	EFD III	B III		1.641		-									
59	4000	Rohda (Haarberg)	187		185		98,93%	A III	EFD III	B III		180		-									
60	4100	Haarberg	58		60		103,45%	A III	EFD III	B III		58		-									
61	4200	Suhle Quelle / Märchensiedlung	739		744		100,68%	A III	EFD III	B III		725		-									
62	4300	Egstedt	522		518		99,23%	A III	EFD III	B III		532		+									
63	4400	Waltersleben	409		451		110,27%	A II	EFD II	B III	Möbelhaus, Büroпарк	463		+									
64	4500	Molsdorf	535		524		97,94%	A III	EFD II	B III	Schloss	538	Wohnungsbau	+									
65	4600	Frienstedt	1.350		1.335		98,89%	A III	EFD III	B III		1.303		-									
66	4710	Gottstedt	214		193		90,19%	A III	EFD III	B III		188		-									
67	4720	Ermstedt	438		445		101,60%	A III	EFD III	B III		434		-									

**Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030**

Analyse 2024										Prognose 2030					
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Strukturdaten 2017		Strukturdaten 2024				wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Strukturentwicklung bis 2030			
			Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungsschwerpunkte	Trend Einwohnerentwicklung 2030	
68	4800	Töttelstädt	666		618			92,79%	A III	EFD III	B III		603		-

Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2017 und 2024 und Strukturprognose für 2030													
Analyse 2024													
Strukturdaten 2017			Strukturdaten 2024			wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Prognose 2030				
Lfd. Nr.	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2017) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2024) <sup>1)</sup>	Ortsteil gesamt	Veränderung 2024:2017	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrskategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw.	Entwicklungsschwerpunkte	Trend Einwohnerentwicklung 2030
69	Alach	1.002		988		98,60%	A III+	EFD III	B I	Grundschule	964		-
70	Schaderode	271		266		98,15%	A III	EFD III	B III		260		-
71	Salomonsborn	1.101		1.081		98,18%	A III	EFD III	B III		1.055		-
72	Tiefthal	1.065		1.025		96,24%	A III	EFD III	B III		1.012		(-)
73	Kühnhausen	967	1.157	904	1.083	93,49%	A III	EFD III	B III		1.070		(-)
74	Kühnhausen Gewerbe	190		179		94,21%	A II	EFD III	B III				
75	Stotternheim Neubaugebiet	888		824		92,79%	A III	EFD III	B III				
76	Stotternheim südl.	1.595	3.416	1.600	3.326	100,31%	A III+	EFD III	B I	Grund- und Regelschule, Naherholung	3.335	Wohnungsbau	0
77	Stotternheim NO	871		843		96,79%	A III+	EFD II	B III	Naherholung			
78	Stotternheim Gewerbe Süd	62		59		95,16%	A I	EFD III	B III	Gewerbegebiet, Logistik	630		(-)
79	Schwerborn	600		638		106,33%	A III	EFD III	B III				
80	Kerspleben	1.684		1.803		107,07%	A II	EFD II	B I	Gemeinschaftsschule, Gewerbegebiet	1.839	Wohnungsbau	(+)
81	Töttleben	306		356		116,34%	A III	EFD III	B III		363		(+)
	<b>Gesamt:</b>	<b>213.314</b>		<b>215.150</b>		<b>100,86%</b>					<b>214.000</b>		

1) Ermittlung unter Nutzung der kleinräumigen Gliederung

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

## Landeshauptstadt Erfurt - Nahverkehrsplan 2026 bis 2030 - Anlage 2

### Nicht barrierefreie Bushaltestellen - Ausbaubedarf, Stand 31.12.2024

Haltestelle	Richtung	Linie	Anzahl Hst.	Bemerkungen
Domplatz Nord	se gesamt Bus	90	1	
<b>I. Kategorie vordringlicher Bedarf, über 1000 Fahrgäste am Standort</b>			<b>Sum: 1</b>	
GVZ, Zalando Süd		52	1	abhängig von der zukünftigen Nutzung im Umfeld
<b>II. Kategorie vordringlicher Bedarf, über 500 Fahrgäste am Standort</b>			<b>Sum: 1</b>	
Kerspleben, Schule	se	43, 141, 502	1	
Stotternheim, Schule		20, 30, 31	2	
Urbich, Schule	sa	51	3	
Alach, Schule		90, 91, 92	4	
Blumenstraße		90, 91, 92	5	
Rochlitzer Straße	se	90	6	
Karl-Reimann-Ring	se	30, 95	7	
Mittelhausen, Einkaufsmarkt	se	20	8	
Karl-Reimann-Ring	sa	30, 95	9	
Bonhoefferstraße	sa	10	10	
Wohnpark Frienstedt	sa	80	11	mit komplexem Straßenbau
Zum Kapellenfeld	se	60, 155	12	
August-Frölich-Straße BUS	sa	10	13	
Töttleben	sa	43, 141	14	einzigste Ortsteilhst.
Kühnhausen	se	10, 111	15	einzigste Ortsteilhst.
Kühnhausen	sa	10, 111	16	einzigste Ortsteilhst.
Egstedt		61, 75	17	einzigste Ortsteilhst., Komplex mit Wendeschleife
Stotternheim, Bahnhof	se	30, 31	18	mit Ausbau Verknüpfungspunkt
Rohda/Haarberg		60	19	einzigste Ortsteilhst.
Schaderode		92	20	einzigste Ortsteilhst.
Töttleben	se	43, 141	21	einzigste Ortsteilhst.
Hochstedt	sa	52	22	einzigste Ortsteilhst.
Hochstedt	se	52	23	einzigste Ortsteilhst.
Wallichen		43	24	einzigste Ortsteilhst. Im Komplex mit Wendeschleife
Stollbergsiedlung		36	25	einzigste Haltestelle in Siedlung
Haarberg	sa	155	26	Einzigste Hst. In Siedlung, Ausbau durch Freistaat
Haarberg	se	155	27	Einzigste Hst. In Siedlung, Ausbau durch Freistaat
Egstedt	sa	357	28	keine EVAG-Haltestelle, Ausbau im Komplex mit Straßenbau
<b>III. Kategorie vordringlicher Bedarf, über 100 Fahrgäste am Standort + einzige Ortsteilhaltestellen</b>			<b>Sum: 28</b>	

Wiesenhügel BUS		65	1	Kleinbusstandard
Tungerstraße		65	2	Kleinbusstandard
Klettenweg		65	3	Kleinbusstandard
Blücherstraße BUS	sa	65	4	Kleinbusstandard
Kammweg		65	5	Kleinbusstandard
Ligusterweg		65	6	Kleinbusstandard
Dornheimstraße		65	7	Kleinbusstandard
Färberwaidweg BUS	se	65	8	Kleinbusstandard
Körnerstraße		65	9	Kleinbusstandard
Singerstraße		65	10	Kleinbusstandard
<b>vordringlicher Bedarf: Kleinbus-Kategorie, Ausbau nach Kleinbusstandard beginnen</b>			<b>Sum: 10</b>	
Möbisburg, Schule	sa	60, 75	1	
GVZ, West		52	2	
Möbisburg, Denkmal		51, 60, 75	3	
Möbisburg, Schule	se	60, 75	4	
Finanzamt	se	20	5	mit komplexen Straßenbau
Zum Kleinen Dorfplan	se	43, 141	6	mit komplexen Straßenbau
Eugen-Richter-Straße	se	35	7	
Möbisburg		51, 60	8	
Eugen-Richter-Straße	sa	35	9	
Fichtenweg	sa	43, 141	10	
Landtag/Stadion Nord BUS	se	60, 61	11	Umbau bestehende Haltestelle erforderlich
Langer Graben		90, 91, 92	12	
Anklamer Straße		10	13	
Zum Kleinen Dorfplan	sa	43, 141	14	mit komplexen Straßenbau
Alacher Chaussee	sa	91, 92	15	
GVZ, Post		52	16	
Auf den Lösem	se	51	17	
Erlhofstraße	se	30	18	
Fichtenweg	se	43, 141	19	
Akazienallee		10	20	
Stotternheim, Am Teiche		30	21	
<b>IV. Kategorie weiterer Bedarf, über 50 Fahrgäste am Standort</b>			<b>Sum: 21</b>	
Im Großen Garten		51, 502	1	
Waldhaus	sa	60	2	
Urbich	se	51, 60, 155	3	mit komplexen Straßenbau
Im Gebreite		80	4	
Alacher Chaussee	se	91, 92	5	
Vieselbach, Gewerbestraße	sa	43, 502	6	
An der Flurscheide		52	7	
Gewerbegebiet Nord	sa	20	8	
Linde	se	60, 155, 503	9	mit komplexen Straßenbau
Erlhofstraße	sa	30	10	
Gefahrenschutzzentrum	sa	90	11	Ersatz in St.-Florian-Str. geplant
Linde	sa	60, 155	12	mit komplexen Straßenbau
Werner-Kühne-Straße		51	13	
Bernauer Straße	sa	20	14	
Stadtrain	se	60, 155, 503	15	mit komplexen Straßenbau

Windischholzhausen/X-FAB BUS	se	58	16	
Gutenbergplatz	sa	90, 91, 92	17	
Gefahrenschutzzentrum	se	90	18	Entscheidung zur Führung Linie 90 erforderlich
Am Elsterberg	se	51	19	
Büßleben, Siedlung	se	51	20	
Stadtrain	sa	60, 155	21	mit komplexen Straßenbau
Urbich	sa	51, 60, 155	22	mit komplexen Straßenbau
Windischholzhausen/X-FAB BUS	sa	58	23	
In der Langen Else		52	24	
Vieselbach, Brückenstraße	sa	43	25	
Vieselbach, Gewerbestraße	se	43	26	
An der Lache BUS	se	10, 31	27	
Hanoier Straße	sa	10(, 95)	28	
Kamenzer Straße		10	29	
WVH Christophorus Werk		550	30	
<b>V. Kategorie weiterer Bedarf, über 25 Fahrgäste am Standort</b>			<b>Sum: 30</b>	

Haltestelle	Richtung	Linie	Anzahl Hst.	Bemerkungen
Marbach, Schlösschen		(90, )95	1	geometrisch nicht möglich, Verweis auf Nachbarhst.
Egstedt, Am Wiesengrund		61, 75	2	entfällt mit komplexem Ausbau Straße und Haltestelle Egstedt
Universitätsbibliothek	sa	90	3	Entscheidung zur Führung Linie 90 erforderlich
Kalkreiße		35	4	Entscheidung zur Führung Linie 35 erforderlich
Eisenberger Straße		51	5	
Bernauer Straße	se	20	6	
Rosengasse	se	60	7	
Universitätsbibliothek	se	90	8	Entscheidung zur Führung Linie 90 erforderlich
Wohngebiet Zeckensee se	se (50% der Gesar	60	9	
Am Elsterberg	sa	51	10	mit komplexem Straßenbau
Große Schenkigasse	se	91, 92	11	
Hanoier Straße	se	10(, 95)	12	
Stedten	se	51	13	prüfen, gegenüber liegende Hst. Ist barrierefrei
Vieselbach		43, 502	14	
Roter Stein	sa	61	15	
Spittelgartenstraße		550	16	
Vieselbach, Brückenstraße	se	43	17	
Roter Stein	se	61	18	
Thüringer Energie AG	sa	31	19	B-Plan beachten
Waltersleben, Wassergraben		75	20	
Rhodaer Chaussee	sa	60	21	
Am Salpeterberg		550	22	
Mittelhäuser Tonweg	sa	20	23	mit komplexem Straßenbau
Hirnzigenweg		503	24	
Sommerweg	sa	36	25	
An der Büßleber Grenze		52	26	
Am Roten Hof	se	51	27	mit komplexem Straßenbau
An der Lache BUS	sa	10, 31	28	

Saline	sa	36	29	
Am Knotenberg	sa	80	30	
Dessauer Straße	se	35	31	mit komplexen Straßenbau
Gothaer Platz/Tettaustr.		80	32	
Kühnhausen, Friedhof		10	33	
Obertor	sa	92	34	
Wasserweg	se	51	35	mit komplexem Straßenbau
Alperstedter See	se	132	36	
Tannenwäldchen	sa	61	37	
Marbacher Obstgarten		90	38	
Stöberhaus		35	39	
Azmannsdorf 5%	se	51, 502	40	
Alperstedter See	sa	132	41	
Am Kreuzchen BUS	sa	91, 92	42	
Bahnhof Erfurt Ost	sa	31	43	
Freibad Möbisburg		51, 75	44	
Hauptfriedhof BUS	se	91, 92	45	
Hauptfriedhof BUS	sa	91, 92	46	
Krämpferflurweg	se	35	47	
Samuel-Beck-Weg	sa	61	48	
Samuel-Beck-Weg	se	61	49	
Krämpferflurweg	sa	35	50	
Rostocker Straße	se	35	51	mit komplexem Straßenbau
Abzweig Töttelstädt	sa	92	52	
Bahnhof Erfurt Ost	se	31	53	
Deponie	se	31	54	
Deponie	sa	31	55	
Erfurter Tor		92	56	
Hans-Grundig-Straße		503	57	
Rembrandtstraße	se	61	58	mit Ausbau Clara-Zetkin-Str.
Rostocker Straße	sa	35	59	mit komplexem Straßenbau
Sommerweg	se	36	60	
Sulzer See	se	31	61	
Universität BUS	sa	111	62	
Abzweig Töttelstädt	se	92	63	
Alte Försterei	sa	75	64	
Alte Försterei	se	75	65	
Hugo-John-Straße (in Salinenstraße)	sa	36	66	
Hugo-John-Straße (in Salinenstraße)	se	36	67	
Nibelungenweg BUS	se	91, 92	68	
Rembrandtstraße	sa	61	69	mit Ausbau Clara-Zetkin-Str.
Sulzer See	sa	31	70	
Volkenroder Weg BUS	sa	91, 92	71	
Boyneburgufer BUS	sa	111	72	untergeordnete Bedeutung als Bushst., deshalb kein Ausbau
Hauptfriedhof, Schule Bus		91,92	73	
<b>VI. Kategorie vorerst kein Ausbau, bis 24 Fahrgäste am Standort</b>			<b>Sum: 73</b>	

Färberwaidweg BUS	sa	65	1	Kleinbus
Muldenweg		65	2	Kleinbus
Abzweig Wiesenhügel BUS		65	3	Kleinbus
Heyderstraße		65	4	Kleinbus
<b>Kleinbus-Kategorie, Ausbau nach Kleinbusstandard (vorerst kein Ausbau)</b>			<b>Sum: 4</b>	