

Nahverkehrsplan für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr des Kyffhäuserkreises 2023 bis 2027

Deckblattkarte und Fotos:

Karte: Kreisgliederung Freistaat Thüringen, Hervorhebung KYF, Autor PROZIV, Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Fotos ab oben links in Uhrzeigerrichtung:

- Barbarossa-Figur am Kyffhäuser-Denkmal
- Kyffhäuser-Denkmal
- Panorama-Bauernkriegsmuseum, Bad Frankenhausen
- Residenzschloss Sondershausen
- Linienbus der Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
- Schiefer Turm in Bad Frankenhausen



Auftraggeber:	Kyffhäuserkreis Markt 8, 99706 Sondershausen Verantwortlich: Ines Grigoleit
Auftragnehmer:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59A, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Christian Gruss Boris Eitel Martin Liebing Leon Allimonos

Sondershausen, 7. Dezember 2022

Kreistagsbeschluss Nr. 2022/7/082

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>	
1	Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans	1
2	Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	6
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	6
2.2	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	12
2.3	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	20
3	Angebots- und Nachfrageanalyse	22
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	22
3.1.1	Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	22
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)	23
3.1.3	Netzerschließung, Angebots- und Verbindungsqualität	25
3.1.4	Angebot im Stadtverkehr Sondershausen	30
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	32
3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	34
3.3	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	36



4	Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen	39
4.1	Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots	39
4.2	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	40
4.3	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen	42
4.4	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	42
4.4.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	43
4.4.2	Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz	47
4.4.3	Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten	48
4.4.4	Vorgaben für die Schülerbeförderung	50
4.4.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre	51
4.4.6	Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang	52
4.5	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	57
4.5.1	Grundsätze und Ziele einer Gesamtüberplanung des Angebotssystems	57
4.5.2	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	57
4.5.3	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr	59
4.5.4	Angebotsgestaltung im Stadtverkehr	64
4.5.5	Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen	64
4.5.6	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	69
5	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement, Marketing	70
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	70
5.2	Qualitätsmanagement	75
5.3	Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing	77
6	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2026	81
7	Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling	83
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	83
7.2	Unternehmensorganisation	85
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	86
7.3.1	Linienbündelung	86
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	87
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	90



8	Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung des StPNV - Investitions- und Finanzierungsplan	91
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2027	91
8.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV	94
8.2.1	Aufwendungen	95
8.2.2	Erlöse und Erlössurrogate	96
8.3	Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Kyffhäuserkreis	7
Tabelle 2-2	Übersicht zur Einwohnerentwicklung	13
Tabelle 2-3	Entwicklung und Struktur der Schülerzahlen	14
Tabelle 3-1	SPNV-Linien und Angebot 2021	22
Tabelle 3-2	Fahrtenangebot im Schienenpersonennahverkehr im Kyffhäuserkreis 2020	23
Tabelle 3-3	Fahrtenangebot im Busverkehr im Kyffhäuserkreis 2020	24
Tabelle 3-4	Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020	25
Tabelle 3-5	Angebot im Hauptnetz des StPNV	26
Tabelle 3-6	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte gemäß NVP 2017-2021/22 (Montag bis Freitag)	27
Tabelle 3-7	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP) gemäß NVP 2017-2021/22	32
Tabelle 3-8	Bus-Bahn-Verknüpfungen	32
Tabelle 3-9	Bahn-Bus-Verknüpfungen	33
Tabelle 3-10	Bus-Bus-Verknüpfungen	33
Tabelle 3-11	Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen (gerundet)	35
Tabelle 3-12	Nachfrage im StPNV 2019	35
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	44
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz	47
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	49



Tabelle 4-4	Vorgaben für den Stadtverkehr Sondershausen	51
Tabelle 4-5	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)	53
Tabelle 4-6	Haltestellenkategorien, Ausstattungsmerkmale und Zuständigkeit	54
Tabelle 4-7	Parameter barrierefreier Haltestellen	56
Tabelle 5-1	Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge	74
Tabelle 6-1	Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2027 [1000 Beff. pro Jahr]	82
Tabelle 6-2	Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im StPNV bis 2027	82
Tabelle 7-1	Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung	84
Tabelle 8-1	Übersicht Investitionsförderung 2017 bis 2020	91
Tabelle 8-2	Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes	101

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 8-1	Flottenstruktur der Busse der RBG, SBG und VGS zum 31.12.20	93
---------------	---	----

Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden
Karte 2	Einwohnerentwicklung 2015 - 2020 nach Gemeinden
Karte 3	Pendlerverflechtungen 2019, kreisintern
Karte 4	Pendlerverflechtungen 2019, kreisextern
Karte 5	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2013-2019, kreisintern
Karte 6	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2013-2019, kreisextern
Karte 7	Motorisierungsgrad der Gemeinden
Karte 8	ÖPNV-Liniennetz
Karte 9	ÖPNV-Netz nach Betreibern und zentrale Orte
Karte 10	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 11	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 12	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 13	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 14	Angebotshäufigkeit Schultag - Stadtverkehr Sondershausen
Karte 15	Angebotshäufigkeit Ferientag - Stadtverkehr Sondershausen



Karte 16	Angebotshäufigkeit Samstag - Stadtverkehr Sondershausen
Karte 17	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag - Stadtverkehr Sondershausen
Karte 18	Schulstandorte 2020
Karte 19	Fahrschülerströme 2020 - Grundschule
Karte 20	Fahrschülerströme 2020 - Förderschule
Karte 21	Fahrschülerströme 2020 - Gemeinschaftsschule
Karte 22	Fahrschülerströme 2020 - Regelschule
Karte 23	Fahrschülerströme 2020 - Gymnasium
Karte 24	Fahrschülerströme 2020 - Berufsschule
Karte 25	Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte
Karte 26	Erreichbarkeit Grundzentrum Schultag
Karte 27	Erreichbarkeit Grundzentrum Ferientag
Karte 28	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag
Karte 29	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag
Karte 30	Erreichbarkeit Oberzentren Schultag
Karte 31	Erreichbarkeit Oberzentren Ferientag

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Klassifizierung der Siedlungseinheiten und Einwohnerzahlen
Anlage 2	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 3	Erreichbarkeit Zentraler Orte (Nichteinhaltungen)
Anlage 4	Linienbündel mit Leistungsumfang
Anlage 5	Bedarfsanmeldung für Investitionsvorhaben - Investitionsplan 2021 bis 2026
Anlage 6	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Abkürzungsverzeichnis

Abo	Abonnement
Abs.	Absatz
AG	Arbeitsgemeinschaft
Art.	Artikel
AT	Aufgabenträger
Az	Aktenzeichen
Beff	Beförderungsfall
Bf, Bhf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt



BKrfQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD	Clean Vehicle Directive der EU - Richtlinie saubere Fahrzeuge
E-Ticket	elektronisches Ticket
DFI	dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse
EFG	erfüllende Gemeinde
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS	Eco- Management and Audit Scheme
EN	Europäische Norm
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
Einw., Ew.	Einwohner
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Fr	Freitag
Fzg, Fz	Fahrzeug
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
ISO	Internationale Organisation für Normung
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
LBF	Linienbeförderungsfall
Ldkr., Lk	Landkreis
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
NVN	Zweckverband für den Nahverkehr Nordthüringen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag



öDK	öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz)
OZ	Oberzentrum
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pers.	Personen
Pkm	Personenkilometer (Personen x Kilometer, Personenbeförderungsleistung)
PVG BLK	PVG Burgenlandkreis mbH
Pkw	Personenkraftwagen
%P	Prozentpunkte (Prozentsatz minus Prozentsatz)
RB	RegionalBahn, Produkt des Schienenpersonennahverkehrs
RBG	Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des Schienenpersonennahverkehrs
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROP	Regionaler Raumordnungsplan (hier: Nordthüringen)
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SÖM	Landkreis Sömmerda
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
tgl	täglich
ThürKO	Thüringer Kommunalordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
ThürSchulG	Thüringer Schulgesetz
ThürVgG	Thüringer Vergabegesetz
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TLVwA	Thüringer Landesverwaltungsamt
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VO	Verordnung
VP, Vp	Verknüpfungspunkt



VR	Verbindungsrelation
VU	Verkehrsunternehmen
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH



1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes ist das Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) in der seit dem 22. Juni 2005 gültigen Fassung und letztem Änderungsstand vom 18.12.2018.¹ Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV (StPNV) nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der StPNV umfasst im Kyffhäuserkreis den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). Der ÖPNV ist nach § 2 Absatz 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Aufgabenträger sind nach § 3 Absatz 1 ThürÖPNVG das Land für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV, die Großen kreisangehörigen Städte nach § 6 Abs. 4 ThürKO für Stadtverkehre, soweit der Stadtrat dies beschlossen hat. Diese haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe des Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren. In der Regel integrierter Bestandteil des ÖPNV ist die Schülerbeförderung nach § 4 des Thüringer Gesetzes über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG).² Mit dem 01.08.2021 ist eine Änderung des Thüringer Schulgesetzes³ in Kraft getreten. In einem neuen § 41d werden erstmals in Thüringen Vorgaben für Schulwegzeiten gemacht.

Nach § 5 ThürÖPNVG hat der Kyffhäuserkreis für seinen Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan (im Folgenden als NVP bezeichnet) unter Beachtung von § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁴ für den Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Er hat dazu die Gemeinden anzuhören und sich mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Bei der Erarbeitung sollen Vertreter der am StPNV Beteiligten gehört werden. Die Vorlage eines NVP beim für Verkehr zuständigen Ministerium des Freistaats ist Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Landes nach § 8 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG.

Der NVP stellt gemäß § 6 Abs. 1 ThürÖPNVG auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. Dazu benennt der Gesetzgeber als inhaltliche Schwerpunkte:

- die Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur
- Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf
- Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV
- Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung.

Als Anlage zum NVP ist ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen. Dieser ist jährlich fortzuschreiben. Der Investitionsplan ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium für das Folgejahr vorzulegen.⁵

¹ Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) i. d. F. der Neubekanntmachung vom 22. Juni 2005, GVBl. 2005, 276, letzte Änderung durch Art. 46 des Gesetzes vom 18.12.2018, GVBl. S. 731, 764

² Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 30.04.2003, § 9 des Gesetzes zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31.01.2013

³ Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.04.2003. Änderungsstand ab 01.08.2021

⁴ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert 2013 und 2021 durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021. BGBl. Teil I Nr. 19 vom 27.04.2021.

⁵ § 6 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG



Zur Unterstützung der Finanzierung investiver Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV hat der Freistaat neue Regelungen mit Inkraftsetzung zum 01.01.2020 in Form der Richtlinien zur Förderung kommunaler Infrastrukturinvestitionen (RL-KVI)⁶ und zur Förderung von Fahrzeugen und betrieblicher Infrastruktur der ÖPNV-Unternehmen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung) geschaffen.⁷

Die vorliegende Fortschreibung des NVP schließt unmittelbar an die Fortschreibung des NVP 2017 bis 2021 (Beschluss des Kreistages vom 15.09.2016) und den Verlängerungsbeschluss bis 2022 vom 06.04.2022 an. Sie berücksichtigt die Novellierung des PBefG und weiterer personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften mit Wirkung ab 01.01.2013, die vor allem durch die Neufassung des § 8 und dessen Ergänzung durch die §§ 8a und 8b der Umsetzung der bereits 2009 in Kraft getretenen Verordnung Nr. 1370/2007 der EU in das nationale Recht dient.⁸ Kernstück dieser EU-Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen. Sie enthält wesentlich veränderte Regelungen für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen⁹ einschließen, sowie an die Gewährung und Kontrolle der dafür eingesetzten öffentlichen Mittel. Nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG sind die Aufgabenträger als die von den Ländern benannten Behörden für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen zuständig. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind ÖPNV-Leistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Soweit damit keine ausreichende Verkehrsbedienung erreicht werden kann, ist nach § 8a die genannte EU-Verordnung maßgebend. Die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

- a) Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Abs. 1 der genannten VO erteilen oder
- b) allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 und 3 der VO (EG) 1370/2007 erlassen.

Der unter b) genannte Weg ist nur in engen Grenzen möglich, da nur die Nachteile aus der Anwendung sogenannter Höchsttarife (gültig für alle Fahrgäste oder nur für bestimmte Gruppen von Fahrgästen) ausgeglichen werden können, insbesondere der aus Gemeinschaftstarifen entstehenden Durchtarifizierungs-, Harmonisierungs- und Tarifabsenkungsverluste. Dagegen ist die Finanzierung von betriebsindividuellen Betriebsleistungen oder Investitionen auf diesem Wege ausgeschlossen.¹⁰ Die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge entsprechend a) ist daher als der (auch für den Kyffhäuserkreis) gangbare Weg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu betrachten.

Gemäß § 8a Abs. 3 PBefG ist die zuständige Behörde unter den in der VO (EG) 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, ÖPNV-Leistungen selbst zu erbringen oder direkt zu vergeben. Die Direkt-

⁶ Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI). TMIL. Thüringer Staatsanzeiger Nr. 45/2019 S. 1820

⁷ Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung). TMIL. Thüringer Staatsanzeiger Nr. 45/2019 S. 1785

⁸ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU L 315 vom 03.12.2007

⁹ Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben sich aus Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen aus eigener wirtschaftlicher Zielsetzung nicht oder nicht zu den geforderten Bedingungen übernehmen könnte, sie ergeben sich aus der Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht im ÖPNV

¹⁰ vgl. Das ABC des PBefG, juristisches Grundsatzpapier und Handlungsempfehlung zum novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, herausgegeben vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., 2013, Teil B, S. 10. Von der hier dargestellten Regelung ist die Bestimmung in § 8 Abs.4 PBefG zu unterscheiden, die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt (vgl. Punkt 9.3 des NVP)



vergabe darf nach Art. 5 Abs. 2 der VO nur an eine rechtlich getrennte Einheit erfolgen, über die die zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist durch die zuständige Behörde zu prüfen und ggf. herzustellen.

Das Personenbeförderungsgesetz ist aktuell erneut novelliert worden, die Beschlussfassungen von Bundestag und Bundesrat liegen vor. Mit einer Inkraftsetzung wird in den wesentlichen Punkten im August 2021 gerechnet. Wesentlicher Bestandteil der Novellierung sind erweiterte Möglichkeiten der Genehmigungsfähigkeit flächenhaft angelegter Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehre zum ÖPNV-Tarif ohne Linien- und physische Haltestellenbindung).

Die vorliegende Fortschreibung des NVP muss als raumbedeutsame Planung zur Umsetzung der Ziele und Leitsätze des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 beitragen.¹¹ Sie muss wesentliche Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den StPNV berücksichtigen, aus denen sich vor allem die folgenden Gesichtspunkte und Forderungen ableiten:

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltsmittel des Aufgabenträgers für den Defizitausgleich, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Finanzhilfen des Landes für den ÖPNV,
- das leicht zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,
- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 eine möglichst weitgehende, gemäß PBefG sogar vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,¹²
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst, konkretisiert durch eine Flottenentwicklungsstrategie, die eine Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU¹³ und des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)¹⁴ des Bundes ermöglicht,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Präzision der Vorgaben und Planungen für künftige Leistungsvergaben, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung berücksichtigen.

¹¹ Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel (Landesentwicklungsprogramm), Anlage zur Thüringer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 15.05.2014, GVBl. Nr. 6, S. 205 (zitiert als LEP 2025)

¹² § 8 Abs. 3 Satz 3 des PBefG fordert als Zielstellung der NVP die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit, lässt aber nach Satz 4 begründete Ausnahmen zu.

¹³ Clean Vehicle Directive der EU mit Änderungsstand Juni 2019 (RL (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.07.2019, S. 116)

¹⁴ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 09.08.2021 (BGBl. I S. 1691)



Eine integrierte Angebotsgestaltung setzt immer eine Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen voraus. Zu diesem Zweck arbeiten die Aufgabenträger im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“ zusammen. Gemäß der Satzung des NVN werden folgende Aufgaben koordiniert durchgeführt:

- verkehrliche Aufgaben (Koordinierung des überkreislichen und länderübergreifenden StPNV / Abstimmung der Verkehrsleistungen und Koordinierung des StPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Abstimmung von Investitionsplanungen)
- Aufgaben der Tarifentwicklung (einheitliche Beförderungsbestimmungen für den StPNV / Förderung eines Einheitstarifes / gegenseitige Fahrscheinanerkennung) und des gemeinsamen Marketings (u.a. Herausgabe eines Regionalfahrplanes)
- Aufgaben der StPNV-Gestaltung (Erarbeitung und Durchsetzung einheitlicher Standards für die StPNV-Durchführung mit den Schwerpunkten: Fahrgastabfertigung und Bedienstandard).

Im Beirat des Zweckverbandes sind neben den Aufgabenträgern für den StPNV, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis sowie der Stadt Nordhausen, auch der Aufgabenträger für den SPNV und die konzessionstragenden Verkehrsunternehmen sowie die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen vertreten.

Neben dem SPNV-Landesplan¹⁵ bildet das Kooperationskonzept des NVN vom 06.12.2007 nach wie vor auch eine wichtige konzeptionelle Grundlage für den kommunalen Nahverkehrsplan.

Die vorliegende Fortschreibung des NVP muss wesentliche Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den StPNV berücksichtigen, aus denen sich vor allem die folgenden Gesichtspunkte und Forderungen ableiten:

- Ziele der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung, insbesondere des SPNV-Landesplanes,
- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- eine integrierte Angebotsgestaltung durch Gestaltung hierarchischer Verkehrssysteme und intelligente Verknüpfung der Teilsysteme; zu diesem Aspekt gehört auch die bevorzugte Durchführung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltsmittel des Aufgabenträgers für die Finanzierung des StPNV (was in der aktuellen Preissituation zumindest zeitweilig ausgeschlossen werden muss), unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Finanzhilfen des Landes für den ÖPNV,
- das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,

¹⁵ 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, gültig für den Zeitraum 2018-2022, Freistaat Thüringen, April 2018



- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 eine möglichst weitgehende, gemäß PBefG sogar vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,¹⁶
- angemessene ÖPNV-Anbindung von Wohngebieten, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen, kulturellen und touristischen Einrichtungen,
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Präzision der Vorgaben und Planungen für künftige Leistungsvergaben, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung berücksichtigen,
- Rechtssichere Neuvergabe der StPNV-Leistungen auf der Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 und des novellierten PBefG sowie des Thüringer Vergabegesetzes¹⁷, soweit letzteres bei den durchzuführenden Vergaben anzuwenden ist.

Dabei soll der Charakter des Nahverkehrsplans als Rahmenplan gemäß § 8 Abs. 3 PBefG erhalten bleiben (das ThürÖPNVG schreibt dies zwar nicht explizit vor, in dieser Frage gilt somit Bundesrecht unmittelbar). Entsprechend detaillierte Vorgaben müssen aber für alle die Sachgegenstände enthalten sein, die den Inhalt vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Vorgaben und Positionierung des Aufgabenträgers in anstehenden Vergabeverfahren und Verfahren zur Neuerteilung der Liniengenehmigungen bestimmen. In § 8 Abs. 3 PBefG wird diese Rolle des Nahverkehrsplanes ausdrücklich betont.

¹⁶ Forderung nach § 8 Absatz 3 des PBefG

¹⁷ Thüringer Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Thüringer Vergabegesetz - ThürVgG) vom 18. April 2011, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2020, GVBl. 2020, 29 703-2, gültig ab 01.12.2019



2 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Kyffhäuserkreis liegt im Nordosten des Freistaates Thüringen und ist der größte von vier Landkreisen der Planungsregion Nordthüringen. Der Planungsraum umfasst das gesamte Gebiet des Landkreises, darüber hinaus sind wesentliche Ziele außerhalb des Kreisgebietes, dies sind vor allem die angrenzenden Mittelzentren, in die Betrachtung einzubeziehen.

Verwaltungsstruktur

Nach derzeitigem Gemeindegebietsstand gliedert sich der Kyffhäuserkreis in (vgl. **Tabelle 2-1**):

- 4 gemeinschaftsfreie Städte:
Bad Frankenhausen, Greußen, Roßleben-Wiehe, Sondershausen
- 2 gemeinschaftsfreie Gemeinden: Helbedündorf, Kyffhäuserland
- 1 Verwaltungsgemeinschaft (VG): Greußen, mit Sitz in Greußen, und den Gemeinden Clingen (Stadt), Niederbösa, Oberbösa, Topfstedt, Trebra, Wasserthaleben, Westgreußen
- 2 Städte und 1 Gemeinde, die als erfüllende Gemeinde (EFG) für weitere Gemeinden fungieren:
EFG An der Schmücke, Stadt, Sitz Heldrungen, für Etzleben, Oberheldrungen
EFG Artern, Stadt für Borxleben, Gehofen, Kalbsrieth, Mönchpiffel-Nikolausrieth, Reinsdorf
EFG Ebeleben, Stadt für Abtsbessingen, Bellstedt, Freienbessingen, Holzsußra, Rockstedt.

Damit bestehen insgesamt 27 Städte/Gemeinden im Landkreis. Zur letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016 waren es noch 43 Städte/Gemeinden, was die fortgeschrittene Zentralisierung der Verwaltungsstruktur zum Ausdruck bringt.

Raum- und Siedlungsstruktur

Als einer der flächenmäßig größten Landkreise in Thüringen umfasst der Kyffhäuserkreis ein Territorium von 1.038 km² und erstreckt sich in seiner Ost-West-Achse über ca. 62 km zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und den Thüringer Landkreisen Eichsfeld und Unstrut-Hainich-Kreis. Die geringste Nord-Süd-Ausdehnung beträgt nur ca. 12 km.

Die Wohnbevölkerung von 74.212 Personen¹⁸ des Kyffhäuserkreises liegt dagegen an viertletzter Stelle und die Bevölkerungsdichte mit 71 Einwohnern pro km² (fast 30 % niedriger als im Landesmittel) an drittletzter Stelle der Thüringischen Landkreise. Im Ergebnis der Gemeindestrukturveränderungen entfallen aktuell etwa 85 % der Einwohner im Kyffhäuserkreis auf Städte, darunter 29 % auf die Kreisstadt Sondershausen.

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden schon lange keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb der geschlossenen Stadtgebiete (Kernstädte und kernstadtnahe Bereiche) bzw. der Verwaltungssitze von Gemeinden vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Zur Erarbeitung von Erschließungsvorgaben als **ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten** werden räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern (gleichgestellt

¹⁸ Stand 31.12.2019, Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik



werden abgegrenzte Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen) gebildet. Dazu gehören die nicht in Ortsteile untergliederten Gemeinden, die Kernstädte und Ortsteile mit mehr als 100 Einwohnern. Insgesamt werden gemäß Tabelle 2-1 und Anlage 1 98 Siedlungseinheiten, darunter 89 mit mehr als 100 Einwohnern, zur Überprüfung der in Abschnitt 3.1.3 dargestellten ÖPNV-Erschließungsvorgaben gebildet.

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Kyffhäuserkreis

Stadt/EG/Gemeinde/ Verwaltungsgemeinschaft	Einwohner (01/2020)	Einw./km ²	Grundversorgungs- bereich ¹⁹	Zugeordnete Gemeinden	Siedlungseinheiten	Größengruppe [Einwohner von...bis]						
						4.500 u. darüber	3.000- 4.499	1.000 - 1.999 ²⁰	500-999	200-499	100-199	<100
Bad Frankenhausen/ Kyffhäuser, Stadt	10.225	112	BF	1	6	1			4	1		
Greußen, Stadt	5.941	67	Gr	1	2	1						
Helbedündorf	2.235	23	Ebl	1	6				2	2	1	1
Kyffhäuserland	3.872	30	Sdh; BF	1	8				5	2	1	
Roßleben-Wiehe	7.595	100	Art	1	10		1	1	3	1	2	2
Sondershausen, Stadt	21.513	107	Sdh	1	12	1		1	2	5	1	1
VG Greußen	3.103	49	Gr	7	8			1		6	1	
EG An der Schmücke	5.945	62	Ol/Hl	2	9			2	2	4		1
EG Artern	6.597	144	Art	5	5				2	2	1	
EG Ebeleben	2.658	60	Ebl	5	5					4	1	
Kyffhäuserkreis	69.684	71		25	71	3	1	5	20	27	8	5

Die Standortentwicklung in den Bereichen Wohnen und Wirtschaft (konzentrierter Wohnungsbau, Großstandorte für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Einzelhandel) ist als weitgehend abgeschlossen zu betrachten. Erweiterungen, Verdichtungen usw. sind laufend zu verfolgen und bei Bedarf in die permanente Anpassung des ÖPNV-Angebotes einzubeziehen.

Nach einer Abfragung aller Gemeinden hat lediglich die Stadt Bad Frankenhausen entsprechende Vorhaben angegeben:

- Wohnungsbau nach BP Bad Frankenhausen, Weidengasse, ca. 50 WE, Realisierung ab 2021
- REWE Einkaufszentrum, Bad Frankenhausen, Esperstedter Straße, 2021 eröffnet
- Touristisches Ziel „Der schiefe Turm“, Bad Frankenhausen, Markt, 250 Tagesbesucher

¹⁹ Hinweis auf Zugehörigkeit zum Nahversorgungsbereich (vgl. S. 12)

²⁰ Die Größengruppe 2.000 bis 2.999 Einwohner ist z. Zt. im Kyffhäuserkreis nicht besetzt.



Alle Lagen sind innerörtlich, vorhandene Anbindungen über Haltestellen Unterkirche, Busbahnhof, Frauenstraße.

- Die Vorhaben Hotel an der Kyffhäusertherme und Erholungsgebiet Am Fliederberg sind noch in der Planungsphase.

Die Wirtschaftsstruktur des Kyffhäuserkreises ist neben der Landwirtschaft durch traditionsreiche Industrie- und Handwerksunternehmen geprägt, wobei kleine und mittelständische Betriebe, besonders im Bereich der Elektroindustrie und im Maschinenbau, vorherrschen. Diese sind schwerpunktmäßig in den Städten Sondershausen und Artern/Unstrut angesiedelt.

In der Stadt Artern begründete sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Tradition in der Eisenverarbeitung und im Maschinenbau. Die Kali- und Elektroindustrie bestimmten fast ein Jahrhundert lang die Region um die heutige Kreisstadt Sondershausen.

Größere Industrie- und Gewerbestandorte befinden sich in den Städten Sondershausen und Ebeleben sowie dem Bereich Artern/Ringleben. International tätige Großunternehmen²¹ wie die WAGO Kontakttechnik GmbH & Co. KG (1.120 Beschäftigte), Isoplus Fernwärmetechnik GmbH (380 Beschäftigte, beide Sondershausen) oder Sumitomo Demag Plastics Machinery GmbH (280 Beschäftigte, Wiehe) sowie zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen führen die Standorttradition in der Elektro- und Maschinenbauindustrie fort.

Demgegenüber wurde der Kalibergbau an den Standorten Sondershausen und Roßleben wegen fehlender Wirtschaftlichkeit eingestellt. Aus der Forschung in der Kaliindustrie der DDR und der Revitalisierung des Kalibergbaus heraus hat sich der noch junge Bereich der Umwelt- und Entsorgungstechnik entwickelt.

Im sozialen Bereich stellen die Standorte der KMG Manniske Kliniken in Sondershausen und Bad Frankenhausen zentrale Punkte dar. Weitere Einrichtungen konzentrieren sich in den Städten, verstärkt in der Kreisstadt Sondershausen.

Obwohl der Kyffhäuserkreis nicht zu den ausgesprochenen Urlaubsgebieten gehört, sind doch eine Reihe flächenhafter und standörtlicher Ziele des Tourismus in den Segmenten Ausflugs- und Kurzurlaubs-tourismus, Naturtourismus, Wellness und Bildungstourismus vorhanden, die mehrheitlich auch im Hinblick auf die Entstehung von ÖPNV-Nachfrage interessant sind.

Die Flächenziele sind eindeutig die vorhandenen Mittelgebirgslandschaften und Höhenzüge, die das Gebiet einrahmen oder durchziehen und in der Regel als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen bzw. in Teilen als Naturschutzgebiete bewahrt werden:

- Hainleite
- Windleite
- Kyffhäusergebirge
- Dün
- Schmücke
- Hohe Schrecke

²¹ Industrie- und Handelskammer (IHK) Erfurt: Die 100 größten IHK-zugehörigen Unternehmen in Nord- und Mittelthüringen, Stand April 2014



Gerade Flächenziele werden häufig auch durch touristische Wegenetze (Rad- und Wanderwege, Wasserwanderwege) erschlossen, die auch entsprechende Sehenswürdigkeiten anbinden. In dieser Hinsicht ist im Kyffhäuserkreis viel entstanden bzw. noch in der Entstehung:

- der Unstrut-Radweg
- der Kyffhäuser-Radweg („Rund um den Kyffhäuser“)
(Verbindung aller Sehenswürdigkeiten im Raum des Kyffhäusergebirges, mit Anbindung an den Kyffhäuserbus, Linie 494) und der
- Unstrut-Werra-Radweg
- die Unstrut als Wasserwanderweg.

Folgende standörtlichen Ziele des Tourismus sind für die ÖPNV-Gestaltung zu beachten:

- Sondershausen mit Schloss und Erlebnisbergwerk und zahlreichen Events in den Bereichen Kultur und Sport
- Panoramamuseum (Bauernkrieg), Kyffhäuser Therme und Solewasser-Vitalpark in Bad Frankenhausen
- die verschiedenen Ziele des GeoParks Kyffhäuser und das Barockdorf Bendeleben
- der touristische Zielkomplex Kyffhäuser, bedeutendstes touristisches Ziel in Nordthüringen, mit
 - Kyffhäuser-Denkmal und Reichsburg Kyffhausen
 - Freilichtmuseum Königspfalz Tilleda (wenige Hundert Meter außerhalb des Kreisgebietes)
 - Barbarossahöhle in Rottleben
- Freizeit- und Erholungspark Zum Possen, mit dem höchsten Fachwerkturm Europas, Jagdschloss/Gasthaus, Tiergehegen, Kinderkletterwald und Hochseilgarten, zahlreichen Veranstaltungen
- Ferienpark Feuerkuppe und Affenwald mit Sommerrodelbahn in Straußberg
- Naherholungszentrum mit Event Center am Südufer der Talsperre Kelbra (weitgehend zum Kyffhäuserkreis zugehörig)
- Wasserburg Heldrungen
- Funkenburg Westgreußen
- Modelleisenbahnanlage in Wiehe.

Für die Einwohner des Kyffhäuserkreises und Gäste, die Ziele innerhalb des Kreises mit Zielen außerhalb kombinieren wollen, ist auch die verkehrliche Verbindung zu benachbarten Zielen des Fremdenverkehrs zu beachten. Dabei sind besonders zu erwähnen:

- die Stadt Mühlhausen,
Altstadtensemble mit Museen, altstädtischem Kern, begehrter Stadtmauer mit historischer Wehranlage, Schwanenteich mit Popperöder Quelle/Brunnenhaus, Therme
- die Stadt Nordhausen,
Altstadt, Dom, Theater, Traditionsbrennerei, Badehaus,
KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora



- Südharz mit Harzer Schmalspurbahnen (von Nordhausen durch den Harz bis zum Brocken)
 - Ausgrabungsstätte mit Ausstellungszentrum Steinrinne bei Bilzingsleben, Landkreis Sömmerda
- sowie über die Grenzen des Freistaats hinaus
- die Stadt Naumburg,
mit Altstadtensemble und dem Dom St. Peter und Paul
 - die Stadt Freyburg,
als dem Zentrum des Weinbaus im Tal der Unstrut, mit historischer Altstadt, der Rotkäppchen-Sektkellerei, Neuenburg und Jahn-Museum
 - Wangen,
als dem Fundort der Himmelscheibe von Nebra mit dem Erlebniscenter „Arche Nebra“
 - Memleben, mit Klosterruine und Erlebnistierpark
 - Burg Querfurt im Saalekreis
 - Europa-Rosarium in Sangerhausen und Luther-Stätten in Eisleben.

Der Regionalplan Nordthüringen definiert als touristische Regionen die „Vorbehaltsgebiete Tourismus und Verkehr“

- Kyffhäusergebirge / Kelbraer Feuchtgebiet,
- Hainleite und
- Hohe Schrecke

sowie die „Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion“

- Artern,
- Bad Frankenhausen,
- Heldringen und
- Wiehe / Roßleben / Donndorf,

außerdem die Stadt Sondershausen als „Stadt mit Kultur- und Bildungstourismus“.

Der Regionale Raumordnungsplan Nordthüringen (RROP)²² trifft weitere Aussagen zu touristischen Standorten, insb. für den Fremdenverkehr, die sich aber im Wesentlichen mit den oben genannten Zielorten decken.

Zentralörtliche Gliederung

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025²³ bestimmt die Kreisstadt Sondershausen und die Stadt Artern/Unstrut als Mittelzentren (MZ). Außerhalb des Kreisgebietes sind das Oberzentrum Erfurt, die Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Nordhausen und Mühlhausen sowie die Mittelzentren Bad Langensalza und Sömmerda relevant für die Bildung der verkehrlichen Achsen.

Die Bestimmung der Grundzentren (GZ) wird im LEP einer späteren Änderung des LEP vorbehalten. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die in den Regionalplänen festgelegten GZ fort. Der Regionalplan Nordthü-

²² Freistaat Thüringen, Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur: Regionaler Raumordnungsplan Nordthüringen; Erfurt, 1999

²³ Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 vom 15.04.2014, vom Freistaat Thüringen in Kraft gesetzt durch Thüringer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 14.04.2014



ringen)²⁴ hat die Städte Bad Frankenhausen [BF²⁵], Ebeleben [Ebl] und Greußen [Gr] als Grundzentren, als Grundzentren in Funktionsteilung die Städte Roßleben-Wiehe und Heldrungen/Oldisleben (jetzt Stadt An der Schmücke) bestätigt. Den Zentralen Orten sind Städte und Gemeinden als Grundversorgungsbereiche entsprechend **Tabelle 2-1** zugeordnet.²⁶

Der Regionalplan Nordthüringen weist das gesamte Gebiet des Kyffhäuserkreises und angrenzende Bereiche der Nachbarkreise als

- Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben, und darunter fast ausschließlich als
- Raum mit besonderen wirtschaftlichen handlungs- und demografischen Anpassungsbedarfen in oberzentrenferner Lage „Raum um den Kyffhäuser“

aus.

Die **verkehrlichen Hauptachsen** des Kyffhäuserkreises werden eisenbahnseitig durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) im Eisenbahn-Regionalverkehr gebildet:

- KBS 335 (Magdeburg - Güsten - Sangerhausen) - Voigtstedt - Artern - Heldrungen - (Sömmerda - Erfurt), Länge 167 km, davon 24 km im Kreisgebiet mit 6 Zugangsstellen
- KBS 601 (Nordhausen) - Sondershausen - Greußen - (Straußfurt - Erfurt), Länge 79 km, davon 34 km im Kreisgebiet mit 7 Zugangsstellen

Straßenseitig hat der Kyffhäuserkreis Anteile an den nachfolgend genannten überregionalen Verkehrsachsen:

- Bundesautobahn 71 (Autobahndreieck Südharz) - Artern - (Sömmerda Ost - Erfurt - Schweinfurt)
- Bundesstraße 4 (Nordhausen) - Sondershausen - Greußen - (Elxleben - Erfurt - Nürnberg)
- Bundesstraße 84 Ebeleben - OT Allmenhausen - (Kirchheilingen - Eisenach - Vacha -Einmündung in B 27)
- Bundesstraße 85 (Berga-Kelbra) - Bad Frankenhausen - Oldisleben - Etzleben - (Kölleda - Weimar)
- Bundesstraße 86 (Sangerhausen) - Voigtstedt - Artern - Heldrungen - (Straußfurt, Einmündung in B 4)
- Bundesstraße 249 (Eschwege - Mühlhausen/Thüringen) - Ebeleben - Einmündung in B 4 bei Sondershausen

In Ost-West-Richtung besteht keine durchgehende Verbindung durch überregionale Straßen.

²⁴ Regionalplan Nordthüringen der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen. PV-Beschluss Nr. 33/01/2018 vom 30.05.2018

²⁵ Abkürzungen in [] beziehen sich auf die Darstellung der Grundversorgungsbereiche in Tabelle 2-1

²⁶ Die Ortsteile Badra und Göllingen der Gemeinde Kyffhäuserland gehören dem Grundversorgungsbereich Sondershausen, die anderen Ortsteile dem Grundversorgungsbereich Bad Frankenhausen an.



Das **Schulstandortnetz** (vgl. Karte 18) weist folgende 32 Schulen mit 34 Standorten im Kreisgebiet auf:

- 12 Grundschulen in 7 Städten und Gemeinden bzw. an 10 Standorten
- 4 Regelschulen in 3 Städten
- 7 Thüringer Gemeinschaftsschulen (TGS), darunter 2 in freier Trägerschaft, in 6 Städten und Gemeinden
- 3 Gymnasien in Sondershausen, Bad Frankenhausen und Roßleben, dar. 1 Gym (Roßleben) in freier Trägerschaft
- 2 Förderschulen in Sondershausen und Artern
- das staatliche Berufschulzentrum Kyffhäuserkreis mit 2 Schulteilen in Sondershausen, die Schule für Therapie, Pädagogik und Pflege in Heldrungen sowie die Kyffhäuser-Paracelsus-Schule in Bad Frankenhausen und die Private Fachschule für Wirtschaft und Soziales (beides Berufsfachschulen in freier Trägerschaft).

Die Schulnetzplanung des Landkreises 2013 bis 2018 befindet sich gegenwärtig in der Überarbeitung. Es sind keine Informationen über geplante standörtliche Veränderungen bekannt, die für die ÖPNV-Planung im Planungszeitraum zu berücksichtigen wären.

2.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demografischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als **Hauptstrukturdaten** werden betrachtet:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur | <input type="checkbox"/> Pendler |
| <input type="checkbox"/> Erwerbstätige (nach dem Wohnort) | <input type="checkbox"/> Schüler |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze) | <input type="checkbox"/> Motorisierungsgrad. |

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrtmöglichkeiten bestimmt. Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.

Schließlich sind bei einer Nachfrageprognose auch im engsten Sinne verhaltensabhängige Nutzungstrends zu beachten, wie eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads aus Gründen wachsenden Umweltbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

Die **Einwohnerzahl** des Kyffhäuserkreises verringerte sich zwischen 2000 und 2014 um mehr als 17.000 Personen (entsprechend 18,2 % bzw. 1,34 % im jährlichen Mittel). Im Zeitraum 2014 bis 2019 betrug der Rückgang 2.936 Personen (entsprechend 3,8 % bzw. 0,76 % pro Jahr) (siehe auch Karte 02). Der Prozess des Bevölkerungsrückgangs hat sich also deutlich abgeschwächt. Mit Ausnahme der Personen im Nacherwerbalters (Altersgruppe ab 65 Jahre) ging die Einwohnerzahl in allen Altersgruppen zurück. Der ste-



tige Rückgang der Einwohner entsprang überwiegend Wanderungsverlusten bei einem gleichzeitig wirkenden Sterbeüberschuss.²⁷

Nach der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 des Thüringer Landesamtes für Statistik wird sich die Wohnbevölkerung des Kyffhäuserkreises bis 2025 und darüber hinaus weiterhin entsprechend **Tabelle 2-2** rückläufig entwickeln.²⁸ Die **Verschiebung nach Altersgruppen** zu Ungunsten der Personen im Erwerbsalter wird sich fortsetzen, die Altersgruppe im Nacherwerbsalter wird in der Personenzahl und im Anteil wachsen. Die Zahl der Personen unter 20 Jahren wird im Entwicklungszeitraum auf Grund eines zeitweiligen Anstiegs der Geburten zwar noch relativ stabil bleiben, die Zahl der in die Erwerbstätigkeit übergehenden Jugendlichen aber die der aus der Erwerbstätigkeit Ausscheidenden nicht ausgleichen. Längerfristig ist ein noch steigendes Geburtendefizit zu erwarten, während sich die Wanderungsverluste weiter verringern werden. Die aktuellen Daten zeigen aber, dass die Prognosewerte zumindest um einige Hundert Personen hinter den zwischenzeitlichen Istwerten zurückbleiben, was für die Verwendung der Daten zu beachten ist.

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung

Altersgruppe		2014	2018	2020	2025	2030	20/14	25/20
<20 Jahre	Personen	11.505	12.100	11.582	10.419	9.300	100,6%	90,0%
	Anteil	14,9%	16,1%	15,8%	15,1%	14,3%		
20 bis <65 J.	Personen	46.312	42.500	39.655	35.742	32.100	85,6%	90,1%
	Anteil	60,0%	56,6%	54,1%	51,8%	49,5%		
Ab 65 Jahre	Personen	19.331	20.500	22.063	22.839	23.500	114,1%	103,5%
	Anteil	25,1%	27,3%	30,1%	33,1%	36,2%		
Gesamt	Personen	77.148	75.100	73.300	69.000	64.900	95,0%	94,1%

Werte 2018 und 2030 auf Hundert gerundet, Zwischenjahre extrapoliert durch PROZIV

Die **räumliche Verteilung** der Bevölkerung ergibt für die Flächengemeinden Kyffhäuserland und Helbedündorf sowie für die der erfüllenden Gemeinde Ebeleben zugeordneten Gemeinden Werte der Einwohnerdichte von 48 Personen pro km² oder weniger. Die Stadt Artern erreicht mit 151 Einwohnern pro km² die höchste Einwohnerdichte, die Städte Sondershausen, Bad Frankenhausen und Roßleben liegen zwischen 104 und 112 Einwohnern pro km² (vgl. **Karte 01**).

Die deutlichsten Bevölkerungsrückgänge verzeichneten zurückliegend die Gemeinden am westlichen, östlichen und südlichen Rand des Kreisgebietes, nennenswerte Zuwächse nur Bad Frankenhausen. Aus der Bevölkerungsprognose bis 2025 ergeben sich keine sicheren Anhaltspunkte für eine deutliche räumlich differenzierte Einwohnerentwicklung im Kreisgebiet. Es wird deshalb die bisherige strukturelle Entwicklung fortgeschrieben.

²⁷ Sterbeüberschuss bzw. Geburtendefizit bezeichnen die demografische Situation, dass in einem bestimmten Zeitraum mehr Menschen sterben als geboren werden

²⁸ Thüringer Landesamt für Statistik, 2. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen 2015



Die Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den [Schülerzahlen](#) aus. Tabelle 2-3 zeigt deren aktuellen Stand und die voraussichtliche Entwicklung. Gegenwärtig gibt es im Kyffhäuserkreis annähernd 6.000 Schüler in allgemeinbildenden Schulen, das sind etwa 8,1 % der Wohnbevölkerung. Die sogenannte Schülerquote ist somit gegenwärtig weitgehend stabil, liegt aber unter allgemein vergleichbaren Durchschnittswerten, die um die 10 % schwanken. Gegenüber dem Stand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016 hat sich die Schülerzahl nur marginal um 1,2 % verringert.

Tabelle 2-3 Entwicklung und Struktur der Schülerzahlen

Schulart	Schuljahr (Sj)					Entw.	Sj	Entw.
	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21	<u>20/21</u> <u>16/17</u>	25/26	<u>25/26</u> <u>20/21</u>
Grundschulen	2.085	2.063	2.045	2.028	1.873	-10,2%	1.789	-4,5%
Regelschulen	1.106	1.142	1.188	1.223	1.223	+10,6%	1.175	-3,9%
Gymnasien	1.045	999	953	893	873	-16,5%	826	-5,4%
TGS	1.554	1.561	1.520	1.493	1.721	+10,7%	1.690	-1,8%
Förderschulen	268	274	265	277	293	+9,3%	300	+2,4%
Schüler gesamt	6.058	6.039	5.971	5.914	5.983	-1,2%	5.780	-3,4%

Auffällig ist die Strukturverschiebung in Richtung der Thüringer Gemeinschaftsschule (TGS). Dagegen sind die Schülerzahlen an Regelschulen und Gymnasien deutlich zurückgegangen.

Tabelle 2-4 Entwicklung und Struktur der Fahrschülerzahlen und Fahrschülerquoten

Schulart	Schuljahr (Sj)					Entw.	Sj	Entw.
	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21	<u>20/21</u> <u>16/17</u>	25/26	<u>25/26</u> <u>20/21</u>
Grundschulen	948	890	840	827	803	-15,3%	771	-4,0%
Quote	45,5%	43,1%	41,1%	40,8%	42,9%	-5,7%P	43,1%	+0,2%P
Regelschulen	507	504	429	429	442	+12,8%	432	-2,2%
Quote	45,8%	44,1%	36,1%	35,1%	36,1%	-21,2%P	36,8%	+0,7%P
Gymnasien	642	617	596	605	603	-6,1%	568	-5,8%
Quote	61,4%	61,8%	62,5%	67,7%	69,1%	+12,4%P	68,8%	-0,3%P
TGS	760	783	810	810	802	+5,5%	823	+2,6%
Quote	48,9%	50,2%	53,3%	54,3%	46,6%	-4,7%P	48,7%	+2,1%P
Förderschulen	88	88	89	108	101	+14,8%	104	+3,2%
Quote	32,8%	32,1%	33,6%	39,0%	34,5%	+5,0%P	34,7%	+0,2%P
Schüler gesamt	2.945	2.882	2.764	2.779	2.751	-1,2%	2.698	-1,9%
Quote	48,6%	47,2%	46,3%	47,0%	46,0%	-2,6%P	46,7%	+0,7%P



Im Schuljahr 2020/21 waren nach den Unterlagen des Landratsamtes 2.751 Schüler (entsprechend 46,0 % aller Schüler, ohne Berufsschüler) satzungsgemäß in die ÖPNV-Schülerbeförderung einbezogen. Das sind etwa 9 % weniger als im Schuljahr 2016/17. Die Fahrschülerquote (Anteil der Fahrschüler an den Schülern insgesamt) liegt im normalen Bereich, der zwischen 45 ... 50 % bestimmt ist.

Aus den Vorausberechnungen laut aktualisierter Bevölkerungsprognose des Freistaats, unter Berücksichtigung der Berechnung zu den Einschulungszahlen des Schulverwaltungsamtes des Landkreises und der Inhalte der Schulnetzplanung 2021 bis 2026²⁹ leitet sich ein Rückgang der Schülerzahlen im Planungszeitraum um 1,2 %, mit durchaus vorhandenen Sprüngen in den einzelnen Jahren, ab. Die Schulnetzplanung geht grundsätzlich von der Stabilität des Schulnetzes aus. Die Verschiebungen der Schulstruktur in Richtung der Thüringer Gemeinschaftsschule sollten weitgehend abgeschlossen sein, ebenso die Inklusion von Förderschülern in Grund-, Regel- und Gemeinschaftsschulen. Für Folgezeiträume ist allerdings mit einem stärkeren Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen, der dann möglicherweise auch in der weiteren Schulnetzplanung zu neuen Überlegungen führen wird.

Die [Fahrschülerzahlen und -quoten](#) entwickeln sich nicht abgekoppelt von den Schülerzahlen und spiegeln gleichzeitig die Altersstrukturentwicklung und die Netzplanung wider. Somit wird laut [Tabelle 2-3](#) einem etwas geringeren Rückgang der Fahrschülerzahlen um weniger als 2,0 % und sogar einem leichten Anstieg der Fahrschülerquote gerechnet.

Die Angaben für das Jahr 2019 zeigen nach [Tabelle 2-5](#) eine Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig [Erwerbstätigen](#)³⁰ von 28.285 Personen gegenüber 28.566 im Jahr 2015 und 27.975 Personen im Jahr 2011. Die Zahlen hatten sich also stabilisiert. In 2019 hat sich der Trend altersstrukturbedingt aber leicht umgekehrt. In einer Gesamtbewertung ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass gleichzeitig die Anzahl und der Anteil der Selbständigen, die eben nicht als sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige erfasst werden, weiter angestiegen ist, weshalb grundsätzlich von einer Konsolidierung im Bereich der Arbeitsmarktsituation gesprochen werden kann. Ebenso ist auch die Arbeitslosenquote - einem allgemeinen Trend folgend - zurückgegangen.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen [Beschäftigten](#)³¹ ist letztlich ein Synonym für besetzte Arbeitsplätze. Wie bei den Erwerbstätigen hat sich die Situation schrittweise stabilisiert. 2019 gab es im Landkreis 20.076 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, also nur geringfügig weniger als 2015 mit 20.682 Personen und geringfügig mehr als 2011 mit 19.491 Personen.

Eine für die Bestimmung der Fahrgastnachfrage und des Verkehrsaufkommens schlechthin unmittelbar bedeutsame Kenngröße ist das Aufkommen an Berufs- oder Arbeitspendlern. [Arbeitspendler](#) entstehen durch das räumliche Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten bzw. Erwerbstätigen (Wohnortprinzip) und Beschäftigten (Arbeitsortprinzip).

Das Kreisgebiet weist mit etwa 8.209 Personen (2015 noch 7.884 und 2011 noch 8.484 Personen) einen deutlichen und tendenziell relativ stabilen Auspendlerüberschuss auf. Es pendeln etwa dreimal so viele

²⁹ Landratsamt des Kyffhäuserkreises: Schulnetzplanung 2021 - 2026

³⁰ Diese Zahl umfasst die abhängigen Erwerbstätigen, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten und Militärangehörigen, und zwar generell nach dem Wohnortprinzip.

³¹ Diese Zahl umfasst die sozialversicherungspflichtigen, abhängigen Erwerbstätigen, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten, Militärangehörigen und die geringfügig Beschäftigten, und zwar generell nach dem Arbeitsortprinzip.



Erwerbstätige zur Arbeit aus dem Kreis aus (12.840 Personen), als in den Kreis ein (4.512 Personen). Das heißt, die Auspendlungen überwiegen zwar deutlich die Einpendlungen bzw. der Bestand an Erwerbstätigen ist höher, aber rückläufig höher, als der der Arbeitsplätze im Kreisgebiet, was als ein Zeichen für sich konsolidierende Wirtschaftskraft gewertet werden kann.

Insgesamt wird das auch daran sichtbar, dass die Pendlungen über die Kreisgrenze bei den Auspendlern nur leicht angestiegen ist (um 3,5 % seit 2011) und bei den Einpendlern deutlich starker angestiegen ist (um 15,2 % seit 2011). Andererseits sind die deutlich schwächer ausgeprägten kreisinternen Pendlungen zwischen den Gemeinden deutlich um 14,5 % zurückgegangen.

Für verkehrliche Verflechtungen wesentlich ist, dass das Gesamtaufkommen an Pendlern von 2011 bis 2019 mit ca. 23.500 Personen nahezu unverändert geblieben ist. Im Vergleich zu 2015 ist sogar ein geringfügiger Rückgang ablesbar. Somit hat die Zahl der Pendler keinen Einfluss auf die Nachfrage im Berufsverkehr ausgeübt.

Tabelle 2-5 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler des Kyffhäuserkreises 2011 bis 2019

Kenngröße	Personen			%	%
	2011	2015	2019	15/11	19/15
Erwerbstätige (Wohnort)	27.975	28.566	28.285	+2,1 %	-1,0 %
Beschäftigte (Arbeitsort)	19.491	20.682	20.076	+6,1 %	-2,9 %
Pendlersaldo des Kreises	-8.484	-7.884	-8.209		
Einpendler der Gemeinden	10.974	11.655	10.664	+6,2 %	-8,5 %
Auspender der Gemeinden	19.458	19.539	18.873	+0,4 %	-3,4 %
Pendleraufkommen der Gemeinden	23.376	24.117	23.504	+3,2 %	-2,5 %

Begründet in der statistischen Basis sind nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst. Nicht berücksichtigt sind also Selbständige, Beamte und Berufssoldaten. Diese pendeln natürlich auch und sind den angeführten Werten im Durchschnitt mit mindestens 15 % zuzuschlagen.

In Karte 03 werden die wesentlichen Pendlerverflechtungen (Einzelströme mit mindestens 25 Personen zwischen jeweils zwei Städten oder Gemeinden innerhalb des Kreisgebiets = interne Verflechtungen) dargestellt, in Karte 04 die Kreisgrenzen überschreitenden Verflechtungen (= externe Verflechtungen). Zusätzlich wurde in Karte 05 und Karte 06 die jeweiligen Veränderungen 2019 gegenüber 2013 dargestellt. Die jeweiligen Angaben beruhen auf einer Auswertung der Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Gemeinden sowie Ein- und Auspendler der Gemeinden, Stand 30.06. d.J. Diese Auswertung ist erforderlich, um Einzelströme hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung in bestimmten Relationen zusammenfassen zu können. Dabei sind Relationen ab etwa 100 Personen (auch durch Überlagerung mehrerer Einzelströme) hinsichtlich der Gestaltung von ÖPNV-Angeboten relevant. Die Bewertung der Strukturierung der Pendlerverflechtungen und der Pendlerströme kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die Gesamtausprägung der Pendlerverflechtungen des Kyffhäuserkreises ist im Vergleich mit den Nachbarkreisen relativ schwach.
- Die kreisinternen Verflechtungen sind auf nur ganz wenige Orte ausgerichtet. Sondershausen dominiert dabei sehr herausragend. Artern ist nach wie vor Zielort für Einpendlungen aus einer



Vielzahl von Gemeinden im Mittel- und Nahbereich, spielt aber nur eine geringe Rolle als Ziel konzentrierter Ströme. An Einzelströmen mit mehr als 100 Personen sind als Ziele ausschließlich Sondershausen, Bad Frankenhausen, Greußen, Artern, Ebeleben, Roßleben-Wiehe und nach der Gemeindebildung auch An der Schmücke beteiligt. Stadt-Umland-Verflechtungen sind kaum noch erkennbar, weil die Städte meist ihre vorherigen Umlandgemeinden eingemeindet haben. Ausnahme ist die Relation Kyffhäuserland > Sondershausen, die mit fast 500 Personen die stärkste innerkreisliche Verflechtung darstellt.

- Es zeichnen sich deutlich ausgeprägt zwei interne Pendlerhauptachsen im Kreisgebiet ab:
 - Ebeleben - Sondershausen - Bad Frankenhausen - Artern - Roßleben-Wiehe
 - Greußen - Sondershausen.
- Die Verflechtungen haben überwiegend zugenommen, besonders stark von Sondershausen nach Ebeleben. Allerdings gibt es prägnanten Ausnahmen, insbesondere zwischen Bad Frankenhausen und Artern, Kyffhäuserland und Sondershausen sowie um Greußen.
- Die kreisexternen Verflechtungen sind ebenfalls nur durch wenige ausgeprägte Ströme gekennzeichnet, darunter vor allem zwischen den Städten Nordhausen und Sondershausen, von Sondershausen und Greußen nach Erfurt, zwischen Sangerhausen und Artern.
- Unter den großräumigen externen Verflechtungen spielt nur die Relation Nordhausen - Sondershausen - Erfurt eine wesentliche Rolle. Auspendlungen in die alten Bundesländer haben für den Kyffhäuserkreis lagebedingt keine Bedeutung.
- Auch bei den externen Pendlerverflechtungen sind überwiegend Zunahmen festzustellen, besonders prägnant auf zahlreichen Relationen mit der Landeshauptstadt Erfurt (aus Sondershausen, Bad Frankenhausen, Roßleben-Wiehe), zwischen Bad Frankenhausen und Sömmerda sowie von Artern nach Sömmerda. Der Strom von Nordhausen nach Sondershausen war zunehmend, die Gegenrichtung abnehmend.

Bis etwa 2018 zeigt sich, dass hinsichtlich aller Kenngrößen: Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit und Beschäftigung im Kyffhäuserkreis von einer durchgängigen Konsolidierung und zumindest weitgehenden Lageverbesserung gesprochen werden kann.

Die Zahl der Beschäftigten (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) entwickelt sich in unmittelbarer Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsraumes und den konkreten standörtlichen Bedingungen. Danach wirkt verstärkt die demografische Veränderung in Richtung auf eine Begrenzung der Nachfrage nach Arbeitsplätzen. So wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigtenzahlen im Planungszeitraum nicht mehr ansteigen, sondern maximal stabil, eher ganz leicht rückläufig sein werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen wird in Korrespondenz zur rapide abnehmenden Zahl der Personen im Erwerbsalter nicht mehr stagnieren, sondern im Planungszeitraum deutlich rückläufig sein.

Dieser Wandel wird schrittweise auch Auswirkungen auf die Pendleraufkommen haben. Überwiegend sind diese bereits in eine Stagnationsphase übergegangen. Lediglich bei den Auspendlern über die Kreisgrenze kann es noch zu Anstiegen kommen.



Der **Motorisierungsgrad** ist eine wesentliche, für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen mitbestimmende Rahmenbedingung, die auch Modal Split und Verkehrsverhalten nachhaltig prägt. Nach den sprunghaften Anstiegen in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts mit zeitweise 2-stelligen jährlichen Zuwachsraten ist der Prozess auch im Kyffhäuserkreis erkennbar in eine Sättigungsphase übergegangen. 2002 bis 2004 sind die Bestände sogar einmal leicht rückläufig gewesen, weil in hohem Maße Altfahrzeuge ausgesondert und abgemeldet worden sind. Damit ist aber keine Trendwende eingetreten. Der Motorisierungsgrad (Pkw je 1000 Einw.) ist stetig angestiegen.

- Im Kyffhäuserkreis betrug der Bestand an zugelassenen Pkw 2005 ca. 50.100, was einem Motorisierungsgrad von 567 Pkw/1000 Einw. entsprach und etwas über dem Durchschnittswert im Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen und im gleichen Verhältnis auch über dem Durchschnitt im Freistaat Thüringen lag.
- Zum Stand 2010 ist der Pkw-Bestand auf 44.588 Fahrzeuge zurückgegangen, das entsprach einem Motorisierungsgrad von 547 Pkw/1000 Einw.³² Das bedeutet allerdings nicht, dass der Motorisierungsgrad im gleichen Zeitraum tatsächlich zurückgegangen wäre. Im Jahr 2008 hat das Kraftfahrtbundesamt die statistische Ausweisung der Pkw-Bestände insofern geändert, dass die zum Stichtag zeitweilig stillgelegten Fahrzeuge nicht mehr in der Statistik erscheinen. Da der Stichtag jeweils der 01.01. d. J. ist, macht dies durchschnittlich einen Anteil von 10 - 14 % der im übrigen Jahr „vorhandenen“ Fahrzeuge aus.
- Zum Stand 01.01.2015 betrug die Anzahl der zugelassenen Pkw 44.164 Fahrzeuge, was einem Motorisierungsgrad von 572 Pkw/1000 Einw. entsprach. Der Anstieg gegenüber 2010 betrug damit ca. 4,6 % bzw. knapp 1 % pro Jahr, wie dies auch im Nahverkehrsplan 2012 - 2016 vorausgeschätzt worden war.
- Zum Stand 01.01.2020 betrug die Anzahl der zugelassenen Pkw 44.390 Fahrzeuge, was einem Motorisierungsgrad von 598 Pkw/1000 Einw. und einem Anstieg gegenüber 2015 um 4,5 % entspricht. Das ist etwa 8 % höher als im Landesdurchschnitt. Der Anstieg war etwas stärker, als nach dem Nahverkehrsplan 2017 - 2021 vorausgeschätzt und hat sich gegenüber dem Zeitraum 2010 - 2015 kaum verlangsamt. Insbesondere sind die Pkw-Bestände noch immer weiter angestiegen.

Die regionale und lokale Differenzierung des Motorisierungsgrades nach Teilräumen und Gemeinden (siehe auch **Karte 07**) folgt weitgehend den bekannten Mustern und ist wie folgt zu beschreiben:

- Überdurchschnittlich hohe Motorisierungsgrade treten auf
 - in Siedlungsbereichen im unmittelbaren Umland der Siedlungszentren, die Zuzugsgemeinden dieser einwohnerstärkeren Orte sind, insbesondere um Sondershausen, Bad Frankenhausen und Greußen;
Ursachen: überdurchschnittliche Einkommen, hohes Pendleraufkommen, hohe Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, Wunsch nach Flexibilität
 - in den dünn besiedelten ländlichen Räumen, was im Kyffhäuserkreis aufgrund insgesamt relativ geringer Entfernungen nicht so stark ausgeprägt ist, wie normaler Weise;
Ursache: auf konventionelle Weise keine adäquate ÖPNV-Erschließung wirtschaftlich möglich

³² Als Datenquelle wurde ausschließlich die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg (KBA-Statistik) verwendet.



- Deutlich unter dem Durchschnitt liegende Motorisierungsgrade werden vorrangig festgestellt
 - in den Mittelzentren und weiteren zentralen Orten;
Ursachen: Effekte erhöhter Straßenverkehrsdichte und guter Erreichbarkeiten, teilweise durch städtische ÖPNV-Angebote, Erreichung des Arbeitsplatzes, Versorgung usw. häufig fußläufig oder mit dem Fahrrad möglich.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die bereits eingetretene Sättigungsphase weiter vertieft. Trotzdem wird auch in den Jahren des Planungszeitraumes und darüber hinaus der Motorisierungsgrad mit jährlichen Wachstumsraten von ca. 0,8 %, also ca. um ca. 4,0 % im Gesamtzeitraum, weiter ansteigen. Die Zahl der zugelassenen Pkw wird dagegen kaum noch ansteigen und tendenziell eher leicht zurückgehen.

Die gegebenen und sich im Planungszeitraum verändernden [siedlungs- und verkehrsgeografischen Bedingungen](#) beinhalten keine wesentlichen Besonderheiten, die bei der ÖPNV-Gestaltung zu beachten wären.

Das Kreisgebiet bildet das südöstliche Harzvorland und ist weitgehend durch flache, landwirtschaftliche Flächen in den Niederungen von Wipper („Diamantene Aue“), Helme und Unstrut („Goldene Aue“) geprägt. Ebenso prägend sind aber auch die zahlreichen Höhenzüge, die das Kreisgebiet durchziehen, von denen das Kyffhäusergebirge als das kleinste Mittelgebirge Europas am bekanntesten ist. Diese Höhenzüge erreichen zwischen von 450 ... 535 ü. NN. und weisen so auf begrenztem Raum topografische Merkmale von Mittelgebirgslandschaften auf. In diesen Gebieten mit Höhenlagen, Steigungsstrecken und verminderten Kurvenradien werden zwar besondere, aber noch keine außergewöhnlichen Anforderungen an die ÖPNV-Gestaltung, insbesondere den Fahrzeugeinsatz, die Fahrplankonstruktion oder die Streckenwahl aufgrund eingeschränkter Straßennetzdichte, gestellt. Größere Wasserflächen oder Flussläufe mit Brücken, die in ähnlicher Weise wirken würden, sind ebenfalls nicht vorhanden.

Das Kreisgebiet weist bisher kaum Ansätze für eine ausgesprochene Zersiedelung auf und wird dies auch künftig nicht tun. Der Grad der Siedlungsdispersion ist relativ gering, weil die einzelnen kleinen Gemeinden oder Ortsteile in der Regel nicht die Struktur von Streusiedlungen haben, sondern vergleichsweise kompakt sind. Allerdings treten topografisch bedingt häufig sehr lang gestreckte Siedlungslagen auf.

Eine weitere Rahmenbedingung der Gestaltung von Angeboten des straßengebundenen ÖPNV ist das Vorhandensein von [konkurrierenden Angeboten](#). Dazu ist zunächst festzustellen, dass bei sinnvoller und abgestimmter Gestaltung der ÖPNV-Angebote diese sich natürlich nicht gegenseitig Konkurrenz machen, sondern im Gegenteil Angebots- und Nachfragesynergien erreicht werden sollen und können. Der tatsächliche Konkurrent des ÖPNV ist dann der motorisierte Individualverkehr (MIV). Und bei optimal abgestimmter und entsprechend dimensionierter ÖPNV-Angebotsgestaltung bestehen nachweislich auch Chancen, in dieser Konkurrenzsituation mit guten Marktanteilen zu bestehen.

Die Überprüfung auf mögliches Vorhandensein konkurrierender (paralleler) Angebote zwischen Bus und Bahn bzw. auch verschiedenen Busverkehrsangeboten war einer der Untersuchungsgegenstände des Kooperationskonzepts und auch von Folgeuntersuchungen. Die Ergebnisse, Schlussfolgerungen und abgeleiteten Maßnahmenvorschläge sind umgesetzt.

Im Vergleich mit dem MIV hat der ÖPNV in den letzten Jahren eine erhebliche Verschlechterung der Konkurrenzsituation hinnehmen müssen. Diese Entwicklung ist eingetreten, obwohl ein starker Preis-



auftrieb im MIV, insbesondere durch bis 2012/2013 und jetzt wieder seit 2021 angestiegene Kraftstoffpreise, zu verzeichnen war. Zwischenzeitlich waren die Kraftstoffpreise allerdings um mehr als ein Drittel zurückgegangen. Ablesbar ist diese Situation nicht nur am überall erheblich angestiegenen Motorisierungsgrad, sondern vor allem auch an der Entwicklung der Mobilitätsstruktur der Bevölkerung (Modal split). Vorbehaltlos positiv zu bewerten ist aber in jedem Fall der Anstieg der Gesamtmobilität als Merkmal gestiegener Lebensqualität, abzulesen an der Anzahl der durchgeführten Gesamtfahrten pro Tag mit Bahn, Bus und Pkw. Die Niedrigpreissituation bei den Kraftstoffpreisen hat zwar begünstigend für ÖPNV und MIV gewirkt, eindeutig stärker aber zugunsten des MIV. 2018 und 2019 haben die Kraftstoffpreise wieder deutlich angezogen und sind 2020 krisenbedingt wieder eingebrochen. 2021 hat es einen politisch erzeugten und inflationsbedingten und 2022 zusätzlich einen kriegsbedingten Preisanstieg um insgesamt mehr als 70 % gegeben. Voraussagen für den Planungszeitraum und darüber hinaus sind sehr schwierig, weil mehrere noch nicht wirklich erforschte Tendenzen wirken

- Fortwirkung der aktuellen Krisensituation,
 - Homeoffice und physische Mobilität,
 - Vermeidung des ÖPNV und Trend zur Einzelbeförderung,
 - weitere CO₂-Bepreisung,
 - Dekarbonisierung der Flottenantriebe
- usw.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

Die wesentliche Rahmenbedingung für die ÖPNV-Angebotsgestaltung ist die grundsätzliche Verfügbarkeit einer finanziellen Mindestausstattung, um überhaupt Gestaltungsspielräume für größere Angebotsverbesserungen zu haben. Diese Spielräume sind im Kyffhäuserkreis nicht vorhanden. Möglichkeiten liegen lediglich im nichtkonventionellen Bereich der Mobilitätsgestaltung.

Das Verkehrsverhalten der Menschen ist in den vergangenen Jahren auch im Kyffhäuserkreis durch zunehmend ökologische Denk- und Verhaltensweisen gekennzeichnet. Unter diesem Aspekt ist z. B. auch zu beachten, dass die Bedeutung und der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtmobilität stark angestiegen sind. Daraus leiten sich auch zunehmende Forderungen nach Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im SPNV (auf touristischen Relationen durchaus auch mit dem Bus) sowie geeigneter Abstellmöglichkeiten für Bike & Ride an den Zugangsstellen ab.

Obwohl der Trend zu umweltbewusstem Verkehrsverhalten und damit zur ÖPNV-Nutzung durch ein ÖPNV-Angebot auf regional angemessenem Niveau und vergleichsweise günstigen Beförderungstarifen gestützt worden ist, ist dennoch die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV-Angebots zurückgegangen. Der zwischenzeitliche und jetzt wieder festzustellende Preisanstieg für die MIV-Nutzung hat andererseits nur dazu geführt, dass die spezifische Nutzungshäufigkeit der Fahrzeuge weiter abgenommen hat (in der Pandemiephase nicht einmal das), der Preisanstieg jedoch kaum zu einer Begrenzung des Motorisierungsgrades (Pkw-Verfügbarkeit) beigetragen hat.

Eine weitere Rahmenbedingung für die Gestaltung und vor allem die Effizienz von ÖPNV-Angeboten sind das Vorhandensein eines oder ggf. auch mehrerer Gemeinschaftstarife und eines Verbundmarketing (im Sinne eines gemeinsamen oder zumindest aufeinander abgestimmten, kooperativen ÖPNV-Marketing). Generell muss festgestellt werden, dass in beiden Feldern bisherige Bemühungen im Wesentlichen nicht



oder nur ansatzweise erfolgreich waren. Gegenwärtig sind eine entsprechende Erhebung und Machbarkeitsuntersuchung vorgesehen.

Ein Trend, der zunächst nur in Metropolen und Großstädten mit Stadtbahn- oder Straßenbahnsystemen beobachtet worden war und durch Befragungen belegt ist, dass zumindest die Altersgruppe der unter 30-Jährigen auf einen eigenen Pkw verzichtet und dafür den ÖPNV oder Pkw-Leih- bzw. Sharing-Angebote nutzt, hat sich durchaus weiter ausgebreitet, betrifft jetzt auch Stadt-Umland-Räume, allerdings nur, wenn dort ein hinreichendes ÖPNV-Angebot besteht. Der Kyffhäuserkreis gehört nicht zu diesen Räumen.



3 Angebots- und Nachfrageanalyse

3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

3.1.1 Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das SPNV-Netz im Kyffhäuserkreis umfasst folgende 2 Strecken mit einer Länge von ca. 58 km:

- die elektrifizierte und auf dem Abschnitt Sangerhausen - Artern zweigleisige Strecke Sangerhausen - Erfurt (KBS 335/595) mit den Zugangsstellen Voigtstedt, Artern, Reinsdorf (Artern), Bretleben, Heldrungen und Etzleben (Länge im Kreisgebiet ca. 24 km)
- die eingleisige Strecke Nordhausen - Erfurt (KBS 601) mit den Zugangsstellen Großfurra (B)³³, Glückauf (B), Sondershausen, Hohenebra Ort (B), Niederspier (B), Wasserthaleben und Greußen (Länge im Kreisgebiet ca. 34 km).

Zusätzlich trägt die KBS 590 Halle - Nordhausen mit den außerhalb des Kreisgebiets gelegenen Zugangsstellen Roßla und Kelbra mittelbar zur SPNV-Anbindung bei.

Die Strecken haben im Kreisgebiet untereinander keine Verbindung, sie sind über die Knoten Erfurt, Nordhausen und dem in Sachsen-Anhalt liegenden Knoten Sangerhausen in das Eisenbahnnetz eingebunden. Insgesamt ergibt sich im Vergleich zum Freistaat Thüringen und zur Region Nordthüringen ein unterdurchschnittlicher Erschließungsgrad durch den Schienenverkehr.

Das Streckennetz im Landkreis wird von 4 SPNV-Linien - 3 RE- und 1 RB-Linie - befahren. Tabelle 3-1 zeigt das SPNV-Angebot nach Linien, Betreibern und Fahrplankarten. Die Karte 08 stellt das Eisenbahnnetz - gemeinsam mit dem Netz des StPNV - im Kyffhäuserkreis dar. Die Angebotshäufigkeit ist in den Karten 10 - 17 dargestellt.

Tabelle 3-1 SPNV-Linien und Angebot 2021

Linie	Betreiber	Verlauf	Taktangebot [min]	Leistung [Zug-km/a]
Strecke Sangerhausen - Erfurt (KBS 335/595)			60	320.524**
RE 10	Abellio	Erfurt - Sömmerda - Artern - Sangerhausen - Magdeburg	120	
RB 59	Abellio	Erfurt - Sömmerda - Artern - Sangerhausen	120	
Strecke Nordhausen - Erfurt (KBS 601)			60*	430.554**
RE 55	DB Regio	Erfurt - Greußen - Sondershausen - Nordhausen	120*	
RE 56	DB Regio	Erfurt - Greußen - Sondershausen - Nordhausen	120*	

* Einschränkungen durch Bauarbeiten bis einschl. Dezember 2025, zeitweise werden Ersatzverkehre eingerichtet

** Betriebsleistung innerhalb der Kreisgrenzen, ohne Leer- bzw. Betriebsfahrten

Es ergibt sich auf beiden Strecken eine stündliche Bedienung durch die Überlagerung zweier Linien. Wegen eines unterschiedlichen Zuglaufs auf den Linien werden die meisten Stationen allerdings nur

³³ (B) = Halt nur auf Verlangen (Bedarfshalt)



zweistündlich bedient, lediglich in Artern, Heldrungen, Sondershausen und Greußen gibt es stündliche Zughalte.

Die **Tabelle 3-2** zeigt die Verteilung der insgesamt angebotenen Fahrten auf den jeweiligen Kursbuchstrecken. Wie für SPNV-Verbindungen üblich verändert sich das Angebot über die Tagesarten³⁴ hinweg kaum, lediglich am Wochenende ist ein moderater Rückgang des Angebots festzustellen.

Tabelle 3-2 Fahrtenangebot im Schienenpersonennahverkehr im Kyffhäuserkreis 2020

Betriebstag	Strecke Sangerhausen - Erfurt (KBS 335/595)		Strecke Nordhausen - Erfurt (KBS 601)	
	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag
Schultag	34	100,0 %	38	100,0 %
Ferientag	34	100,0 %	38	100,0 %
Samstag	32	94,12 %	34	89,47 %
Sonn-/Feiertag	32	91,12 %	34	89,47 %

Das SPNV-Angebot stellt Verbindungen zu dem Oberzentrum Erfurt und dem Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums Nordhausen sowie über Nordhausen bzw. Sangerhausen mit dem im Land Sachsen-Anhalt gelegenen Oberzentrum Halle (Saale) her. Mit dem derzeitigen schrittweisen Ausbau der Strecke Erfurt - Nordhausen bis zum Jahr 2025 soll dem Anliegen des SPNV-Aufgabenträgers und der anliegenden Kommunen nach einer Fahrzeitverkürzung auf dieser Achse nachgekommen werden (siehe auch in **Abschnitt 4.4.2**).

Im Kyffhäuserkreis verkehren keine Züge des Fernverkehrs. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zu diesen Zugprodukten sind die Bahnhöfe Erfurt, Halle (Saale), Kassel-Wilhelmshöhe sowie Göttingen.

3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in **Anlage 2** aufgelisteten 32 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises, darunter 6 Stadtlinien, sowie weitere 8 Linien fremder Aufgabenträger (Unstrut-Hainich-Kreis für 4 Linien, Landkreis Nordhausen für 2 Linien, Burgenlandkreis und Landkreis Mansfeld-Südharz für je 1 Linie), die Leistungen im Kyffhäuserkreis erbringen (Stand: Fahrplan 2021).

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises sind:

- für 5 Stadtlinien mit den Liniennummern 1, 2, 3, 5 und 6 die **Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH (SBG)** mit Sitz in Mühlhausen
- für 16 Regionallinien mit den Liniennummern 411, 421, 422, 432-434, 441-444, 446, 447, 451, 452, 461, 471 und 531 die **Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG)** mit Sitz in Mühlhausen

³⁴ Vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 2



- für 11 Regionallinien mit den Liniennummern 481-484 und 490-494 sowie die Linie 530 und der Bürgerbus Bad Frankenhausen (BB1) die **Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS)** mit Sitz in Hettstedt.
- Für die Linien 530 und 531 besteht ein Gemeinschaftsbetrieb zwischen RBG und VGS bei getrennten Liniengenehmigungen.

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

- die Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH, Sitz Mühlhausen
- die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH, Sitz Hettstedt
- die Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt, Sitz Merseburg
- die Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH, Sitz Weißenfels
- die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH, Sitz Nordhausen
- der Omnibusbetrieb Weingart, Sitz Menteroda.

Das Liniennetz des ÖPNV ist flächendeckend und erschließt zum größten Teil das gesamte Kreisgebiet (Vgl. **Karten 26-31**). Seine Verteilung ist insofern gleichmäßig, weil sichtbare Dichteunterschiede lediglich landschafts- und straßennetzbedingt sind.

Von den 25 Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises überschreiten 8 Linien die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Unstrut-Hainich-Kreis, Nordhausen, Mansfeld-Südharz, Saalekreis, Burgenlandkreis und Sömmerda.

Aus **Anlage 2** geht weiterhin das **mittlere tägliche Fahrtenangebot** im Busliniennetz, einschließlich der angebotenen Rufbusfahrten, hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses für die Leistungen im Landkreis nach Tagesarten³⁵ wie folgt:

Tabelle 3-3 Fahrtenangebot im Busverkehr im Kyffhäuserkreis 2020

Betriebstag	Regional- und Stadtverkehr		Nur Regionalverkehr		Nur Stadtverkehr	
	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag	Fahrten pro Tag	Anteil an Schultag
Schultag	823	100,0 %	695	100,0 %	128	100,0 %
Ferientag	459	55,7 %	345	49,6 %	114	89,1 %
Samstag	49	5,9 %	41	5,9 %	8	6,3 %
Sonn-/Feiertag	43	5,2 %	35	5,0 %	8	6,3 %

Während der Umfang des Fahrtenangebotes an Schultagen durchaus als hoch und mindestens den Vergleichswerten vergleichbarer Landkreise entsprechend zu bewerten ist, liegen die Fahrtenanteile im Regionalverkehr an Ferientagen unter dem Durchschnitt strukturell vergleichbarer Landkreise (Referenzwerte)³⁶. An Wochenenden ist das Angebot, im Gegensatz zum SPNV, nur sehr schwach ausgeprägt. Dabei verkehren an Samstagen lediglich 10 und an Sonntagen 7 der 40 Linien.

³⁵ Vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 2

³⁶ Als Portfolio der Vergleichswerte im Benchmarking wurden durch den Gutachter entsprechende Daten aus etwa 45 Landkreisen und weiteren Städten mit Stadtverkehren in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Nordthüringen und Nordhessen verwendet, die strukturell mit dem Kyffhäuserkreis ver-



Der **Angebotsumfang** im StPNV im Kreisgebiet liegt nach **Tabelle 3-4** bei etwa 3,11 Mio. Fahrplan-km und entspricht spezifischen Werten von 42,4 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.995 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Beide Werte liegen deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Landkreise. Aufgrund der topografischen Situation und des unterdurchschnittlichen SPNV-Angebotes mit fehlender Ost-West-Verbindungs- und Erschließungsfunktionalität im Kreisgebiet ist allerdings auch ein umfangreicheres Busangebot als in anderen Landkreisen notwendig, so dass die Werte in der Gesamtbeurteilung höchstens als angemessen zu bewerten sind.

Seit 2003 wurde das Angebot im StPNV schrittweise um insgesamt knapp -13 % reduziert. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass vor ca. zwei Jahrzehnten noch gut 130 Fahrten mehr pro Tag (gemessen an einem Schultag, vgl. **Tabelle 3-3**) zur Verfügung standen um den Mobilitätsanforderungen der potenziellen Nutzer gerecht zu werden. In der gleichen Zeitspanne war jedoch die Bevölkerungsentwicklung ebenfalls und sogar noch deutlicher rückläufig (-19 %), so dass sich heute das spezifische Angebot in Fahrplan-km pro Einwohner positiver darstellt. Ursächlich für die Angebotsreduzierung im StPNV war allerdings nicht nur die Bevölkerungsentwicklung. Seit der Abbestellung zahlreicher SPNV-Angebote in Nordthüringen um 2006/2007 durch den Freistaat, hat die Fahrgastnachfrage auch im StPNV, und damit im ÖPNV-System insgesamt, stark nachgelassen (vgl. **Abschnitt 3.2**).

Tabelle 3-4 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020

Nutzfahrleistung im Kyffhäuserkreis [1000 Fpl-km/a]	Nach Leistungsart		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Konventionell	Bedarfsabhängig	Regionalverkehr	Stadtverkehr	
Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises	2.496,4	333,4*	2.554,5	275,3	2.829,8
Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft	278,5	0	278,5	0	278,5
Alle Leistungen im Kyffhäuserkreis	2.775,0	333,4*	2.833,0	275,3	3.108,4
Leistungsanteile	89,3 %	10,7 %*	91,1 %	8,9 %	100,0 %

*Angaben laut ÖDA VGS & RBG (jeweils Anhang 1), enthalten vollflexible Rufbusangebote

3.1.3 Netzerschließung, Angebots- und Verbindungsqualität

Netzerschließung

Die **Karten 10 bis 17** zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o. g. Tagesarten. Daraus geht hervor, dass auch an Ferientagen (**Karte 11**) eine ähnlich flächenschließende Angebotsstruktur wie an Schultagen (**Karte 10**) vorhanden ist, allerdings mit deutlich geringerem Umfang, insbesondere in den Achsenzwischenräumen. Am Samstag (**Karte 12**) und Sonntag (**Karte 13**) beschränkt sich das StPNV-Angebot dagegen nur auf vereinzelte Verbindungen. Gravierende Unterschiede in der ÖPNV-Versorgung zwischen Teilräumen lassen sich nicht erkennen. Die **Karten 14 bis 17**

gleichbar sind. Dabei ist eine vollständige Vergleichbarkeit zwar nicht zu erreichen, dennoch eignen sich die Vergleichswerte als wichtige Orientierungswerte für die Angebotsbewertung.



zeigen die räumliche Verteilung sowie die Erschließung des ÖPNV-Angebots in der Kreisstadt Sondershausen. Die Effekte die sich auf Kreisebene beobachten lassen, zeigen sich ebenfalls im Stadtgebiet. Am Wochenende stellt sich das Angebot deutlich geringer dar als an Schul- bzw. Ferientagen, zudem werden einige Stadtgebiete bzw. Ortsteile am Wochenende nicht durch den StPNV erschlossen. In den östlichen Ortsteilen führt dies in Folge des nicht vorhandenen Angebots im SPNV zu einem überschreiten der Reisezeit. Ähnliche Verstöße zeigen sich auf gesamter Kreisebene in der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren. Dass Ortsteile über zu wenig Fahrtenpaare erschlossen sind, tritt nur vereinzelt an den Landkreisgrenzen auf. Insgesamt betrachtet entspricht diese Angebotsstruktur den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen und ist dadurch im Wesentlichen bedarfsgerecht. Dennoch ergeben sich vereinzelt Lücken in der Angebotsstruktur.

Angebots- und Verbindungsqualität im Hauptnetz des StPNV

Die Angebotsqualität im Hauptnetz wird im Wesentlichen durch die Angebotshäufigkeit und Vertaktung der Verkehre auf den Hauptnetzrelationen bestimmt. Nachfolgende **Tabelle 3-5** stellt daher das realisierte Angebot, die Vorgabe nach NVP 2017-2021 und deren Einhaltung auf den klassifizierten Relationen dar. Bei der Anrechnung der Fahrtangebote erfolgte keine Wertung nahezu zeitgleicher Fahrten (tritt insbesondere an Schultagen durch Verstärkerbusse auf) und von Fahrten mit deutlich von der jeweiligen Achse abweichendem Linienweg.

Tabelle 3-5 Angebot im Hauptnetz des StPNV³⁷

Relation	Linien	VU	Angebot [Fahrten pro Tag u. Rtg.] ³⁸			Takt [min]
			Vorgabe	Schultag	Ferientag	
Hauptverbindungsrelationen						
Roßleben - Kalbsrieth/ Wiehe/ Reinsdorf - Artern	480, 481, 483	VGS	10	10	5	kein
Artern - Bad Frankenhausen	490, 530	RBG, VGS	10	14	10	120min
Bad Frankenhausen - Sondersh.	451, 530	RBG, VGS	10	16	16	120min
Sondershausen - Ebeleben	131,421,422,434	RBG	10	20	15	120min
Verbindungsrelationen						
Heldrungen - Bad Frankenhausen	491	VGS	8	20	8	kein
Artern - Reinsdorf - Heldrungen	482, 484	VGS	8	21	8	kein
Ebeleben - Mühlhausen	130, 131, 432	RBG	8	20	10	120min
Ebeleben - Keula	422	RBG	8	11	10	kein

Es zeigt sich, dass die Vorgaben an Schultagen ausnahmslos eingehalten werden, teilweise sogar deutlich höhere Angebote (auch aus Anforderungen der Schülerbeförderung) vorhanden sind. Auf Grund der zuletzt teilweise sogar reduzierten Vorgaben ist dies nicht verwunderlich. An Ferientagen dagegen tritt

³⁷ Bedeutung der Markierung: grün - Einhaltung der Vorgabe, gelb - geringfügige Nichteinhaltung, rot - Nichteinhaltung

³⁸ Fahrtenzahl bei Abweichungen zwischen Hin- und Rückrichtung gemittelt



eine Nichteinhaltung entlang der Relation Roßleben - Artern auf. Insbesondere bei den Verbindungsrelationen liegen die Fahrtenangebote an Ferientagen stellenweise deutlich unter denen an Schultagen.

Ein durchgängiges Merkmal des Regionalbusverkehrs besteht generell, aber auch im Hauptnetz, in der nachfrageorientierten Fahrplangestaltung, die durch den Berufs- und insbesondere den Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt wird. Demzufolge sind Taktverkehre nur auf wenigen Linien oder nur in Ansätzen vorhanden. Dies steht im Gegensatz zu dem festen Taktgefüge auf den SPNV-Linien im Kyffhäuserkreis. Eine Ausnahme bildet dabei die landesbedeutsame Linie 530, diese verkehrt im 60min-Takt. Auch die LBL 130 verkehrt im Takt.

Am Wochenende werden die Hauptnetzrelationen

- Sondershausen - Bad Frankenhausen - Artern (Linie 530) mit 4 Fahrten je Rtg. (Sa+So)
- Mühlhausen - Schlotheim - Ebeleben - Sonderhausen (L 130) mit 4 Fahrten je Rtg. (Sa+So)
- Heldringen - Reinsdorf - Artern (Linie 484) mit 2 Fahrten je Rtg. (Sa+So)
- Heldringen Stadt - Bad Frankenhausen (Linie 491) mit 1 Rufbusfahrt je Rtg. (Sa)
- Roßleben - Wiehe - Reinsdorf - Artern (Linie 482) mit 1 Rufbusfahrt je Rtg. (Sa)

bedient. Das Angebot beschränkt sich somit auf wenige Achsen mit einem geringen Umfang.

Angebots- und Verbindungsqualität im Ergänzungsnetz des StPNV

Gemäß NVP 2017 - 2021 sind alle Siedlungseinheiten mit mind. 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete ab 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 80 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des SPNV/StPNV wohnen bzw. arbeiten sollen. Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/StPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag- also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß **Tabelle 3-6** vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare).

Tabelle 3-6 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte gemäß NVP 2017-2021/22 (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)	Kreisstadt (KS) ³⁹
4.500 und darüber	VII	selbst GZ	10	8
3.000 bis unter 4.500	VI	selbst GZ	10	6
2.000 bis unter 3.000	V	6	8	4
1.000 bis unter 2.000	IV	4	6	2
500 bis unter 1.000	III	2	3	1
200 bis unter 500	II	2	2	2 x wöchentlich
100 bis unter 200	I	1	1	1 x wöchentlich

³⁹ Verbindung zur Kreisstadt, wenn sie nicht das nächsterreichbare Mittelzentrum ist, betrifft also den Raum Artern - vermindertes Richtwert



Die Angebots- und Verbindungsqualität zu Zentralen Orten wird für 91 Siedlungseinheiten des Kyffhäuserkreises mit mindestens 100 Einwohnern ausgewiesen.⁴⁰ Gemessen an den Richtwerten des Bedienungsstandards (vgl. Tabelle 3-6), die sich an den Vorgaben des NVP 2017-2022 und den Grundsätzen der Raumordnung orientieren, ist zusammenfassend zu konstatieren:

- Die Richtwerte der Angebotshäufigkeit werden in den Verbindungen zu Grundzentren vollständig eingehalten. Einzelne Defizite, die auf die Nichteinhaltung des Reisezeit-Richtwerts von 30 min zurückzuführen sind, treten leicht verstärkt an Ferientagen auf.
- Auch für die Verbindungen zum nächsterreichbaren Mittelzentrum werden die Richtwerte an Schultagen weitestgehend eingehalten, an Ferientagen treten etwas mehr Nichteinhaltungen auf. Diese sind überwiegend in einer Überschreitung des Reisezeit-Richtwerts und nicht in einer zu geringen Angebotshäufigkeit begründet.
- Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Sondershausen ist aus den südöstlichen Randbereichen problematisch. Hier wirken sich die geografischen Entfernungen infolge der langgestreckten Kreisstruktur als begrenzender Faktor aus. Zudem fehlt in der Verbindung zwischen Artern und Sondershausen ein wirklich schnelles Verkehrsangebot, wie es nur eine gut ausgebaute SPNV-Verbindung bieten kann.

Die Karten 26 bis 31 visualisieren den Grad der Einhaltung der Richtwerte des Bedienungsstandards.

An Samstagen Sonn- und Feiertagen wird im Ergänzungsnetz nur eine Relation bedient:

- Bad Frankenhausen - Kyffhäuser - Berga (Linie 494) mit 4 Rufbus-Fahrten je Richtg. Sa+So saisonal (April bis einschl. Oktober)

Die Linien 530/531 und 130 stellen das Kernangebot an Wochenenden dar. Dieses ist allerdings mit jeweils 4 Fahrten je Richtung auch für landesbedeutsame Linien nur eingeschränkt nutzbar. Dennoch zeigt sich eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum vorherigen Nahverkehrsplan dar. Das saisonale Tourismusangebot auf der Linie 494 (Kyffhäuserbus) stellt ein Rufbusangebot während des Sommerhalbjahres bereit. Alle weiteren Verkehre spielen nur eine untergeordnete Rolle. An Samstagen erschließen diese vor allem das südöstliche Kreisgebiet mit einzelnen Fahrten.

Bedarfsabhängige Verkehrsangebote

Bedarfsabhängige Verkehre dienen der Ergänzung des konventionellen Busangebotes, um auch geringe und unstrukturierte Verkehrsnachfragen bedienen zu können. Im Kyffhäuserkreis werden dazu folgende Formen eingesetzt:

- Anruf-Linienfahrten
- Bedarfshaltestellen bzw. -abschnitte im Fahrtverlauf
- Flexibler Rufbus in abgegrenzten Teilräumen.

Insgesamt werden 333.400 Fplkm/a als bedarfsabhängige Verkehrsangebote im Kyffhäuserkreis angeboten, diese Leistungen machen gut 10 % des Gesamtvolumens aus (vgl. Tabelle 3-4). Im Vergleich zu 2015 hat sich das Rufbusangebot signifikant erweitert und erbringt auch anteilig deutlich mehr Betriebsleistung.

⁴⁰ Zu den Siedlungseinheiten vgl. Abschnitt 2.1 und Anlage 1



Fahrtwünsche müssen für alle genannten Formen bedarfsabhängiger Elemente 1 Stunde vor gewünschtem Fahrtantritt angemeldet werden. Bei der RBG sind Anmeldungen Montag - Freitag im Zeitraum 6 - 18 Uhr möglich, Fahrtwünsche in den Frühstunden müssen bei beiden Unternehmen bis 18 Uhr des Vortages angemeldet werden.

Die Form des vollflexiblen Rufbus basiert auf der (Teil-)Umsetzung eines im Jahr 2012 erstellten Rufbus-Konzepts⁴¹ und den entsprechenden Festlegungen im NVP 2012-2016 zu Rufbus-Räumen und Linienband-Betrieben. Auf 4 Linien in 4 Bedienkorridoren existieren zur Ergänzung des konventionellen Angebots an Ferientagen vollflexible Rufbusangebote ohne Linien- und Fahrplanbindung. Diese sind stündlich im Zeitraum 6-18 Uhr nutzbar, wenn 60 Minuten vor bzw. nach gewünschtem Fahrtbeginn kein reguläres Fahrplanangebot besteht. Einstiege sind nur an bestehenden Haltestellen möglich, es besteht für die Disposition aber die Möglichkeit einer flexiblen Gestaltung der Fahrtroute, auch über mehrere Bedienkorridore hinweg.⁴² Durch dieses Angebot werden mehrere, aber nicht alle der im NVP 2016-2021 definierten Rufbus-Räume abgedeckt.

Bürgerbus Bad Frankenhausen

Der Bürgerbus Bad Frankenhausen erschließt mit regelmäßig angebotenen Ringfahrten, neben der Ortslage Bad Frankenhausen, die Ortsteile Esperstedt, Ringleben, Udersleben, Ichstedt und Seehausen. Von Montag - Freitag verkehrt der Bürgerbus zwischen 07:45 Uhr und 18:15 Uhr mit insgesamt 5 Fahrten, an Samstagen zwischen 08:30 Uhr und 16:00 Uhr mit 4 Fahrten und an Sonntagen von Mai bis September zwischen 13:45 Uhr und 16:45 Uhr speziell zu Kurkonzerten mit 2 Fahrten in veränderter Linienführung. Der Fahrpreis weicht dabei vom regulären Linienverkehr etwas ab und beträgt innerhalb der Kernstadt Bad Frankenhausen 1,00 €, für die Ortsteile 1,50 € pro Person, wobei Kinder unter 6 Jahren und Schwerbehinderte das Angebot kostenfrei nutzen können. Auf der ehrenamtlich betriebenen Linie wird, wie bei Bürgerbussen üblich, ein Kleinbus eingesetzt.

Freizeitverkehr

Relevante Ziele des Freizeitverkehrs sind die in **Abschnitt 2.1** aufgeführten „Vorbehaltsgebiete Tourismus und Verkehr“ und „Orte mit Tourismus- und Erholungsfunktion“. Die Angebotsqualität an diesen Standorten wird in Hinblick auf die touristische Erreichbarkeit nachfolgend analysiert.

Im Vorbehaltsgebiet Kyffhäusergebirge / Kelbraer Feuchtgebiet sind die Stadt Bad Frankenhausen und das Kyffhäuserdenkmal wesentliche Ziele. Bad Frankenhausen wird Mo-Fr durch die Linie 530 aus Sondershausen und Artern sowie die Linie 491 aus Heldrungen jeweils im 120-min-Takt angebunden. Dabei werden in Artern und Heldrungen Bahnanschlüsse hergestellt, so dass auch eine überregionale Erreichbarkeit gewährleistet ist. Am Wochenende verkehren auf der Linie 530 vier Fahrtenpaare und auf der Linie 491 ein Rufbusfahrtenpaar am Samstag. So ist eine Anbindung gewährleistet, allerdings in geringem Umfang. Das Kyffhäuserdenkmal und die Barbarossahöhle werden durch Linie 494 saisonal (zwischen Karfreitag und Reformationstag) an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit jeweils 4 Rufbusfahrten

⁴¹ Rufbus-Konzept für den Kyffhäuserkreis - Studie für das Bedienungsgebiet der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH im Kyffhäuserkreis. PTV AG, Schlussbericht vom 31.07.2012.
Darin werden für mehrere Teilräume Angebotsstrukturierungen und ergänzende Bedarfsverkehre vorgeschlagen.

⁴² Verkehrsgesellschaft Südharz mbH: Gestaltungsspielräume im demografischen Wandel - FlexBus im Kyffhäuserkreis. Präsentation vom 18. September 2014.



pro Richtung zwischen Bad Frankenhausen und Berga, Bf (hier mit Anschlüssen vom/zum SPNV, Bahnhof Berga-Kelbra) bedient.

Für das Vorbehaltsgebiet Hainleite stellen die Kreisstadt Sondershausen (Schloss; Freizeit- und Erholungszentrum Zum Possen) und deren Ortsteil Straußberg (Burg und Erlebnispark) die wichtigsten Zielpunkte dar. Die Kernstadt Sondershausen ist Mo-Fr durch die Bahnanbindung, mehrere Regionalbuslinien und den Stadtverkehr aus mehreren Richtungen gut erreichbar. Auch am Wochenende besteht durch den SPNV aus dem südlichen Kreisgebiet und für auswärtige Touristen eine gute Anbindung, aus dem östlichen Kreisgebiet wird durch die Linie 530 eine Busverbindung von Artern bzw. Bad Frankenhausen geboten. Das Erholungszentrum Zum Possen ist saisonal am Wochenende durch einzelne Fahrten der Stadtlinie 6 angebunden, diese stellen allerdings kaum Verknüpfungen zu den einstrahlenden Verkehren her, sodass diese Anbindung nur für Fahrgäste aus Sondershausen attraktiv nutzbar ist. Straußberg ist Mo-Fr durch einzelne Fahrten aus Richtung Sondershausen und Nordhausen angebunden, am Wochenende besteht kein Angebot, sodass hier kein touristisch nutzbares ÖPNV-Angebot vorhanden ist.

Im Vorbehaltsgebiet Hohe Schrecke stellen die Tourismusorte Heldrungen und Wiehe (mit Donndorf und Roßleben) bedeutende Ziele dar. Mo-Fr ist der ganze Korridor durch die regelmäßigen Busangebote zwischen Heldrungen, Roßleben und Artern ausreichend bedient. Heldrungen lässt sich obendrein durch die Bahn und mit der zweistündlich verkehrenden Linie 491 aus Bad Frankenhausen erreichen. Am Wochenende verkehren die Buslinien jeweils mit einem Rufbusfahrtenpaar am Samstag, also einem nur sehr begrenzt nutzbaren Angebot. Die ÖPNV-Anbindung wird dann im Wesentlichen durch die Bahn in Heldrungen sichergestellt.

Als einziger „Ort mit Tourismus- und Erholungsfunktion“ liegt Artern in keinem der Vorbehaltsgebiete. Die Erreichbarkeit wird Mo-Fr durch die Bahn sowie aus mehreren Richtungen durch Hauptnetzlinien, u. a. die zweistündlich verkehrende Linie 530 aus Sondershausen, gewährleistet. Am Wochenende verkehren neben dem SPNV die Linie 530 mit vier Fahrtenpaaren und die Linien 482 und 484 mit jeweils einem Rufbusfahrtenpaar am Samstag von Heldrungen und Roßleben.

Insgesamt zeigt sich, dass die touristischen Ziele im Landkreis überwiegend durch den ÖPNV erschlossen sind. Dies ist insbesondere dadurch sichergestellt, dass sich die meisten Zugangsstellen zu den Flächenzielen an den SPNV-Achsen oder dem Hauptnetz des StPNV befinden.

3.1.4 Angebot im Stadtverkehr Sondershausen

Im Kyffhäuserkreis wird lediglich die Kreisstadt Sondershausen durch Stadtverkehrslinien bedient. Nach Anlage 2 gibt es insgesamt 5 Stadtlinien, davon verkehren

- Montag-Freitag 4 Linien (Linien 1, 2, 3, 5)
- Samstag und Sonntag 1 Linie (Linie 6)

Die Linie 6 stellt dabei eine reine Wochenendlinie dar, die das Stadtgebiet auf anderem Linienweg als die werktags verkehrenden Linien erschließt.

Die Angebotshäufigkeit unterscheidet sich in den einzelnen Stadtbereichen. So wird Montag - Freitag

- auf der Achse Bebra - Zentrum - Borntal - Jecha - Berka ein 30min-Takt (Linie 1)
- im Bereich Östertal / Stockhausen ein 60min-Takt (Linie 2), der im Abschnitt ZOB nach Stockhausen durch Linienüberlagerung auf einen 30-min-Takt verdichtet wird (Linie 2 und 3)



- nach Großfurra unter Berücksichtigung ergänzender Einzelfahrten einer Regionallinie ein 60min-Takt, der morgens zur Fabrikstraße verdichtet wird (Linien 3 und 471)
- nach Jechaburg ein bedarfsgerechtes Angebot mit 3 Fahrten pro Tag und Richtung (Linie 5)

angeboten. Die Bedienung erfolgt im Kernbereich etwa im Zeitraum 5 - 19 Uhr, in den Außenbereichen Großfurra (5 - 17 Uhr) und Jechaburg (7 - 14 Uhr) in kürzeren Zeiträumen.

Am Wochenende werden die Stadtbereiche

- Bebra, Zentrum, Borntal, Jecha, Östertal und Stockhausen durch eine Ringlinie mit alternierender Fahrtrichtung stündlich bedient (Linie 6)
- Großfurra an Samstagen mit 3 Fahrtenpaaren im 120-min-Takt an das Zentrum angebunden (Linie 3)
- Berka nicht durch den Stadtverkehr, aber 2 Fahrtenpaare der Linie 530,
- Jechaburg nicht bedient.

Der Bedienungszeitraum an Wochenenden ist für den Kernbereich 9 - 18 Uhr, nach Großfurra 12 - 16 Uhr.

Verknüpfungen zwischen den einzelnen Buslinien bestehen an der Haltestelle ZOB, zwischen Bus und Bahn an der Haltestelle Bahnhof (siehe hierzu [Abschnitt 3.1.5](#)).

Abschnittsweise Überlagerungen mit Regionallinien ergeben sich in folgenden Bereichen:

- ZOB - Stockhausen - Großfurra, wobei das Angebot auf der Regionallinie 471 (Sondershausen - Weißensee) aber als Taktverdichtung dient und zwischen Stockhausen und Großfurra auf direkterem Linienweg (nicht über Fabrikstr.) verkehrt
- ZOB - Jecha/Berka mit den in östlicher Richtung verkehrenden Regionallinien 451, 452 und 530, wobei diese Linien zwischen Sondershausen und Berka nur auf wenigen Fahrten einzelne Haltestellen des Stadtverkehrs in Borntal, Östertal und Jecha bedienen
- ZOB - Bebra mit den in südlicher Richtung verkehrenden Regionallinien 131, 411, 421, 422, 434, 441, 442 und 443, die mit allen Fahrten die Haltestellen Franzberg und Erfurter Str., also nicht alle Haltestellen des Stadtverkehrs, anfahren.

Eine Veranschaulichung der Angebotshäufigkeit und Erschließungsqualität im Stadtgebiet Sondershausen erfolgt in den [Karten 14 - 17](#) durch Eintragung der Linienführungen, der Bedienungshäufigkeiten und der Erschließungsbereiche durch 500-Meter-Radius-Isochronen um die jeweiligen Haltestellen.⁴³

Insgesamt betrachtet verbleibt das Angebot auf einem ähnlichen Niveau gegenüber dem vorherigen Nahverkehrsplan. Nennenswerte Angebotskürzungen sind nicht vorgenommen worden, aber auch keine Erweiterungen.

⁴³ Die Isochronen beschreiben den Radius um eine Haltestelle, der den Einzugsbereich der Haltestelle grafisch darstellt (in diesem Fall 500 Meter mit einer Gehzeit von 7 Minuten).



3.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme (im Kyffhäuserkreis: Eisenbahn-Regionalverkehr und kategorisiertes Busliniennetz) ist ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal aus der Sicht des Nutzers. Der NVP 2016-2021 legt dazu folgende Verknüpfungspunkte (VP) fest:

Die Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtanzahl für die Verknüpfungspunkte ermitteln.

Tabelle 3-7 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP) gemäß NVP 2017-2021/22

Verknüpfungsart	Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Wichtige Umsteigepunkte
Bus <> Bahn	Sondershausen, Bahnhof Artern, Bahnhof Heldringen, Bahnhof	Greußen, Bahnhof	
Bus <> Bus	Sondershausen, ZOB Artern, Busbahnhof	Greußen, ZOB Heldringen, Stadt Bad Frankenhausen, Busbf. Roßleben, Schulplatz Ebeleben, Markt	Großenehrich Reinsdorf Rottleben

Die Analyse und Bewertung der Bus-Bahn-Verknüpfung betrifft die Bahnhöfe Sondershausen, Artern, Heldringen und Greußen.⁴⁴ Die Verknüpfung gilt als gewährleistet, wenn folgende Kriterien erfüllt werden:

- Verknüpfungszeit⁴⁵ ≤ 15 min. bei Direktverkehr der Regionalbusse zum Bahnhof,
- Verknüpfungszeit ≤ 10 min. für das zusätzliche Umsteigen von Regionalbussen in Stadtbusse, mit denen dann die Bus-Bahn-Verknüpfung erfolgt,
- analoge Anwendung der Verknüpfungszeiten für die Verknüpfung Bahn - Bus.

Tabelle 3-8 Bus-Bahn-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Busfahrten mit der Bahn				
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Sondershausen, Bhf.	33 von 100 (33,0%)	82 von 86 (95,4%)	25 von 28 (89,3%)	25 von 28 (89,3%)
Artern, Bhf.	32 von 53 (60,4%)	28 von 28 (100,0%)	6 von 6 (100,0%)	6 von 6 (100,0%)
Heldringen, Bhf.	27 von 67 (40,3%)	24 von 24 (100,0%)	5 von 5 (100,0%)	2 von 2 (100,0%)
Greußen, Bhf.	21 von 42 (50,0%)	21 von 21 (100,0%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)

⁴⁴ Diese Definition entspricht der Festlegung im Regionalplan Nordthüringen 2012, G 3-15

⁴⁵ Bezeichnet einen Schwellenwert der Umsteigezeit, wird dieser Überschritten gelten die Fahrten als nicht verknüpft



Tabelle 3-9 Bahn-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Bahnfahrten mit dem Bus				
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Sondershausen, Bhf.	31 von 34 (91,2%)	34 von 34 (100,0%)	32 von 32 (100,0%)	32 von 32 (100,0%)
Artern, Bhf.	18 von 38 (47,4%)	34 von 38 (89,5%)	30 von 34 (88,2%)	30 von 34 (88,2%)
Heldrungen, Bhf.	17 von 38 (44,7%)	38 von 38 (100,0%)	34 von 34 (100,0%)	34 von 34 (100,0%)
Greußen, Bhf.	15 von 34 (44,1%)	34 von 34 (100,0%)	0 von 32 (0,0%)	0 von 32 (0,0%)

Aus [Tabelle 3-8](#) und [Tabelle 3-9](#) lässt sich ablesen, dass der Verknüpfungsgrad insbesondere an den Bahnhöfen Sondershausen und Artern am höchsten ist. Insgesamt ergeben sich über die letzten 10 Jahre relativ stabile Werte, wobei der Verknüpfungsgrad in Artern, Heldrungen und Greußen - bedingt durch Anforderungen der Schülerbeförderung - an Schultagen nicht zufriedenstellend ist.

Die Bus-Bus-Verknüpfung wird für die Verknüpfungspunkte Sondershausen ZOB, Artern Busbahnhof, Bad Frankenhausen Busbahnhof, Heldrungen Stadt, Roßleben Schulplatz, Greußen ZOB, Ebeleben Markt und Großenehrich analysiert. Analog der Bus-Bahn-Verknüpfung gilt die Verknüpfung als erfüllt, wenn die Anschlusszeit ≤ 15 min. beträgt.

Nach [Tabelle 3-10](#) werden überwiegend gute Verknüpfungsquoten erreicht, Werte deutlich über 50 % sind im Vergleich sehr zufriedenstellend. Lediglich in Großenehrich und Reinsdorf besteht noch Verbesserungsbedarf an Schultagen. Generell sind die Verknüpfungen am Wochenende insgesamt deutlich besser umgesetzt, obwohl deutlich weniger Fahrten verkehren.

Tabelle 3-10 Bus-Bus-Verknüpfungen

Anzahl und Anteil der verknüpften Bahnfahrten				
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Sondershausen, ZOB	200 von 209 (95,7%)	164 von 162 (101,2%)	25 von 28 (89,3%)	25 von 28 (89,3%)
Sondershausen, Bahnhof	94 von 100 (94,0%)	82 von 86 (95,4%)	25 von 28 (89,3%)	25 von 28 (89,3%)
Artern, Busbf.	97 von 123 (78,9%)	45 von 45 (100,0%)	11 von 14 (78,6%)	9 von 12 (75,0%)
Artern, Bahnhof	39 von 53 (73,6%)	28 von 28 (100,0%)	6 von 6 (100,0%)	6 von 6 (100,0%)
Bad Frankenh., Busbf.	118 von 148 (79,7%)	87 von 88 (98,9%)	42 von 42 (100,0%)	19 von 19 (100,0%)
Heldrungen, Stadt	34 von 67 (50,8%)	24 von 24 (100,0%)	5 von 5 (100,0%)	0 von 2 (0,0%)
Roßleben, Schulplatz	61 von 71 (85,9%)	47 von 47 (100,0%)	16 von 16 (100,0%)	16 von 16 (100,0%)



Anzahl und Anteil der verknüpften Bahnfahrten				
Verknüpfungspunkt	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Greußen, ZOB	25 von 42 (59,5%)	21 von 21 (100,0%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)
Ebeleben, Markt	80 von 96 (83,3%)	55 von 62 (88,7%)	0 von 8 (0,0%)	0 von 8 (0,0%)
Ebeleben, Bahnhof	55 von 69 (79,7%)	48 von 46 (104,4%)	0 von 8 (0,0%)	0 von 8 (0,0%)
Großenehrich	20 von 44 (45,5%)	28 von 29 (96,6%)	0 von 0 (0,0%)	0 von 0 (0,0%)
Reinsdorf b Artern Ort	16 von 58 (27,6%)	17 von 25 (68,0%)	6 von 6 (100,0%)	0 von 4 (0,0%)
Rottleben Ort	61 von 71 (85,9%)	47 von 47 (100,0%)	16 von 16 (100,0%)	16 von 16 (100,0%)

Im Stadtverkehr Sondershausen stellt die Verknüpfungsqualität zwischen den Stadtlinien und zum SPNV ein besonderes Qualitätsmerkmal dar, da die Aufgabe von Stadtverkehren neben der Erschließung der Siedlungsgebiete vor allem eine Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz darstellt.

Für die Verknüpfung zwischen den Stadtlinien besteht am ZOB ein Anschluss mehrerer Busse (Rendezvous) zu den Taktminuten 15 und 45. Die Fahrten der Linien 1 und 2 treffen sich im halbstündlichen Abstand am ZOB in der Weise, dass abwechselnd jeweils eine Fahrt pro Richtung der Linie 2 mit Fahrten der Linie 1 (in beiden Richtungen) verknüpft wird. Für die Fahrgäste der Linie 2 wird damit auch ein Anschluss zum/vom Bahnhof Sondershausen über Linie 1 hergestellt. Auch die Fahrpläne der Linien 3 und 5 sind am ZOB auf das Rendezvous der Linien 1 und 2 abgestimmt. Auf den Regionallinien knüpfen die Fahrten nur zum Teil an dieses Konzept an, die Taktlinie 530 bietet aber entsprechende Anschlussbeziehungen.

Für die Verknüpfung zum SPNV bietet die Stadtlinie 1 am Bahnhof Sondershausen Anschluss an die RE-Linien. Dabei sind die Fahrten aus Richtung Jecha/Stadtzentrum auf Anschlüsse zu den Zügen nach Erfurt und Nordhausen bei einer Übergangszeit von 9 Minuten ausgerichtet, die Fahrten der Gegenrichtung auf Anschlüsse von den entsprechenden Zügen bei einer Übergangszeit von 12 bzw. 15 Minuten. In und aus Richtung Bebra ergeben sich längere Übergangszeiten.

3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Die räumliche Verteilung der Nachfrage im Schiienenpersonennahverkehr im Jahr 2016 weist mit einer Querschnittsbelastung von 700 - 900 Fahrgästen an Schultagen ähnliche Werte auf dem gesamten Abschnitt Greußen - Sondershausen - Großfurra auf. Bei der Strecke Etzleben - Artern - Voigtstedt liegt die Querschnittsbelastung mit 650 - 850 Fahrgästen in einer ähnlichen Größenordnung, hier nimmt die Nachfrage aber in nördlicher Richtung deutlich ab.⁴⁶ In der Entwicklung der Fahrgastnachfrage seit 2012 ist keine der Strecken von großen Nachfrageveränderungen betroffen, so dass von relativ stabilen Werten auszugehen ist.

⁴⁶ Quelle für alle Angaben zum Schienenpersonennahverkehr: 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2018 bis 2022



Die Zugangsstellen weisen nach **Tabelle 3-11** vergleichsweise geringe Nachfragewerte auf. Lediglich die Stationen Sondershausen, Artern, Greußen und Heldrungen haben mehr als 100 Ein- und Aussteiger pro Tag. Dagegen werden 9 der 13 Stationen im Tagesdurchschnitt von weniger als 50 (teilweise von weniger als 20) Ein- und Aussteigern genutzt.⁴⁷

Tabelle 3-11 Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen (gerundet)⁴⁸

Ein- und Aussteiger je Durchschnittstag Mo - Fr (Personen)									
Nr.	Zugangsstelle	2011	2016	2019	Nr.	Zugangsstelle	2011	2016	2019
1	Artern	250	200	400	8	Hohenebra Ort	< 50	< 50	< 50
2	Bretleben	< 50	< 50	< 50	9	Niederspier	< 50	< 50	< 50
3	Etzleben	50	< 50	< 50	10	Reinsdorf (Artern)	< 50	< 50	< 50
4	Glückauf	< 50	< 50	< 50	11	Sondershausen	500	500	500
5	Greußen	300	200	300	12	Voigtstedt	< 50	< 50	< 50
6	Großfurra	< 50	< 50	< 50	13	Wasserthaleben	< 50	< 50	< 50
7	Heldrungen	300	300	400	Summe 1 - 13⁴⁹		1.600	1.425	1.825

Vor dem Jahr 2006 ergab sich noch ein Gesamtaufkommen an Ein- und Aussteigern im SPNV von 2.825 Personen an einem durchschnittlichen Werk- und Schultag. Nach dem Wegfall der 11 Zugangsstellen von Kyffhäuserbahn und Unstrutbahn verblieben noch 2.250 Personen, die täglich die Bahn nutzten, was vergleichsweise schon sehr wenig war. Bis 2011 ergab sich ein weiterer drastischer Rückgang der SPNV-Nachfrage um 29 % und bis 2016 um weitere 11 %, wobei der Trend im Zeitraum 2011 - 2016 zumindest stark gebremst war. Vom Nachfragerückgang sind nahezu alle Zugangsstellen betroffen. Von 2016 bis 2019 ist erstmals ein positiver Trend festzustellen, mit einem Anstieg um 28 %, mit einer Verdopplung in Artern und deutlichen Anstiegen in Heldrungen und Greußen.

Tabelle 3-12 Nachfrage im StPNV 2019

Verkehrsunternehmen	Beförderungsfälle [Fahrgäste/a]				
	Nach Nutzergruppe		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Schüler	Sonstige	Regionalverkehr	Stadtverkehr	
RBG	875.070	152.850	1.027.920	0	1.027.920
<i>Anteil</i>	<i>85 %</i>	<i>15 %</i>	<i>100 %</i>	<i>0 %</i>	
SBG	119.416	156.891	0	276.307	276.307
<i>Anteil</i>	<i>43 %</i>	<i>57 %</i>	<i>0 %</i>	<i>100 %</i>	
VGS Südharz	969.208,5	90.670,5	1.059.879	0	1.059.879
<i>Anteil</i>	<i>91 %</i>	<i>9 %</i>	<i>100 %</i>	<i>0 %</i>	
Gesamt	1.963.694,5	400.411,5	2.087.799	276.307	2.364.106
<i>Anteil</i>	<i>83 %</i>	<i>17 %</i>	<i>88 %</i>	<i>12 %</i>	<i>100 %</i>

⁴⁷ Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

⁴⁸ Angaben aus der Reisendenstatistik (RES), bereitgestellt durch LbV Thüringen, nach Zugangsstellen (gerundet)

⁴⁹ Für die Summierung wurden die Werte <50 pauschal mit 25 bewertet.



Das jährliche Fahrgastaufkommen im Straßenpersonennahverkehr lag im Jahr 2019 bei ca. 2,36 Mio. Beförderungsfällen im Kyffhäuserkreis.⁵⁰ Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des StPNV von etwa 32 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

Nach Tabelle 3-12 entfallen fast 2,0 Mio. Fahrgäste (entsprechend 83 %) auf Schüler. Das war anteilig auch 2015 so. Bei den Unternehmen, die die Regionalverkehre erbringen (RBG, VGS) liegt der Schüleranteil bei durchschnittlich 88 %. Im Stadtverkehr Sondershausen dagegen spielen die sonstigen Nutzer eine deutlich größere Rolle, hier machen sie mehr als die Hälfte der Fahrgäste aus.

Zwischen 2015 und 2019 (die Beförderungsfälle liegen im Jahr 2020 pandemiebedingt um 4,14 % niedriger als noch im Jahr 2019 und werden dementsprechend als nicht repräsentativ eingeschätzt) ist die Fahrgastnachfrage insgesamt um -7,6 % (und damit stärker als prognostiziert) zurückgegangen. Damit hat sich der negative Trend, ausgehend vom Jahr 2012, weiter verschärft (2015/2012: -4,5 %). Diese Entwicklung ist im Stadtverkehr mit -3,1 % Rückgang schwächer ausgeprägt als im Regionalverkehr mit -8,1 %. Auslöser für den Nachfragerückgang sind rückläufige Einwohnerzahlen, aber auch die Angebots- einschränkungen im Stadtverkehr 2013 und die weitreichenden Angebotseinschränkungen im SPNV.

3.3 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten dienen

- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des StPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum 2023 bis 2027,
- der Kontrolle der Einhaltung von Vorgaben des Aufgabenträgers, definiert durch den bisher geltenden Nahverkehrsplanes 2017-2021/22, im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der definierten ausreichenden Verkehrsbedienung,
- der Erfolgskontrolle zur Umsetzung der raumordnerischen Grundsätze, definiert durch das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und den Regionalplan Nordthüringen 2012,
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Förderung des ÖPNV.

In der Summe aus SPNV- und StPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- b. Das Gesamtvolumen des Angebots im StPNV je Einwohner und Fläche liegt über dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise, was aufgrund des unterdurchschnittlichen SPNV-Angebots aber nicht besser als angemessen zu bewerten ist.
- c. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen weist ein eher unterdurchschnittliches Angebot an Ferientagen auf. Generell als Mangel einzuschätzen sind die nahezu völlig fehlenden StPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen, was allerdings leider inzwischen in vergleichbaren Regionen verbreitet ist.

⁵⁰ Datenquelle: Datenlieferung der Verkehrsunternehmen RBG/SBG und VGS



- d. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot im StPNV ist weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den benachbarten Städten und Landkreisen, insbesondere den Städten Mühlhausen und Sangerhausen.
- e. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- f. Der quantitative Mindestbedienstungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird - sowohl hinsichtlich der Achsenbedienung, als auch der Flächenerschließung - an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme von Einzelfällen, eingehalten. An Ferientagen treten vermehrt Defizite auf.
- g. Die anteilige Nutzung von Bedarfsverkehren ist durch die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Rufbuskonzept Kyffhäuserkreis nochmals ausgeweitet worden. Dabei kommen verschiedene Formen bedarfsabhängiger Verkehre zum Einsatz. Dennoch liegen hier weiterhin Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven, insbesondere im westlichen Kreisgebiet.
- h. Alternative Angebote öffentlicher Mobilität kommen bisher nur in Form des Bürgerbusses Bad Frankenhausen zur Anwendung. Auch hier liegen erhebliche Gestaltungsreserven.
- i. Die relevanten Ziele des Freizeitverkehrs sind überwiegend erschlossen. Das Potenzial für zusätzliche touristische Angebote ist gering.
- j. Die Vorgaben für den Schülerverkehr laut Schülerbeförderungssatzung werden eingehalten. Die sich mit der Novellierung des Thüringer Schulgesetzes ergebenden erhöhten Anforderungen sind zu prüfen.
- k. Der Angebotsumfang im Stadtverkehr Sondershausen ist angemessen, die Angebotsverteilung entspricht den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten.
- l. Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht. Dennoch ergibt sich noch punktueller Optimierungsbedarf.
- m. Der Umfang der Fahrgastnachfrage des SPNV ist im Kreisgebiet im Zeitraum 2016-2019 erstmals wieder angestiegen, was erfreulich ist und im Gesamtsystem genutzt werden kann.

In der Gesamtbewertung des gegenwärtigen Standes des verkehrlichen Angebotes ist festzustellen, dass sich die vorstehend genannten Mängel, Defizite und Nichteinhaltungen ganz überwiegend als Einzelprobleme darstellen und nicht auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen sind.

Als Grundlage für die Aufstellung eines Planungsprogramms zur schrittweisen Herstellung von Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur fehlt nach wie vor eine vollständige Erfassung der Ein-, Aus- und Umsteiger aller Haltestellen im Kreisgebiet.

Insgesamt sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

Die wesentlichen Ziele des Nahverkehrsplanes 2017 - 2021/22 konnten erreicht werden.

1. Aus dem bestellten Leistungsvolumen und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine nahezu optimale Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes und zunehmend modernisiertes Angebot bereitgestellt worden.



2. Im Planungszeitraum sind aber unter den weiter schwieriger werdenden demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erhebliche weitere Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zumindest zu sichern, aber gezielt auch weitere Verbesserungen zu erreichen.
3. Kleine Schritte sind durch Einzelmaßnahmen zu erreichen. Eine umfassende Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei Sicherung der Finanzierbarkeit ist nur im Ergebnis einer Gesamtüberplanung und durch Umstrukturierung der Angebote durch stärkere Nutzung flächenhafter Bedarfsverkehre und alternativer Angebote möglich.

Die wesentlichen raumordnerischen Grundsätze sind erfüllt.

1. Die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge werden erreicht. In Teilräumen ist in der ÖPNV-Bedienung allerdings noch Handlungsbedarf zur zukünftigen Sicherung dieser Ziele vorhanden.
2. Eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger, ist im Rahmen der Möglichkeiten gewährleistet.
3. Die Folgen des demografischen Wandels werden bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt.

Daraus lassen sich die nachfolgend aufgelisteten Handlungsbedarfe ableiten. Diese sollen Ansatzpunkte dafür sein, eine weitere Optimierung und Modernisierung des Angebotssystems erreichen zu können und die festgestellten Defizite weitestgehend zu beseitigen, andererseits aber auch eine höhere, zeitgemäße Qualität in den Bedienungsvorgaben (auch mit Blick auf eine künftige Leistungsvergabe) zu erreichen:

Kurzfristiger Ansatz

1. Punktuelle Verstärkung der Angebote in den Verkehrsachsen und erweiterte Vertaktung.
2. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Beseitigung bzw. Minderung der wenigen Nichteinhaltungen vorgesehener Vorgaben, durchaus aber auch maßvolle Überschreitungen der Mindestvorgaben, vorwiegend durch Weiterentwicklung des vorhandenen Busangebots und unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotsformen sowie Förderung und Propagierung von Bürgerbus-Systemen.
3. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen Busverkehren und dem SPNV (fortlaufende Anpassung an Bahnfahrpläne) ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhöhen bzw. eine Reduzierung der Attraktivität und einen damit einhergehenden Nachfragerückgang zu vermeiden.
4. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für weitere Ferientags- und Wochenendangebote, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren. Auch hier sind die Möglichkeiten der bedarfsgesteuerten Bedienung vorrangig zu nutzen.
5. Prüfung erhöhter Anforderungen an die Schülerbeförderung durch Vorgabe von Schulwegzeiten.

Mittelfristiger Ansatz

6. Überplanung und Optimierung der Gesamtangebote, mit Integration der erhöhten Anforderungen an die Schülerbeförderung, als Empfehlung von Gutachter und Regionalbus-Gesellschaft.



4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

Im Ergebnis der Untersuchungen zu den Zusammenhängen zwischen der Angebots- und Nachfrageentwicklung bei SPNV und StPNV in den zurückliegenden Jahren, zur Potenzialentwicklung und zur strukturellen Entwicklung der Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Nachfrage sowie einer vergleichenden Bewertung der Bedienungsstandards und deren Übereinstimmung mit Dimensionierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes hat sich erwiesen, dass

einerseits

- a. die bisher geltenden Vorgaben - unterstützt auch durch die durchgeführten Leistungsvergaben - weitgehend eingehalten werden, allerdings in einzelnen Bereichen und insbesondere im Zusammenhang mit der bisherigen und sich in Kürze ändernden genehmigungsrechtlichen Behandlung von Flächenruffbussen Nachsteuerungsbedarf und nunmehr auch Nachsteuerungsmöglichkeiten bestehen,
- b. die Mindestbedienungsvorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung im mittleren Niveau vergleichbarer Landkreise und innerhalb des Zweckverbandsraumes Nahverkehr Nordthüringen (NVN) einzuordnen sind,
- c. eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes zwar nicht zwingend erforderlich ist, sondern eher punktueller Anpassungsbedarf besteht, eine Gesamtüberplanung aber verkehrliche und wirtschaftliche Reserven zutage bringen kann,

andererseits

- a. die strukturelle Entwicklung nach Teilräumen zu einer weiteren Differenzierung der Nachfrage geführt hat und weiterhin führt, was sich in der Angebotsgestaltung ausprägen muss,
- b. in dem Bestreben, die Lebensbedingungen und den Modal Split in den Teilräumen nicht unangemessen zu differenzieren, Angebotsverbesserungen auch in Teilräumen mit sehr geringer Fahrgastnachfrage vorgesehen werden müssten,
- c. ein bisher ansatzweise bestehendes Programm zur schrittweisen Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV fortzuschreiben und weiterzuentwickeln ist,
- d. die zunehmenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes zu nachhaltigen Maßnahmen der Modal-Split-Beeinflussung zugunsten des ÖPNV und einem höheren Eigenbeitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele zur Einhaltung gesetzlicher Vorgaben führen müssen.

Die **Umsetzung dieser Strategie** erfolgt in

- einer Modernisierung der verkehrspolitischen Leitlinien,
- der Prüfung und erforderlichen Anpassung der quantitativen und qualitativen Bedienungsvorgaben im Detail, einschl. der Vorgaben zur barrierefreien Angebotsgestaltung, sowie
- konkreten sowie übergreifenden Planungsmaßnahmen,

wobei davon auszugehen ist, dass der finanzielle Handlungsrahmen - über die unausweichlichen preisbedingten Anpassungen hinaus - nicht erweiterbar ist.



4.2 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Kyffhäuserkreises besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Thüringer Gesetzes über den Öffentlichen Personenverkehr. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Dafür werden folgende **Leitlinien** beschlossen:

- (1) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus SPNV, Buslinienverkehren und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung alternativer Bedienungselemente und des Radverkehrs als **Alternative zum MIV** zu entwickeln.
- (2) Das ÖPNV-Angebot hat dabei einen wichtigen Beitrag zur **Daseinsvorsorge**, zur **Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen** in allen Teilräumen und als **Faktor der Siedlungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung** zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der **Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte** durch gute **Erreichbarkeit** weiter zu stärken. Dabei ist den differenzierten Anforderungen in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten gleichermaßen Rechnung zu tragen (vgl. LEP 2025 G 2.1.1 u. G 2.2.13).
- (3) Bei der Erfüllung wesentlicher - regionaler und überregionaler - Verbindungsfunktionen erfüllt das **SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion**. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen eine Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein (vgl. LEP 2025 G 4.5.14).
- (4) Erhaltung der Trasse der Unstrutbahn und Teiltrassen der Kyffhäuserbahn für den Güterverkehr und weiteres Bemühen um eine Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs.
- (5) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll aber wieder stärker auf eine attraktivere **Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen** hingewirkt werden, ohne dabei die Qualität der Schülerbeförderung einzuschränken.
- (6) Neue oder wachsende **Potenzialstandorte** - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend **durch den ÖPNV anzubinden**.
- (7) Der Aufgabenträger setzt sich generell für **anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften** im Freistaat Thüringen und im Land Sachsen-Anhalt ein.
- (8) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch **Reduzierung der Schadstoffemissionen** einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann (vgl. LEP 2025 G 4.5.1). Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land genutzt werden können, wird der Landkreis unter Beachtung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften auf der Grundlage einer geeigneten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotten auf emissionsarme/-freie Antriebe** unterstützen.



- (9) Die **Angebotsgestaltung** soll **grundsätzlich nachfrageorientiert** erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. **Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung** sind im Stadtverkehr sowie im Hauptnetz des Regionalverkehrs vorzusehen. Hierzu gehören die Relationen des Netzes der **landesbedeutsamen Linien**. In ländlichen Räumen ist eine entsprechend den Mindestbedienungsstandards angemessene Flächenerschließung zu gewährleisten.
- (10) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die **verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung und der Wirtschaftlichkeit soll unter Beachtung des geltenden, aktuell erweiterten Rechtsrahmens insbesondere in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen an Nichtschultagen das ÖPNV-Angebot außerhalb der Verkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.
- (11) Der Landkreis ist offen für die Umsetzung von **Initiativen im Bereich alternativer Mobilität** unter Einbindung der Gemeinden und wird diese nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität **unterstützen**. Das gilt ausdrücklich auch für die **Förderung von Bürgerbus-Angeboten**, für die der Landkreis eine Förderrichtlinie erarbeitet, sofern dies nicht der Freistaat tut.
- (12) Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten stellt für den Nutzer ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Es ist eine hohe **Verknüpfungsquote** anzustreben, da hierdurch eine gute Nutzbarkeit und hohe Attraktivität der Verkehrsangebote erreicht werden kann.
- (13) Die ganzheitliche, integrierte Mobilitätsplanung erfordert eine verstärkte arbeitsteilige Abstimmung und ein höheres Augenmerk für die **Verknüpfung mit dem Individualverkehr** an den Schnittstellen (P+R, B+R, Leihstationen).
- (14) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der **barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung** generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV nach § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können. (vgl. LEP 2025 G 2.1.2).
Mit diesem Nahverkehrsplan werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.
- (15) Der Landkreis gewährleistet in eigener Zuständigkeit gemäß § 39 Abs. 1 PBefG eine **maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife**. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen berücksichtigt werden. Der Landkreis prüft ergebnisoffen die **Anwendung von Verbund- oder Gemeinschaftstarifen** und wird diese umsetzen, wenn ein Überwiegen der Vorteile für Nutzer und Aufgabenträger nachgewiesen sind.
- (16) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktio-



nalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.

- (17) Der Kyffhäuserkreis bekennt sich zur Fortsetzung der kooperativen Zusammenarbeit der Aufgabenträger auf der Ebene des **Zweckverbandes NVN**, so lange keine andere Form der Aufgabenträgerkooperation beschlossen wird.

4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

Der organisatorische und finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende [Leitlinien](#) definiert:

- A) Der Kyffhäuserkreis nimmt seine Funktion gemäß § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG als **Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV** in seinem Zuständigkeitsgebiet wahr.
- B) Als eine **Aufgabe im eigenen Wirkungskreis** gemäß § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG wird der ÖPNV vom Kyffhäuserkreis als **Teil der Daseinsvorsorge** gemäß § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung ein ausreichendes ÖPNV-Angebot sicher.
- C) Der Aufgabenträger sichert die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** für gebündelte Leistungen im Busverkehr und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen bzw. durch **Verwaltungsvereinbarungen** mit benachbarten Gebietskörperschaften bei grenzüberschreitenden Leistungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzhilfen des Freistaats, investive Förderung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, ggf. Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Haushalt des Landkreises diese Aufgabe sicherstellen kann.

4.4 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

Der quantitative Bedienungsstandard ist ein Mindeststandard und insofern wesentlicher Teil der Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Aufgabenträger. Er dient pragmatisch der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,
- b) die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, flexible oder alternative Angebote) und deren Verbindung zum nächsterreichbaren Zentralen Ort der jeweiligen zentralörtlichen Ebene sowie
- c) besondere Vorgaben für den Schülerverkehr.



Der Bedienungsstandard für Stadtverkehre beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung und für Bedienungszeiträume für Stadtlinien und
- b) Vorgaben für die Erschließung des Stadtgebietes unter Einschluss der Bedienung mit Regionallinien.

Außerdem werden Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen getroffen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- und Stadtverkehr ist verbindlich einzuhalten. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate flexible oder alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen.

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

Die Kategorien von Bedienungsrelationen und -räumen werden nach **Tabelle 4-1** festgelegt.

Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im StPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Die Kategorisierung verwendet das ÖPNV-Netz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.

Die Kategorien von Bedienungsrelationen und -räumen werden nach **Abschnitt 4.4.2** festgelegt.



Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Regionales Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen (HVR)	SPNV, StPNV
	Verbindungsrelationen des landesbedeutsamen Netzes (LBL)	
	Sonstige Verbindungsrelationen (VR)	
Lokales Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Stadtverkehrsrelationen	StPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Netzelemente und Räume mit verstärkter Orientierung auf bedarfsgesteuerte Bedienung	StPNV, flexible, alternative Angebote

Das **Regionale Hauptnetz (= Verbindungsnetz)** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten, insbesondere den Städten Erfurt, Nordhausen, Mühlhausen und Sangerhausen. Die festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im StPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation (HVR) SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 60min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt, Taktauslassungen auch Mo - Fr in der Nebenverkehrszeit zulässig)
- Hauptverbindungsrelation (HVR) StPNV:
 - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit nur geringfügigem, abschnittsweise zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - Verbindungen mit Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan, verdichteter 120min-Takt Mo - Fr (also auch an Ferientagen) mit mindestens 10 Richtungsfahrten pro Tag, bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
 - bedarfsgerechte Bedienungshäufigkeit am Wochenende, nutzbares Mindestangebot Sa, So mit mindestens 4 Fahrtenpaaren



- differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr, Sa, So
- Verknüpfung mit SPNV und Buslinien an kategorisierten Verknüpfungspunkten
- Schnellbus-Charakter ist anzustreben
(hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
- Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort
- Verbindungsrelation SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 120min-Takt (Mo - So)
- Verbindungsrelation StPNV des landesbedeutsamen Netzes (LBL):
 - ausgewiesene Relation laut StPNV-Finanzierungsrichtlinie 2019
 - Verbindung zwischen Zentralen Orten der Mittel- und Oberzentralen Ebene bzw. Verknüpfungspunkten oder Orten von Landesinteresse
 - umsteigefreie Verbindung
 - Verknüpfung mit dem SPNV an mindestens einem Punkt mit max. 15 min Anschlusszeit
 - durchgehender Taktverkehr mit Mo-Fr mindestens 8, an Wochenenden und Feiertagen mindestens 4 vertakteten Fahrtenpaaren
- Sonstige Verbindungsrelation (VR) StPNV:
 - Verbindung mit Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete StPNV-Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren des Landkreises sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
 - Verbindungen mit Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen, sofern nicht als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot (regelmäßige Fahrtenfolge), Orientierung auf 120min-Takt Mo - Fr (also auch an Ferientagen), mit mindestens 8 Richtungsfahrten pro Tag und ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung in der Hauptverkehrszeit
 - bedarfsgerechte Bedienungshäufigkeit an Samstagen, Mindestangebot von 2 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa
 - differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr und Sa



Das **Lokale Ergänzungsnetz (= Erschließungsnetz)** dient der Flächenerschließung sowie der Realisierung des Stadtverkehrs, als Zubringer zum regionalen Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Gliederung und Charakteristik:

- Stadtverkehr:
 - Erschließung des Stadtgebietes durch Stadt- und Regionallinien
 - Anbindung der Stadtgebiete an den SPNV
 - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte
 - taktorientierte Angebotsgestaltung mit 30min-Fahrtenfolge zumindest in der HVZ
 - differenzierte Bedienungszeiträume Mo-Fr und Sa, So
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll
- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen:
 - Erfüllung räumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom regionalen Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben
 - Festlegung differenzierter Bedienungszeiträume Mo-Fr, Sa nach Bedarf
 - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen ggf. durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
 - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen, Samstagen und Sonntagen.
- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume
 - geeignete Räume und Relationen für Rufbus-Bedienung.

Im Zuge einer Aufwertung eines Teils der Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen entfällt die bisherige Kategorie der Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Verkehrsaufkommen und der Anteil der sonstigen Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen. Nur tabellarisch gesondert ausgewiesen wird die Kategorie der landesbedeutsamen Linien, mit weitgehend den Parametern von Verbindungsrelationen (höhere Anforderungen nur am Wochenende).

Die für den Planungszeitraum vorläufig, d. h. bis zu einer Netzüberplanung und deren Umsetzung, gültige Kategorisierung wird in **Karte 25** dargestellt.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den **Karten 10-17** für die einzelnen Betriebstage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.



4.4.2 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz

Das regionale Hauptnetz wird im StPNV durch die Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen des kategorisierten Netzes gebildet. Der Mindestbedienungsstandard wird für jede Relation entsprechend ihrer Einordnung in diese Kategorien festgelegt. Die Definition der Relationen im Hauptnetz ist in **Tabelle 4-2** aufgeführt. Der Bedienungszeitraum beschreibt den Zeitraum zwischen dem Beginn der ersten und dem Ende der letzten Fahrt auf der Relation. Richtungsbezogene Abweichungen aufgrund der Lastrichtung sind dabei zulässig. Der grundsätzliche Bedienungszeitraum umfasst Montag - Freitag 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angemessen verkürzt. Ausnahmen können bei einem abweichenden Nachfragepotenzial im Früh- oder Spätverkehr definiert werden.

Im angegebenen Zeitraum sind

- Hauptverbindungsrelationen im verdichteten 120min-Takt,
- Verbindungsrelationen mit 120min-Taktorientierung (Fahrtenfolge)

zu bedienen. Taktzeitwechsel oder -abweichungen sind zugunsten eines wirtschaftlichen Schülerverkehrs zulässig, sollten aber weitestgehend vermieden werden.

Tabelle 4-2 Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz

Relation	Mindestbedienung (Fahrten pro Tag und Richtung)	
	Mo - Fr ⁵¹	Sa + So
Hauptverbindungsrelationen		
Sondershausen - Bad Frankenhausen	10	4
Bad Frankenhausen - Artern	10	4
Sondershausen - Ebeleben - Mühlhausen	10	4
Roßleben - Artern (über Kalbsrieth oder Wiehe/Reinsdorf)	10	4
Verbindungsrelationen		
Heldrungen - Reinsdorf - Artern	8	2
Bad Frankenh. - Göllingen - Kindelbrück - Heldrungen, Bf	8	2
Heldrungen - Bad Frankenhausen	8	2 Sa
Ebeleben - Holzthaleben - Keula	8	nach Bedarf
Hohenebra - Schernberg - Kleinberndten	8	nach Bedarf

Gelb hinterlegt = Relationen des landesbedeutsamen Netzes

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen Zentralen Orten und Verknüpfungspunkten her. Die Bedienung der aufgeführten Relationen hat mindestens in der vorgegebenen Fahrtenhäufigkeit zu erfolgen. Dabei sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten, insbesondere bei Überlagerung von Linien, möglichst einheitlich sein. Es wird eine vollständige Vertaktung angestrebt.

⁵¹ an Schul- und Ferientagen



Hinweis:

Die vorstehenden Relationen sind „Von-Nach-Verbindungen“ und keine Linien. Sie können durchgehend mit einer Linie, aber auch durchgebunden oder als Umsteigeverbindungen durch mehrere Linien bedient werden (außer bei LBL). Die Angebotshäufigkeiten können sich auch durch abschnittsweise Überlagerung mehrerer Linien ergeben. Entscheidend ist die durchgehende Nutzbarkeit durch den Fahrgast in der gesamten Relation, d.h. bei erforderlichem Umstieg muss der Anschluss durch Wartezeit von maximal 10 min gewährleistet werden.

Die Vorgaben zur Kategorisierung sind auch betreiberunabhängig. Angebote mehrerer Betreiber können sich auch ergänzen oder überlagern.

Die Definition der Hauptverbindungsrelationen

- Sondershausen - Bad Frankenhausen
- Bad Frankenhausen - Artern
- Sondershausen - Mühlhausen

findet sich auch in der Konzeption eines landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes des Freistaats Thüringen⁵² sowie den Festlegungen zu Hauptbuslinien des Regionalplans⁵³ wieder. Diese Verbindungen erfüllen die Anforderungen an eine landesbedeutsame Linie.⁵⁴

Für die darüber hinaus vorgeschlagenen Verbindungen

- Sondershausen - Bad Langensalza und
- Artern - Nebra/Wangen

wird vom Kyffhäuserkreis aufgrund der zu geringen Nachfrageerwartung und der damit verbundenen Finanzierungsproblematik keine kurzfristige Umsetzungsperspektive gesehen.

4.4.3 Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten

Die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, flexible/alternative Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort ist die zweite Komponente eines allgemeinen Mindestbedienungsstandards.

Allgemeine Bemessungsgrundlage für **Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr** ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Flächendeckende Vorgaben über alle Größenkategorien werden nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht. Ein generelles Abgehen davon mit Erweiterung auf das Wochenende ist nicht möglich, weil dann das gesamte Ergänzungsnetz am Wochenende zu bedienen wäre. Allerdings soll ab der Größenklasse IV (ab 1000 Einwohner) auch an Samstagen die Herstellung der Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes unter Finanzierungsvorbehalt geprüft werden. Diese Vorgabe wurde zusätzlich als Prüfaufgabe zum Nahverkehrsplan eingefügt.

⁵² Anhang und Anlage 1 zur „Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie)“, TMIL Az. 3685/1-32-5680/2018 vom 29.11.2018, gültig ab 01.01.2019

⁵³ Regionalplan Nordthüringen 2012, G 3-16

⁵⁴ Anforderungen an landesbedeutsame StPNV-Linien laut StPNV-Finanzierungsrichtlinie: Mo-Fr mind. 8, Sa+So mind. 4 vertaktete Fahrten je Richtung, Verknüpfung mit SPNV an mind. einer Station bei einer Übergangszeit von höchstens 15 min



Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbestandorte mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung sowie ab 08/2021 gemäß ThürSchulG gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.4.4).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/StPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-3 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare). Hierbei wurde die bisherige Vorgabe weiter differenziert und moderat erhöht.

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.⁵⁵

Tabelle 4-3 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)	Kreisstadt ⁵⁶ (KS)
6.000 und darüber	VII	selbst GZ	12	10
3.000 bis unter 6.000	VI	selbst GZ	10	8
2.000 bis unter 3.000	V	8	8	6
1.000 bis unter 2.000	IV	6	6	4
500 bis unter 1.000	III	3	4	2
200 bis unter 500	II	2	2	2 (an 2 Tagen je Woche)
100 bis unter 200	I	1	1	1 (an 2 Tagen je Woche)

Ab Größenklasse IV aufwärts zusätzlich Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes an Samstagen.

Zwischen der Ankunft der Hinfahrt und Abfahrt der Rückfahrt im Zentralen Ort muss ausreichend Zeit für Erledigungen vorgesehen werden. Daher ist grundsätzlich eine minimale Aufenthaltsdauer von 120 Minuten vorzusehen.

Zusätzlich wird die Einhaltung folgender Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit) je Richtung festgelegt:

Richtung Grundzentrum = 30 min; Mittelzentren = 45 min; Kreisstadt = 90 min

⁵⁵ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.

⁵⁶ Verbindung mit der Kreisstadt, wenn Sie nicht selbst das nächsterreichbare Mittelzentrum ist, betrifft also den Raum Artern - verminderter Richtwert.



In Sonderfällen, z. B. bei Ringverkehren, kann auch die Summe aus Hin- und Rückfahrt für die Bewertung der Reisezeitvorgaben herangezogen werden.

Außerdem gilt generell das Kriterium der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit, so dass auch Ausnahmeregelungen möglich sind, die allerdings zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abzustimmen sind.

Vorgaben zur Verbindungsqualität der Siedlungseinheiten mit einem Oberzentrum werden nicht gemacht, weil die Region nach LEP zutreffend als „Region in oberzentrenferner Lage“ einzuordnen ist, aus der für den Kyffhäuserkreis flächendeckend keine sinnvollen ÖPNV-Verbindungen zu einem Oberzentrum hergestellt werden können.

4.4.4 Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht nach der Schülerbeförderungssatzung des Kyffhäuserkreises⁵⁷ unter festgelegten Voraussetzungen ein Beförderungsanspruch mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den regulären Schulweg.

Weiterhin legt sie in § 3 Absatz 4 fest, dass

- die Beförderung am Morgen nur zum regulären Beginn der 1. Stunde
- die Beförderung nach Unterrichtsende differenziert nach Schularten
 - für Grundschulen nach der 4. und 6. Stunde
 - für Regelschulen nach der 6. und 7. Stunde
 - für Gymnasien nach der 6. und 8. Stunde

erfolgt. Diese Vorgaben müssen ggf. entsprechend den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Das Grundprinzip mit 2 Rückfahrten soll aber die Regel bleiben.

Weitergehende Festlegungen zur Beförderungsqualität (Anzahl der schultäglichen Beförderungen, zulässige Schulwegzeiten, Wartezeiten vor und nach dem Unterricht, Umstiege) wurden bisher nicht getroffen.

Mit dem 01.08.2021 ist eine Änderung des Thüringer Schulgesetzes in Kraft getreten. In einem neuen § 41d werden erstmals in Thüringen Vorgaben für Schulwegzeiten gemacht. Diese Vorgaben entsprechen einschlägiger Verwaltungsrechtsprechung und sollen eine altersbezogene Zumutbarkeit widerspiegeln.

Folgende Zeiten für den Schulweg sollen nicht überschritten werden:

- (1) Schüler der Primarstufe zur Grundschule oder zur Gemeinschaftsschule max. 35 min sowie zum regionalen Förderzentrum max. 60 min,
- (2) Schüler der Sekundarstufe zur Regelschule max. 45 min, zur Gemeinschaftsschule, zum Gymnasium oder zum regionalen Förderzentrum max. 60 min.

Die Formulierung der Vorgaben ist aus verkehrlicher Sicht ungenau. Der Schulweg kann danach unterschiedlich definiert werden. Aus diesem Grund hat das Thüringer Bildungsministerium eine Synopse mit Kommentierung veröffentlicht, die mehr Klarheit verschafft, jedoch nicht alle Fragen klärt.⁵⁸

⁵⁷ Satzung des Kyffhäuserkreises über die Schülerbeförderung, Änderungssatzung vom 19.02.2014.



Demnach gehören zur Schulwegzeit:

- Die Zeiten für die Fußwege zwischen Haustür der Wohnung und Haltestelle sowie zwischen Haltestelle und Schuleingang,
- die Reisezeit (= Fahrzeit mit Umstiegs-wartezeit).

Nicht zur Schulwegzeit gehören Wartezeiten vor und nach dem Unterricht.

Ob die Vorgaben auch für den Rückweg gelten ist unklar, das wird aber unterstellt.

Die Vorgabe ist eine Sollvorgabe. Es darf also in begründeten Ausnahmefällen in zumutbarer Weise davon abgewichen werden, ohne dass per se ein Rechtsanspruch auf Sonderbeförderung entsteht. Das ist deshalb von Belang, weil insbesondere die Vorgabe für Grundschüler dazu führt, dass bei Fußwegen von z. B. ca. 1000 Metern nur noch 20 min für die Reisezeit verbleiben. Das wird nicht in allen Fällen einzuhalten sein. Die Vorgabe ist zudem nicht prüffähig, weil dazu die Wohnadressen der Schüler benötigt würden, mit denen aus Gründen des Datenschutzes nicht umgegangen werden darf.

Im Hinblick auf die Sicherung eines wirtschaftlich effizienten Schülerverkehrs ist außerdem darauf hinzuwirken, dass die Schulen die Unterrichts-anfangs- und -endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen. Das wird auch Gegenstand der vorgesehenen Überplanung des StPNV-Angebotes sein.

4.4.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr Sondershausen beinhaltet nach **Tabelle 4-4** Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit und -zeiträume in den einzelnen Stadtgebieten für deren Anbindung an das Stadtzentrum und zentrale Umsteigepunkte (Bahnhof, ZOB).

Der Bedienungszeitraum reicht Mo-Fr bis 19:00 Uhr, Sa, So bis 18:00 Uhr (letzte Abfahrt). Die Hauptlinien sind durchgehend im 30min-Takt bzw. 60min-Takt getaktet. In Relation zu Stadtverkehren in vergleichbarer Größe und Struktur ist dies angemessen. Eine ggf. sonnvolle Erweiterung ggf. Mo-Fr bis 20:00 Uhr bzw. um mindestens einen Umlauf scheidet an den Finanzierungsmöglichkeiten und geringem Nachfragepotenzial.

Tabelle 4-4 Vorgaben für den Stadtverkehr Sondershausen

Kat.	Stadtgebiete	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag	
		Takt	Zeitraum	Takt	Zeitraum	Takt	Zeitraum
A	Berka	30	5:00 - 19:00	bedarfsgerecht		bedarfsgerecht	
	Bebra, Zentrum, Borntal, Jecha	30	5:00 - 19:00	60	9:00 - 18:00	60	9:00 - 18:00
B	Östertal, Stockhausen	30 / 60	5:00 - 18:00	60	9:00 - 18:00	60	9:00 - 18:00
	Großfurra	30 / 60	5:00 - 17:00	bedarfsgerecht		-	
C	Jechaburg	bedarfsgerecht		-		-	

⁵⁸ Thüringer Schulgesetz. Synopse mit Kommentierung. Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, 15.10.2019



Die geforderte Bedienung kann auch durch einstrahlende Regionallinien, ggf. in Kombination mit Stadtlinien, realisiert werden.

Taktabweichungen sind bei alternierender Bedienung oder Überlagerung mehrerer Linien zulässig, sofern sich die Anzahl angebotener Fahrtmöglichkeiten dadurch nicht verringert.

Das weitere Mittelzentrum im Kreisgebiet, die Stadt Artern, benötigt für ihr kompaktes Stadtgebiet keinen besonderen Stadtverkehr. Die Herausforderung besteht in der Anbindung der entfernt liegenden Ortsteile. Dies erfolgt aber auch weiterhin ausschließlich mit Regionallinien.

4.4.6 Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang

Die Verknüpfung zwischen SPNV und StPNV sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. An den wichtigsten Verknüpfungspunkten soll außerdem eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride) stattfinden. In jedem Fall sind die technischen Möglichkeiten der Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen zu nutzen, um die Fahrgäste zu informieren und die Anschlusssicherheit zu verbessern.

Verkehrliche Gestaltung

Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen. Dabei werden Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen Bus und Bahn sowie zwischen Buslinien unterschieden.

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regional- und Stadtverkehrs, teilweise in einer tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen von bis zu 15 Minuten.

Eingeordnet werden die Verknüpfungspunkte nach **Tabelle 3-7** entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz als

- **Hauptverknüpfungspunkte** mit vorwiegender Bedeutung für die regionale Erschließung
- **Weitere Verknüpfungspunkte** mit vorwiegender Bedeutung für die lokale Erschließung
- **Wichtige Umsteigepunkte** für weitere lokale Anschlussbeziehungen.

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. **Karte 25**):



Tabelle 4-5 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)

Verknüpfungsart	Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Wichtige Umsteigepunkte
Bus <> Bahn	Sondershausen, Bahnhof Artern, Bahnhof Heldringen, Bahnhof	Greußen, Bahnhof	
Bus <> Bus	Sondershausen, ZOB Artern, Busbahnhof	Greußen, ZOB Heldringen, Stadt Bad Frankenhausen, Busbf. Roßleben, Schulplatz Ebeleben, Markt	Großenehrich Reinsdorf Rottleben

Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreisgebietes mit Bedeutung für das ÖPNV-System im Kyffhäuserkreis sind gegenwärtig nicht zu definieren. Mit einer Umsetzung des geplanten Konzeptes für einen integrierten Taktfahrplan (ITF) im Landkreis Sömmerda könnte allerdings die Haltestelle

- Kindelbrück, Rathaus

eine solche Bedeutung erlangen (laut NVP SÖM: Verknüpfungspunkt 2. Ordnung).

Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Deshalb werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe mit mehr als 100 Ein- und Aussteigern pro Tag)
- C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).
 - C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen (Haltestellen des Regionalverkehrs mit mind. 60min Taktintervall oder mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus-Bahn, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 250 Einw., auch viele Schulhaltestellen)
 - C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)



C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Tabelle 4-6 Haltestellenkategorien, Ausstattungsmerkmale und Zuständigkeit

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
Betreiber-Logo, Hinweis auf Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplaninformation					
Liniennummer	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrtziel	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	VU	VU			
Abfahrttafel			VU	VU	VU
Tarifinformation	VU	VU	VU		
Weitere Informationen					
Linienetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs/Fernverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	VU	VU	(VU)		
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	(VU)	(VU)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
Verknüpfung mit dem Individualverkehr					
Park+Ride-Plätze	BLT	(BLT)			
Bike+Ride-Plätze	BLT	(BLT)			

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

() - bei Bedarf

BLT - Zuständigkeit liegt bei Baulastträger (i.d.R. Kommune)

Darüber hinaus sind an den Verknüpfungspunkten nach **Tabelle 3-7**, nach vorausgehender und vorausschauender Bedarfsbestimmung, ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen vorzusehen.

Die Richtwerte für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen nach **Tabelle 4-6** erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor



allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden, Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Kyffhäuserkreis wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken.

Zum Zwecke einer Bestandsaufnahme sowie einer Bestimmung und Strukturierung des Investitionsbedarfs für Haltestellen ist

- die Einrichtung eines Haltestellenkatasters
(mit Erfassung der wesentlichen Ausstattungs- und Zustandsmerkmale)
sowie
- eine durchgängige Kategorisierung der Haltestellen nach ihrer funktionellen Bedeutung mit Zuordnung der entsprechenden Ausstattungsvorgaben je Kategorie

durchzuführen und fortzuschreiben.

Die 220 Haltestellenbereiche mit insgesamt 373 Richtungshaltestellen bzw. Masten im Kreisgebiet wurden 2014/2015 durch den Aufgabenträger hinsichtlich ihrer Ausstattungsmerkmale gemäß **Tabelle 4-6** erfasst und nach ihrer Bedeutung kategorisiert. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequenz und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, einzige Haltestelle im jeweiligen Ort, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) verwendet worden. Bei diesem Stand der Kategorisierung handelte es sich um einen Entwurfsstand, der aber mit den Betreiberunternehmen abgestimmt war und in den Nahverkehrsplan 2017 bis 2021 eingegangen ist. Es ist davon auszugehen, dass die vorliegende Einordnung im Wesentlichen sachgerecht ist, allerdings fehlen nach wie vor Informationen zum Ein-, Aus- und Umsteigeraufkommen der Haltestellen. Als zusätzliches Ausstattungsmerkmal war eine ggf. vorhandene erhöhte Aufstellfläche (erhöhter Bord), als ein notwendiges aber nicht hinreichendes Merkmal für barrierefreie Gestaltung, durch Sichtprüfung erfasst worden.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht - was mit Bezugnahme auf das Subsidiaritätsprinzip nicht zu erwarten ist.

Eine **barrierefreie Haltestelle** soll mindestens die laut Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Haltestellen und Verknüpfungspunkte des StPNV des LBV Thüringen (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:



Tabelle 4-7 Parameter barrierefreier Haltestellen

Parameter		Bus Stadt/Regio
1	Haltekantenhöhe	mind. 16 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbarer Schrägbord
2	Aufstellfläche	Befestigt; Mindestlänge 150 cm und Mindestmanövriertfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe (Tiefe)
3	Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren
4	Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit ertastbarem Absatz max. 3 cm, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm

Nach dem vorliegenden, vorstehend genannten, jedoch nicht fortgeschriebenen Erfassungsergebnis verfügen gegenwärtig 5 der 11 in den Kategorien A und B sowie als weitere wichtige Verknüpfungspunkte bzw. wichtige Umstiegshaltestelle kategorisierten Haltestellen bzw. Haltestellenbereiche zumindest über eine erhöhte Bordhöhe. Darüber hinaus trifft dies immerhin noch für weitere etwa 180 Richtungshaltestellen zu. Damit wäre zumindest in dem Merkmal Bordhöhe bereits etwa die Hälfte aller Haltestellen barrierefrei. Das erscheint weiterhin nicht plausibel und ist in jedem Fall zu überprüfen.

Der Kyffhäuserkreis geht davon aus, dass im Bereich der Haltestelleninfrastruktur - ungeachtet von einem konsequenten Hinwirken auf dieses Ziel - ohne eine verstärkte Bundes- oder Landesförderung die Vorgabe aufgrund mangelnder Finanzierungskraft der Kommunen - und auch unter ggf. einer Einbeziehung des Aufgabenträgers - absehbar nicht in überwiegendem Umfang realisierbar sein wird. Daher wird die Rangfolge der Umsetzung an der Kategorisierung der Zugangsstellen orientiert, die vollständig und verbindlich jedoch erst nach durchgängiger Kategorisierung aufgrund einer Erhebung der Fahrgastfrequenz erfolgen kann.

Der Aufgabenträger strebt an, dass bis zum Ende der Planungsperiode 31.12.2027 alle Haltestellen der Kategorien A und B und die Hälfte der Kategorie C1 (mit mehr als 75 Ein- und Aussteigern pro Schultag) sowie ein noch zu bestimmender Teil der Kategorie C2 (mit i.d.R. 30 - 50 Ein- und Aussteigern pro Schultag) barrierefrei sind (vgl. auch [Abschnitt 8.1](#)).

Durch Rangfolgebildung auf Grundlage der vorgenommenen Kategorisierung entwirft der Aufgabenträger einen Maßnahmenplan und stimmt diesen mit den Kommunen und den Betreiberunternehmen ab.



4.5 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

4.5.1 Grundsätze und Ziele einer Gesamtüberplanung des Angebotssystems

Auf Initiative der in KYF und UHK agierenden Regionalbus-Gesellschaft und auf Empfehlung des Gutachters soll vorgesehen werden, eine Gesamtüberplanung des Angebotssystems im Regionalverkehr der RBG in beiden Landkreisen durchzuführen oder durchführen zu lassen. Ggf. wird es sinnvoll sein, diese Aufgabe auch auf den Bedienungsbereich der VGS zu erweitern.

Bei der Umsetzung dieses Auftrags sind folgende Grundsätze, Ziele und methodische Mittel zu beachten:

- Verbesserte Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Durchführung, ohne Einschränkung, aber ggf. Umstrukturierung der ÖPNV-Angebote
- Neuanlage der seit Jahrzehnten lediglich fortgeschriebenen und angepassten Fahrpläne
- Nutzung auch umlauftechnologischer Möglichkeiten zur Erschließung von Effizienzreserven
- Durchsetzung eines Mindestmaßes an Flexibilität bei den Unterrichtszeiten der Schulen
- Stärkung der Bedienung und erweiterte Vertaktung im Hauptnetz
- Verstärkte und flächenhafte Anwendung flexibler und alternativer Angebotsformen, auch zur Ablösung konventioneller Angebote.

Die Umsetzung eines solchen Vorhabens benötigt einschl. Abstimmungs- und Genehmigungsphase mehr als 1 Jahr Vorlaufzeit. Es wird von einer Umsetzung frühestens zum Fahrplanwechsel Dezember 2023 gerechnet.

Eine bereits vorliegende Mengen-Kosten-Kalkulation einer Gesamtüberplanung des Angebots, entwickelt am Beispiel des Unstrut-Hainich-Kreises und mit Übertragung auf alle Landkreise Thüringens, sieht eine Mobilitätsgarantie für alle Bürger an allen 365 Tagen im Jahr von 5 - 22 Uhr unabhängig von der Größe der Siedlungseinheit Mo - Fr stündlich und Sa, So zweistündlich vor.⁵⁹ Die dabei ermittelten Mehrleistungen würden zu mehr als einer Verdopplung der erforderlichen Ausgleichszahlungen führen, im Falle des Kyffhäuserkreises um +1,9 Mio. Euro pro Jahr (noch vor der Revision der Gesamtkalkulation der ÖDAs). Auch wenn das Konzept bzw. dessen Auftraggeber vorsieht, dass der Freistaat den Mehraufwand übernimmt und die kommunalen Aufgabenträger nicht belastet werden, kann ausgeschlossen werden, dass dies dauerhaft gewährleistet wird. Der Finanzierungsvorbehalt einer nachhaltigen Weiterführung führt dazu, dass dieser Ansatz in der Nahverkehrsplanung des Kyffhäuserkreises nicht weiterverfolgt wird.

4.5.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist der Freistaat Thüringen Aufgabenträger des SPNV. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2018 bis 2022. Darin sind die geplanten Entwicklungen der Infrastruktur und Bedienungsangebote festgelegt.

⁵⁹ Mobilitätsgarantie Thüringen. Mengen-Kosten-Kalkulation für eine Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum des Freistaats Thüringen. Studie im Auftrag von BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN im Landtag Thüringen. KCW GmbH und PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner GmbH & Co. KG. Berlin 16.11.2020



Als bauliche Maßnahmen an Infrastruktur und Stationen sind folgende Maßnahmen geplant:

Strecke Erfurt - Sondershausen -Wolkramshausen - Nordhausen (KBS 601):

Ausbau des Streckenabschnitts Erfurt - Wolkramshausen und Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 140 km/h, sowie sicherungstechnische Anpassungen an den Bahnübergängen. Die Umsetzung ist bis voraussichtlich 2025 geplant.

Strecke Erfurt - Sömmerda - Artern - Sangerhausen (KBS 595):

Abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Sangerhausen und Sömmerda auf 140 km/h, Umsetzung bis voraussichtlich bis 2025.

Neben den bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen an Bahnhöfen sieht der 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen den Ausbau aller weiteren Zugangsstellen entlang der Strecke Erfurt - Sondershausen - Wolkramshausen bis 2025 vor. Im Zuge dessen sollen barrierefreie Zugänge geschaffen werden. Außerdem wird bis 2025 an allen Stationen entlang der Strecke Erfurt - Nordhausen die Bahnsteigkantenhöhe auf 55 cm hergestellt um einen stufenlosen bzw. niveaugleichen Zugang zum SPNV zu gewährleisten.

Folgendes **SPNV-Angebot** ist vorgesehen:

Insgesamt wird weiter an dem Konzept des Integralen Taktfahrplans, der für die Züge auf allen Linien ein einheitliches Taktgefüge mit kurzen Anschlusszeiten in den Knotenbahnhöfen vorsieht, festgehalten. Im Kyffhäuserkreis sind allerdings keine Knotenbahnhöfe zu finden, die nächstgelegenen Knotenbahnhöfe sind Nordhausen und Sömmerda. Dabei bestehen auf fast allen Strecken stündliche Angebote, die auf stark nachgefragten Abschnitten weiter verdichtet werden.

Das Angebot gliedert sich in

- **Expresslinien** (RE-Linien) als Verbindungen zwischen den wichtigsten Zentren des Landes und der benachbarten Bundesländer untereinander und zur Herstellung attraktiver Verbindungen zum Schienenpersonen-Fernverkehr mit Halten nur auf nachfragestarken Stationen und
- **Regionallinien** (RB-Linien) zur vorrangig regionalen Erschließung mit Halt in der Regel an allen Stationen und bedarfsorientierter Verdichtung nach den Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs.

Der 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen verfolgt keine Abbestellung schwach nachgefragter Zugangsstellen, eher soll eine Stärkung der Nachfrage in Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem StPNV stattfinden (und damit auch den Aufgabenträgern des StPNV) um die Nachfrage langfristig zu stärken. Wesentliche Veränderungen im Angebot sind, neben den leichten Fahrtzeitverkürzungen durch den Streckenausbau, innerhalb des Kyffhäuserkreises nicht vorgesehen, auch nicht eine Wiederaufnahme des Betriebs der Kyffhäuserbahn (KBS 593) und der Unstrutbahn (KBS 585), wofür sich der Kyffhäuserkreis ausdrücklich ausgesprochen hatte.

Ein entsprechender Antrag im Rahmen der Untersuchungen zur Reaktivierung und Ertüchtigung von Bahnstrecken für den Personenverkehr ist aufgrund zu gering eingeschätzter Fahrgastpotenziale sowie der deutlich höheren Betriebskosten gegenüber einem Busverkehr abgelehnt worden.

Zur weiteren Stärkung des Schienenverkehrs in Thüringen hat das TMIL eine Stabsstelle zur Entwicklung eines Masterplans Schienenverkehr 2030 eingerichtet.



Aussagen über den Zeithorizont 2022 hinaus sind nicht möglich, weil der Geltungszeitraum des 5. Nahverkehrsplanes für den SPNV des Freistaats 2022 endet und perspektivische Hinweise nicht beinhaltet. Noch offene Maßnahmen sind bereits auf 2025 verschoben.

4.5.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr

Sofern das Ergebnis einer Gesamtüberplanung des Angebotssystems vorliegt und umgesetzt werden soll, ordnet sich die Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr diesem Gesamtansatz unter, der alle nachfolgend aufgeführten Komponenten der Angebotsentwicklung aufnimmt und verknüpft und durch flexible bzw. alternative Angebotselemente vervollständigt werden kann:

(1) Angebotsanpassung nach Prüfung der Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage

Auf der Grundlage leider nicht vorhandener Zählraten zur Fahrgastbelegung und ggf. ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch die Betreiberunternehmen ständig zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder zu streichen. Andererseits soll gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienungsstandard bereitgestellt wird.

Konkrete Anpassungsmaßnahmen ergeben sich in den nachfolgend dargestellten sachbezogenen Planungen für die Achsenverkehre, aus technologischen Planungen im Zusammenhang mit den Unterrichtszeiten der Schulen und der Erschließung des ländlichen Raumes unter vermehrtem Einsatz flexibler und alternativer Angebotsformen.

(2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

Es wird vorgesehen, die in **Abschnitt 4.4.2** verzeichneten Relationen, die das System der Verkehrsachsen aus Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen (HVR, VR) bilden, zu bedienen. Davon die HVR Mo-Fr in mindestens einem verdichteten 120min-Takt, die VR als LBL Mo-Fr im 120min-Takt und ansonsten zumindest mit einer 120min-Fahrtenfolge.

Insbesondere bei den VR ergibt sich eine Angebotsverstärkung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand, der durch Maßnahmen im Rahmen der Überplanung des Gesamtangebots möglichst weitgehend kompensiert bzw. im Falle der Relation über Kindelbrück weitgehend durch den Landkreis Sömmerda zu finanzieren sein sollte.

Für die HVR entstehen so in der Regel 10 Fahrtenpaare Mo-Fr, für die VR in der Regel 8 Fahrtenpaare Mo-Fr.

Relationen für Landesbedeutsame Linien (LBL):

Für den Kyffhäuserkreis kommen gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie vier LBL in Betracht:

- 1 Sondershausen - Artern
- 2 Mühlhausen - Sondershausen
- 3 Bad Langensalza - Sondershausen
- 4 Artern - Nebra/Wangen



Die Relationen 1 und 2 sind umgesetzt. Für Nr. 3 und 4 fehlt ein hinreichendes Fahrgastpotenzial, insbesondere für die anzubietenden Wochenendfahrten. Verkehrswert und Fahrgast- bzw. Erlösprognose stehen hier in keinem sinnvollen Verhältnis zum Mehraufwand für erforderliche Mehrleistungen, auch wenn diese eine Landesförderung erhalten.

Ergänzung des Hauptnetzes durch Verstärkung einer Linie für die Funktionalität des ITF-Konzepts des Landkreises Sömmerda:

Die Linie VGS 492 soll in der Führung

Bad Frankenhausen - Göllingen - Günserode - Kindelbrück, Rathaus - Heldringen, Bf

zur Verbindungsrelation mit 120min-Takt Mo-Fr und 2 Fahrtenpaaren am Samstag aufgewertet werden, um für potenzielle Fahrgäste aus den Räumen Kindelbrück und Weißensee, aber auch Bad Frankenhausen, zusätzliche Verbindungen mit RE 10 und RB 59 sowie den Städten Erfurt, Sömmerda und Sangerhausen und über einen Nullknoten Kindelbrück, Rathaus eine universelle Einbindung in das ITF-System zu schaffen. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Sömmerda nennt als Voraussetzung dafür eine Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger Kyffhäuserkreis und der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH als Genehmigungsinhaber und Betreiber. Die Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda (VWG) müsste der Bedienung der Haltestelle Kindelbrück, Rathaus zustimmen, wovon ausgegangen wird. Diese Linienführung gab es bereits. Es wird davon ausgegangen, dass die Vorteilsabwägung erfolgreich ist. Da die verkehrlichen Vorteile überwiegend beim Landkreis Sömmerda und seinen Bürgern, die Mehraufwendungen aber mit hohem Anteil im Kyffhäuserkreis und ausschließlich bei der VGS liegen, ist davon auszugehen, dass der Landkreis Sömmerda überwiegend das entstehende Defizit ausgleichen muss. Zur genauen Vorteils- und Lastenverteilung besteht Abstimmungsbedarf zwischen den Landkreisen.

(3) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr

Im Planungszeitraum sind generell Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen - bspw. durch die Schließung bzw. Verlagerung von Schulstandorten - bei der Planung des Schülerverkehrs, insb. unter Kapazitätsgesichtspunkten, zu berücksichtigen. Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und - unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - zu optimieren.

Nach der 2008 durchgeführten Schülerverkehrsoptimierung mit Unterrichtszeitenstaffelung zeigten sich später am Nachmittag zunehmende Kapazitätsbedarfsspitzen, die im Wesentlichen behoben sind.

Im Rahmen der vorgesehenen Überplanung des Angebotssystems im Regionalverkehr sind die Schulen aufgefordert, durch eine bestimmte Flexibilität in der Unterrichtsorganisation bei der Festlegung der Unterrichtszeiten zum Funktionieren des Systems beizutragen. Dies ist auch deshalb zum Vorteil der Schulen und der Schüler, weil im Zuge der Konzeptumsetzung auch Quantität und Qualität der Schülerbeförderung verbessert werden können.

Sofern durch die ab 08/2021 geltenden gesetzlichen Vorgaben zur zulässigen Schulwegzeit (vgl. Abschnitt 4.4.1) Handlungsbedarfe in Form von Mehrleistungen und Mehraufwand entstehen, sollen diese durch die Überplanung des Angebots unter Mitwirkung der Schulen vermieden werden.



(4) Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestbedienstungsstandards für das allgemeine Angebot und der Erschließungsvorgaben

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Mindesterschließungsvorgaben gemäß Anlage 3 und der Visualisierung in den Karten 26 - 31 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung Möglichkeiten zu finden, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger und alternativer Angebotselemente, zu wählen (siehe auch Abschnitt 4.5.5).

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich: vorwiegend in mehreren Teilbereichen des Ergänzungsnetzes
- zeitlich: verstärkt an Ferientagen

liegen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grundzentren

Die Nichteinhaltungen beschränken sich unverändert auf die Teilräume Großberndten/Kleinberndten und Oberbösa/Niederbösa/Trebra, für die ausreichende Fahrtangebote vorhanden sind, aber teilweise zu lange Reisezeiten ins Grundzentrum auftreten. Diese sind in der Struktur der Erschließungsfahrten, die auch noch weitere Siedlungseinheiten mitanbinden, begründet.

Eine Änderung dieser Angebotsstruktur würde an Schultagen zu einer deutlich unwirtschaftlicheren Betriebsabwicklung führen, so dass an diesen Tagen diese geringfügigen Defizite toleriert werden. An Ferientagen dagegen kann diese Problematik durch eine (Teil-)Ablösung der konventionellen Fahrten auf der Linie 444 und ggf. Linie 442 durch bedarfsabhängige, flexible Angebote im Rufbus-Raum „Greußen Nord“ (vgl. Karte 25) behoben werden. Dadurch entstehen für die Siedlungseinheiten direktere Verbindungen in das Grundzentrum Greußen.

Die Stadt Artern strebt eine verbesserte Erreichbarkeit als Zentraler Ort aus seinen Ortsteilen Voigtstedt und Schönfeld sowie der Siedlung Kachstedt aus Gründen erhöhten Bedarfs (ohne Nichteinhaltung von Mindestbedienstungsstandards) an. Deshalb soll geprüft werden, ob für ein Jahr probeweise eine Ergänzung der Linie 490 Bad Frankenhausen - Udersleben - Voigtstedt - Kachstedt - Artern (kalkuliert um 3 Richtungsfahrten Mo - Fr) im Abschnitt Voigtstedt - Artern mit Finanzierung der Stadt Artern zielführend wäre. Sollte sich die Verbesserung durch entsprechende Fahrgastnachfrage als wirtschaftlich tragfähig erweisen, kann der Aufgabenträger anschließend die Ausgleichsfinanzierung übernehmen. Umfang der kalkulierten Mehrleistung beträgt ca. 6.907 Fplkm/a.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelzentren

Die Nichteinhaltungen treten in mehreren Teilräumen mit unterschiedlichen Ursachen für die Reisezeitüberschreitungen auf. Zur Minderung dieser Defizite sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Überprüfung der vorhandenen Angebote in Hinblick auf eine bessere Erreichbarkeit der Zentralen Orte, insbesondere durch Verschiebung von Fahrtenlagen zur Sicherstellung von Rückfahrtmöglichkeiten nach einer angemessenen Aufenthaltszeit im Mittelzentrum. Dies betrifft insbesondere die Relationen
 - Roßleben - (Wiehe) - Artern/Unstrut und
 - Badra - Sondershausen.



- Einrichtung bedarfsabhängiger, flexibler Angebote an Ferientagen im Rufbus-Raum „Ebeleben Ost“, ggf. erweitert „Ebeleben-Südost“ (vgl. Karte 25) zur Anbindung der Siedlungseinheiten an den Verknüpfungspunkt Ebeleben. Dadurch soll eine schnellere Erreichbarkeit des Mittelzentrums Sondershausen erreicht werden. Im Gegenzug können die vorhandenen (konventionellen) Ferientagsfahrten auf der Linie 433 mit Ausnahme der Frühfahrt um 5:29 Uhr entfallen.
- Verbesserte Verknüpfung mit dem übergeordneten Netz an verschiedenen Netzpunkten (siehe nachfolgender Punkt (5))

Einzelne Reisezeitüberschreitungen lassen sich aufgrund der geographischen Lage (Günserode) oder der Ausrichtung im ÖPNV-Netz (Oldisleben⁶⁰) nicht mit vertretbarem Aufwand beheben, voraussichtlich auch nicht im Rahmen einer Gesamtüberplanung.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt

Die Nichteinhaltungen in Randbereichen sind nunmehr ausschließlich auf den äußersten südöstlichen Teilraum mit Roßleben/Wiehe/Donndorf/Langenroda begrenzt und nahezu ausschließlich auf die Nichteinhaltung der Reisezeit aus verkehrsgeographischen Gründen beschränkt und dadurch nur schwer oder objektiv überhaupt nicht zu beseitigen. Somit ergibt sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Punktuelle Verbesserungen sollten aber dennoch durch verbesserte Anschlussbeziehungen in Artern angestrebt werden (siehe nachfolgender Punkt (5)).

Da die aufgeführten Maßnahmen im Wesentlichen auf die Anpassung des vorhandenen Angebots (durch optimierte Anschlüsse und Fahrtverschiebungen) abzielen, ergeben sich Leistungsveränderungen lediglich durch die Angebotsumstrukturierung in den beiden Rufbus-Räumen.

Für den Raum Ebeleben-Südost folgt daraus

- eine Reduzierung konventioneller Verkehre um etwa 6.000 km/a und
- eine angebotene bedarfsgesteuerte Mehrleistung von etwa 18.000 km/a, darunter durchgeführt: 4.500 km/a.

Für den Raum Greußen-Nord ergibt sich

- eine Reduzierung konventioneller Verkehre um etwa 10.000 km/a und
- eine angebotene bedarfsgesteuerte Mehrleistung von etwa 25.000 km/a, darunter durchgeführt: 6.250 km/a.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Abrufquote von Bedarfsfahrten von einem etwas reduzierten aufwandsrelevanten Leistungsumfang bei flexibler strukturiertem Angebot auszugehen, wobei allerdings der spezifische Aufwand je km durchgeführter Rufbus-Leistung in der Regel höher ist, als bei konventionellen Leistungen.

⁶⁰ Oldisleben ist an der Verbindungsrelation Heldrungen - Bad Frankenhausen gelegen, deren Fahrten in Heldrungen Anschluss in Richtung Erfurt/Sömmerda und in Bad Frankenhausen in Richtung Sondershausen herstellen. Dadurch wird das Mittelzentrum Sömmerda regelkonform, aber mit zu wenigen Fahrtmöglichkeiten, Sondershausen dagegen nur mit zu langer Reisezeit (ca. 60 min) erreicht. In Summe ist eine ausreichende Erreichbarkeit der Mittelzentren festzustellen, einige der Verbindungen überschreiten allerdings den Reisezeit-Richtwert, was in diesem Zusammenhang aber tolerierbar ist.



(5) Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und Digitalisierung

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen.

Die in Abschnitt 3.1.5 charakterisierte gegenwärtige Verknüpfungsqualität und deren Entwicklung in den letzten Jahren zeigt in Anbetracht der Angebotsvolumina und insgesamt geringer Vertaktung gute Werte und Verbesserungsbedarfe bei den Verknüpfungspunkten Großenehrich und Reinsdorf. Bei der Überplanung des Angebotssystems sind weitere Verbesserungen vorzusehen.

Die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse hat die Voraussetzungen für zuverlässigere Verknüpfungen, insbesondere durch den Einsatz Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) entscheidend verbessert, wie auch die ÖPNV-Steuerung insgesamt. Entsprechende Möglichkeiten sind künftig auch stärker bei der Vernetzung mit flexiblen und alternativen Mobilitätsangeboten zu nutzen.

Digitalisierung hat auch verbesserte Möglichkeiten der Fahrgastinformation gebracht. Diese Möglichkeiten sind ständig erweitert zu nutzen (siehe auch Abschnitt 5.1).

(6) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im StPNV ist vergleichsweise schwach ausgeprägt, daran kann aber aus Mangel an potenzieller Nachfrage nichts Grundsätzliches geändert werden. Die VGS prüft die technologische Machbarkeit der Umwandlung von Leerfahrten bei Rufbus-Rückfahrten an Samstagen auf der Linie 491.

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die wenigen Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend in den Städten oder an den Achsen des regionalen Hauptnetzes gelegen oder bei der Lage in Achsenzwischenräumen wenig konzentriert sind und daher ein geringes und wenig gebündeltes Nachfragepotenzial aufweisen. Konkrete Maßnahmen für Angebotsverbesserungen aus touristischen Gesichtspunkten lassen sich daher nicht ableiten. Ein wirklich nutzbares und auch flächenerschließendes Angebot an Wochenenden könnte allerdings nur bedarfsgesteuert eingerichtet werden (siehe dazu Abschnitt 4.5.5).

Die Kreisverwaltung hat ein Radverkehrskonzept 2021 für den Kyffhäuserkreis vorgelegt⁶¹. Je nach Umsetzung bzw. Umsetzungsplanung sowie der Nachfrageerwartung ist zu prüfen, ob Verknüpfungen mit touristischen StPNV-Angeboten zumindest saisonal sinnvoll und möglich sind, z. B. den Fahrten von Bad Frankenhausen zum Kyffhäuser.

Der Aufgabenträger wird sich des Weiteren auch weiterhin für eine tourismusfördernde Gestaltung kreis- und Ländergrenzen übergreifender Verkehrsangebote einsetzen, zum Beispiel zur Unterstützung einer durchgängigen touristischen Entwicklung entlang der Unstrut von Heldrungen bis Naumburg, und sich zu diesem Zweck mit den betreffenden benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie Tourismusverbänden und -vereinen abstimmen.

⁶¹ Radverkehrskonzept für den Kyffhäuserkreis, KT-Beschluss 2021/7/074 vom 07.12.2021



4.5.4 Angebotsgestaltung im Stadtverkehr

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr Sondershausen nach **Abschnitt 4.5.5** und **Tabelle 4-4** wird räumlich und zeitlich in der vorgegebenen Bedienungshäufigkeit eingehalten.

Auch aus Perspektiven der Bauleitplanung ergeben sich keine neuen oder veränderten Anforderungen.

Insofern besteht kein Handlungsbedarf. Eine ggf. sinnvolle Erweiterung der Bedienungszeiträume abends scheitert an mangelnder Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit. Einschränkungen des gegenwärtigen Angebotsniveaus sind ebenfalls nicht vorgesehen.

4.5.5 Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind auch bedarfsgesteuerte und alternative Angebote im Planungszeitraum anzuwenden. Dabei sollen von Anruf- oder Anschluss-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Flexible Angebote

Infolge der Interpretation einer bundesgerichtlichen Entscheidung waren seit Dezember 2013 flächenhaft gestaltete Bedarfsverkehre nicht dem Linienverkehr zuzurechnen und somit nicht nach § 42 PBefG genehmigungsfähig. Die Genehmigungsbehörden der Länder haben die Interpretation dieser Entscheidung des BVerwG unterschiedlich gehandhabt, in der Regel aber auf die Möglichkeiten der sogenannten Experimentierklausel nach § 2 Abs. 7 PBefG verwiesen, die ein zeitlich begrenztes (für maximal 4 Jahre) Abweichen von den eigentlichen Genehmigungsvorschriften zuließen, um neue Verkehrsarten oder Verkehrsmittel zu erproben, allerdings immer mit der Einschränkung: „soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen“, was aber häufig der Fall war.

Nach einem Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 03.11.2020 zur Modernisierung des PBefG ist in wesentlichen Teilen am 01.08.2021 eine Novellierung des PBefG⁶² in Kraft gesetzt worden, die

- mit einem neuen § 44 „Linienbedarfsverkehre“ als Linienverkehr nach § 8 Abs. 1 PBefG (auch ohne festen Linienweg und mit virtuellen Haltestellen)

und

- mit einem neuen § 50 „Gebündelte Bedarfsverkehre“ als Form des Gelegenheitsverkehrs

genehmigungsfähig macht.

Es werden bestimmte Rahmenvorgaben gemacht, wie die ÖPNV-Tarifbindung, eine räumliche Zuordnung, statistische Nachweisverpflichtungen zur Bündelungsquote, Konkurrenzausschlussbedingungen gegenüber dem Taxi- und Mietwagenverkehr usw.

⁶² Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021



Damit können wieder flächenhaft angelegte, vollflexible Rufbusverkehre genehmigt werden, ebenso wie On-Demand- und Pooling-Systeme innerhalb und außerhalb des ÖPNV, jedoch generell im Geltungsbereich des PBefG, also auch im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen können zusätzliche Angebote geplant werden, aber auch unwirtschaftliche konventionelle Angebote eingestellt und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugsweise aber deutlich darüber hinaus, ersetzt werden. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und StPNV zu verknüpfen. Soweit die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sind, können diese Hauptlinien des StPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von 60-90 min, und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Für konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen sind zu ermitteln:

- Gegenwärtige Angebots- und Nutzungsstrukturen
- Potenzielle Nutzungsstruktur
- Auswahl der optimalen Angebotskombination
- Technologische Planung, einschl. Disposition
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus Aufwands- und Ertragsprognose
- Finanzierungskonzept und Umsetzungsempfehlung.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des Kreisgebietes vorrangig in Frage, besonders aber die Teilräume mit noch bestehenden Nichteinhaltungen der Mindestvorgaben zur Erschließung der Siedlungseinheiten, vorrangig also:

1. Ebeleben Südost (Erweiterung nach Süden),
mit Anbindung in Ebeleben und Großenehrich;
2. Greußen Nord,
mit Anbindung in Greußen und Wasserthaleben;
3. Heldrungen Süd,
mit Anbindung in Heldrungen;
4. Artern West,
mit Anbindung in Artern, als bessere Alternative zur Verstärkung der Linie 490 Voigtstedt - Artern.



5. Bad Frankenhausen West,
mit Anbindung in Rottleben und Bad Frankenhausen, als schlechtere Alternative zur Verstärkung der Linie VGS 492 mit zusätzlicher Anbindung in Kindelbrück.
6. Bad Frankenhausen Ost,
mit Anbindung in Bad Frankenhausen, als Ergänzung zum Bürgerbus Bad Frankenhausen.

Bürgerbusse

Bürgerbusse können zu den ÖPNV-Betriebsformen aber auch zum Gelegenheitsverkehr gehören und unterliegen den Vorschriften des PBefG, werden aber nichtgewerblich, jedoch überwiegend nicht gemeinnützig, betrieben. Im Freistaat Thüringen, wie auch allen anderen ostdeutschen Bundesländern, ist diese Angebotsform noch nicht wirklich etabliert. In vielen westdeutschen Bundesländern ist das traditionell ganz anders (Niedersachsen 55 Bürgerbusse, Nordrhein-Westfalen über 150, Rheinland-Pfalz ca. 75 Bürgerbusse).

Im Freistaat Thüringen sind bisher nur die Bürgerbusse

- Stadtroda/Schlöben (Saale-Holzland-Kreis)
- Bad Frankenhausen und Ortsteile (Kyffhäuserkreis) und
- Werther (Landkreis Nordhausen)

bekannt.

Aufgrund nicht anfallender Personalkosten durch ehrenamtliche Fahrer („Bürger fahren für Bürger“) können Bürgerbusse auch bei sehr geringer Fahrgastnachfrage betrieben werden (bei den Lösungen im Land Brandenburg zum Beispiel in der Regel <0,5 FG/Fahrplan-km). Prinzipiell kann der Bürgerbus auch bedarfsabhängig, also als Rufbus, verkehren. Tatsächlich kommt das selten vor, weil meist das Hauptklientel Senioren sind, die eine besondere Hemmschwelle bei der Bestellung eines Rufbusses haben.

Inzwischen hat ein Umdenken stattgefunden, weg von: „der ÖPNV gibt einen Teil seines Klientels auf“, hin zu: „bei so wenig ÖPNV-Angebot ist jede Verbesserung hilfreich“. Deshalb ist unter dem Aspekt der Angebotsergänzung im dünn besiedelten und durch Überalterung der Einwohner gekennzeichneten Raum die Etablierung von Bürgerbussen positiv zu bewerten und zu unterstützen.

Zur Konzipierung, Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen kann u. a. eine Studie der PTV Group herangezogen werden⁶³. Zur Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen hat auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ein Handbuch herausgegeben⁶⁴. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass ein Bürgerbusverein und ehrenamtliche Fahrer in hinreichender Anzahl verfügbar sein müssen. In der Regel sind schon bei einer Linie mindestens 10 Fahrer*innen erforderlich, um die Betriebspflicht gewährleisten zu können.

Der Aufgabenträger des StPNV kann derartige Lösungen nicht „verordnen“, sondern lediglich anregen und unterstützen. Soweit nicht der Freistaat dem zuvor kommt, sieht der Aufgabenträger vor, 2023 eine entsprechende Förderrichtlinie zu erarbeiten, um künftig Bürgerbusse nach Prüfung des Konzepts projektneutral finanziell fördern zu können (siehe Abschnitt 8.3).

⁶³ Studie zu Bürgerbussen in Thüringen. Schlussbericht April 2019. PTV im Auftrag des TML

⁶⁴ Handbuch Bürgerbus, VBB 2012



Der Bürgerbus Bad Frankenhausen und Ortsteile ist seit 01.09.2020 in Betrieb. Die Erfahrungen sind positiv, die Nachfrage gut, der Trend pandemiebedingt schwer zu beurteilen.

Seit 2019 sind verschiedene Varianten einer Erweiterung des Angebots diskutiert worden, weniger hinsichtlich der Fahrtenanzahl, sondern einer räumlichen Erweiterung durch Übernahme von Fahrten anderer Linien oder deren Kombination (so insbesondere des saisonalen Kyffhäuserbusses Linie 494, aber auch der Linie 490 oder gar der LBL 530 und einer Verbindung mit dem Bf. Heldringen) oder der Einbeziehung von Borxleben in den Linienvverlauf. Eine zusätzliche Idee wäre die Einbeziehung auch des Freilichtmuseums Königspfalz Tilleda mit Schaffung eines großräumigen Ringverkehrs. Alle diese Varianten sind allerdings problematisch:

- Borxleben ist auf Artern orientiert und weniger auf Bad Frankenhausen
- Zwischen Bad Frankenhausen und Heldringen verkehrt die Linie 491 als Verbindungsrelation (Parallelverkehr bzw. Ersatz mit Kleinbus nicht ausreichend)
- Durch die Übernahme auch touristischer Funktionen, wofür Bürgerbusse eigentlich nicht da sind, würde der Kapazitätsbedarf des Bürgerbusses sprunghaft ansteigen, sich ggf. mehr als verdoppeln. Denkbar ist eine Umsetzung nur, wenn eine allgemeine Bereitschaft dafür besteht, der Aufgabenträger eine Mitfinanzierung übernimmt und ggf. das Angebot als Rufbus gestaltet wird, um nur die bedarfsangemeldete Leistung erbringen zu müssen.

Im Rahmen des Marketings (Abschnitt 5.3) sollen alle Kommunen des Landkreises über positive Erfahrungen mit dem Bürgerbusbetrieb informiert und damit weitere Initiativen für derartige Angebote geweckt und gestärkt werden. Hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sollte insbesondere die Stadt Artern über ein weiteres Bürgerbus-System nachdenken.

Alternative Mobilitätsangebote

Stark in der aktuellen Diskussion befinden sich die Ideen zu einer weitergehenden Individualisierung der öffentlichen Mobilität durch so genannte alternative Mobilitätsangebote. Dabei handelt es sich um Leistungen in Angebotsformen außerhalb des ÖPNV oder Mischformen des ÖPNV, wie

- **Kombibus:**
kombinierte Beförderung von Personen und Gütern.
- **Mitnahmesysteme:**
Im Grundsatz geht es um die Verabredung von Fahrgästen mit Privatpersonen zwecks Mitnahme im Fahrzeug gegen ein Entgelt, vorrangig zur Abdeckung der so genannten „letzten Meile“. Die Organisation erfolgt meist über Internetportale, bei denen sich Nachfrager und Anbieter der Leistungen einwählen und verknüpft werden. Für die kurzfristige Organisation sind Lösungen über Smartphones vorgesehen (Mitnahme-App).
Denkbar ist auch die nichtgewerbliche Organisation unentgeltlicher Mitnahme oder die Mitnahme von so genannten „Mitnahmebänken“ oder aus „Mitnahme-Wartebereichen“.
- **Autonome Beförderungssysteme:**
Bislang nur als Versuchslösungen denkbar ist der fahrerlose Betrieb einzelner Kleinbusse für kurze Netzabschnitte als Pilotstrecken, z. B. für Stichstrecken zu kleinen Siedlungseinheiten. Als aktuelle Beispiele sind Bad Birnbach (Bayern), Berlin (Charite-Campus), Rheinufer Mainz und Hamburg-Hafencity bekannt.
- **Leih- und Sharingsysteme:**
Hier geht es darum, erweiterte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV herzustellen, in dem



zusätzlich zu schon etablierten P+R/B+R-Lösungen Fahrräder, Pedelecs oder Pkw im Leih- oder Sharingbetrieb bereitgestellt werden, um die ÖPNV-Beförderungskette zu ergänzen.

Bewertung

- Kombibusse greifen nicht in die ÖPNV-Abwicklung ein und können zu verbesserter Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche Einnahmen beitragen. Allerdings erfolgt dies nur marginal, weshalb sich solche Lösungen bislang auch nicht als beispielgebend erwiesen haben.
- Mitnahmesysteme in der beschriebenen Form waren nach bisherigem PBefG nicht genehmigungsfähig, weil dafür der Fahrer eine Berechtigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzen müsste. Ohne diese Berechtigung war die Mitnahme gegen Entgelt verboten, abgesehen noch von versicherungstechnischen Fragen. Die Novellierung des PBefG räumt hierzu prinzipiell keine anderen Möglichkeiten ein.
- Dem Gutachter ist keine Lösung bekannt, die nachhaltig Bestand hatte und eine nennenswerte Anzahl von Nutzern vorweisen konnte. Im ländlichen Raum wird für solche Lösungen vorrangig die „letzte Meile“, also zwischen einem regelmäßig mit dem ÖPNV bedienten Punkt (größere Siedlungseinheit, Bahnhof, Verknüpfungspunkt) und den kleinsten Siedlungseinheiten oder Einzelzielen ins Visier genommen. Das ÖPNV-Angebot könnte damit rationeller gestaltet werden. Allerdings ist auszuschließen, dass so die Betriebspflicht für die Anbindung der kleinen Siedlungseinheiten gewährleistet werden könnte. Im Gegenteil schließt die PBefG-Novelle die Betriebspflicht für On-Demand-Betriebsformen sogar aus.
- Systeme mit unentgeltlicher Mitnahme sind zwar öffentlich zugänglich, letztlich aber rein privat organisiert. Es besteht die Gefahr, dass diese dem ÖPNV die letzten Fahrgäste entziehen und diesen damit kannibalisieren. Eine Betriebspflicht besteht auch hier nicht, wodurch die Verlässlichkeit nicht gewährleistet ist.
- Autonome Fahrzeuge können in mittel- bis längerfristigen Zeiträumen zur Problemlösung erheblich beitragen, eher zunächst aber bei spurgeführten Systemen. Im Planungszeitraum sind generell nur Versuche denkbar.
- Sharingsysteme sind in dichterbesiedelten Gebieten möglicherweise sinnvolle Ergänzungen. In ländlichen Räumen fehlt dafür ein wirtschaftliches Mindestpotenzial. Leihfahrräder und Pedelecs sind zumindest saisonal sinnvoll. Allerdings ist dabei immer zu bedenken, dass bestimmte Nutzergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und ein Großteil der Senioren diese nicht nutzen können und damit von der Überwindung der letzten Meile - und damit von der gesamten Beförderungskette - ausgeschlossen werden, wenn nicht noch ein zusätzlich abrufbares Angebot vorgehalten wird.

Positionierung

Der Landkreis kann als Aufgabenträger des StPNV unmittelbar nur auf ÖPNV-Angebote und nach dem PBefG genehmigte Verkehre Einfluss nehmen. Insofern werden ausdrücklich Initiativen zum Betrieb von Bürgerbussen unterstützt, wozu ausdrücklich auch eine finanzielle Unterstützung gehört.

Die Angebotsformen mit wiedererlangter genehmigungsrechtlicher Grundlage wird der Landkreis, eingeordnet in das Gesamtangebotssystem, unterstützen und auch planen oder planen lassen. Das gilt für Rufbusse im Flächen- und Korridorbetrieb ebenso wie vergleichbare On-Demand-Systeme.



Der Landkreis verhält sich darüber hinaus offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität, Kombi- und Mitnahmeverkehre, Leih- und Sharing-Systeme.

Organisationshinweis:

Die konkrete Entscheidung des Aufgabenträgers über die Planung oder Unterstützung flexibler oder alternativer öffentlicher Mobilitätsangebote sollte erst nach der Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahmen einer Gesamtüberplanung des Angebots erfolgen. Die Begründung dafür liegt im gegenwärtig noch vorläufigen Charakter der Maßnahmen und offenen Fragen zu den dann noch verbleibenden Bedienungsdefiziten. Dadurch sollen redundante und sich kannibalisierende Strukturen vermieden werden.

4.5.6 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte und deren Erreichbarkeit als auch die Belange der Daseinsvorsorge und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die in den Abschnitten 4.5.3 bis 4.5.5 dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenansätze sinnvoll.

Die saldierte Mehrleistung verteilt sich folgendermaßen auf die Teilbereiche bzw. Maßnahmenkomplexe:

- Erweiterung VGS 492 zur Verbindungsrelation, VP Kindelbrück, Rathaus: +54.312 Fplkm/a (davon 34.067 km in SÖM und 20.245 km im KYF)
- Linie 490 um 3 Richtungsfahrten Mo - Fr im Abschnitt Voigtstedt - Artern: +6.907 Fplkm/a
- Für eine mögliche Erweiterung des Bürgerbusses Bad Frankenhausen wurde keine konkrete Leistung kalkuliert (je nach Variante zwischen 20.000 und 60.000 Nutzkm/a), weil die Umsetzung aller Varianten gegenwärtig eher unwahrscheinlich ist, ihre Diskussion findet aber Aufnahme in den Nahverkehrsplan
- Raum Ebeleben-Südost: -6.000 Fplkm/a konventionell und angebotene bedarfsgesteuerte Mehrleistung +18.000 km/a, darunter durchgeführt +4.500 km/a.
- Raum Greußen-Nord: -10.000 Fplkm/a konventionell und angebotene bedarfsgesteuerte Mehrleistung +25.000 km/a, darunter durchgeführt +6.250 km/a.

Gesamt: +45.219 Fplkm/a, dar. +20.245 in KYF;
+43.000 km angebotene Bedarfsleistungen, dar. +10.750 km/a durchgeführt

Es wird davon ausgegangen, dass die Mehrleistungen - mit Ausnahme zu Punkt 1 - im Zuge der Gesamtüberplanung des Angebots vollständig kompensiert werden können. Die Mehrleistungen zu Punkt 1 werden auf Initiative und im Wesentlichen im Interesse des Landkreises Sömmerda umgesetzt und deshalb auch von diesem weit überwiegend finanziert.

Zu Punkt 2 ist für einen einjährigen Probetrieb eine Ausgleichsfinanzierung durch die Stadt Artern vorgesehen. Danach erfolgt eine Nachhaltigkeitsprüfung auf der Grundlage durch die VGS erhobener Fahrgastzahlen.



5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement, Marketing

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit den die Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen sind bzw. werden:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <1,5 %) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <3,0 %) nach Auslaufen bestehender vertraglicher Vereinbarungen, gegenwärtig noch <5,0 %) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die zulässigen Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen, z. B. durch Anbindung der RBL der Unternehmen an die Landesdatendreh-scheiben von VMT und INSA.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sollen nach ihrer Bedeutung kategorisiert und die jeweiligen Kategorien laut **Tabelle 4-6** mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen versehen werden. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) zu betrachten.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Abs. 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-6**, ergänzt um die Merkmale zur Barrierefreiheit laut **Tabelle 5-1** den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen (≥ 16 cm), abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen.

Die Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sind in **Tabelle 4-6** festgelegt.



Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung und Flottenentwicklung

Im Gebiet des Kyffhäuserkreises werden gegenwärtig 220 Haltestellenbereiche mit insgesamt 373 Richtungshaltestellen bzw. Masten (Haltepositionen) bedient.

Der Aufgabenträger wird In Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum Ende der Planungsperiode am 31.12.2027 alle Haltestellen der Kategorien A und B und die Hälfte der Kategorie C1 (mit i.d.R. mehr als 75 Ein- und Aussteigern pro Schultag),
und
- ein noch zu bestimmender Teil der Kategorie C2 (mit i.d.R. 30 - 50 Ein- und Aussteigern je Schultag)

in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.

In der nachfolgenden Planungsperiode

- bis zum Jahresende 2032 soll Barrierefreiheit für die Hälfte der C2-Haltestellen (mit i.d.R. mehr als 30 Ein- und Aussteigern je Schultag)

erreicht werden.

Durch Rangfolgebildung auf Grundlage der vorgenommenen Kategorisierung entwirft der Aufgabenträger einen Maßnahmenplan und stimmt diesen mit den Kommunen und den Betreiberunternehmen ab. Bei der Auswahl und einer erforderlichen Rang- und Reihenfolgebestimmung ist besonders zu erheben und zu beachten, an welchen Haltestellen durch Lokalisation entsprechender Einrichtungen in der Umgebung (Behindertenwerkstätten, Senioreneinrichtungen, Kranken- und Ärztehäuser, touristische Ziele) ein erhöhtes Aufkommen an Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erwarten ist.

Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich. Mittelfristig, d. h. bis zu einem Planungshorizont 2032 ist davon auszugehen, dass die Haltestellenbereiche der Kategorie C3 (mit i.d.R. weniger als 15 Ein- und Aussteigern je Schultag) nur dann Berücksichtigung finden können, wenn dies im Rahmen übergeordneter Baumaßnahmen erfolgen kann oder es dafür eine direkte oder indirekte Unterstützung von Bund oder Land gibt.

Zu konkreten Haltestellen im Sinne einer Prioritätenliste können erst dann Aussagen getroffen werden, wenn eine vollständige Datenerfassung vorliegt. Dies soll im Jahr 2023 abgeschlossen werden.

Die vorstehende **Zieldefinition für barrierefreie Haltestellen** gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis eine aktualisierte Datenlage vorliegt und die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.



D) Personaleinsatz

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter*innen sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service.

Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt durch Auswahl und entsprechende Aus- und Weiterbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllen zu können:

- Kundenfreundlichkeit und hohe Leistungsbereitschaft
- Geschulte Sachkompetenz, im Besonderen bei der Unterstützung mobilitätsbeeinträchtigter Personen
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrscheinverkauf
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. einer Dienstkleidung.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (bei Letzteren mit Ausnahme der Dienstkleidung bei Rufbus-Einsätzen).

E) Fahrzeugeinsatz und Strategie der Flottenentwicklung

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2021 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-6-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, gilt bereits ab 2020 die gleiche Vorgabe.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass ein verbesserter Modal Split zugunsten des ÖPNV durch mehr und besseres ÖPNV-Angebot der wirksamste Beitrag für den Klima- und Umweltschutz ist. Dennoch geht der Aufgabenträger auch davon aus, dass im Zuge der Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU⁶⁵ in nationales Recht in Form des SaubFahrzeugBeschG und bisher nicht erlassener Anwendungsbestimmungen für die Länder die bestehenden Unklarheiten in der EU-Richtlinie hinsichtlich des zeitlichen, räumlichen und einsatzbezogenen Geltungsbereichs, eine

⁶⁵ Derzeit geltender Stand der CVD vom Juni 2019



Strategie zur schrittweisen Umstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieb vorliegen muss.

Das bereits geltende SaubFahrzeugBeschG⁶⁶ des Bundes überlässt die länderspezifische Auslegung sowie Verantwortung und Kontrolle über die Einhaltung der CVD-Vorgaben den Ländern. Länderspezifische Regelungen sind bisher nicht getroffen und werden voraussichtlich auch nicht getroffen.

Aufbauend auf eine einschlägige Untersuchung⁶⁷, bei der insgesamt 15 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, ist im Zuge der Fortschreibung dieses und weiterer Nahverkehrspläne eine aktualisierende und präzisierende gutachterliche Untersuchung durch PROZIV durchgeführt worden⁶⁸. Von insgesamt 6 semipräferierten Antriebsarten wurde der Brennstoffzellenantrieb auf der Basis grünen Wasserstoffs⁶⁹ als die zurzeit geeignetste Technologie für die Einsatzbedingungen im Kyffhäuserkreis und auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen präferiert. Unterstützend können Hybridantriebe als Brückentechnologie für eine Übergangsphase eine Rolle spielen. Im reinen Stadtlinienverkehr in Sondershausen könnten auch Batteriebusse zum Einsatz kommen, wobei im Detail zu prüfen wäre, ob eine zusätzliche Schnellladeinfrastruktur, z.B. mittels Pantografen, erforderlich wäre. Generell soll aber aufgrund überhöhter Aufwendungen für Werkstattausrüstungen und Qualifikation der Personale von einer technologischen Durchmischung abgesehen werden.

Zur Realisierung der Umsetzung eines schrittweisen Einsatzes von Brennstoffzellenbussen ist die Frage des Bezugs grünen Wasserstoffs und der Tankinfrastruktur zu klären. Dafür werden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Abstimmungen mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mit vergleichbarer Intension im regionalen Umfeld über ein koordiniertes Vorgehen vornehmen. Eine attraktive Förderkulisse wird unterstellt (siehe Abschnitt 8.1).

Im Ergebnis wird angestrebt, Beschaffung und Einsatz von Brennstoffzellenbussen mindestens in Umsetzung der Vorgaben der CVD-Richtlinie und deren nationaler Umsetzungsrichtlinie oder Gesetzesfassung vorzunehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die ersten Fahrzeuge im Jahr 2024 beschafft und mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Bis zum Ende des Planungszeitraumes Ende 2027 wird von zunächst 2 - 3 Fahrzeugen pro Jahr ausgegangen.

Damit ist verbunden, dass über den Zeitraum mindestens der nächsten 15 Jahre ein nicht mehr weiterentwickelter Dieselantrieb und ein emissionsfreier Antrieb parallel vorgehalten werden. Der Einsatz erfolgt vorzugsweise im Stadtverkehr und auf den LBL.

Eine Abkehr von der strategischen Grundsatzentscheidung soll nur bei grundlegend abweichend gegenüber der beschriebenen Erwartung verlaufender technischer oder wirtschaftlicher Entwicklung erfolgen. Gerechnet werden muss allerdings mit eingeschränkter Verfügbarkeit

⁶⁶ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 09.08.2021 (BGBl. I S. 1691)

⁶⁷ Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)

⁶⁸ Quellen u.a.: Fraunhofer Institut/EBF Innovation 2021; klimaaktiv.mobil Marktübersicht 2020; Enertrag+Energiequelle 2020

⁶⁹ Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen wird



der Fahrzeuge. Zu einer Verzögerung der Flottenumstellung kann die Auslegung des Saub-FahrzeugBeschG im Freistaat führen, soweit es eine solche geben wird.

Nähere Angaben zur Investitionsstrategie zur Flottenentwicklung enthält **Abschnitt 8.1**.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit den Bauart- und Ausstattungsmerkmalen nach **Tabelle 5-1** einzusetzen. Die gegenwärtige Einsatzquote in nachstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge liegt Ende 2020 bei der VGS bei 100 % (29 von 29 Bussen), bei der SBG bei 100 % (6 von 6 Bussen), bei der RBG bei 88 % (29 von 33 Bussen) und in Summe bei 94 % (64 von 68 Bussen). Nach den Verkehrsverträgen hat die Quote ab dem 01.01.2022 mindestens 90 % zu betragen, ab 2025 95 % (Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge nur noch im Einzelfall und als Reservefahrzeug).

Die vorstehende **Zieldefinition für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge** gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.

Ein **barrierefreier Bus** soll mindestens die laut Leitfaden zur Checkliste Mindeststandards für barrierefreie StPNV-Fahrzeuge des LBV Thüringen (erarbeitet durch die FH Erfurt) vorgegebenen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden **Hauptparametern** zusammengefasst werden:

Tabelle 5-1 **Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge**

Merkmal		Bus Stadt/Regio
1	Einstiegshöhe	25 - 32 cm, Niederflur (NF) oder LowEntry (LE)
2	Einstiegshilfen	Rampe, Kneeling, nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadtverkehr ungeeignet
3	Türbreiten	120 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
4	Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen
5	Sonderfläche	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m ²)
		in Bussen mit 14 - 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (mind. 120 x 90 cm)
6	Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung
7	Fahrgastinformation	Visuelle und akustische Haltestellenanzeige/ -ansage



- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf
 - 15 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung im Regionalverkehr und
 - 12 Jahre ab Erstzulassung und 600 TKm Laufleistung im Stadtverkehrzu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, für die Abdeckung von Bedarfsspitzen und als Betriebsreserve eingesetzt bzw. vorgehalten werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung wird jedoch auf maximal 10 % der jährlichen Fahrplanleistung im jeweiligen Unternehmen bzw. zu betreibenden Linienbündel begrenzt und vertraglich geregelt.
Die RBG und die VGS halten die Vorgaben vollständig ein mit einem Durchschnittsalter der Flotten von 7,7 bzw. 9,8 Jahren, bei der SBG 10,8 Jahre mit Handlungsbedarf bei einem Bus.
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge mindestens im Frontbereich nach den Vorgaben des Aufgabenträgers einheitlich zu gestalten. Die Fahrzeuge sind mit einer im Tarifgebiet kompatiblen Abfertigungstechnik auszustatten.
- Vorgaben zur Fahrgastinformation im Fahrzeug (siehe Abschnitt 5.3).
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen. Bei regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ist dies vorn durch Vollmatrixanzeige zu gewährleisten.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Sukzessive Verbesserung des Fahrkomforts durch Klimatisierung und Wärmeschutzverglasung.
- Technische Ausstattung der Busse zur Ansteuerung der für die Busumlaufbeschleunigung vorgesehenen Lichtzeichenanlagen (betrifft insbesondere die im Stadtverkehr eingesetzten Busse).
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

5.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage



erteilter Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Die Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, sind und werden weiterhin in ÖDA festgelegt.

Die Verkehrsunternehmen haben als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement vorzuhalten. Der Betreiber hat unter Beachtung der technischen und personellen Möglichkeiten - ggf. im Zusammenwirken mit benachbarten Unternehmen - adäquate Systeme vorzuhalten und ständig weiterzuentwickeln.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines betrieblichen Qualitätsmanagements durchzuführen.

- Die Verkehrsunternehmen haben ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge zu unterhalten. Mittels RBL werden u. a. realisiert:
die Datenversorgung der Anlagen für die dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anlagen), die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlusssicherung, die Fahrzeugortung/-verfolgung und Pünktlichkeitskontrolle, die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen zur Fahrzeugumlaufbeschleunigung (soweit im Bedienungsgebiet zutreffend), die entsprechenden Statistikfunktionen, die Datenversorgung der Thüringer Datendrehscheibe (über eine geeignete Schnittstelle) und für die digitale bisensorische Haltestellenankündigung im Fahrzeug (letzteres ist technisch auch anders möglich).
- Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie des Aufgabenträgers sind als wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen. Der Betreiber führt gemäß der jeweiligen Öffentlichen Dienstleistungsaufträge jährlich auf mindestens 3 (RBG), 2 (VGS) bzw. 1 (SBG) Linien eine Kundenzufriedenheitsanalyse durch, wertet diese aus und stellt die Ergebnisse dem Aufgabenträger zur Verfügung. Linienauswahl und Inhalt der Analyse sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal an das Unternehmen gelangten Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion des Unternehmens werden durch dieses in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und vierteljährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zum 30. Kalendertag nach Ablauf eines Quartals bzw. 3 Monate nach Jahresablauf übergeben.
- Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.
- Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

<u>Beschwerden</u>	Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse)
	Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/ zu spät und um wie viele Minuten), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit, Fahrerfehlverhalten usw.)
	Räumliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle)
	Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.



<u>Störungen</u>	<p>Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung usw.)</p> <p>(Nicht vom Verkehrsunternehmen zu vertreten sind extreme Witterungsverhältnisse, Unfälle, kurzfristige Baustellen (ohne Baustellenfahrplan), das Abwarten von Anschlüssen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.)</p> <p>Auswirkung und Folgewirkungen</p> <p>Speziell: Ausfall- und Verspätungsquoten mit räumlichen Zuordnungen (Linien, Abschnitte, Haltestellen)</p> <p>Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen</p>
------------------	---

5.3 Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing

Der Nahverkehrsplan legt folgende Anforderungen fest:

- Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen der zentralen Fahrplanauskunft wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige **Fahrplaninformation** gewährleistet. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten des Betreibers, die jährliche Herausgabe der Fahrplanhefte im Zweckverband, das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen und die zentrale telefonische Auskunft zu Fragen des Fahrplans, der Tarifauskunft und weiteren Kundendienstleistungen mit hinreichenden Erreichbarkeitszeiten.
- Teilnahme der Unternehmen am System der Thüringer Datendrehscheibe.
- Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der **Anschlussicherung** und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.
- Die Betreiberunternehmen streben an, zunächst an den Hauptverknüpfungspunkten und danach an den als weitere wichtige Verknüpfungspunkte kategorisierten Haltestellen der Kategorien A, B und teilweise C1 eine **dynamischen Fahrgastinformation (DFI)** an entsprechenden stationären Anlagen sicherzustellen und dafür die Datenversorgung in Echtzeit über das RBL zu gewährleisten:

Kategorie A:

- Sondershausen, ZOB
- Sondershausen, Bahnhof
- Artern, Busbahnhof
- Artern, Bahnhof
- Heldrungen, Bahnhof

Kategorie B:

- Bad Frankenhausen, Busbahnhof
- Bad Frankenhausen, Unterkirche
- Ebeleben, Markt
- Greußen, ZOB
- Roßleben, Schulplatz

In den Folgejahren nach 2027 sollen alle Haltestellen der Kategorien A und B, alle Haltestellen der Kategorie C1 und alle Verknüpfungspunkte mit DFI-Anlagen mit Echtzeitanzeigen ausgestattet werden.



- Weiterhin haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die **Kundeninformation** weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden (bisensorische Information - Zwei-Sinne-Prinzip).
- Die Bemühungen um eine zunehmend **barrierefreie Fahrgastinformation** beziehen sich auf die Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) an Haltestellen, in den Fahrzeugen und in den Informationsmedien. Abweichungen wegen Platzmangel sind möglich.
- Vielfältige **Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs**, ggf. in Kombination mit einer **Kundenberatung**, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment anzubieten. Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.
- Der Kyffhäuserkreis und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Realisierung und ggf. die Erprobung neuer Formen des Fahrscheinerwerbs und Fahrscheinarten, z. B. über das Internet oder Smartphones sowie e-ticketing.
- Auf allen Linien in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises ist linienbündelübergreifend ein einheitlicher Verkehrstarif anzuwenden. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Linien, die auch durch kreisfremde Unternehmen betrieben werden, werden sich der Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen um eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise bemühen. Weitergehende Bemühungen um die Anwendung von Verbund- oder Gemeinschaftstarifen, insbesondere einen Beitritt zum Tarif der Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT-Tarif) bedürfen der weiteren Vorbereitung und Klärung (siehe **Abschnitt 8.2.2**).

Bei allen **Marketingaktivitäten** ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität
- Tarifgestaltung
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

Unter den Instrumentarbereichen erhält die **Kundeninformation**, darunter vor allem die **Fahrplaninformation**, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über das Internet oder Mobiltelefon, auch über Facebook und andere soziale Netzwerke, um gerade jugendliches Kundenpotenzial zu erreichen, und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf.



Verbesserte Information führt zu Akzeptanz auch bei Unregelmäßigkeiten, was ein nicht unwesentlicher Marketing-Effekt ist. Grundlage dafür sind höhere Anforderungen an das Fahrplandatenmanagement der Unternehmen, **Echtzeitdatenbereitstellung**, schnelle Info über Unregelmäßigkeiten (Baustellen usw.).

Es ist in dieser Hinsicht notwendig, bereits eingeschlagene Wege konsequent weiterzuverfolgen und durch weitere **Maßnahmen** zu ergänzen:

1. Aufbau eines Systems der Mobilitätszentralen (siehe nachstehend besonders) an den Hauptverknüpfungspunkten mit breiter funktionaler Kombination unter Nutzung der Erfahrungen bereits realisierter Lösungen im Zweckverband (Leinefelde, Nordhausen). Im Kyffhäuserkreis sind dafür Sondershausen und Artern vorzusehen. Ergänzung ggf. durch Bürgerläden.
2. Die elektronische Verbindungsausweisung über die Webseiten der NASA Sachsen-Anhalt (INSA), VMT oder der Unternehmen in Kombination mit der DB-Reiseauskunft oder dem deutschlandweiten Auskunftssystemverbund DELFI sind ständig weiter zu vervollkommen (Information über Fahrpreise, haltestellengenaue Auskunft).
3. Das Logo des Zweckverbandes ist wesentlich öffentlichkeitswirksamer einzusetzen als bisher.



4. Einrichtung einer Homepage mit den wichtigsten Informationen über Ziele, Aktivitäten und Ansprechpartner, jeweils für das Verbandsgebiet insgesamt und die Bereiche der einzelnen Aufgabenträger.
5. Schritt für Schritt umzusetzende Verbesserungen der visuellen und akustischen Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an ausgewählten Verknüpfungshaltestellen im Zuge der Umsetzung des Investitionsplanes.
6. Schrittweise Aufnahme von Informationen über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele und aller kategorisierten Verknüpfungspunkte in die Fahrplanmedien, die es ermöglichen, barrierefreie Reiseketten (einschl. Rückverbindungen) abzulesen.
7. Wenn unkonventionelle Angebote eingeführt werden sollen, ist rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zumindest in der Tagespresse (mehrfach) und auf den Internetseiten der Betreiberunternehmen, des Landkreises und der betroffenen Kommunen (einschl. in deren Amtsblättern) zu informieren.
8. Information über Erfahrungen mit dem Bürgerbus Bad Frankenhausen in allen interessierten Kommunen, mit dem Ziel der Anregung vergleichbarer Initiativen in anderen Teilräumen des Kyffhäuserkreises, ggf. auch darüber hinaus im Zweckverbandsraum.

Nach wie vor hervorhebenswert und kundenwirksam ist die kostenfreie Bereitstellung der **Fahrplanhefte** für den Stadt- und Regionalverkehr (Bus- und Bahnverkehr) Nordthüringens. Die Finanzierung der Fahrplanhefte wird von den am ÖPNV beteiligten Verkehrsunternehmen, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Unstrut-Hainich-Kreis, Kyffhäuserkreis und der Stadt Nordhausen sowie dem Freistaat Thüringen über die Kooperationsrichtlinie getragen. Die gemeinsame Verantwortung für die ÖPNV-



Gestaltung wird durch die Verwendung eines einheitlichen Layouts für alle 4 Fahrplanhefte im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Nordthüringen hervorgehoben.

Darüber hinaus gilt der bewährte Grundsatz, dass ein quantitativ und qualitativ hochwertiges und den sich entwickelnden Verkehrsbedürfnissen der Kunden angepasstes **Leistungsangebot** die beste Marketingmaße und effizienteste Kundenwerbung darstellt.

Aus diesem Grund ist auch auf die konsequente Durchsetzung der im **Abschnitt 5** genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen.

Die **Tarifgestaltung** befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen (maximale Tarifergiebigkeit), andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. In der Vergangenheit ist dieser Spagat weitgehend gelungen. Die für die kommenden Jahre konzeptionell vorgesehene maßvolle Tarifentwicklung (vgl. **Abschnitt 8.2**) trägt dem weiterhin Rechnung. Die zentrale Vorgabe einer Tarifierhebung - wie sie gegenwärtig vorbereitet wird - kann allerdings alle diese Bemühungen der Unternehmen und Aufgabenträger erübrigen. Die Umsetzung im ländlichen Raum würde unter Gesichtspunkten des Marketing nicht negativ, allerdings mangels nutzbaren Angebots auch kaum positiv wirken.

Die Unternehmen im Kyffhäuserkreis erkennen sich gegenseitig die Fahrausweise an, was bestimmte Züge eines Gemeinschaftstarifes trägt. Die perspektivische Wirksammachung eines Tarifverbundes mit einem einheitlichen großräumigen **Gemeinschaftstarif** könnte ggf. ebenso als eine **abgehobene Marketingmaßnahme** aus Fahrgastsicht besonders positiv zu bewerten sein. Wenn dies nicht zutrifft, erfüllt ein solcher Tarifverbund auch nicht seinen angestrebten Zweck.

Von besonderer Bedeutung auch unter Gesichtspunkten von Marketing und Vertrieb ist die weitere **Entwicklung der Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätszentralen** (siehe auch vorstehend bei Kunden- und Fahrplaninformation):

- Ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan im Bus- und Bahnverkehr (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus / Erreichbarkeit von Zielen im Kreis- und Verbandsgebiet / Erreichbarkeit der nächstgelegenen Oberzentren)
- Ausführliche Tarifinformationen für den StPNV und den SPNV im Kreisgebiet und im Verbandsgebiet des NVN
- Fahrscheinverkauf (gesamtes Sortiment für Jedermann, alle Verkehrsträger)
- Ggf. Übernahme von Funktionen der Stadtinformation (Vermittlung von Informationen zu touristischen Sehenswürdigkeiten - Erreichbarkeit, Öffnungszeiten und Eintrittspreise, Verkauf von Eintrittskarten für Veranstaltungen, Souvenirverkauf, Vermittlung von Leihfahrrädern und CarSharing)
- Zusätzliche Ausstattung: B+R-Anlage, Fahrscheinautomat, Toiletten.



6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2026

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Voraussetzung zu berücksichtigen sind. Neben den ermittelten Analysedaten zum Ex-poste-Trend des ÖPNV-Aufkommens fließen die Entwicklung der Schülerzahlen und der Einwohnerzahlen nach Altersgruppen sowie Pendlerprognosen und das Verkehrsverhalten, speziell eine steigende spezifische Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, ein (vgl. [Abschnitt 2](#)). Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demographischen Wandels prognostiziert. Außerdem werden Veränderungen im Angebot des StPNV berücksichtigt.

Die nachstehenden prognostischen Aussagen sind stets unter Ausklammerung der gegenwärtig noch nicht ganz überwundenen Pandemiesituation zu betrachten. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Lage schrittweise und bereits laufend normalisiert. Auf eine Spekulation zu Kurvenverläufen der Nachfragenormalisierung und weiteren Entwicklung wird daher verzichtet und nur Bezug auf das Zieljahr 2026 genommen.

Für die SPNV-Nachfrage wird im Planungszeitraum, auch auf Basis der ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen, davon ausgegangen, dass sich auf nahezu allen Streckenabschnitten mindestens stabile Belegungen ergeben und die Fahrgastzahlen an den aufkommensstärkeren Zugangsstellen weiter leicht ansteigen.

Für den StPNV ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr nur zu einem geringen Rückgang der Fahrgastnachfrage kommt, weil der Rückgang bei den Schülerzahlen durch eine ansteigende Fahrschülerquote abgemildert wird (Tendenz laut [Tabelle 6-1](#) etwa -2,7 % bis 2027), was allerdings von der Stabilität des Schulnetzes und der Anzahl zugewanderter Schüler abhängig ist⁷⁰.

Bei der StPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten Zuwächse bei der Beschäftigung und bei einzelnen wichtigen Pendlerverflechtungen, senkend dagegen die bereits ausgelaufenen Zuwächse bei der Erwerbstätigkeit und die stagnierenden flächenhaften Arbeitspendlungen. Weiterhin positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem ÖPNV-Tarif im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotsselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Nachfragebegrenzend wirkt sich weiterhin allgemein der Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und

⁷⁰ Prognose der Fahrschülerzahlen durch PROZIV unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung nach Tabelle 2-2 und der Entwicklung der Schülerzahlen nach Tabelle 2-3 (unterschiedliche Prognosezeiträume)



auch gelegentlicher Wege. Verkehrsvermeidung durch Homeoffice und mobiles Arbeiten gab es auch schon vor der Corona-Pandemie, ist dadurch aber stark intensiviert worden. Ein Zustand wie vor der Pandemie wird nicht wieder erreicht werden, was die Mobilität im Jedermannverkehr und damit auch die Fahrgastnachfrage im ÖPNV nachhaltig dämpfen wird. Mit einem erneuten Home-Schooling wird nicht gerechnet.

In der Summe dieser allgemeinen Faktoren wird sich die Fahrgastnachfrage im StPNV des Landkreises im Schülerverkehr um -2,7 % und im Jedermannverkehr um -8,8 % und damit in Summe um -3,8 % auf 2,275 Mio. Einsteiger 2027 verringern. Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülern und Sonstigen verschiebt sich noch weiter zugunsten der Schüler mit einem Anteil dann von 84 %, im Regionalverkehr auf fast 90 %. Die Nachfrage im Stadtverkehr Sondershausen hat sich nachhaltig stabilisiert.

Die vorgesehene Überplanung des Gesamtangebots wird nur dann nachfragewirksam, wenn umfassende Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Diese sollen aber nicht im Vordergrund stehen, sondern eher aufwandssenkende Maßnahmen.

Tabelle 6-1 Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2027 [1000 Beff. pro Jahr]

Leistungsbereich	2015	2019	2019/15	2027	2027/19
Gesamt	2.555	2.364	-7,5 %	2.275	-3,8 %
Schüler	2.114	1.963	-7,1 %	1.910	-2,7 %
Anteil	82,7 %	83,1 %		84,0 %	
Sonstige	441	400	-9,3 %	365	-8,8 %
Anteil	17,3 %	16,9 %		16,0 %	
Regionalverkehr	2.271	2.088	-8,1 %	1.999	-4,3 %
Schüler	1.979	1.844	-6,8 %	1.794	-2,7 %
Anteil	87,1 %	88,3 %		89,7 %	
Sonstige	292	244	-16,4 %	205	-15,9 %
Anteil	12,9 %	11,7 %		10,3 %	
Stadtverkehr	285	276	-3,2 %	276	+0,0 %
Schüler	135	119	-11,9 %	116	-2,5 %
Anteil	47,5 %	43,1 %		42,0 %	
Sonstige	150	157	+4,7 %	160	+1,9 %
Anteil	52,8 %	56,9 %		58,0 %	

Tabelle 6-2 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im StPNV bis 2027

	2015		2019		2027	
	Schüler : Sonstige		Schüler : Sonstige		Schüler : Sonstige	
Regionalverkehr	87,1	: 12,9	→	88,3 : 11,7	→	89,7 : 10,3
Gesamt	82,7	: 17,3	→	83,1 : 16,9	→	84,0 : 16,0



7 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Kyffhäuserkreis hat sich mit den anderen Aufgabenträgern für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in Nordthüringen, Landkreis Eichsfeld, Landkreis Nordhausen, Stadt Nordhausen und Unstrut-Hainich-Kreis, im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“ zusammengeschlossen. Dieser Zweckverband nimmt die ihm satzungsgemäß übertragenen aufgabenträgerübergreifenden Aufgaben der ÖPNV-Gestaltung in der Region wahr.

Dabei verzichtet der Zweckverband auf eine gesonderte „Arbeitsinstitutionalisierung“. Die jeweiligen Aufgaben werden durch die bei den Verwaltungen der Gebietskörperschaften für das ÖPNV-Ressort zuständigen Mitarbeiter fachlich begleitet. Die Kontrolle der Arbeitsabläufe erfolgt durch die Verbandsversammlung und deren Beirat, dem die fachlich zuständigen Amtsleiter in den Verwaltungen der Aufgabenträger, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die konzessionstragenden Verkehrsunternehmen des StPNV sowie das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr und die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen zugehören.

Diese Verfahrensweise gewährleistet den denkbar geringsten Aufwand. Die notwendigen Gestaltungsmöglichkeiten liegen bei den Verbandsmitgliedern und ihren jeweils im Vertragsverhältnis stehenden ÖPNV-Betreibern.

Es ist ein 3-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation, bestehend aus

politischer Ebene ♦ Regieebene ♦ Betreiberebene

vorhanden.

Dabei vertritt die Zweckverbandsversammlung die politische Ebene, Beirat und ein Arbeitsgremium stellen die Regieebene dar. Eine intensivere Wahrnehmung von Regiefunktionen würde eine neue Institutionalisierungsform erforderlich machen, was jedoch nicht vorgesehen ist.

Der **Hauptgestaltungsgrundsatz** der ÖPNV-Organisation **im Zweckverband** ist ein optimales Verhältnis zwischen Organisationsaufwand und dem damit erzielten verkehrlichen und wirtschaftlichen Ergebnis. Der gleiche Gestaltungsgrundsatz gilt auch für die Organisationsstruktur **beim Aufgabenträger**. Dort bildet der Landkreis die politische Ebene des Aufgabenträgers, die entsprechende Arbeitseinheit der Kreisverwaltung die Regieebene.

Aufgrund der Feststellung im Kooperationskonzept des NVN, dass kurz- und mittelfristig die Einführung eines großräumigen Verbundtarifs im Zweckverbandsgebiet nicht zur Realisierung ansteht, entfällt der Aufbau einer Regieeinheit, da deren Finanzierung ohne einen solchen Verbundtarif nicht gesichert ist. Diese Konstellation ändert sich grundlegend, wenn ein Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) erfolgt.

Die Entscheidung über eine mögliche Mitwirkung im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), die Anwendung des entsprechenden Gemeinschaftstarifs und die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren sollen im Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung mit vorheriger Fahrgasterhebung, die die Voraussetzung für die Möglichkeit eine Nutzen-/Kosten-Abwägung durch den Aufgabenträger schaffen soll, erfolgen. Alle Fahrgasterhebungen sind pandemiebedingt unterbrochen worden, so dass noch keine Ergebnisse vorliegen.



Tabelle 7-1 Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Zweckverband Verbandsversammlung [Politische Ebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Ausübung einer gemeinsamen Richtlinienkompetenz für die strategische Gestaltung des ÖPNV im Verbandsgebiet
Zweckverband Beirat, Arbeitseinheit [Regieebene]	<ul style="list-style-type: none"> • grundlegende Richtungsbestimmung der ÖPNV-Entwicklung („Strategisches ÖPNV-Management“) • Abstimmung und Vereinheitlichung wesentlicher Standards für ÖPNV-Angebote und die Vermarktung der Angebote • Tarifabstimmung und Abstimmung der Fahrausweisarten • Abstimmung kreisübergreifender Linienverkehre • Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanes Bus / Bahn • aufgabenträgerübergreifende Abstimmung bei der Nahverkehrsplanung, einschl. der zwischen Bus und Bahn • gemeinsame Fortschreibung des aufgabenträgerübergreifenden Kooperationskonzeptes • gemeinsame „Außenvertretung“ gegenüber den Landesbehörden und nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmen
Aufgabenträger Landkreis [Politische Ebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Mitgliedsfunktionen im Zweckverband und im Beirat des Zweckverbands • Gesellschafterfunktionen bei den kommunalen Verkehrsunternehmen • Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan
Aufgabenträger Arbeitseinheit [lokale Regieebene]	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgestaltung des Strategischen ÖPNV-Managements auf der Ebene des Landkreises • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Wahrnehmung der Arbeitsaufgaben im Rahmen des Zweckverbandes • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des StPNV im Landkreis • Wahrnehmung der Aufgaben und Interessen des Aufgabenträgers im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung • Vorbereitung der Leistungsvergabe, Vorbereitung vertraglicher Regelungen über Leistungsvereinbarung und Finanzierung mit den Konzessionären (Bestellerfunktion) • Erstellung und Veröffentlichung ÖPNV-Jahresbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung und Überkompensationskontrolle nach dem Anhang zur VO (EG) 1370/2007 und Einhaltung ThürVgG
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	<p>Konzessionäre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operatives ÖPNV-Management • Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber der Arbeitsebene des Aufgabenträgers, Führung und Bereitstellung statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen • betriebliche Planung • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung, Kontrolle Einhaltung ThürVgG und MiLoG • Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet • Lokales Marketing in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und dem Zweckverband • Beantragung gesetzlicher Ausgleichs- und Erstattungszahlungen sowie Fördermitteln für Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur <p>Nachauftragnehmer</p> <ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Nachauftragnehmervertrag vereinbarten Leistungen



Wie bisher sollen zur Verbesserung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Nordthüringen die organisatorischen Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern fortgesetzt werden. Wichtigste Grundlage dafür ist die intensive Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne. Darüber hinaus werden auch weiterhin im Beirat des Zweckverbandes bestimmte Komponenten - die Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanes, Finanzierungsaspekte und übergreifende Marketingfragen - diskutiert und jährlich fortgeschrieben.

Es ist insgesamt festzustellen, dass aufgrund der eingetretenen Änderungen der Rechtslage hinsichtlich Leistungsvergabe, Finanzierung und Controlling, ebenso aber auch infolge des gewachsenen finanziellen Ausgabendrucks auf alle Aufgabenträger im Zweckverband, die Anforderungen an die als Regieeinheiten bei Zweckverband und Aufgabenträgern fungierenden Mitarbeiter erheblich gestiegen sind.

Für die Erstellung von Konzepten für verkehrliche Gestaltungsmaßnahmen, die Optimierung von Verkehrsangeboten und Vorbereitung innovativer Angebotslösungen, die Entwicklung eines Marketingkonzepts, die Weiterentwicklung des Tarifsystems, Einnahmeaufteilungsvereinbarungen bei Gemeinschaftstarifen, die Vorbereitung von Leistungsvergaben und vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie ggf. auch deren Durchführungscontrolling usw. ist es dennoch effizienter, dann, wenn dies aktuell erforderlich ist, zusätzliche externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen.

7.2 Unternehmensorganisation

Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises sind die

- Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG),
Gesellschafter zu je 50 % Unstrut-Hainich-Kreis und Kyffhäuserkreis, für die Linien im Linienbündel KYF-West Regional, derzeit vergeben bis 31.12.2029
- Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen und Sondershausen mbH (SBG),
Gesellschafter zu 100 % die RBG und damit faktisch zu je 50 % Unstrut-Hainich-Kreis und Kyffhäuserkreis, für die Linien im Linienbündel SDH-Stadt, derzeit vergeben bis 31.12.2029
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS),
Gesellschafter zu 80 % Landkreis Mansfeld-Südharz und zu 20 % Kyffhäuserkreis, für die Linien im Linienbündel KYF-Ost Regional, derzeit vergeben bis zum 31.12.2029.

Die Durchführung der vereinbarten und genehmigten ÖPNV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises erfolgt überwiegend durch die genannten Betreiber mit eigenen Kapazitäten. Mit der Durchführung von Teilleistungen sind regional ansässige kleine und mittlere private Unternehmen (KMU) als Nachauftragnehmer beauftragt. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass die genannte Verteilung der Leistungsdurchführung im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung gegenwärtig und auch künftig als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger sieht vor, die vorstehende Bemessung in künftigen Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten, soweit dies rechtlich zulässig ist. Dabei ist zu beachten, dass nach einer erfolgten Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 an einen internen Betreiber laut Buchstabe e) dieses Artikels der überwiegende Teil der Leistungen selbst zu erbringen ist. Nach Ziffer 2.2.9 der Auslegungsleitlinien zur Verord-



nung (EG) 1370/2007 (die nicht den Charakter einer Rechtsvorschrift haben) ist der Begriff „überwiegend“ tendenziell mit mindestens zu zwei Dritteln des Auftragswertes zu interpretieren. Der Begriff des überwiegenden Teils ist insoweit als unbestimmter Rechtsbegriff zu bewerten, den der Kyffhäuserkreis im Sinne der vorstehend genannten Auslegungsleitlinien und darauf beruhender Rechtsprechung interpretiert.

Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in **Abschnitt 3.1.2**) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln oder Bündeln an, für die der Kyffhäuserkreis nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur weiteren Sicherstellung einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen, die mit der Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan 2023 - 2027 weitergeführt wird.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Abs. 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers bestimmt sein.

Die Linienbündelung im Kyffhäuserkreis erfolgte nach planerischen (insbesondere verkehrlichen/verkehrsplanerischen und betrieblichen), wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch den oder die Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsdurchführung und des Durchführungscontrollings geschaffen.

Diese Linienbündelung erfolgte somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Es erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises zu den nach Verkehrsräumen abgegrenzten Linienbündeln:

- „KYF-West Regional“ Laufzeit öDA bis 31.12.2029, Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.12.2029
- „KYF-Ost Regional“ Laufzeit öDA bis 31.12.2029, Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.12.2029
- „SDH-Stadtverkehr“ Laufzeit öDA bis 31.12.2029, Gültigkeit Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG bis 31.12.2029

Eine tabellarische Zuordnung der Linien zu den drei Bündeln ist in **Anlage 4** verzeichnet. **Karte 09** visualisiert die in Abhängigkeit der Linienbündel verteilten Leistungen an die Verkehrsunternehmen. Im Freistaat Thüringen besteht die Möglichkeit der Genehmigungsbeantragung für Linienbündel, wobei aber



auch jede einzelne Linie die Anforderungen an die Genehmigungserteilung erfüllen muss, oder aber die Möglichkeit der Genehmigungsbeantragung je Linie, wobei die Genehmigungsbehörde einen Bündlungsbeschluss des Aufgabenträgers beachten muss.

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Die gegenwärtig erteilten Dienstleistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises reichen über die Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes hinaus bis zum 31.12.2029. Dieser Nahverkehrsplan ist somit einer Neuvergabe und Neuerteilung noch nicht unmittelbar zugrunde zu legen, sofern nicht eine Neuerteilung erfolgen muss. Allerdings ist er Grundlage für Anpassungen erteilter Aufträge und Genehmigungen im Rahmen der Zulässigkeitsgrenzen gemäß § 132 GWB.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung zu. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestimmt zwar gemäß Art. 5 Abs. 1 die wettbewerbliche Vergabe als Grundform, lässt allerdings mit ihren Regelungen nach Art. 5 Abs. 1 und 2 eine systematische Ausnahme in Form von Inhouse-Vergaben als Selbsterbringung oder Direktvergaben an interne Betreiber sowie nach Art. 5 Abs. 4 auch die Direktvergabe an Drittunternehmen zu.

Voraussetzung für die Möglichkeit des **Inhouse-Geschäftes** (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) war nach bisheriger Rechtsauslegung das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Kyffhäuserkreises aus. Nach neuerer Rechtsauslegung und Rechtsprechung auf der Grundlage des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes (VergRModG - Teil 4 GWB, 2016) und einer Entscheidung des EuGH vom März 2019 eröffnet sich die Möglichkeit des Inhouse-Geschäfts, wenn folgende drei kumulative Kriterien gemäß § 108 GWB erfüllt sind:

1. der öffentliche Auftraggeber über die juristische Person eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienststellen ausübt (Kontrollkriterium),
2. mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde (Tätigkeitskriterium), und
3. an der juristischen Person keine direkte private Kapitalbeteiligung besteht ... (Beteiligungskriterium).

Diese Kriterien können im Falle der Regionalbus-Gesellschaft (RBG) und der Stadtbus-Gesellschaft (SBG) nur dann als erfüllt erachtet werden, wenn Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis als Gruppe zuständiger Behörden zusammenwirken.

Voraussetzung für die Möglichkeit der **Direktvergabe** nach Art. 5 Abs. 2 oder 4 der VO (EG) 1370/2007 ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden kann, das Unternehmen als Auftragnehmer also ein hinreichend großes Betriebsrisiko trägt.



Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

- in die Direktvergabe an ein eigenes oder von der zuständigen Behörde beherrschtes Unternehmen (interner Betreiber) auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007, wobei die zuständige Behörde auch durch eine Gruppe von Behörden (benachbarte Kreise oder kreisfreie Städte bei grenzüberschreitendem Leistungszuschnitt mit Verflechtungscharakter und/oder gesellschaftsrechtlichen Anteilen an einem gemeinsamen Unternehmen) gebildet werden kann, und
- in die Direktvergabe an einen sogenannten Dritten auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007, ggf. ebenfalls durch eine Behördengruppe. Dabei dürfen Schwellenwerte hinsichtlich Leistungsumfang oder jährlichem Auftragswert nicht überschritten werden (Bagatellvergabe), wobei für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen doppelt hohe Grenzwerte gelten.

Die Möglichkeit einer Drittvergabe der Busverkehrsleistungen an KMU scheidet aufgrund der vorgenommenen Linienbündelung durch Schwellenwertüberschreitung für die beiden Regionallinienbündel grundsätzlich aus, wäre für den Stadtverkehr Sondershausen aber zulässig.

Es wird davon ausgegangen, dass unter den vorgenannten Rahmenbedingungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Vergabe sowohl ein wettbewerbliches Verfahren, als auch das Inhouse-Geschäft und die Direktvergabe an einen internen Betreiber vorgesehen werden kann.

Vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Die zuständige Behörde/Behördengruppe wird rechtzeitig vor der Einleitung anstehender Vergabeverfahren den aktuellen Stand der rechtlichen Regelungen prüfen und auf dieser Grundlage das/die geeignetste/n Verfahren auswählen. Nach gegenwärtiger Rechtslage muss das bis 30.09.2027 erfolgt sein.

Wenn eine Vergabe gleich welcher Form ohne wettbewerbliches Verfahren erfolgt, ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet vorab sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird. Eine Bestimmung der erforderlichen Zuschussbeträge im Voraus ist möglich durch die Abforderung einer aktuellen Testierung der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens in seinem tatsächlichen Marktumfeld oder die Durchführung einer solchen Testierung im Rahmen der Vergabevorbereitung auf der Grundlage der Bewertungskriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form des Wirtschaftlichkeitsnachweises weiterhin ausdrücklich. Außerdem schreibt die Verordnung (EG) 1370/2007 mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung zur Sicherstellung einer Überkompensationskontrolle vor.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens wird der Landkreis als zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der VO (EG) 1370/2007 im Rahmen seiner vergaberechtlichen Möglichkeiten die notwendige Flexibilität der Angebotsgestaltung sicherstellen. Der künftige Betreiber ist zu verpflichten, auf Bedarfsveränderungen zu reagieren und vom Auftraggeber vertretene Anpassungen des Leistungsangebotes oder neue Angebote nach Verhandlungen umzusetzen.

Nachunternehmer können beauftragt werden, wenn dies im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zugelassen ist. Der interne Betreiber muss den „überwiegenden Teil“ der Leistung selbst erbringen, soweit



diese Möglichkeit nicht nach Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) 1370/2007 erweitert ist. Der Aufgabenträger muss laut Art. 4 Abs. 7 VO (EG) 1370/2007 in den Vergabeunterlagen angeben, ob und in welchem Umfang Nachunternehmerleistungen zugelassen sind.

Nachunternehmerleistungen sind durch den beauftragten Betreiber auf der Grundlage der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU zu vergeben soweit der jeweils geltende Schwellenwert nach der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) überschritten wird. Dabei ist auch die Einhaltung der Vorgaben des Thüringischen Vergabegesetzes (ThürVgG), darin eingeschlossen auch die Vorgaben des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.08.2021 geltenden Fassung als Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und deren Änderungsfassung in Form der Verordnung Nr. (EU) 2016/2338 vom 23.12.2017.

Auch nach der 2013 und 2021 durchgeführten Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a PBefG ist 27 Monate vor Auftragsbeginn (daher der Klärungshorizont: 30.09.2027).

Das novellierte PBefG schreibt in seinem § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne jede Zuschussleistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 Satz 1 in Verbindung mit der Handlungsoption nach § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab der Vorinformation im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftliche Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot laut Nahverkehrsplan wie bei einer gemeinwirtschaftlichen Leistungsdurchführung, soweit diese im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers festgelegt sind. Ebenso hat die Genehmigungsbehörde auch im eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb eine rechtskräftig beschlossene Linienbündelung als Bestandteil des Nahverkehrsplanes zu beachten.



7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

In Umsetzung des Kooperationskonzepts des NVN und zur Erfüllung der Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 hat der Kyffhäuserkreis bereits ab Dezember 2009 das Verfahren der Leistungsbeauftragung der ÖPNV-Unternehmen und des Ausgleichs von Aufwanddeckungsfehlbeträgen „nach Maßgabe der Haushaltslage“ auf ein **Verfahren mit vertraglicher Bindung** umgestellt.

Der Kyffhäuserkreis bestellt die Leistungen im Ergebnis der durchgeführten Direktvergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen) als Nettoverträge.

Die zu erteilenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge müssen die nach Art. 4 der VO (EG) 1370/2007 vorgeschriebenen Mindestinhalte vorsehen und bestehen aus folgenden Hauptbestandteilen:

1. den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung i. S. d. quantitativen Leistungsumfanges und dessen Struktur sowie den geografischen Geltungsbereich
2. einzuhaltende Qualitätsparameter (Bedienungsstandards)
3. Gewährte Ausschließlichkeitsrechte
4. Nachweispflichten über die quantitative und qualitative Leistungserbringung sowie hinsichtlich der vorzulegenden Trennungsrechnung zur Bestimmung des finanziellen Nettoeffekts aus der Leistungsdurchführung gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007
5. Umfang der Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (unter Einschluss aller Finanzierungskomponenten) sowie die (vorher festzulegenden) Parameter für deren Bemessung
6. zusätzliche Finanzierungskomponenten aus Bonus/Malus-Regelungen (Anreiz-Regelungen)
7. Anpassungsregelungen für Leistungen und Zahlungen in Reaktion auf die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen der Vertragserfüllung (Wertsicherungsvereinbarung)
8. Umgang mit den Einnahmen aus der Auftragsdurchführung
9. die Laufzeit
10. einzuhaltende Sozialstandards.

Der Verkehrsvertrag/die Vereinbarung gewährleistet ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, aber auch Kontrollfähigkeit.

Für die nicht den Linienbündeln des Kyffhäuserkreises angehörenden Leistungen sind ggf. entsprechende Regelungen zum Bestandteil von Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu machen.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten finanziellen Beiträge zu erstatten. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.



8 Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung des StPNV - Investitions- und Finanzierungsplan

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2027

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien und umweltschonenden ÖPNV. Daher werden im Bereich des StPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Infrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung der Fahrzeugflotten, der betrieblichen Anlagen und im Falle leitungs- und schienengebundener Systeme auch der Infrastruktur durch Mittel in Verfügung des Freistaats unterstützt.

Der Kyffhäuserkreis wendete zur Gewährung von Investitionszuschüssen die Regelungen der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie)“ in der jeweils geltenden Fassung an, die per 01.01.2020 ersetzt wurde durch die

- Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) und die
- Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung).

Gemäß Punkt 5 der jeweiligen Richtlinie werden für förderfähige Maßnahmen auf Antrag nach Vorhabengruppen differenzierte Zuwendungen als Anteilsfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Bei Fahrzeugen erfolgt die Differenzierung des Förderbetrages bzw. des Förderanteils neben der Fahrzeugklasse auch nach der Antriebsart, wodurch Grundvoraussetzungen für die Einführung alternativer Antriebe zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU und des Saub-FahrzeugBeschG durch eine 75%ige Mehraufwandsförderung für Fahrzeuge gegenüber solchen mit konventionellem Antrieb sowie für zugehörige Anlagen und Ausrüstungen geschaffen werden.

Von 2017 bis 2020 wurden folgende Maßnahmen im Kreisgebiet gefördert bzw. ohne Förderung realisiert:

Tabelle 8-1 Übersicht Investitionsförderung 2017 bis 2020

Maßnahmengruppe und Anzahl, Unternehmen		Zuwendung
1	Neubau/Umbau von 10 Haltestellen und 2 mit Wendeschleifen, in Sondershausen, Greußen, Roßleben-Wiehe und Bad Frankenhausen OT Esperstedt Gesamtaufwand: 1.557.250 €	893.200 €
2	VGS: 4 Busse (SL NF), Betriebshofausrüstung Gesamtaufwand: 998.500 €	296.300 €
	RBG: 6 Buss (SL NF), 3 Fahrgastzähleinrichtungen Gesamtaufwand: 1.243.200 €	429.900 €
Summe Gesamtaufwand: 3.798.950 €		1.619.400 €

Darüber hinaus haben die Unternehmen aus Eigenmitteln (ohne Förderung) 2017 - 2020:

5 weitere Busse und Fahrzeugausrüstungen im Umfang von 1.221.200 €,

Sonstige Ausrüstung und Ausstattungen im Umfang von 268.900 €

beschafft.



Die Investitionsplanung 2021 der Unternehmen sah die Beschaffung weiterer 3 Busse und Fahrzeugausrüstungen im Umfang von 818.000 € und Ausrüstungen im Umfang von 500.000 € vor.

Die Übersicht nach **Tabelle 8-1** zeigt, dass im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zahlenmäßig nur sehr unzureichend investiert worden ist, dafür aber mit einem hohen Aufwand (ca. 130.000 € je Maßnahme bzw. 74.400 € Förderung je Maßnahme).

Für Investitionsvorhaben in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur im Zeitraum 2022 bis 2027 liegen nach Abfrage bei den Kommunen mit Stand vom 05.03.2021 die in **Anlage 5** dargestellten Bedarfsanmeldungen für den Aus- oder Neubau

- des Busbahnhofs und des ÖPNV-Verknüpfungspunktes am Bahnhof in Artern mit einem Gesamtfinanzierungsumfang von 1,35 Mio. EUR,
- 32 weiterer Bushaltestellen, mit einem Gesamtfinanzierungsumfang von 1,42 Mio. EUR vor.
- Räumliche Schwerpunkte sind Sondershausen, Artern, Bad Frankenhausen und Ebeleben.
- Darunter entfallen 8 Maßnahmen mit einem Umfang von 388,0 TEUR auf das Jahr 2022.

Von Seiten der Verkehrsunternehmen wurden angemeldet:

RBG:

- Beschaffung von 17 Bussen (SL NF), darunter 3 Busse mit Fahrgastzähleinrichtung 2022, mit einem Gesamtfinanzierungsaufwand von 4.692.500 EUR (276,0 TEUR je Fahrzeug).
- Ausrüstungen und Ausstattungen im Umfang von 421.000 EUR.

SBG:

- Beschaffung von 5 Bussen (SL NF) mit Fahrgastzähleinrichtung, darunter 1 Bus 2022, mit einem Gesamtfinanzierungsaufwand von 1.380.200 EUR (276,0 TEUR je Fahrzeug).

VGS:

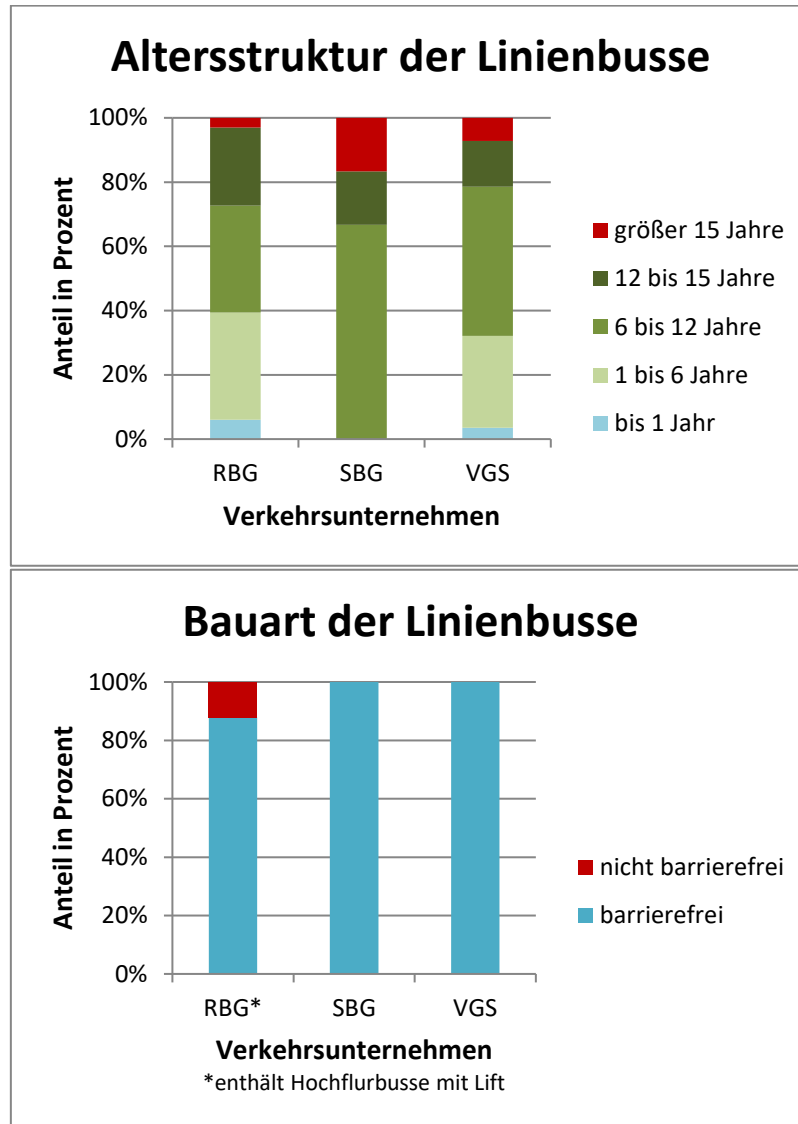
- Beschaffung von 10 Bussen (SL NF), pro Jahr 2 Busse, mit einem Gesamtfinanzierungsaufwand von 2.800.000 EUR (280,0 TEUR je Fahrzeug).
- Ausrüstungen und Ausstattungen im Umfang von 250.000 EUR.

Zumindest die Bedarfsanmeldungen zeigen damit eine zunehmende Dynamik des Investitionsgeschehens. Allerdings wurde im Zuge der Revision aller ÖDA-Kalkulationen (siehe im Weiteren) zur Aufwandsdämpfung die geplante Busbeschaffung der RBG in KYF für die Jahre 2021 und 2022 von 3 auf 2 Fahrzeuge pro Jahr reduziert.

Die Beschaffung von 15 Linienbussen im zurückliegenden Zeitraum 2017 - 2020 hat zur Verjüngung und Modernisierung der Fahrzeugflotte bei RBG und VGS beigetragen, bei der SBG noch nicht. Die Einhaltung der Altersbegrenzung von 15 bzw. 12 Jahren und die Laufleistungsbegrenzung führen bei 68 eigenen Linienbussen und der vorliegenden Altersstruktur zu einem jährlichen Ersatzbedarf von durchschnittlich 4 - 5 Bussen. Das Durchschnittsalter der Busse bei der RBG liegt bereits jetzt unter dem betriebswirtschaftlichen Optimum von 8,0 Jahren, bei der VGS mit 9,8 Jahren darüber und bei der SBG mit 10,8 Jahren deutlich darüber.



Abbildung 8-1 Flottenstruktur der Busse der RBG, SBG und VGS zum 31.12.20



Daraus und aus der konkreten Altersstruktur ergibt sich, dass bis zum Ende der Planungsperiode 2027 insgesamt 30 Linienbusse (12 VGS, 13 RBG, SBG 5 von 6) ersetzt werden müssen. Auch die angepasste Bedarfsplanung der Unternehmen entspricht dem relativ passgenau.

Aus der Leistungsplanung ergibt sich kein Mehrbedarf an Linienbussen. Auch die vorgesehene Angebotsüberplanung soll eher zu einem Minderbedarf führen, ebenso eine weitere strukturelle Verschiebung von konventioneller Linienverkehrsleistung zu flexiblen oder alternativen Angeboten.

Die Einhaltung der Vorgaben zur Abgasnorm der Busse wird dadurch gewährleistet, dass gemäß Leistungsbeschreibung zu den Verkehrsverträgen ab Vertragsbeginn bzw. ab 2020 ausschließlich Fahrzeuge beschafft werden dürfen, die mindestens die Abgasnorm Euro-6 oder EEV-Standard erfüllen, was durch den Aufgabenträger kontrolliert wird.

Die gegenwärtige und zunächst in den Nahverkehrsplan eingehende Strategie der Fahrzeugbeschaffung soll eine schrittweise Flottenumstellung berücksichtigen, die ab 2024 die Beschaffung von 2 - 3 Bussen



mit Brennstoffzellenantrieb pro Jahr vorsieht. Ein späteres Einsetzen dieser Umstellung ist in dem Falle denkbar, dass die Auslegung des SaubFahrzeugBeschG im Freistaat größere Spielräume für den Einsatz im Regionalbusverkehr zulässt. Die konkrete Bedarfsplanung der Unternehmen laut Anlage 5 sieht zunächst noch ausschließlich die Beschaffung von Linienbussen mit Dieselantrieb vor, was jährlich zu konkretisieren ist.

Die vorgeschriebene Mindestquote barrierefreier Fahrzeuge von 95 % ab 2025 ist bereits jetzt erfüllt. Der Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge ist nur noch im Einzelfall und als Reservefahrzeug vorgesehen.

Aufgrund der notwendigen Anstrengungen zur Herstellung der durchgängigen Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur sind - auch unter Berücksichtigung der in Abschnitt 5.1 festgelegten Einschränkungen - im Planungszeitraum noch erheblich höhere Bedarfsanforderungen zu erwarten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht nur für die Finanzierungskraft des Landes, sondern auch für die der Kommunen die genannte Zielstellung eine nicht zu meisternde Herausforderung darstellt, wenn nicht eine erweiterte Förderkulisse mit Bundes- oder Landesmitteln eröffnet wird.

Gemäß Abschnitt 5.1 wird der Aufgabenträger In Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum Ende der Planungsperiode am 31.12.2027 alle Haltestellen der Kategorien A und B und die Hälfte der Kategorie C1 (mit i.d.R. mehr als 75 Ein- und Aussteigern pro Schultag),
und
- ein noch zu bestimmender Teil der Kategorie C2 (mit i.d.R. 30 - 50 Ein- und Aussteigern je Schultag)

im nach Tabelle 4-7 beschriebenen Sinne barrierefrei sind.

In der nachfolgenden Planungsperiode

- bis zum Jahresende 2032 soll Barrierefreiheit für die Hälfte der C2-Haltestellen (mit i.d.R. mehr als 30 Ein- und Aussteigern je Schultag)

erreicht werden.

Durch Rangfolgebildung auf Grundlage der vorgenommenen Kategorisierung entwirft der Aufgabenträger einen Maßnahmenplan und stimmt diesen mit den Kommunen und den Betreiberunternehmen ab.

8.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV

Unter den Bedingungen geltender vertraglicher Vereinbarungen spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung der Unternehmen zwar nur mittelbar eine Rolle, dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass vergebene Aufträge zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) ausgeführt werden können.

In einem bestimmten vergaberechtlichen Rahmen nach § 132 GWB sind Vertragsanpassungen während der Laufzeit zulässig. Allerdings ist eine vorausschauende Prüfung der nachhaltigen Auskömmlichkeit (und auch einer vorausschauenden Überkompensationskontrolle) sinnvoll. Besonders ist zu beachten, dass im Ergebnis einer Überplanung des Gesamtangebots und struktureller Verschiebungen von konven-



tionellen Linienverkehren zu Bedarfsverkehren zu massiven Leistungsveränderungen kommen kann, die je nach tatsächlicher Umsetzung zu Vertragsanpassungen führen werden und vorauszuberechnen sind.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass der Freistaat im Planungszeitraum weiterhin nicht vorsieht, von der gegenwärtig gehandhabten projektbezogene Förderung von Linienbussen und betrieblichen Anlagen abzugehen, was zu einer Änderung der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaates Thüringen führen würde. In diesem Fall müsste durch den Aufgabenträger eine Umsteuerung der Fahrzeugförderung über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag) erfolgen.

Ungeachtet der Änderungsgründe, die sich aus Modifikationen der bestellten Beförderungsleistungen ergeben können, ist es beginnend im Jahr 2020, verstärkt aber in den Jahren 2021 und 2022 zunächst zu Auswirkungen der Corona-Pandemie und danach zu massiven und im Vorhinein nicht kalkulierbaren Preissteigerungen, insbesondere für die Arbeitsleistung, bei Kraftstoffen, anderen Materialien und Fremdleistungen gekommen, die sowohl zu einer Anpassung der Ausgleichsfinanzierung durch Anwendung der Wertsicherungsklauseln in den Verkehrsverträgen als auch zu einer Gesamtrevision aller Kalkulationen für den Vertragszeitraum ab 2022 geführt hat.

Die Zulässigkeit der Revision wurde rechtlich geprüft und als bessere Alternative gegenüber einer Neuvergabe der Leistungen nachgewiesen. Die einzelnen Aspekte der Anpassung sind in die nachfolgenden Sachkapitel eingegangen.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum können die nachfolgenden Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden.

8.2.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2027

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff, später ggf. auch für Wasserstoff
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4.5** ergibt sich eine Steigerung der zu erbringenden bzw. anzubietenden jährlichen Nutzfahrleistungen in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises um +45.219 Fplkm im konventionellen Linienverkehr und +43.000 Nutzkkm Rufbus, das entspricht +3,1 %, die im Falle der Linie 492 aber weitestgehend durch den Landkreis Sömmerda zu finanzieren sind und ansonsten im Zuge der Angebotsüberplanung vollständig kompensiert werden sollen, zumindest aufwandsseitig.
 - Bei Unterstellung einer Teilweitergabe von Leistungen im Bedarfsverkehr an Nachauftragnehmer wird sich der Bedarf an Fahrpersonalstunden nicht signifikant erhöhen, eher sogar leicht reduzieren. Zusätzliche Fahrpersonale (Köpfe) werden nicht benötigt, eher weniger. Hinsichtlich der anderen Beschäftigtengruppen (Werkstatt, Verwaltung) ist keine Veränderung erforderlich.



- Bei den Personalvergütungstarifen wurden im Rahmen der Kalkulation für die Öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Unternehmen durchschnittliche jährliche Anstiege um +2,32 bis +2,93 % angesetzt. Die Anwendung des ThürVgG war dabei selbstverständlich unterstellt. Rückblickend waren die Anstiege zunächst etwas stärker und der Fluktuationseffekt hat sich als wenig wirksam erwiesen, was beides aber nur bei der RBG zu einer leichten Aufwandunterdeckung beigetragen hat. Dieser Effekt wird in der aktuellen Situation weiterhin nicht wirken. Wesentlicher sind aber die Auswirkungen inflationsbedingten Anstiege der Vergütungstarife, die in den Jahren 2022 und 2023 sowie weitgehend auch noch 2024 mit 7,3 - 5,0 %/a zu Buche schlagen und erst danach wieder schrittweise auf den ursprünglichen Kalkulationsansatz zurückfallen, wodurch die Personalkosten von einem viel höheren Niveau als geplant weiter ansteigen. Damit werden erst mittelfristig die Personalkosten wieder zum Hauptfaktor der Aufwandsentwicklung. Bis dahin sind es Material und bezogene Leistungen.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Bis zum Jahreswechsel 2020/2021 lag das Preisniveau sehr niedrig. Außerordentlich ausgeprägt war der Anstieg 2021 und nunmehr vor allem 2022 um insgesamt etwa 70 % gegenüber den Planungen zur Vergabe der ursprünglichen ÖDAs. Es wird kalkuliert, dass das Preisniveau 2023 und 2024 gegenüber 2022 leicht zurückgeht, dennoch aber dauerhaft hoch bleibt. In der weiteren Planung werden ab 2025 erneute Anstiege um durchschnittlich ca. +2,0 %/a kalkuliert. Daneben rücken die Preise für Wasserstoff oder Elektroenergie zunehmend in den Fokus.
- Die Aufwandsentwicklung für Fremdleistungen im Fahrdienst entspricht der Tendenzen bei Personal- und Materialkosten bei den konzessionierten Unternehmen.
- Zum Volumen der Abschreibungen wirken überwiegend aufwanderhöhende Tendenzen:
Das Volumen der Abschreibungen würde sich im Planungszeitraum aufgrund der notwendigen Fahrzeugbeschaffung, ausschließlich für den Ersatz, mit entsprechender Preisentwicklung, darunter ab 2024 auch erster Brennstoffzellenbusse sowie mindestens einer Wasserstoff-Tankanlage (in Gemeinschaft) und Werkstattausrüstungen entsprechend erhöhen. Aufgrund der Beschaffungslimitierung bei der RBG 2022 und 2023 bleibt das Abschreibungsniveau jedoch etwa konstant.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen entspricht etwa der allgemeinen Inflationsrate.

8.2.2 Erlöse und Erlössurrogate

Hauptkomponenten der Entwicklung der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die Verkehrserlöse der Unternehmen in der Folge der Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Fortentwicklung der Verkehrstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit.

Beförderungstarife

Im StPNV des Kyffhäuserkreises gilt ein in seiner Grundstruktur einheitlicher, zwischen den leistungserbringenden Unternehmen abgestimmter degressiver Teilstreckentarif. Teilstrecken werden im Liniennetz zwischen Tarifpunkten (an einzelnen oder mehreren eng zusammenliegenden Haltestellen) gebil-



det, ergänzend werden längere Abschnitte zwischen 2 Haltestellen durch Zählpunkte unterteilt. Im Allgemeinen sind Teilstrecken in etwa gleich lang. Das Fahrscheinangebot der beiden Regionalverkehrsunternehmen umfasst Einzelfahrausweise, Tages-, Wochen- und Monatskarten (jeweils für Erwachsene und Kinder bzw. Auszubildende) und Jahreskarten (nur für Erwachsene) zu gleichen Preisen. Mehrfahrausweise sind unterschiedlich gestaltet, das Angebot der VGS umfasst 4-Fahrten-Karten für Erwachsene und Kinder, das der RBG nur 5-Fahrten-Karten für Erwachsene. Im Stadtverkehr Sondershausen gelten seit dem 01.08.2019 ebenfalls die Tarife des Tarifplanschemas. Der zuvor gültige Einheitstarif für das Stadtgebiet gilt somit nicht mehr.

Das vorhandene Tarifsystem und Tarifgefüge sind vergleichsweise übersichtlich und gerecht. Die Übersichtlichkeit leidet zwar etwas durch verschiedene Sondertarife, wie

- Azubi-Ticket Thüringen,
- Mobi-Card (in Ablösung des Mobi-Tickets), als Berechtigungsnachweis zum Erwerb rabattierter Fahrscheine für sozialschwache Personen,
- die Freizeitcard für Schüler der Klassen 1 - 12 (eingeschränkte Gültigkeit),
- das Gut-Unterwegs-Ticket (eine Tagesnetzkarte),
- 60aktiv-Ticket (reduzierte Monatsnetzkarte für Personen ab 60 Jahren),
sowie
- Ländertickets auf Landesnetzlinien

wodurch aber auch immer wieder neue Nutzungsanreize geschaffen werden.

Zwischen den Unternehmen ist die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise auf der gemeinsam betriebenen Linie 530/531 und den sich überlagernden Teilstrecken anderer Linien vereinbart. Außerdem gilt auf allen Linien ein Sozialtarif für sozial schwächere Personen, der Berechtigungsnachweis erfolgt über die Vorlage einer „MobiCard“.

Im Freistaat Thüringen, zumindest in den eher ländlich geprägten Aufgabenträgerbereichen, ist bislang eine eher zurückhaltende Preisanpassung bei den Beförderungstarifen kennzeichnend gewesen, was sich in der Regel auch begünstigend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ausgewirkt hat. Das Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVWA) drängt andererseits auf einen höheren Anteil der Nutzerfinanzierung des ÖPNV. Im Vergleich mit benachbarten Landkreisen und Landkreisen und Städten mit vergleichbaren Strukturmerkmalen auch anderer Bundesländer liegt das Niveau der geltenden Beförderungstarife im Kyffhäuserkreis eher in einem oberen Bereich. Das trifft auch für den Stadtverkehrstarif in Sondershausen zu. Insbesondere ist die Ermäßigung für Zeitfahrausweise bezogen auf eine Fahrt bei einer typischen Nutzungshäufigkeit gegenüber dem Basisfahrpreis (Einzelfahrausweis für Erwachsene) vergleichsweise meist geringer.

Die Planungen gehen davon aus, dass ein Anstieg der Fahrpreise um $\varnothing +1,25$ bis $+1,5$ %/a, in der Summe also um $+6,5$ bis $+7,5$ % im Zeitraum bis 2027, zu kalkulieren ist. Wesentlich für die Bewertung der Ergiebigkeit der Anpassungen sind die Anpassungsrhythmen und die strukturelle Gewichtung nach Fahrausweisarten. Bei einer harmonischen Anpassung alle zwei Jahre und stärkerer Belastung der kürzeren Strecken sowie insgesamt einer weiteren Verbesserung der Angebotsqualität kann von einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhung von annähernd 100 % ausgegangen werden, sofern diese Dynamisierung zumindest nicht deutlich über dem Niveau der Entwicklung der „gefühlten“ Verbraucherpreise insgesamt liegt. In der aktuellen Situation sehr hoher Verbraucherpreise kann das ausgeschlossen werden, was



eher für stärkere Anhebungen der Beförderungstarife spricht, was wohl aber aus sozialen Gründen vermieden werden soll.

Die Diskussion um eine mögliche Ausweitung der Gemeinschaftstarife oder die Anwendung eines Verbundtarifes ist auch zum Abschluss dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch nicht annähernd abgeschlossen. Es wird auf die Erarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung abgestellt, um eine substanzielle Entscheidung auf der Grundlage aller vorsehbaren Vor- und Nachteile treffen zu können.

Nach gegenwärtigem Abstimmungsstand zwischen dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), dem Thüringischen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) einerseits und den Mitgliedern des Zweckverbandes für den Nahverkehr Nordthüringen (NVN), außer Landkreis Eichsfeld, sowie dem Landkreis Sömmerda andererseits ist die Lage so, dass

1. eine ohnehin geplante Verbunderhebung im IV. Quartal 2021 und I. Quartal 2022 auf die genannten Gebietskörperschaften und deren Unternehmen ausgeweitet worden ist, um eine nutzbare Datenbasis zu schaffen; allerdings ist diese Erhebung pandemiebedingt unterbrochen worden,
2. sich der Freistaat zu 80 % an der Finanzierung beteiligt, zu 20 % die Gebietskörperschaften,
3. danach die Erarbeitung eines Gutachtens vergeben wird, welches auch unter Einbeziehung von Modellrechnungen die voraussichtlichen Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage, Erlöse, Durchtarifizierungsverluste, das Ergebnis einer Einnahmenaufteilung zwischen allen beteiligten Unternehmen sowie zusätzlich den nachhaltigen Organisationsaufwand für jede einzelne Gebietskörperschaft und jedes einzelne Unternehmen bestimmt.

Bis zum Vorliegen eines solchen belastbaren Untersuchungsergebnisses und der daraus folgenden Entscheidung können mögliche Folgen noch nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes berücksichtigt werden.

Im Falle eines Beitritts zu einem Verbundtarif verbleibt zwar das Tarifgestaltungsrecht bei den Verkehrsunternehmen. Zur Tarifantragstellung wird in der Regel der Verbund durch die Verkehrsunternehmen bevollmächtigt. Der einzelne Aufgabenträger bzw. das einzelne Unternehmen hat dann nach den Regeln der Geschäftsordnung des Verbundes (hier des VMT) nur noch als Mitglied der Verbundgremien die Möglichkeit der Einflussnahme auf die Tarifentwicklung.

Im Sommer 2022 galt für drei Monate ein bundeseinheitlicher Beförderungstarif im Personennahverkehr zum Preis von 9 Euro pro Monat. Ungeachtet einer noch ausstehenden Einigung zwischen Bund und Ländern ist eine erneute Einführung eines bundeseinheitlichen Abo-Tarifs, voraussichtlich zu einem Preis von 49 Euro pro Monat, vorgesehen.

Verkehrserlöse

Der bis 2027 erwartete weitere Rückgang des Beförderungsaufkommens um -3,8 % resultiert aus einem leichten Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr um -2,7 % und einem deutlichen Rückgang der Fahrgäste im Jedermannverkehr in Höhe von -8,8 %, wobei andererseits nur die Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr der Stadt Sondershausen leicht wieder ansteigen. Tendenziell entfällt auf Jedermannfahrgäste, da sie keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, zusätzlich noch ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall, wodurch die Erlössituation zusätzlich negativ beeinflusst wird.



Unter Berücksichtigung der in **Abschnitt 6** erläuterten Nachfrageprognose und der vorstehend vorausgeschätzten Fortentwicklung der Beförderungstarife ergibt sich, dass die Verkehrserlöse bis 2027 im Vergleich zu 2022 nur ganz geringfügig um maximal +4,5 % ansteigen können, wobei der gesamte Anstieg auf das Linienbündel KYF-Ost Regional (VGS) beschränkt bleibt.

Dabei ist unterstellt, dass bei Einführung eines bundeseinheitlichen oder jedes anderen rabattierten Tickets ein adäquater Mindereinnahmenausgleich zu zumindest annähernd 100 % aus Bundes- und Landesmitteln erfolgt.

Gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Erlössurrogate)

Die Unternehmen haben 2019 und 2020 Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Fahrgästen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG in Höhe von 1,66 bzw. 1,63 Mio. EUR erhalten. Der Freistaat Thüringen beabsichtigt in Übereinstimmung mit dem novellierten PBefG die Weiterführung der Zahlungen auf der gegenwärtigen Rechtsgrundlage, sieht also nicht deren Einbeziehung in den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß Art. 3 der VO (EG) 1370/2007 vor. Damit bleiben diese Einnahmen weiterhin erlöswirksam. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anspruchsberechtigung im Planungszeitraum korrespondierend mit den Fahrschülerzahlen entwickelt und somit leicht negativ wird.

Die Landeszuschüsse für das Azubi-Ticket Thüringen im Umfang von gegenwärtig 222,1 TEUR/a sind ebenfalls als Erlössurrogat zu betrachten, solange diese Regelung besteht.

Zudem fließen den Unternehmen weiterhin erlöswirksame gesetzliche Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu. Die jeweils nach Zählung ermittelten Beträge sind sehr volatil, ihr Anteil an den Gesamterlösen ist aber vergleichsweise gering. Generell sollte ihr Trend ansteigend sein.

8.3 Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan

Aus der Saldierung der in **Abschnitt 8.2** dargestellten Tendenzen der Aufwands- und Erlösentwicklung ergeben sich keine parallelen Trendlinien. Die stagnierende oder nur sehr gering ansteigende Erlösentwicklung kann die Aufwandssteigerung, insbesondere in den Jahren 2021 bis 2023 auch nicht annähernd kompensieren. Es ergibt sich eine weitere Öffnung der Schere, wobei zu beachten ist, dass die Aufwanddeckung durch Erlöse im Durchschnitt der Unternehmen nur noch bei knapp über 50 % des Aufwandes liegt, teilweise sogar bei deutlich weniger als der Hälfte. Aus diesen Gründen war die bei **8.2 Seite 95** thematisierte Wertsicherung und Gesamtrevision der Kalkulationen aller Unternehmen unumgänglich.

Es musste somit mit der Revision zu einer weiteren Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit und einem Anstieg des Finanzierungsbedarfes aus Haushaltsmitteln des Landes und des Aufgabenträgers kommen, die im Ergebnis der vorgesehenen Angebotsüberplanung allenfalls gemildert werden könnte.



Tendenzen der Bereitstellung von Finanzhilfen des Freistaats

Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁷¹ Im Jahr 2014 wurde eine Revision der Mittelverteilung nach dem RegG begonnen, die 2016 mit der Verständigung auf den sogenannten „Kieler Schlüssel mit Aufschlag“ abgeschlossen worden ist. Im Ergebnis fließen den ostdeutschen Bundesländern erhöhte Beträge an Regionalisierungsmitteln zu, die jährlich bis 2031 um +1,8 % dynamisiert werden.

Hinsichtlich der grundsätzlichen Sicherung investiver Förderfähigkeit nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes und des GVFG-Bundesprogramms am Jahresende 2019 stehen die Länder vor der Aufgabe, dauerhaften und verlässlichen Ersatz mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel zu schaffen. Der Freistaat hat die nach 2014 entfallene bundesgesetzlich geltende Zweckbindungsregelung durch eine eigene landesgesetzliche Regelung fortführt.⁷²

Unter Würdigung aller perspektivischen Überlegungen und in Anbetracht längerfristiger Tendenzen kann hinsichtlich des künftigen Umfangs der Finanzhilfen des Freistaats nicht von stabilen oder gar ansteigenden Zuweisungen für den Kyffhäuserkreis ausgegangen werden. Der Freistaat hält die Summe aus bereitgestellten Zahlungen aus gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen sowie aus den Finanzhilfen konstant. Dabei kommt es aufgrund ansteigender Sollkostensätze in der Schülerbeförderung eher zu einem Abschmelzen der Finanzhilfen pro Kilometer.

Sollte es per Saldo zu einer noch deutlicheren Abschmelzung dieser Zuführungen kommen, werden die entsprechenden Minderbeträge nicht oder nicht im vollen Umfang durch den Haushalt des Aufgabenträgers auszugleichen sein.

Es gibt allerdings auch eine mögliche Gegenteilstendenz. Die Ministerpräsident*innen und Regierenden Bürgermeister*innen aller Bundesländer hatten für den Fall der Einführung eines erneuten bundeseinheitlichen rabattierten Beförderungstarifs eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittelzahlungen an die Länder verlangt, um auch sinnvolle Angebotsverbesserungen finanzieren zu können. Nach aktuellem Stand soll dies in einem Umfang von 1 Milliarde Euro (allerdings offenbar nicht pro Jahr, sondern lediglich für das Jahr 2022) und eine jährliche Dynamisierung um 3,0 % (statt bisher 1,8 %, ebenfalls ab 2022) festgelegt werden. Kalkuliert werden können diese zusätzlichen Mittel gegenwärtig nicht, weil sowohl die Dauerhaftigkeit, vor allem aber die Struktur der Verteilung (Länder als Aufgabenträger des SPNV, 400 kommunale Aufgabenträger für den StPNV und weitere durch Übertragung der Aufgabenträgerschaft) und mit welcher konkreten Zweckbindung ungeklärt sind.

Soweit nicht der Freistaat dem mit einer eigenen Richtlinie zuvorkommt, wird der Aufgabenträger auf der Grundlage einer 2023 zu erarbeitenden Förderrichtlinie Bürgerbus voraussichtlich ab 2024 nach Prüfung von verkehrlichem Wert und Wirtschaftlichkeit auch Bürgerbusangebote finanziell fördern.

Nach Ziffer 5.2.2 der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats vom 29.11.2018 werden Verkehrsleistungen entlang landesbedeutsamer Verkehrsachsen mit einer Zusatzförderung unterstützt. Der Kyffhäu-

⁷¹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.11.1993, zuletzt geändert 2016 durch „Kieler Schlüssel mit Aufschlag“

⁷² Thüringer Gemeindeinfrastrukturgesetz, Art. 14 des Thüringer Haushaltbegleitgesetzes 2013/2014 vom 31.01.2013, zuletzt geändert 2016



serkreis ist für die LBL 530 und 130 an dieser Förderung beteiligt, die gemäß Fassung der Richtlinie vom 21.12.2021 ab 2022 von 0,50 € auf 0,80 € pro Fahrplankilometer Mehrleistung erhöht wurde.

Bereitstellung von Finanzmitteln des Kyffhäuserkreises

Der Kyffhäuserkreis wird während des Geltungszeitraumes der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bis 2026 und darüber hinaus weiterhin im notwendigen Umfang Haushaltsmittel für die Finanzierung des StPNV in seinem Kreisgebiet aufwenden.

Zusammengefasst geht die gegenwärtige und vorausberechnete Ausgleichsfinanzierung im Planungszeitraum aus **Tabelle 8-2** Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes hervor.

Tabelle 8-2 Leistungsvorgaben und Finanzierung des Leistungsangebotes

Kenngröße	2021	...	2023	2024	2025	2026	2027
Leistungen und Ausgleichsbedarf							
Vereinbartes Leistungsangebot [1.000 Vertrags-km]	3.113		3.208	3.208	3.208	3.208	3.208
darunter Stadtverkehr	270		270	270	270	270	270
darunter in bedarfsabhängigen Bedie- nungsformen [1.000 Vertrags-km]	252		292	295	300	304	309
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung [TEUR]	3.238,5		4.952,2	5.027,3	5.236,5	5.491,8	5.656,3
je Vertrags-km [EUR]	1,040		1,544	1,567	1,633	1,712	1,763
Deckungsquellen							
Andere Aufgabenträger und Stadt Artern	0,0		62,8	65,3	67,1	69,2	71,3
Finanzhilfe des Freistaates Thüringen für Aufgabenträger KYF (mit Corona-Hilfen, LBL, ATT, BB)	871,7		791,2	801,2	811,4	822,3	833,0
Zuwendungen des Aufgabenträgers (Deckungsbeitrag des Landkreises, TEUR)	2.366,8		4.098,2	4.160,8	4.358,0	4.600,4	4.752,0
in % (2021 = 100)	100		173,2	175,8	184,1	194,4	200,8

Der Ausgleichsbedarf aus Mitteln des Kyffhäuserkreises verdoppelt sich im Planungszeitraum gegenüber dem Basisjahr 2021 mit +100,8 %. Dass dies durchschnittlich +16,8 %/a entspricht ist unerheblich, weil die wesentliche Zunahme auf die Jahre 2022 und 2023 entfällt.



Erläuterungen zu Tabelle 8-2

- Das vereinbarte Leistungsangebot umfasst alle Leistungen der RBG, SBG und VGS (einschl. ihrer Nachauftragnehmer und des Bürgerbusses Bad Frankenhausen) in Aufgabenträgerschaft des Kyffhäuserkreises (innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes).
- Der Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist der nicht durch Erlöse und (erlösgleiche) gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen gedeckter Aufwanddeckungsfehlbetrag, einschl. eines vereinbarten Zuschlags für Wagnis und Gewinn.
- Der Gesamtfinanzierungsbedarf ergibt sich aus den geltenden Vertragsständen mit den Unternehmen nach Wertsicherung und Revision und berücksichtigt die Leistungsplanungen nach **Abchnitt 4**. Aufgetretene Überkompensationen aus Vorjahren bei VGS und SBG wurden zurückgefordert und in Abzug gebracht, gleichzeitig eine sachbestimmte Unterkompensation bei der RBG vertragsgemäß einmalig für 2020 ausgeglichen.
- Das Ergebnis der Revision der Kalkulation hat bei allen drei Unternehmen zu einer erheblichen Steigerung des Gesamtfinanzierungsbedarfs geführt. Die vergabe- und beihilferechtliche Handhabung sieht nach Rechtsprechung, insbesondere bezogen auf § 132 GWB, vor, dass nicht der gesamte Differenzbetrag zwischen bisherigem und neuem Finanzierungsbeitrag nach Revision ausgeglichen werden soll, sondern ein Teilbetrag als Rationalisierungsanreiz offenbleiben soll. Dies wurde ab 2023 so gehandhabt mit Anteilen zwischen 10 % und 20 % (zunehmend).
- Noch nicht als Bestandteile der Position „Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ ausgewiesen sind Beiträge zur Defizitdeckung von Bürgerbussystemen nach einer Förderrichtlinie des Freistaats oder des Kyffhäuserkreises (2023 zu erarbeiten).
- Dabei soll der Förderanteil darauf ausgerichtet werden, dass nur ergänzende Angebote, nicht die Erfüllung des Mindestbedienungsstandards durch Ersatz eines gewerblichen Angebots, und vorrangig die sogenannten Organisations- und Verwaltungskosten abgedeckt werden können.
- Die Position „Andere Aufgabenträger und Kommunen“ beinhaltet die geplanten Zuwendungen des Landkreises Sömmerda für die Linie 492 und der Stadt Artern für die Linie 490, wobei unterstellt wird, dass die entsprechenden zusätzlichen Leistungen vereinbart werden und dauerhaft durchgeführt werden.

Risiken und Chancen der Finanzierungsplanung

- Die Finanzierungsplanung beruht auf den vorstehend erläuterten Annahmen und unterliegt damit den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Energiepreise als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes nach einer Revision können diese Risiken aber als überschaubar eingeordnet werden.
- Das Ergebnis einer geplanten Angebotsüberplanung und deren Umsetzung sind noch völlig offen. Es können sich erhebliche Veränderungen bei den Leistungsumfängen, insbesondere aber bei den kosten- und erlösseitigen Auswirkungen ergeben. Dies ist mehr als Chance, denn als Finanzierungsrisiko einzuschätzen.



- Mit dem SaubFahrzeugBeschG liegt eine nationalen Rechtsverordnung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive der EU vor. Diese gibt eine weitere Ausgestaltung und Konkretisierung auf Länderebene oder zwischen den Bundesländern vor. Derartige Ausgestaltungsregelungen bestehen derzeit nicht und sind voraussichtlich auch nicht zu erwarten. Dennoch sollten diese von den kommunalen Aufgabenträgern dringend weiter eingefordert werden. Geschieht dies nicht, gelten CVD und SaubFahrzeugBeschG ab sofort und für alle Fahrzeugbeschaffungen gleichermaßen. Abgesehen von einem nicht tragbaren Finanzierungsrisiko für Unternehmen und Aufgabenträger hinsichtlich Förderkulisse und Mehrkostentragung besteht auch keine vollständige Umsetzungsmöglichkeit wegen mangelnder Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge.
- Ein weiterer Unsicherheitsfaktor liegt in der künftigen Höhe der zufließenden Finanzhilfen des Freistaats. Tendenziell ist von einem schrittweisen Abschmelzen der Zuführungen je Vertragskilometer auszugehen, obwohl der Zufluss an Regionalisierungsmitteln beim Land ansteigt. Ob zusätzliche Regionalisierungsmittel im Zusammenhang mit einem bundesweiten rabattierten Ticket zufließen ist zwar wahrscheinlich, nicht aber deren Verteilung (insbesondere zwischen SPNV und StPNV) sowie deren Zweckbindung an Angebotsverbesserungen.
- Zusätzlich ist auf mögliche längerfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten infolge der Corona-Pandemie hinzuweisen, die sich in dauerhaft verminderter ÖPNV-Nachfrage und der realisierten Fahrgeldeinnahmen zeigen könnten. Für 2020, 2021 und auch 2022 wird von einem vollständigen erlösseitigen Lastenausgleich über Rettungsschirm und Kleinbeihilfen ausgegangen. Für Zeiträume danach ist davon nicht auszugehen.
- Andererseits kann vermutlich von einer Weiterführung der Förderung des Azubi-Tickets Thüringen ausgegangen werden, soweit dieses nicht in einem bundesweiten und geförderten ÖPNV-Ticket aufgeht.