

NAHVERKEHRSP

DES WARTBURGKREISES UND DER STADT EISENACH

ZEITRAUM 2017 – 2022



NAHVERKEHRSP

DES WARTBURGKREISES UND DER STADT EISENACH

ZEITRAUM 2017 – 2022

Auftraggeber:

Landratsamt Wartburgkreis
Erzberger Allee 14
36433 Bad Salzungen

Stadt Eisenach
Markt 2
99817 Eisenach

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden

Partner:

PricewaterhouseCoopers AG
Käthe-Kollwitz-Straße 21
04109 Leipzig

Stand: 13.07.2017

Inhalt

Tabellenverzeichnis	10
Abbildungsverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	15
Teil A: Rahmenvorgaben, Vorgehensweise und Zielsetzung	17
1 Rahmenvorgaben und Zuständigkeit des Nahverkehrsplanes	17
1.1 Gesetzliche Grundlagen	17
1.1.1 Europäisches Recht	17
1.1.2 Nationales Recht	17
1.2 Vorgaben übergeordneter Planungen	20
1.2.1 Landesentwicklungsprogramm	20
1.2.2 Regionalplan	21
1.2.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Eisenach	22
1.3 Abgrenzung des Planungsraumes und der Verkehre	23
1.3.1 Planungsraum	23
1.3.2 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft	24
2 Vorgehen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes	25
3 Verkehrspolitische Ziele	26
Teil B: Bestandsaufnahme und strukturelle Entwicklung	27
1 Raumstruktur	27
1.1 Beschreibung Nahverkehrsraum	27
1.2 Raumordnungspolitische Vorgaben	28
1.2.1 Raumstrukturgruppen und -typen	28
1.2.2 Zentralörtlichkeit	29
1.2.3 Entwicklungskorridore	32
1.2.4 Verkehrsnetz	33
1.2.5 Eisenbahnstrecken	33
1.3 Einwohner	33
1.4 Arbeitsmarkt	36
1.4.1 Beschäftigte	36

1.4.2	Pendlerbeziehungen	37
1.4.3	Unternehmen und Gewerbegebiete	41
1.5	Schulstandorte	44
1.6	Einrichtungen der Daseinsvorsorge.....	46
1.6.1	Einrichtungen des Gesundheitswesens (Krankenhäuser)	46
1.6.2	Einrichtungen im Einzelhandel	47
1.7	Tourismus	48
2	Motorisierung und Verkehrsanteil	50
3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	52
3.1	ÖPNV-Angebot	52
3.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	52
3.1.2	Straßenpersonennahverkehr (StPNV)	53
3.2	ÖPNV-Nachfrage	61
3.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	61
3.2.2	Stadtbusverkehr Eisenach	61
3.2.3	Regionalbusverkehr und Stadtverkehr Bad Salzungen	62
3.3	Bauliche ÖPNV-Infrastruktur	66
3.3.1	Busbahnhöfe und Haltestellen	66
3.3.2	Betriebshöfe	67
3.4	Fahrzeuge.....	68
3.4.1	Fahrzeuge im Regionalbusverkehr / Stadtbusverkehr Bad Salzungen	68
3.4.2	Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Eisenach	70
3.5	Marketing und Fahrgastinformation	70
3.6	Tarif und Fahrpreis.....	71
4	Strukturelle Entwicklung.....	74
4.1	Bevölkerungsentwicklung und Demografie.....	74
4.2	Schulentwicklung	76
4.2.1	Wartburgkreis	76
4.2.2	Stadt Eisenach	76

Teil C: ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept bis 2019	77
1 ÖPNV-Anforderungsprofil bis 31.05.2019	77
1.1 Anforderungen an Linienführung und Netzbildung	77
1.2 Anforderungen an das Verkehrsangebot	78
1.2.1 Wartburgkreis	78
1.2.2 Stadt Eisenach	79
1.3 Anforderungen an Haltestellen und Verknüpfungspunkte	79
1.4 Anforderungen an Fahrzeuge	81
1.5 Anforderungen an ITCS-Systeme	82
1.6 Anforderungen an Marketing und Fahrgastinformation	83
1.7 Anforderungen an den ÖPNV-Tarif	84
2 ÖPNV-Konzept bis 31.05.2019	85
2.1 Linienführung und Netzbildung	85
2.2 ÖPNV-Verkehrsangebot	85
2.2.1 ÖPNV-Angebot im Wartburgkreis	85
2.2.2 ÖPNV-Angebot in der Stadt Eisenach	85
2.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte	85
2.4 Fahrzeuge	86
2.5 ITCS-Systeme	86
2.6 Marketing und Fahrgastinformation	87
2.6.1 Zielgruppen im ÖPNV-Marketing	87
2.6.2 Handlungsfelder und Marketingmaßnahmen	87
2.7 ÖPNV-Tarif	89
3 Organisationskonzept bis 31.05.2019	90
4 Investitions- und Finanzierungsplan bis 31.05.2019	95
4.1 Konsumtive Mittel	95
4.2 Investive Mittel	97
Teil D: ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept ab 2019	102
1 ÖPNV-Anforderungsprofil ab 01.06.2019	102
1.1 Netzkategorien im Straßenpersonennahverkehr	102
1.2 Anforderungsprofil für den ÖPNV im Nahverkehrsraum	103
1.2.1 Zielsetzung	103

1.2.2	Standards der Erschließungsqualität	105
1.2.3	Standards der Verbindungsqualität	107
1.2.4	Standards der Beförderungsqualität	112
1.2.5	Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen / Barrierefreiheit	119
1.2.6	Umweltstandards	121
2	ÖPNV-Konzept ab 01.06.2019.....	122
2.1	Vorbemerkung.....	122
2.2	Schienenpersonennahverkehr in der Wartburgregion.....	122
2.3	Regionalbuskonzept für den Wartburgkreis.....	123
2.3.1	Neue Systematik der Liniennummerierung	123
2.3.2	Achsen des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes	124
2.3.3	Ergänzungsnetz des straßengebundenen ÖPNV	126
2.3.4	Verknüpfung der ÖPNV-Netze	129
2.3.5	Schnittstelleninfrastruktur und Herstellung von Barrierefreiheit	132
2.4	Stadtbuskonzept für die Stadt Bad Salzungen	132
2.5	Stadtbuskonzept für die Stadt Eisenach.....	133
2.5.1	Konzeptioneller Vorschlag	133
2.5.2	Betriebliche Auswirkungen	136
2.5.3	Bewertung des konzeptionellen Vorschlages	136
2.5.4	Fazit	140
2.5.5	Weiterführende Überlegungen	142
2.6	Marketing und Fahrgastinformation	145
2.6.1	Zielgruppen im ÖPNV-Marketing	145
2.6.2	Marketingmaßnahmen	146
2.7	ÖPNV-Tarif	148
2.8	Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion	149
3	Bündelung der Linien ab 01.06.2019.....	150

4	Investitions- und Finanzierungsplan ab 01.06.2019.....	155
4.1	Konsumtive Mittel	155
4.2	Investive Mittel.....	156
	Quellenverzeichnis.....	157
	Anlagenverzeichnis.....	158

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und Berücksichtigung im Nahverkehrsplan	24
Tabelle 2:	Einwohner nach Altersgruppen – Statistisches Landesamt (Stand: 31.12.2015 [8])	34
Tabelle 3:	Einwohner nach Altersgruppen nach Angaben des Einwohnermeldewesens (Wartburgkreis [10]; Stadt Eisenach [11])	34
Tabelle 4:	Erwerbsstatus im Nahverkehrsraum im regionalen Vergleich	37
Tabelle 5:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wartburgkreis und Stadt Eisenach	37
Tabelle 6:	Pendlerverflechtungen Wartburgkreis mit Umland	39
Tabelle 7:	Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland	41
Tabelle 8:	Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Wartburgkreis [Quelle: Landratsamt Wartburgkreis]	42
Tabelle 9:	Industrie- und Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen in der Stadt Eisenach [Quelle: Stadt Eisenach, Wirtschaftsförderung, Stand: 31.12.2013]	42
Tabelle 10:	Wartburgkreis – Staatliche Schulen (Stand: Schuljahr 2016/17)	44
Tabelle 11:	Stadt Eisenach – Schulen in Trägerschaft der Stadt Eisenach (Stand: Schuljahr 2016/17)	45
Tabelle 12:	SPNV-Linien im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand 2016)	52
Tabelle 13:	Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Eisenach – Fahrtenzahl je Verkehrstag	54
Tabelle 14:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 17 Stunden Betriebszeit an einem Schultag auf dem Gebiet des Wartburgkreises	55
Tabelle 15:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises – Anzahl Fahrten je Verkehrstag (auf dem Gebiet des Wartburgkreises)	56
Tabelle 16:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 40 Fahrten (Schultag, auf dem Gebiet des Wartburgkreises)	56
Tabelle 17:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises, die nur an Schultagen verkehren	57
Tabelle 18:	Fahrplankilometer pro Verkehrstag 2015 – Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises [Quelle: Zuarbeit der VGW]	58
Tabelle 19:	Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum [5], [16]	59

Tabelle 20:	Wartburgkreis – Verteilung der Fahrausweisarten (nur ÖPNV-Jedermannverkehr) in 2013	63
Tabelle 21:	Wartburgkreis – Fahrgastnachfrage nach Nachfragesegmenten [7]	63
Tabelle 22:	Ausstattung und Kapazität der Busbahnhöfe und zentralen Haltestellen im Nahverkehrsraum	66
Tabelle 23:	Vorhandene Betriebshöfe, Abstellhallen und -plätze	67
Tabelle 24:	Bestand und Durchschnittsalter der Busse nach Verkehrsunternehmen [Quelle: Zuarbeit der VGW, Stand: 30.06.2016]	69
Tabelle 25:	Tarifsystem Regionalverkehr (Stand: 01.01.2016)	72
Tabelle 26:	Tarifsystem Stadtverkehr (Stand: 01.01.2016)	73
Tabelle 27:	Wartburgkreis – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]	74
Tabelle 28:	Stadt Eisenach – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]	75
Tabelle 29:	Nahverkehrsraum – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]	75
Tabelle 30:	Wartburgkreis – Prognose der Schülerzahlen [Quelle: Wartburgkreis, Amt für Schule und Kultur]	76
Tabelle 31:	Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“ (bis 31.05.2019)	88
Tabelle 32:	Stadtverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen bis 31.05.2019	95
Tabelle 33:	Regionalverkehr Wartburgkreis – Angebots- und Zuschussplanungen bis 2019	96
Tabelle 34:	Voraussichtlicher Investitionsbedarf der Kommunen	99
Tabelle 35:	Netzebenen im StPNV und deren Funktion und Aufgaben	102
Tabelle 36:	Qualitätsmerkmale im ÖPNV-Anforderungsprofil für den Nahverkehrsraum	105
Tabelle 37:	Stadt Eisenach – Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten	106
Tabelle 38:	Wartburgkreis – Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten	106
Tabelle 39:	Stadt Eisenach – Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt	107
Tabelle 40:	Wartburgkreis – Zeitliche Erreichbarkeit übergeordneter Zentraler Orte	108
Tabelle 41:	Stadt Eisenach – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge	108
Tabelle 42:	Wartburgkreis – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge	108
Tabelle 43:	Stadt Eisenach – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen	109
Tabelle 44:	Stadt Eisenach – Bedienungshäufigkeiten nach Verkehrszeiten	109

Tabelle 45:	Wartburgkreis – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen	109
Tabelle 46:	Wartburgkreis – Bedienungshäufigkeiten nach Netzebenen	111
Tabelle 47:	Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)	112
Tabelle 48:	Empfehlungen zur Haltestellenausstattung (verantwortlich: zuständiger Baulastträger)	115
Tabelle 49:	Empfehlungen zur Haltestellenausstattung (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)	116
Tabelle 50:	Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)	122
Tabelle 51:	ÖPNV-Relationen mit aufgabenträgerübergreifenden Entwicklungspotenzialen	126
Tabelle 52:	Regionale ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Wartburgkreis bzw. in der Stadt Eisenach	130
Tabelle 53:	Relevante ÖPNV-Verknüpfungspunkte außerhalb der Wartburgregion	130
Tabelle 54:	Verknüpfungspunkte von ÖPNV-Haupt- und Ergänzungsnetz	132
Tabelle 55:	Angebotsparameter des Hauptnetzes	134
Tabelle 56:	Angebotsparameter des Nebennetzes	135
Tabelle 57:	Betriebliche und wirtschaftliche Auswirkungen	136
Tabelle 58:	Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“ (ab 01.06.2019)	147
Tabelle 59:	Stadtverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen ab 01.06.2019	155
Tabelle 60:	Regionalverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen ab 01.06.2019	156

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Planungsraum des Nahverkehrsplanes	23
Abbildung 2:	Nahverkehrsraum (Gebietsstand 31.12.2013)	28
Abbildung 3:	Raumstrukturgruppen und -typen (Ausschnitt aus [2])	29
Abbildung 4:	Zentrale Orte im Nahverkehrsraum und benachbarte Zentrale Orte höherer Stufe	31
Abbildung 5:	Mittelzentrale Funktionsräume (Ausschnitt aus [2])	32
Abbildung 6:	Einwohner der Stadt Eisenach – Haupt- und Nebenwohnung [Quelle: Einwohnermeldewesen Stadt Eisenach, Stand: 31.12.2014]	35
Abbildung 7:	Pendlerverflechtungen Wartburgkreis mit Umland	38
Abbildung 8:	Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland	40
Abbildung 9:	Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach [Quelle: Landratsamt Wartburgkreis]	43
Abbildung 10:	Stadt Eisenach – Schulen und Schulplätze in der Stadt Eisenach (Stand Schuljahr 2016/17) [6]	46
Abbildung 11:	Medizinische Einrichtungen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach [Quelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 2014]	47
Abbildung 12:	Verkaufsflächen von Einzelhandelseinrichtungen in der Stadt Eisenach (Stand: 2014)	48
Abbildung 13:	Motorisierungsgrad für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis nach Gemeinden	50
Abbildung 14:	Topografischer Liniennetzplan Stadtverkehr Eisenach [Quelle: http://vgwak-netzplan.de/index.php/de/eisenach_stadtverkehr]	53
Abbildung 15:	Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 500 Fahrplankilometern/Schultag [Quelle: Zuarbeit der VGW]	58
Abbildung 16:	Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum [5], [16]	60
Abbildung 17:	Stadt Eisenach – Wichtige Quell-Ziel-Beziehungen im ÖPNV zwischen den Planungsbezirken für einen mittleren Werktag [Fahrgäste/Tag]	62
Abbildung 18:	Wartburgkreis – Quell-Ziel-Beziehungen im Schülerverkehr für einen mittleren Werktag [Fahrgäste/Tag]	64
Abbildung 19:	Wartburgkreis – Quell-Ziel-Beziehungen im ÖPNV-Jedermannverkehr für einen mittleren Werktag [Fahrgäste/Tag]	65
Abbildung 20:	Altersverteilung der Busse – Regionalbusverkehr / Stadtbusverkehr Bad Salzungen [Quelle: Zuarbeit der VGW, Stand: 30.06.2016]	68

Abbildung 21: Stadtbusverkehr Eisenach – Altersverteilung der Busse [Quelle: Zuarbeit der Stadt Eisenach, Stand: 2016]	70
Abbildung 22: Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing	87
Abbildung 23: Organisationsstruktur vom 01.01.2016 bis 31.12.2016	91
Abbildung 24: Organisationsstruktur vom 01.01.2017 bis voraussichtlich 15.10.2017	92
Abbildung 25: Organisationsstruktur vom 15.10.2017 bis 31.05.2019	93
Abbildung 26: Künftige ÖPNV-Netzebenen im Nahverkehrsraum	103
Abbildung 27: SPFV-Systemhalte in Thüringen und neue SPNV-Expresslinie Erfurt – Zella-Mehlis – Wernshausen (Quelle: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH 2014)	123
Abbildung 28: Zukünftiges Netz des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes mit den Achsen des SPNV-Netzes	125
Abbildung 29: Zukünftiges Netz des straßengebundenen ÖPNV-Ergänzungsnetzes mit den Achsen des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes und des SPNV-Netzes	128
Abbildung 30: Vorschlag eines Linienkonzeptes für den Stadtverkehr Eisenach	135
Abbildung 31: Gegenwärtiges ÖPNV-Angebot der Linie 93	143
Abbildung 32: Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing	146
Abbildung 33: Organisationsstruktur ab 01.06.2019	151

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
AT	Aufgabenträger
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	Deutsche Bahn AG
DBR	Deutscher Behindertenrat
EUGH	Europäischer Gerichtshof
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IGpV	Interessengemeinschaft der privaten Verkehrsunternehmer der Wartburgregion
ITCS	Intermodal Transport Control System
KMU	kleine und mittlere Verkehrsunternehmen
KOM	Kraftomnibus
KVG	Kommunale Personennahverkehrsgesellschaft Eisenach mbH
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LK	Landkreis
Mio.	Millionen
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz des Bundes
Pkw	Personenkraftwagen
PNG	Personennahverkehrsgesellschaft Bad Salzungen mbH
R	Regionalzug (Zuggattung der cantus Verkehrsgesellschaft mbH)
RB	Regionalbahn (Zuggattung der DB Regio AG)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
rBv	regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STB	Süd Thüringen Bahn GmbH / Zuggattung der STB GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
ThürKO	Thüringer Kommunalordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
Tsd.	Tausend
UBT	Unternehmensbetreuungsgesellschaft für die Beteiligungen des Wartburgkreises mbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VGW	Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Teil A: Rahmenvorgaben, Vorgehensweise und Zielsetzung

1 Rahmenvorgaben und Zuständigkeit des Nahverkehrsplanes

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Europäisches Recht

Seit dem 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft. Sie regelt den Marktzugang im ÖPNV und dessen beihilferechtskonforme Finanzierung. Da der Nahverkehrsplan Ausdruck der vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebten ausreichenden Verkehrsbedienung ist, kommt ihm im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren und die Vergabe der Verkehrsleistungen eine besondere Bedeutung zu. Aus dieser rechtlichen Entwicklung ergibt sich die Notwendigkeit, Nahverkehrspläne mit einem dezidierten ÖPNV-Anforderungsprofil zu verfassen. Hierzu gehören insbesondere Qualitätskriterien für die Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 ist das nationale Recht an die Verordnung 1370/2007 angepasst worden.

1.1.2 Nationales Recht

Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

Im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) ist in § 2 Abs. 1 festgelegt, dass der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 1 Abs. 2). Aufgabenträger für den ÖPNV sind nach § 3 Abs. 1:

- das Land für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV)
- die Großen kreisangehörigen Städte für den Stadtverkehr soweit entsprechende Beschlüsse gefasst wurden.

Die Aufgabenträger haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 3 Abs. 2).

Darüber hinaus werden im § 2 ThürÖPNVG allgemeine verkehrspolitische Zielstellungen formuliert, die mit einer Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots zu verfolgen sind, u. a.:

- Der SPNV ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen StPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitest möglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.
- Die Bevölkerung soll in allen Landesteilen die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.
- Der ÖPNV soll eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.
- Sonder- und Schülerverkehre sollen als öffentliche Linienverkehre durchgeführt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbus- und Sammeltaxen berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerecht gesichert werden kann.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks sowie des Angebots des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen zu berücksichtigen.

Nach § 5 Abs. 1 ThürÖPNVG haben die Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen. Der Nahverkehrsplan ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgerecht fortzuschreiben. Er hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und -planung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen. Im § 6 Abs. 1 ThürÖPNVG wird festgelegt, dass der Nahverkehrsplan auf Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV darstellt. Der Nahverkehrsplan beinhaltet insbesondere:

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

Im Nahverkehrsplan soll auch ein Investitions- und Finanzierungsplan aufgestellt werden. Die zu erwartenden Einnahmen und Kosten des ÖPNV, Maßnahmen zur Kostensenkung, erforderliche Investitionen sowie die Notwendigkeit und der

erforderliche Umfang von öffentlichen Zuschüssen soll darin dargestellt werden (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG).

Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG)

Das PBefG regelt vornehmlich die Vergabe von Liniengenehmigungen im ÖPNV an Verkehrsunternehmen. Nach § 13 Abs. 2a PBefG hat die zuständige Genehmigungsbehörde einen vorliegenden Nahverkehrsplan bei der Vergabe von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen und kann diese versagen, falls der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan übereinstimmt.

Zum 01.01.2013 wurde neu in das PBefG aufgenommen, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentliche Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 8 Abs. 3 PBefG). Soweit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich, können die Länder einen hiervon abweichenden Zeitpunkt festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen (§ 62 Abs. 2 PBefG).

Zur rechtlichen Klarstellung der o. g. Frist für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit führt die ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände in einem Arbeitspapier [1] aus, dass der Gesetzgeber bei dem Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgeht, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen. Dieses Verständnis findet auch im Wortlaut von § 8 Abs. 3 PBefG seinen Niederschlag; demnach ist der ÖPNV-Aufgabenträger lediglich verpflichtet, im Nahverkehrsplan das „Ziel“ einer vollständigen Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger werden dagegen nicht verpflichtet, die im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehenden Barrieren bis zu diesem Zeitpunkt auch tatsächlich bereits vollständig ausgeräumt zu haben ([1], S. 7 ff).

Weiterhin trifft das PBefG bestimmte Vorgaben zum Beteiligungsverfahren (Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen, Anhörung der Behindertenbeauftragten) bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3 PBefG).

1.2 Vorgaben übergeordneter Planungen

1.2.1 Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel [2] trifft u. a. folgende Aussagen zum ÖPNV:

- ▶ Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Sicherung der Erreichbarkeit soll durch vielfältige, in ihrer Funktion und der Nachfrage angepasste Linienverkehrsangebote und Strukturen auf der Grundlage der historisch gewachsenen polyzentrischen Siedlungsstruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Bei der Abstimmung von straßen- und schienengebundenem ÖPNV soll unwirtschaftlicher Parallelverkehr vermieden werden. Flexible und alternative Bedienformen sollen zur Sicherung der Erreichbarkeiten beitragen. Dabei sollen die besonderen Belange von Familien und Kindern sowie einer älter werdenden Bevölkerung berücksichtigt werden (Verkehrsinfrastruktur Leitvorstellung 5).
 - ▶ Die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes soll im öffentlichen Verkehr die folgenden Wegezeiten nicht überschreiten (Grundsatz 2.2.13):
 - ▶ 90 Minuten für Oberzentren
 - ▶ 45 Minuten für Mittelzentren einschließlich Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums
 - ▶ 30 Minuten für Grundzentren
 - ▶ Als Folge des demografischen Wandels muss auch das Verkehrsangebot und das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen einer Prüfung unterzogen werden. Anpassungsmaßnahmen im ÖPNV-Netz sowie hinsichtlich der Aufrechterhaltung von Schienen- und Straßeninfrastrukturen werden erforderlich, allerdings im Rahmen der Einhaltung der Orientierungswerte (Begründung zu 2.2.13).
 - ▶ Die ÖPNV-Angebote sollen effektiv und bedarfsgerecht gestaltet werden. Raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, insbesondere neue und flexible Angebotsformen sowie neue organisatorische Lösungen, soll bei der Nahverkehrsplanung besonderes Gewicht beigemessen werden (Grundsatz 4.5.13).
 - ▶ Das ÖPNV-Netz soll auf die Mittel- und Oberzentren ausgerichtet, Grundzentren und Gemeinden mit einer überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktion sollen funktionsgerecht eingebunden werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen zum öffentlichen Nahverkehr sollen eine günstige Anbindung zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Rad- und Fußverkehr, an den jeweiligen Zugangsstellen einschließen. Die Zugangsstellen sollen den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung tragen und städtebaulich integriert werden (Grundsatz 4.5.14).
-

- Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV, wobei der Integrale Taktfahrplan die Grundlage für die Angebotsgestaltung bildet. Neben der bedarfsorientierten Gestaltung der Fahrpläne ist die optimale Verknüpfung der Linien untereinander mit den verschiedenen Verkehrsträgern in den definierten Knotenpunkten von Bedeutung (Begründung zu Grundsatz 4.5.13 und 4.5.15).

1.2.2 Regionalplan

Der Regionalplan Südwestthüringen [3] trifft u. a. folgende Aussagen zum ÖPNV:

- Zur Sicherung günstiger Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen den Zentralen Orten bzw. zu ihren Versorgungsbereichen sollen die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen [...] erhalten und weiterentwickelt werden. Dazu sollen insbesondere die Linien und sonstigen Angebotsformen des ÖPNV an den möglichst zentral gelegenen Umsteigepunkten miteinander verknüpft sowie die Zugangsstellen zum ÖPNV erhalten bzw. ausgebaut werden. Die Leistungsangebote der Nahverkehrsträger sollen regionsübergreifend abgestimmt werden (Grundsatz 3-15). Die genannten Maßnahmen können zur Verbesserung der Verbindungen zu den Zentralen Orten und damit zum Erhalt und der Verbesserung der Funktionen der Daseinsvorsorge hinsichtlich der Mobilität der Bevölkerung, auch der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, beitragen (Begründung zu Grundsatz 3-15).
- Insbesondere mit der Einrichtung zentraler Umsteigemöglichkeiten in den Orten mit Verknüpfungspunkten verschiedener Linien des ÖPNV und der Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel an den Zugangsstellen zum ÖPNV können weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden. In Orten an Eisenbahnverbindungen mit SPNV ist es sinnvoll, die Verknüpfungspunkte möglichst nah an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten einzurichten, um die Attraktivität der Bahn zu verbessern (Begründung zu Grundsatz 3-15).
- Die Erreichbarkeit und Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll gesichert und damit die touristische Funktion der Orte gestärkt werden (Grundsatz 3-16).
- Durch eine Attraktivitätssteigerung der vorhandenen Angebote des ÖPNV in Verbindung mit deren zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung ... sowie durch eine bessere Verknüpfung von Bahn- und Buslinien, kann auf eine Reduzierung des Individualverkehrs hingewirkt und die touristischen Funktionen [...] können nachhaltig gestärkt werden (Begründung zu Grundsatz 3-16).
- Die wertvollen naturnahen Räume der Rhön und des Hainich sind hinsichtlich eines Ausbaues der Verkehrsinfrastruktur sensibel zu behandeln. Neben dem punktuell erforderlichen schonenden, die jeweilige Landschaft berücksichtigenden Ausbau vorhandener Verkehrsverbindungen zur Verbesserung der Erschließung dieser Gebiete können hier durch verbesserte Angebote des ÖPNV umweltschonend weitere Besucher gewonnen werden (Begründung zu Grundsatz 3-16).

1.2.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Eisenach

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Eisenach [4] sind im gesamtstädtischen Entwicklungskonzept folgende Ziele für den ÖPNV formuliert:

- ▶ Durch die Zielnetze und die Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Randstraßennetzes wird der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verlagert und das Straßennetz wirkungsvoll entlastet. Aufgrund dessen wird auch der Verkehrsablauf für die Fahrzeuge des ÖPNV in der Kernstadt verbessert. Diese Maßnahmen sollen wesentlich zur Attraktivität, Beschleunigung und zur Fahrplanteue des ÖPNV beitragen. (fortlaufender Prozess)
- ▶ Auf dem Karlsplatz ist die Herstellung einer neuen zentralen ZOB-Haltestelle mit moderner Ausstattung vorgesehen, die sich in die neue Platzgestaltung einfügt. (wird im Rahmen der Umgestaltung des Karlsplatzes, voraussichtlich ab 2018 umgesetzt)
- ▶ In der Georgenstraße soll die Fahrbahn zurückgebaut werden und die Haltestelle „Markt“ mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen eingerichtet werden. (Umbau muss fortgeführt werden)
- ▶ Im Zuge der Neuordnung der städtischen Hauptverkehrsstraßen sollen am Bahnhof die beiden vorhandenen Busbahnhöfe funktional und gestalterisch neu geordnet, zusammengelegt und mit dem Bahnhof Eisenach verknüpft werden, um die Umsteigebeziehungen Bus-Bus und Bahn-Bus zu verbessern. (Umbau erfolgt derzeit)
- ▶ Erarbeitung eines Bushaltestellenkonzeptes mit dem Ziel, den Komfort der Bushaltestellen zu verbessern und punktuell die Standorte v. a. in der Innenstadt zu optimieren (wurde begonnen, muss unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen fortgeschrieben werden)

1.3 Abgrenzung des Planungsraumes und der Verkehre

1.3.1 Planungsraum

Der Planungs- und Gültigkeitsraum dieses Nahverkehrsplans umfasst den Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach – im Folgenden auch Nahverkehrsraum oder Wartburgregion genannt.



Abbildung 1: Planungsraum des Nahverkehrsplanes

1.3.2 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft

Aufgrund der in § 3 ThürÖPNVG festgelegten Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem straßengebunden ÖPNV ergibt sich folgende Abgrenzung der Verkehre:

Linien	Aufgabenträgerschaft	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
Schienenpersonennahverkehr	Freistaat Thüringen	nachrichtlich
Regionalbuslinien innerhalb Wartburgkreis / Stadt Eisenach	Wartburgkreis	ja
kreisübergreifende Regionalbuslinien	in Verantwortung des jeweils bestellenden Landkreises	ja, falls der Wartburgkreis als Aufgabenträger auftritt, sonst nachrichtlich
Stadtverkehr Bad Salzungen	Wartburgkreis	ja
Stadtverkehr Eisenach	Stadt Eisenach	ja

Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und Berücksichtigung im Nahverkehrsplan

2 Vorgehen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes

Wesentliche Grundlagen für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes stellen der vorhandene Nahverkehrsplan [5], das Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach [6] sowie das Strategiekonzept für die Wartburgregion [7] dar. Mit dem Strategiekonzept wurde eine nachhaltig tragfähige Perspektive für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV in der Wartburgregion erarbeitet. Inhalt war eine grundlegende Überprüfung und Neuausrichtung der angebotsseitigen, tariflichen und organisatorischen Strukturen.

Für die Begleitung der Umsetzung des Strategiekonzeptes wurden vier Arbeitsgruppen einberufen. Die Arbeitsgruppen bestehen aus Vertretern des Wartburgkreises, der Städte Bad Salzungen und Eisenach, der VGW, der IGpV sowie sonstiger Institutionen. Die Gruppen bearbeiten folgende Themen:

- Organisation/Strategie
- Marketing/Produktentwicklung/Tarif
- Netzplanung
- Technik/Infrastruktur

Die Inhalte des Nahverkehrsplanes wurden hauptsächlich in der Arbeitsgruppe Organisation/Strategie diskutiert, da das Thema des Nahverkehrsplanes in diese Gruppe eingeordnet wurde.

Die vorliegende **Bestandsaufnahme** basiert vereinbarungsgemäß auf der Bestandsaufnahme im Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ [7] sowie im Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach [6]. Soweit dies möglich und sinnvoll war, wurden die Daten aktualisiert. Für den **Zeitraum bis zum 31.05.2019** wurden für das ÖPNV-Anforderungsprofil und das ÖPNV-Konzept größtenteils die im bestehenden Nahverkehrsplan [5] getroffenen Festlegungen übernommen. Mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen zum 01.06.2019 wird das ÖPNV-Angebot in der Wartburgregion neu geordnet. Die für den **Zeitraum ab 01.01.2019** relevanten Festlegungen zum Anforderungsprofil und zum ÖPNV-Konzept im Nahverkehrsplan sind aus dem Strategiekonzept [7] und dem Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach [6] übernommen. Bei Bedarf haben die o. g. Arbeitsgruppen entsprechende Änderungen, Ergänzungen oder Präzisierungen vorgenommen.

Vom 20.02. bis 04.04.2017 fand das Anhörungsverfahren nach § 5 ThürÖPNVG und § 8 PBefG statt. Nach der Sichtung und Aufarbeitung der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach über die Ergebnisse beraten.

Die Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes erfolgte am 09.08.2017 im Kreistag des Wartburgkreises und am 05.09.2017 im Stadtrat der Stadt Eisenach.

3 Verkehrspolitische Ziele

Der Nahverkehrsplan soll auf Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV darstellen (§ 6 Abs. 1 ThürÖPNVG).

Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach verfolgen das übergeordnete Ziel, die Standortbedingungen in der Region zu verbessern. Hierbei ist insbesondere die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung langfristig sicherzustellen. Zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge gehört auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Standorten.

Aus dieser übergeordneten Zielstellung leiten sich u. a. folgende verkehrspolitische Ziele ab:

1. Verbesserung und Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und Freizeitzielen als Teil der Daseinsvorsorge mit öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Bevölkerungsgruppen
2. Gewährleistung eines sozialen, preislich attraktiven und bezahlbaren ÖPNV mit einem nutzergerechten und perspektivisch einheitlichem Tarifangebot
3. Gewährleistung der Anbindung von Schulstandorten im Schülerverkehr mit dem Ziel einer vollständigen Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV unter dem Gesichtspunkt einer wirtschaftlichen Leistungserbringung
4. Verbesserung der Standortbedingungen für Betriebe und Arbeitskräfte durch eine stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf Berufspendlerrelationen
5. Ausschöpfung von Nachfragepotenzialen im Tourismus als ein wichtiger Wertschöpfungsfaktor in der Wartburgregion
6. Gewährleistung einer engen Verknüpfung von Stadtbus, Regionalbus- und Bahnverkehr in der Wartburgregion
7. Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen durch schrittweise und angemessene Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden
8. Sicherstellung von verlässlichen und wirtschaftlich vertretbaren Mobilitätsangeboten mit angemessenen und finanzierbaren Angebotsstandards im ÖPNV
9. Aufbau eines Mobilitätsmanagementsystems unter Integration alternativer Mobilitätsangebote zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots

Teil B: Bestandsaufnahme und strukturelle Entwicklung

1 Raumstruktur

1.1 Beschreibung Nahverkehrsraum

Der Nahverkehrsraum liegt im Westen des Freistaates Thüringen und umfasst den Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach. Der Wartburgkreis grenzt an die thüringischen Landkreise Unstrut-Hainich-Kreis, Gotha und Schmalkalden-Meiningen; im Bundesland Hessen an die Landkreise Hersfeld-Rotenburg, Fulda sowie den Werra-Meißner-Kreis. Flächenmäßig ist der Wartburgkreis mit ca. 1,3 Tsd. km² der größte Landkreis Thüringens. Am 31.12.2015 hatte der Wartburgkreis ca. 125.700 Einwohner [8].

Der Landkreis besteht aus 50 Gemeinden, darunter zehn kreisangehörige Städte:

- Bad Liebenstein, Stadt
- Bad Salzungen, Stadt
- Berka/Werra, Stadt
- Creuzburg, Stadt
- Geisa, Stadt
- Kaltennordheim, Stadt
- Ruhla, Stadt
- Stadtlengsfeld, Stadt
- Treffurt, Stadt
- Vacha, Stadt

Die Verwaltungsaufgaben übernehmen drei Verwaltungsgemeinschaften (Berka/Werra, Dermbach, Hainich-Werratal), sieben Städte und neun Gemeinden. Davon erfüllen sechs Gemeinden bzw. Städte die Verwaltung für andere Gemeinden.

Im nördlichen Drittel des Wartburgkreises liegt die kreisfreie Stadt Eisenach auf einer Fläche von ca. 104 km². Die Stadt wird fast vollständig durch den Wartburgkreis umschlossen. Am 31.12.2015 hatte die Stadt Eisenach ca. 42.400 Einwohner [8].

In der folgenden Abbildung sind der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach dargestellt.



Abbildung 2: Nahverkehrsraum (Gebietsstand 31.12.2013)

1.2 Raumordnungspolitische Vorgaben

1.2.1 Raumstrukturgruppen und -typen

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel [2] definiert Raumstrukturgruppen und Raumstrukturtypen nach demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungsgesichtspunkten. Damit werden frühere Einteilungen in Verdichtungsräume und Ländlicher Raum, einschließlich der Stadt- und Umlandräume ersetzt. Sie ermöglichen eine an den besonderen (typischen) Merkmalen orientierte Entwicklung mit besonderem Augenmerk auf die jeweiligen Potenziale und Hemmnisse. [2]

Gemäß LEP ist der Nahverkehrsraum hauptsächlich der Raumstrukturgruppe „Räume mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen“ und dem Raumstrukturtyp „westliches Thüringen“ zugeordnet. Nach dem LEP soll dieser Raum unter

Ausnutzung der lagebedingten Potenziale weiter gefestigt werden. Der Teil des Landkreises östlich der B 19 (Bad Liebenstein, Ruhla, Wutha-Farnroda) gehört zur Raumstrukturgruppe „Räume mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen“ und zum Raumstrukturtyp „Thüringer Wald/Saaleland“. Entsprechend LEP soll in diesem Raum die eigene wirtschaftliche Leistungskraft in überwiegend oberzentrenferner Lage unter Berücksichtigung der Anpassungsbedarfe an den demografischen Wandel gefestigt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die beschriebene Einordnung:



Abbildung 3: Raumstrukturgruppen und -typen (Ausschnitt aus [2])

1.2.2 Zentralörtlichkeit

Die Raumordnung thematisiert Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge im Rahmen ihrer Zentralen Orte-Konzepte. Durch das System Zentraler Orte soll die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit privaten Dienstleistungen und Arbeitsplätzen sowie einem komplexen Bündel öffentlicher Leistungen der Daseinsvorsorge, wie Bildungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen, ÖPNV sowie Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen, zu angemessenen Erreichbarkeitsbedingungen gewährleistet werden.

Die Ober- und Mittelzentren sind im LEP Thüringen 2025 [2] festgelegt. Die Bestimmung der Grundzentren wird gesondert durch eine nachfolgende Änderung des Landesentwicklungsprogramms erfolgen. Bis dahin behalten die Grundzentren entsprechend der Festlegungen der aktuell geltenden Regionalpläne weiter ihre Gültigkeit.

Im Nahverkehrsraum besitzen folgende Städte bzw. Orte eine zentralörtliche Funktion:

- ▶ Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums:
 - ▶ Eisenach, Stadt
- ▶ Mittelzentrum:
 - ▶ Bad Salzungen, Stadt
- ▶ Grundzentren:
 - ▶ Bad Liebenstein, Stadt
 - ▶ Dermbach
 - ▶ Geisa, Stadt
 - ▶ Gerstungen
 - ▶ Kaltennordheim, Stadt
 - ▶ Mihla
 - ▶ Ruhla, Stadt
 - ▶ Treffurt, Stadt
 - ▶ Vacha, Stadt
 - ▶ Wutha-Farnroda

Das nächstgelegene Oberzentrum im Freistaat Thüringen ist die Stadt Erfurt.

Für den Nahverkehrsraum sind auch Zentrale Orte in den benachbarten Landkreisen von Bedeutung. Beispielsweise bestehen Pendlerbeziehungen nach Schmalkalden, Meiningen (Mittelzentren) oder Gotha (Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums). Aber auch nach Hessen, z. B. nach Fulda (Oberzentrum), Bad Hersfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums), Hünfeld oder Eschwege (Mittelzentren) oder in das Grundzentrum Philippsthal.

In der folgenden Abbildung sind entsprechend des LEP Thüringen 2025 [2], des Regionalplanes Südwestthüringen [3] und des Landesentwicklungsplanes Hessen [9] die Zentralen Orte im Nahverkehrsraum sowie die benachbarten Zentralen Orte höherer Stufe (bis Mittelzentrum) dargestellt.

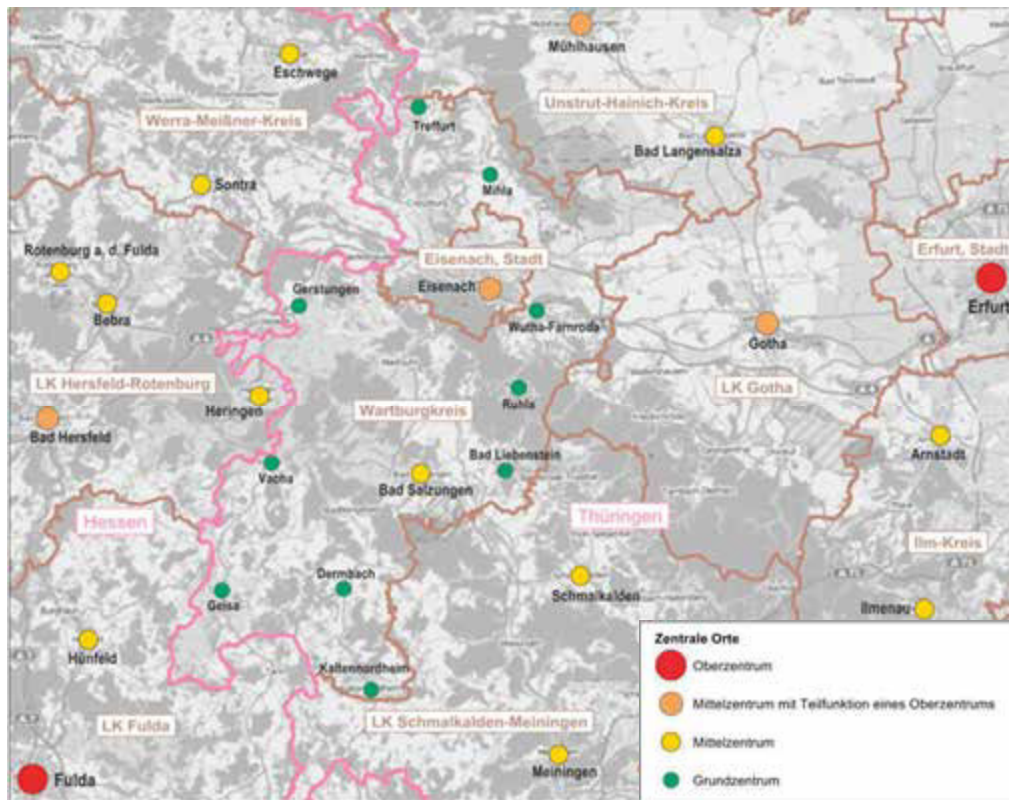


Abbildung 4: Zentrale Orte im Nahverkehrsraum und benachbarte Zentrale Orte höherer Stufe

Die Ausstattungs- und Versorgungsmerkmale der Zentralen Orte sind ebenfalls im LEP Thüringen 2025 [2] beschrieben.

Oberzentren versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfes. Neben den Oberzentren erfüllen Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums höherwertige Funktionen der Daseinsvorsorge mit in der Regel überregionaler Bedeutung und sind wichtiger Standort, z. B. für Wirtschaft, Handel, Dienstleistungen, Verkehr und Kultur. Mittelzentren sind gekennzeichnet durch zahlreiche und vielfältige Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung. Diese sollen in den Mittelzentren für den jeweiligen Funktionsraum konzentriert und zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Die mittelzentralen Funktionsräume sollen die räumliche Bezugsebene für die Sicherung der Daseinsvorsorge bilden.

Die folgende Abbildung zeigt die mittelzentralen Funktionsräume des Nahverkehrsraumes.



Abbildung 5: Mittelzentrale Funktionsräume (Ausschnitt aus [2])

Grundzentren ergänzen das Netz der Ober- und Mittelzentren. Sie übernehmen insbesondere die Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen (z. B. Einzelhandel, Kommunalverwaltung) sowie Bildung und Gesundheit (z. B. Allgemeinärzte, Apotheke, Grundschule). Grundzentren sind leistungsfähig durch Landesstraßen sowie SPNV und/oder StPNV der Landkreise in das Verkehrsnetz eingebunden.

1.2.3 Entwicklungskorridore

Die Entwicklungskorridore werden im LEP Thüringen 2025 [2] festgelegt. Sie sollen als Räume mit besonderer Standortgunst ergänzend zu den Zentralen Orten zur positiven Wirtschaftsentwicklung des Landes beitragen. Im Nahverkehrsraum befindet sich ein Entwicklungskorridor entlang der A 4 (Landesgrenze Hessen – Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Landesgrenze Sachsen). Dieser Korridor weist u. a. mit der A 4, der Mitte-Deutschland-Verbindung (Bedienung mit SPNV und SPFV), dem Hochspannungs- sowie Gasversorgungsnetz, vorhandenen oder geplanten Gewerbe- und Industrie(groß)flächen und dem weitgehend stabilen Bevölkerungspotenzial bedeutende Faktoren für eine hohe Attraktivität für Investoren auf.

Als unabdingbare Entwicklungsvoraussetzung sollen u. a. die Verkehrsinfrastrukturen gesichert und weiterentwickelt werden.

1.2.4 Verkehrsnetz

Im LEP Thüringen 2025 [2] wird ein funktional gegliedertes Verkehrsnetz festgelegt. Es wird in drei Kategorien unterteilt:

- ▶ Transeuropäisches Verkehrsnetz
- ▶ Bundesstraßennetz
- ▶ Landesstraßennetz

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst schnelle Verbindungen für den grenzüberschreitenden innereuropäischen Verkehr und dient insbesondere der Verbindung von Metropolregionen [2]. Den Nahverkehrsraum betreffend, gehören hierzu die Autobahn A4 mit den Anschlussstellen Gerstungen, Eisenach-West, Eisenach-Ost und Sättelstädt sowie die Schienenverbindung Dresden – Erfurt – Eisenach – Frankfurt am Main.

Über das Bundesstraßennetz erfolgt eine Einbindung Thüringens in das nationale Verkehrsnetz und es werden die Zentralen Orte höherer Stufe an das transeuropäische Verkehrsnetz angebunden. Weiterhin wird mit dem Bundesstraßennetz die Verbindung zwischen den Zentralen Orten höherer Stufe gewährleistet [2].

Das Landesstraßennetz vermascht die Grundzentren mit den Zentralen Orten sowie die Grundzentren untereinander. Über dieses Netz wird die Verbindung zum höherwertigen Straßennetz gewährleistet [2].

1.2.5 Eisenbahnstrecken

Durch den Nahverkehrsraum verlaufen zwei im Personenverkehr bediente Eisenbahnstrecken, die sich in Eisenach treffen. Die Thüringer Stammbahn ist zweigleisig ausgebaut und verläuft von Halle (Saale) über Eisenach nach Bebra und ist Teil der Hauptverbindung zwischen Berlin, Leipzig, Fulda und Frankfurt am Main. In Eisenach beginnt die Werrabahn (Eisenach – Lichtenfels), die über Bad Salzungen in den benachbarten Landkreis Schmalkalden-Meiningen nach Eisfeld und früher weiter nach Lichtenfels führt.

1.3 Einwohner

Im Wartburgkreis leben ca. 125.700 Einwohner (Stand: 31.12.2015) [8]. Bezogen auf den Freistaat Thüringen sind das etwa 6 % der Einwohner auf ca. 8 % der Fläche. Mit ca. 1,3 Tsd. km² ist der Wartburgkreis der flächenmäßig größte Landkreis im Freistaat Thüringen. Die mittlere Einwohnerdichte des Landkreises liegt bei 97 Einwohnern/km²; die mittlere Einwohnerdichte Thüringens bei 134 Einwohnern je km².

Die Stadt Eisenach hat ca. 42.400 Einwohner (Stand: 31.12.2015) und gehört mit Suhl zu den kleinsten kreisfreien Städten im Freistaat Thüringen. Die Stadt hat eine Fläche von ca. 104 km² und eine Einwohnerdichte von ca. 400 Einwohnern je km².

Die Tabelle 2 zeigt die Einwohnerverteilung für den Nahverkehrsraum und für den Freistaat Thüringen nach den Angaben des Statistischen Landesamtes.

Altersgruppe	Wartburgkreis		Stadt Eisenach		Nahverkehrsraum		Thüringen	
unter 6 Jahre	6.450	5 %	2.100	5 %	8.550	5 %	109.620	5 %
6 bis 15 Jahre	9.070	7 %	3.100	7 %	12.170	7 %	155.820	7 %
15 bis 65 Jahre	80.380	64 %	26.480	63 %	106.860	64 %	1.379.740	64 %
65 Jahre und älter	29.760	24 %	10.740	25 %	40.500	24 %	525.530	24 %
Gesamt	125.660	100 %	42.420	100 %	168.080	100 %	2.170.710	100 %

Tabelle 2: Einwohner nach Altersgruppen – Statistisches Landesamt (Stand: 31.12.2015 [8])

Die Einwohner nach Orts- bzw. Stadtteilen des Wartburgkreises entsprechen den Angaben der Gemeinden. Für die Stadt Eisenach liegen die Einwohner für die Planungsbezirke aus dem Einwohnermeldewesen vor. Insgesamt ergeben sich nach den Daten des Einwohnermeldewesens folgende Altersverteilungen:

Altersgruppe	Wartburgkreis		Altersgruppe	Stadt Eisenach	
0 bis 6 Jahre	6.910	5 %	0 bis 6 Jahre	2.390	6 %
7 bis 16 Jahre	9.860	8 %	7 bis 17 Jahre	3.680	9 %
17 bis 65 Jahre	82.530	65 %	18 bis 64 Jahre	25.310	60 %
über 65 Jahre	28.020	22 %	ab 65 Jahre	10.640	25 %
Gesamt	127.320	100 %	Gesamt	42.020	100 %

Tabelle 3: Einwohner nach Altersgruppen nach Angaben des Einwohnermeldewesens (Wartburgkreis [10]; Stadt Eisenach [11])

Die Einwohnerdichten und die Altersstruktur auf Orts- bzw. Stadtteilebene sind in **Anlage 1** für den Wartburgkreis sowie in der folgenden Abbildung für die Stadt Eisenach dargestellt. Die Altersstruktur ist in Form von Kreisdiagrammen je Orts- bzw. Stadtteil dargestellt. Die Größe der Kreise repräsentiert die Anzahl der Einwohner, d. h. je größer der Kreis desto höher ist die Anzahl der Einwohner. Die einzelnen Kreissegmente beziehen sich auf den prozentualen Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamteinwohnerzahl.

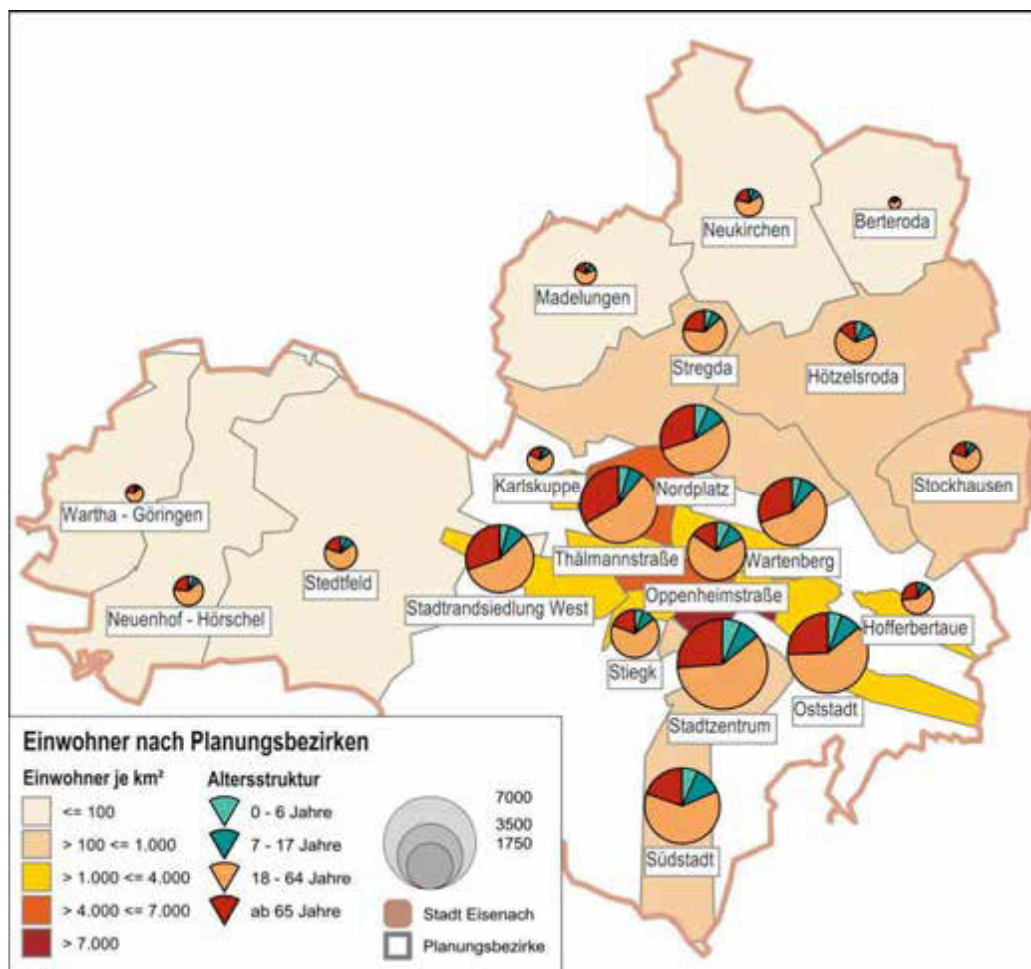


Abbildung 6: Einwohner der Stadt Eisenach – Haupt- und Nebenwohnung
 [Quelle: Einwohnermeldewesen Stadt Eisenach, Stand: 31.12.2014]

Mehr als 4.000 Einwohner leben in den Planungsbezirken Oststadt, Stadtzentrum, Südstadt und Thälmannstraße. Die höchsten Einwohnerdichten weisen die Planungsbezirke Nordplatz, Oppenheimstraße, Stadtzentrum und Thälmannstraße auf.

In **Anlage 1** ist die heterogene Verteilung der Einwohner im Wartburgkreis sehr gut zu erkennen. Verhältnismäßig hohe Bevölkerungsdichten ab 100 Einwohnern/km² sind größtenteils in den Zentralen Orten sowie u. a. entlang des Werratal vorhanden. Mit etwa 15,6 Tsd. Einwohnern (inkl. der Stadtteile) leben die meisten Menschen in der Stadt Bad Salzungen. In den Orten Mihla und Treffurt im nördlichen Teil des Landkreises und in der Stadt Geisa sowie in Dermbach im Süden des Landkreises leben jeweils mehr als 2 Tsd. Einwohner. Im zentralen Bereich des Landkreises gibt es ebenfalls einige Orte mit mehr als 2.000 Einwohnern. Diese Orte befinden sich hauptsächlich im Werratal (Gerstungen, Vacha, Tiefenort, Bad Salzungen und Barchfeld) und im Thüringer Wald (Bad Liebenstein, der zu Bad Liebenstein gehörende Stadtteil Schweina und Ruhla). Insbesondere die Räume mit bis zu 100 Einwohnern/km² sind als dünn besiedelt anzusehen. Dazu gehören u. a.

Teile der Rhön, der Hainich und die Hörselberge oder das südlich von Eisenach gelegene Gebiet mit Marksuhl und dem Erdfallgebiet Frauensee. In diese Einwohnerdichteklassen fallen insgesamt 72 % der Orts- bzw. Stadtteile.

Demografisch interessant ist neben der Gesamteinwohnerzahl der Gesamtquotient. Dieser ist vor allem für ökonomische Fragestellungen relevant und spiegelt das quantitative Verhältnis von Bevölkerung im nichterwerbsfähigen und erwerbsfähigen Alter wider. Er ergibt sich als Summe aus dem Jugend- und dem Altenquotienten. Der Jugendquotient gibt das Verhältnis der Anzahl junger Menschen, die noch nicht im erwerbsfähigen Alter sind, zu der Anzahl Menschen im erwerbsfähigen Alter an. Der Altenquotient gibt das statistische Verhältnis der Einwohner im Rentenalter zu jenen im erwerbsfähigen Alter an.

Im Wartburgkreis leben im Vergleich zu den Einwohnern im erwerbsfähigen Alter, viele junge Menschen (0 bis 16-Jährige) nördlich von Eisenach sowie im südlichen Teil des Landkreises. Dagegen gibt es viele über 65-Jährige u. a. in den Städten Ruhla und Bad Liebenstein. Dort kommen mehr als 40 über 65-Jährige auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter. Wird der Gesamtquotient betrachtet, so zeigt sich, dass der Anteil der Menschen im nichterwerbsfähigen Alter zu den Menschen im erwerbsfähigen Alter (17 bis 65 Jahre) mit über 60 je 100 Personen im erwerbsfähigen Alter u. a. in Bad Liebenstein, Ruhla und Vacha sehr hoch ist.

In Eisenach leben viele junge Menschen (0 bis 17-Jährige) in den Planungsbezirken Hötzelsroda, Madelungen, Neukirchen, Nordplatz, Oppenheimstraße und Südstadt. Der Anteil der älteren Einwohner ab 65 Jahre ist in den Planungsbezirken Nordplatz, Stadtrandsiedlung West, Thälmannstraße und Wartenberg am größten. Der Gesamtquotient ist in den Planungsbezirken Nordplatz, Stadtrandsiedlung West, Thälmannstraße und Wartenberg am größten. Hier kommen auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter (18 bis 64 Jahre) mehr als 70 Personen im nichterwerbsfähigen Alter.

1.4 Arbeitsmarkt

1.4.1 Beschäftigte

Aus dem Bevölkerungsteil der Einwohner im erwerbsfähigen Alter geht die Gruppe der Erwerbstätigen hervor, die nach dem Wohnortprinzip ermittelt wird. Personen, die weder erwerbstätig noch erwerbslos sind, gelten als Nichterwerbspersonen. Im Nahverkehrsraum leben laut Zensus 2011 [12] etwa 94 Tsd. Erwerbspersonen, davon sind etwa 89,5 Tsd. Einwohner erwerbstätig. Die Tabelle 4 zeigt die Auswertungen des Zensus 2011 des Nahverkehrsraumes im Vergleich zum Freistaat Thüringen und den Ergebnissen für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Die Angaben zur Arbeitslosenquote stammen aus den Auswertungen des Statistischen Landesamtes des Freistaates Thüringen.

Erwerbsstatus	Wartburgkreis	Stadt Eisenach	Nahverkehrsraum	Thüringen	Deutschland
Erwerbspersonen	71.280	22.710	93.990	1.191.030	42.126.800
Erwerbstätige	68.180	21.330	89.510	1.118.840	39.985.940
Erwerbslose	3.100	1.380	4.480	72.190	2.140.860
Nichterwerbspersonen	56.720	18.530	75.250	982.000	37.525.570
Arbeitslosenquote [%]	6,0	9,2		8,8	7,1

Tabelle 4: Erwerbsstatus im Nahverkehrsraum im regionalen Vergleich

Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmer einschließlich der Auszubildenden, die kranken-, renten-, pflegeversicherungs- pflichtig und/ oder beitragspflichtig sind oder für die von den Arbeitgebern Beitragsanteile zu entrichten sind. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, dass in der Regel alle Arbeiter und Angestellten von der Sozialversicherungspflicht erfasst werden. Die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wird von der Bundesagentur für Arbeit erstellt und beruht auf den Meldungen der Arbeitgeber zur Kranken-, Renten-, Pflege- und/oder Arbeitslosenversicherung.

In der **Anlage 2** sind die statistischen Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Gemeinden des Wartburgkreises zum Jahr 2012, für die Planungsbezirke der Stadt Eisenach zum Jahr 2014 zusammengestellt. Die folgende Tabelle enthält die zusammengefassten Werte für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach.

	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		
	am Wohnort	am Arbeitsort	Pendler
Wartburgkreis	53.867	40.137	-13.730
Stadt Eisenach	16.205	23.123	6.918
Summe Nahverkehrsraum	70.072	63.260	-6.812

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wartburgkreis und Stadt Eisenach

1.4.2 Pendlerbeziehungen

Für die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort müssen die Beschäftigten pendeln. Pendler können in verschiedene Gruppen unterteilt werden. Als Auspendler werden Personen bezeichnet, die ihren Arbeitsplatz nicht in ihrer Wohnsitzgemeinde haben. Aus Sicht der Arbeitsplatzgemeinde sind sie Einpendler.

Der Pendlersaldo berechnet sich aus den Einpendlern abzüglich der Auspendler bzw. Beschäftigte am Arbeitsort abzüglich der Beschäftigten am Wohnort. Eine positive Differenz bedeutet einen Überschuss an Einpendlern und eine negative Differenz einen Überschuss an Auspendlern in der jeweiligen Gebietskörperschaft.

In der folgenden Abbildung sind die Pendlerverflechtungen des Wartburgkreises über die Kreisgrenzen hinweg dargestellt. Die Auswertung beruht auf den Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Stichtag 30.06.2012. Die betreffenden Werte wurden auf alle Beschäftigten, d. h. einschließlich Selbständiger usw. hochgerechnet.

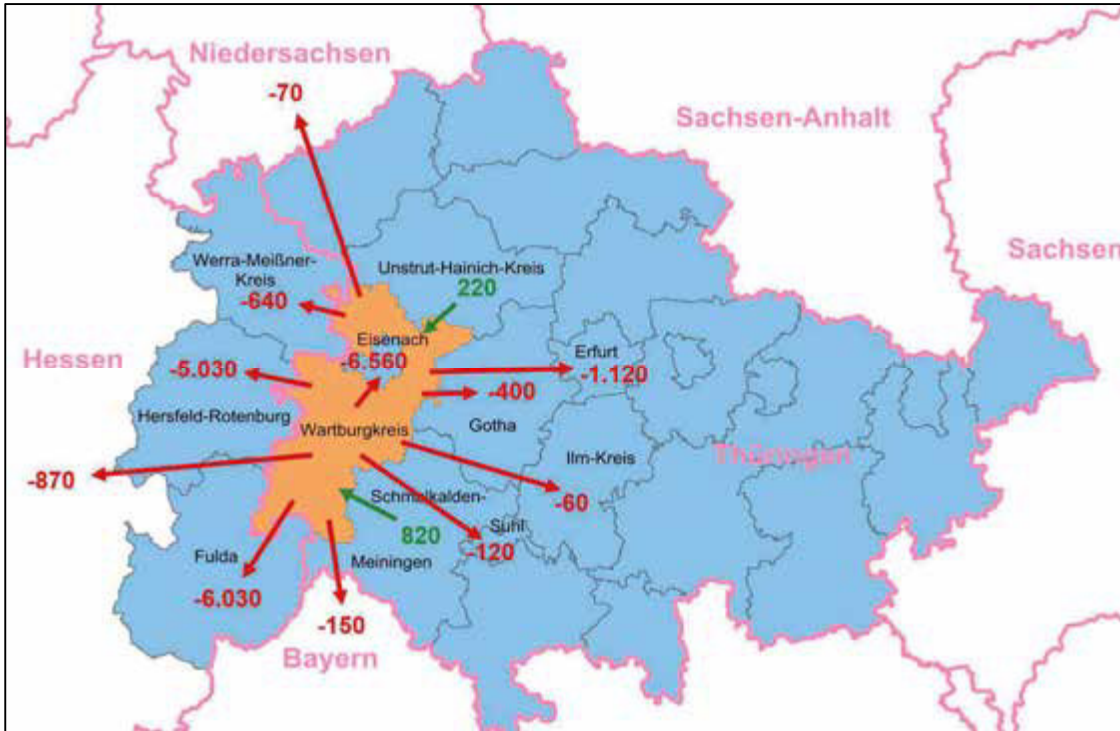


Abbildung 7: Pendlerverflechtungen Wartburgkreis mit Umland

In der Tabelle 6 sind die Pendlerverflechtungen nach Einpendlern, Auspendlern und dem resultierenden Pendlersaldo aufgeschlüsselt. Aggregationsebene sind dabei die Thüringer Landkreise sowie die unmittelbar angrenzenden hessischen Landkreise Fulda, Hersfeld-Rotenburg und der Werra-Meißner-Kreis. Die übrigen Gebiete wurden auf der Ebene der Bundesländer zusammengefasst.

Quelle/Ziel	Einpendler ...nach Wartburgkreis	Auspendler ...von Wartburgkreis	Saldo
Eisenach, Stadt	4.620	11.180	-6.560
LK Fulda	440	6.470	-6.030
LK Hersfeld-Rotenburg	1.510	6.540	-5.030
Erfurt, Stadt	260	1.380	-1.120
Hessen (BL)	120	990	-870
Werra-Meißner-Kreis	430	1.070	-640
LK Gotha	1.590	1.990	-400
Bayern (BL)	40	190	-150
Suhl, Stadt	80	200	-120
Ilm-Kreis	90	150	-60
Niedersachsen (BL)	30	100	-70
Unstrut-Hainich-Kreis	990	770	220
LK Schmalkalden-Meiningen	3.510	2.690	820
<i>übrige Relationen</i>	390	430	-40
Summe	14.100	34.150	-20.050

Tabelle 6: Pendlerverflechtungen Wartburgkreis mit Umland

Die stärksten Pendlerbeziehungen des Wartburgkreises bestehen mit der Stadt Eisenach. Rund 4.600 Eisenacher pendeln täglich in den Wartburgkreis. In der Gegenrichtung pendeln etwa 11.200 Erwerbstätige vom Wartburgkreis nach Eisenach. Erkennbar ist auch die starke Verflechtung mit den im Westen des Landkreises angrenzenden Hessischen Kreisen Fulda, Hersfeld-Rotenburg sowie dem Werra-Meißner-Kreis. Insbesondere die beiden erstgenannten Landkreise haben als Arbeitsplatzstandorte für den Wartburgkreis eine sehr hohe Bedeutung.

Bei den angrenzenden Landkreisen Thüringens sind in Bezug auf die Pendlerströme die Landkreise Schmalkalden-Meiningen und Gotha zu nennen. Für den Landkreis Schmalkalden-Meiningen stellt der Wartburgkreis einen wichtigen Arbeitsplatzstandort dar. Hier ist die Zahl der Einpendler in Richtung Wartburgkreis höher als die Zahl der Auspendler. Einen positiven Saldo weisen auch die Relationen zum Unstrut-Hainich-Kreis auf.

Der Landeshauptstadt Erfurt kommt in Hinblick auf den Arbeitsmarkt dagegen eine eher untergeordnete Rolle zu. Ein Grund hierfür liegt in der vergleichsweise weiten Entfernung, die für den täglichen Arbeitsweg überwunden werden muss.

Insgesamt übersteigt die Zahl der Auspendler die Zahl der zum Wartburgkreis einpendelnden Erwerbstätigen. Der werktägliche Saldo beträgt 20.050 (auspendelnde) Erwerbstätige.

Für die Stadt Eisenach wurden die Pendler auf Basis der Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Stichtag 30.06.2014 ermittelt. Die betreffenden Werte wurden auch hier auf alle Beschäftigten hochgerechnet. Die folgende Abbildung zeigt die Pendlerverflechtungen der Stadt Eisenach über die Stadtgrenze hinweg.

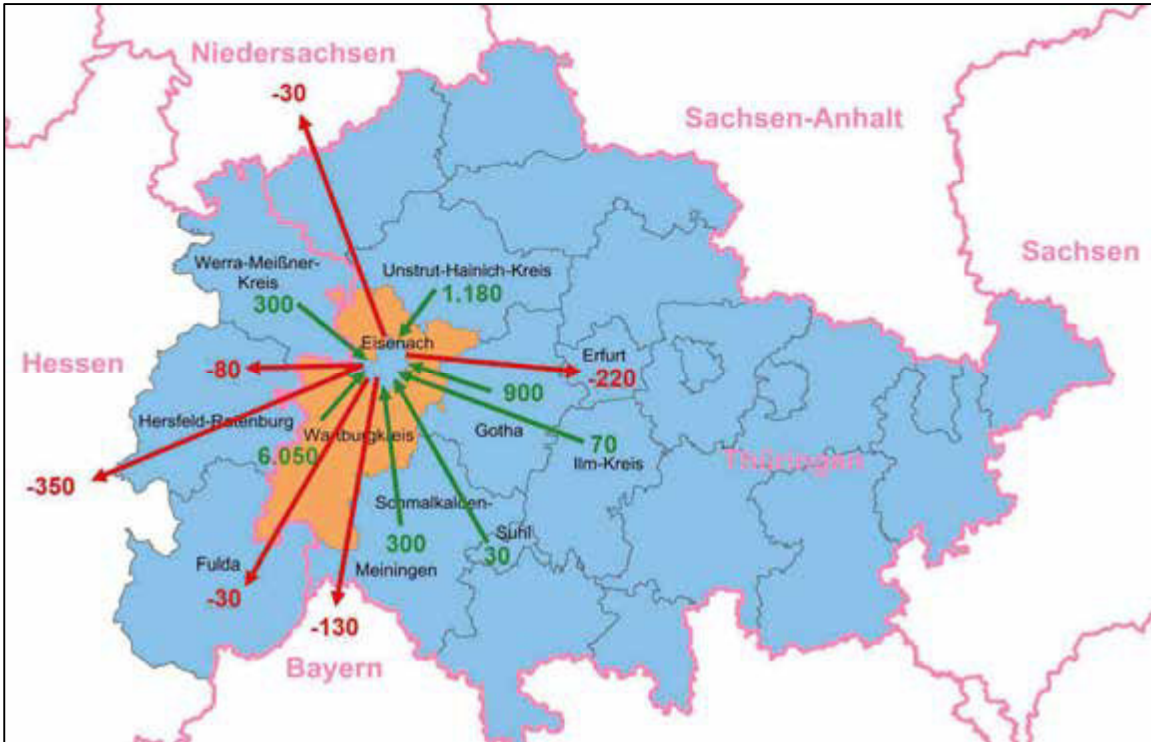


Abbildung 8: Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland

In der folgenden Tabelle sind die Pendlerverflechtungen der Stadt Eisenach nach Einpendlern, Auspendlern und dem resultierenden Pendlersaldo aufgeschlüsselt.

Quelle/Ziel	Einpendler ...nach Eisenach	Auspendler ...von Eisenach	Saldo
Wartburgkreis	10.510	4.460	6.050
LK Fulda	30	60	-30
LK Hersfeld-Rotenburg	390	470	-80
Erfurt, Stadt	380	600	-220
Hessen (BL)	60	410	-350
Werra-Meißner-Kreis	530	230	300
LK Gotha	1.850	950	900
Bayern (BL)	60	190	-130
Suhl, Stadt	60	30	30
Ilm-Kreis	160	90	70
Niedersachsen (BL)	40	70	-30
Unstrut-Hainich-Kreis	1.450	270	1.180
LK Schmalkalden-Meiningen	510	210	300
<i>übrige Relationen</i>	930	1.170	-240
Summe	16.960	9.210	7.750

Tabelle 7: Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland

Wie bereits aus der Pendlerauswertung für den Wartburgkreis hervorging, bestehen die größten Pendlerverflechtungen zwischen Eisenach und dem Wartburgkreis. Täglich pendeln ca. 11.000 Erwerbstätige zur Arbeit nach Eisenach ein, ca. 4.500 Eisenacher arbeiten im Wartburgkreis und pendeln aus. Nach Erfurt pendeln täglich ca. 600 Eisenacher. Von den benachbarten Landkreisen Gotha und Unstrut-Hainich-Kreis fahren täglich mehr als 1.400 Personen zur Arbeit nach Eisenach. Insgesamt gibt es mehr Einpendler als Auspendler. Der werktägliche Saldo beträgt ca. 7.800 (einpendelnde) Erwerbstätige.

1.4.3 Unternehmen und Gewerbegebiete

Das größte Unternehmen im Wartburgkreis mit etwa 1,1 Tsd. Mitarbeitern ist die Rege Motorenteile GmbH in Hörselberg-Hainich. Weitere große Unternehmen mit mehr als 400 Mitarbeitern sind die K + S GmbH in Unterbreizbach, die DECKEL-MAHO GmbH in Seebach sowie die Pollmeier Massivholz GmbH & Co. in Creuzburg. Zu den größeren Arbeitgebern gehören auch die Kliniken des Landkreises sowie die Kreisverwaltung in Bad Salzungen. Weiterhin gibt es einige große Gewerbegebiete im Landkreis mit gegenwärtig mehr als 400 Arbeitsplätzen.

Gemeinde	Gewerbegebiet
Barchfeld	Im Vorwerk
Berka, Stadt	„Auf der Dornenhecke“
Creuzburg, Stadt	Weststadt Creuzburg
Geisa, Stadt	Geisa/Borsch
Gerstungen	Im Unterfeld „Auf der Höhe“
Hörselberg-Hainich	Industriegebiet Eisenach-Kindel
Immelborn	Gewerbepark Immelborn (Altstandort - ehem. Hartmetallwerk)
Krauthausen	Industrie- und Gewerbegebiet Deubachshof
Merkers-Kieselbach	Industrie- und Gewerbepark Merkers
Seebach	Gewerbegebiet Seebach
Wutha-Farnroda	An der Allee

Tabelle 8: Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Wartburgkreis [Quelle: Landratsamt Wartburgkreis]

In der Stadt Eisenach gibt es 11 Industrie- und Gewerbegebiete. Die größten Arbeitgeber sind die Adam Opel AG und die Robert Bosch Fahrzeugelektrik GmbH.

	Anzahl Arbeitsplätze
Industriegebiet "Eisenach-West" (Opel)	2.670
Industriegebiet "Wartenberg" (Bosch)	1.800
Gewerbegebiet "An der Rennbahn"	790
Gewerbegebiet "Eichrodter Weg"	420
Gewerbegebiet "Kasernengelände"	570
Gewerbegebiet "Obere Mühlhäuser Straße"	460
Gewerbegebiet "Im Eisenacher Feld" OT Stedtfeld	850
Gewerbegebiet "Stockhausen" OT Stockhausen	720

Tabelle 9: Industrie- und Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen in der Stadt Eisenach [Quelle: Stadt Eisenach, Wirtschaftsförderung, Stand: 31.12.2013]

In der folgenden Abbildung sind Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern im Wartburgkreis sowie in der Stadt Eisenach dargestellt.

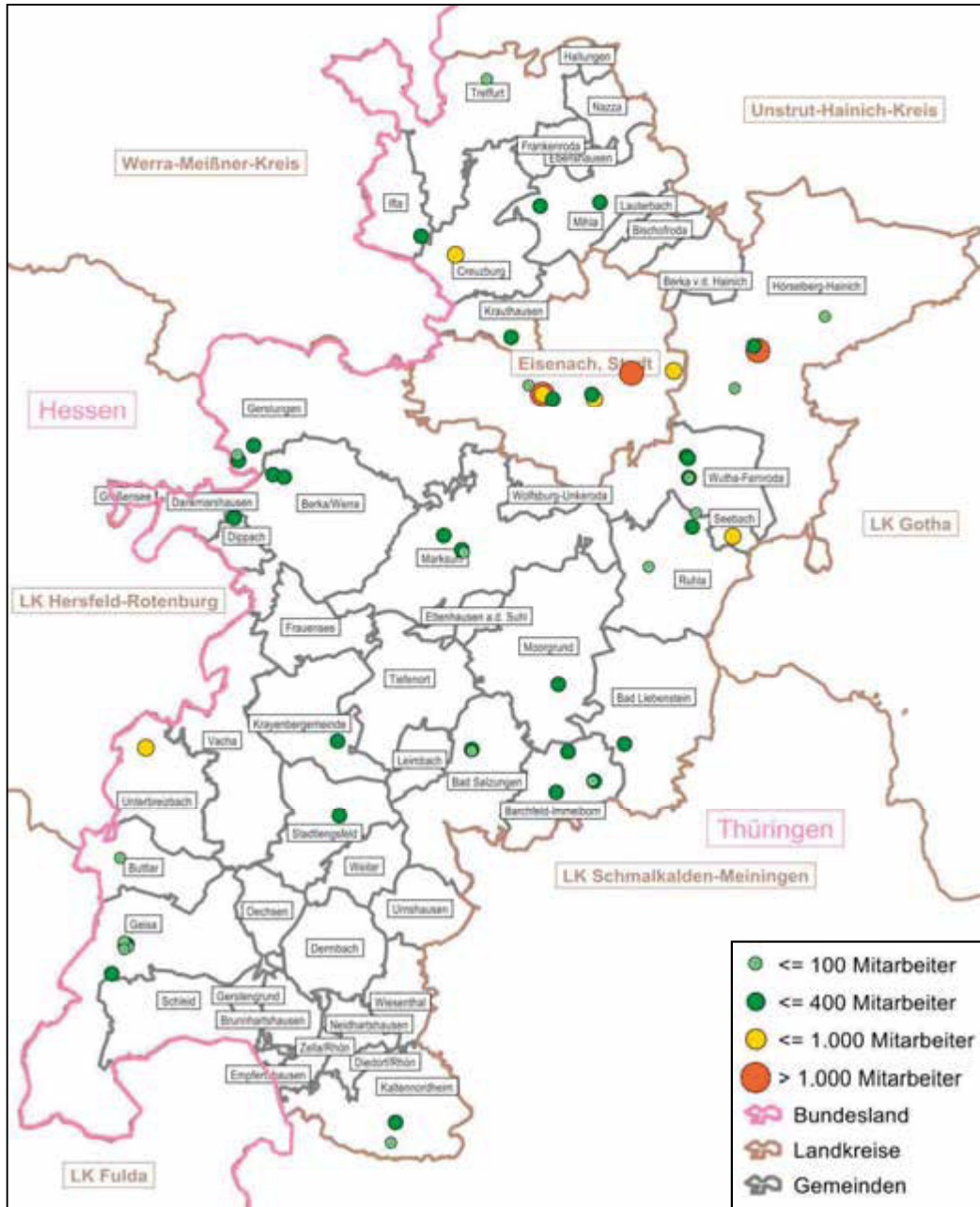


Abbildung 9: Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach
[Quelle: Landratsamt Wartburgkreis]

1.5 Schulstandorte

Wie aus Tabelle 10 und der **Anlage 3** entnommen werden kann, befinden sich im Wartburgkreis 34 Grundschulen. Das Grundzentrum Mihla besitzt keine eigene Grundschule. Die Kinder werden in der benachbarten Grundschule in Nazza unterrichtet. 16 Regelschulen sind flächendeckend über den Landkreis verteilt. Diese befinden sich im Mittelzentrum Bad Salzungen, in sieben Grundzentren sowie an sieben weiteren Standorten. Eine Außenstelle (Schulteil) der Regelschule in Mihla befindet sich in Creuzburg. In den Grundzentren Gerstungen, Ruhla und Vacha sind keine Regelschulen vorhanden. Die Schüler werden in den benachbarten Regelschulen unterrichtet. Gymnasien gibt es im Mittelzentrum Bad Salzungen sowie in den Grundzentren Gerstungen, Ruhla und Vacha. Eine Außenstelle des Gymnasiums Vacha befindet sich in Geisa in den Räumen der dortigen Regelschule.

Schulart	Schulstandorte
Grundschulen	Bad Liebenstein Dorndorf Ruhla Bad Salzungen (3 Grundschulen) Empfertshausen Schweina Barchfeld Förtha Seebach Behringen Geisa Stadtlengsfeld Berka/Hainich Geismar Sünna Berka/Werra Gerstungen Tiefenort Buttlar Gumpelstadt Treffurt Creuzburg Kaltennordheim Vacha Dermbach Kieselbach Wenigenlupnitz Dippach Nazza Wiesenthal Oechsen Wutha-Farnroda
Regelschulen	Bad Liebenstein Geisa Stadtlengsfeld Bad Salzungen (2 Regelschulen) Kaltennordheim Tiefenort Behringen Marksuhl Treffurt Berka/Werra Mihla (mit Schulteil Unterbreizbach Dermbach Creuzburg) Wutha-Farnroda Seebach
Gymnasien	Bad Salzungen (1 Gymnasium mit 2 Standorten) Gerstungen Ruhla Vacha (mit Schulteil Geisa)
Förderschulen/-zentrum	Bad Salzungen (Förderschule) Bad Salzungen (Förderzentrum) Dorndorf (Förderzentrum)
Berufsbildungszentrum	Bad Salzungen

Tabelle 10: Wartburgkreis – Staatliche Schulen (Stand: Schuljahr 2016/17)

In Trägerschaft der Stadt Eisenach befinden sich insgesamt zwölf Schulen (vier Grundschulen, drei Regelschulen, zwei Gymnasien mit 3 Standorten, ein Staatliches Regionales Förderzentrum, eine Gemeinschaftsschule, ein Staatliches

Berufsschulzentrum mit 3 Standorten). Die Schulen in Trägerschaft der Stadt Eisenach sind in der folgenden Tabelle aufgelistet. Darüber hinaus gibt es in Eisenach noch vier Schulen in freier Trägerschaft (eine Grundschule, ein Gymnasium, eine Gesamtschule, eine Förderschule). Zum Schuljahr 2015/16 besuchen etwa 4.300 Schüler diese Schulen (ohne Berufsschulzentrum). Mehr als 1.000 Schulplätze befinden sich in den Planungsbezirken Stadtzentrum und Thälmannstraße. Darüber hinaus gibt es in beide Richtungen Schülerbeziehungen zwischen Gemeinden im Grenzbereich des Wartburgkreises und Gemeinden in angrenzenden Landkreisen. In diesen Fällen nutzen die Schüler Schulstandorte im jeweils anderen Landkreis.

Schulart	Schule
Grundschulen	3. Staatliche Grundschule „Georgenschule“ 4. Staatliche Grundschule „Jakob-Schule“ 6. Staatliche Grundschule „Hörselschule“ 8. Staatliche Grundschule „Mosewaldschule“
Regelschulen	4. Staatliche Regelschule „J. W. v. Goethe“ 5. Staatliche Regelschule „Geschwister Scholl“ 6. Staatliche Regelschule „Wartburgschule“
Gymnasien	Staatliches Gymnasium „Ernst-Abbe“ (Haus 1, Haus 2) Staatliches Gymnasium „Elisabeth-Gymnasium“
Förderzentrum	Staatliches Regionales Förderzentrum „Pestalozzischule“
Gemeinschaftsschule	Gemeinschaftsschule „Oststadtschule“
Berufsschulzentrum	Staatliches Berufsschulzentrum „Ludwig Erhard“ (3 Standorte)

Tabelle 11: Stadt Eisenach – Schulen in Trägerschaft der Stadt Eisenach (Stand: Schuljahr 2016/17)

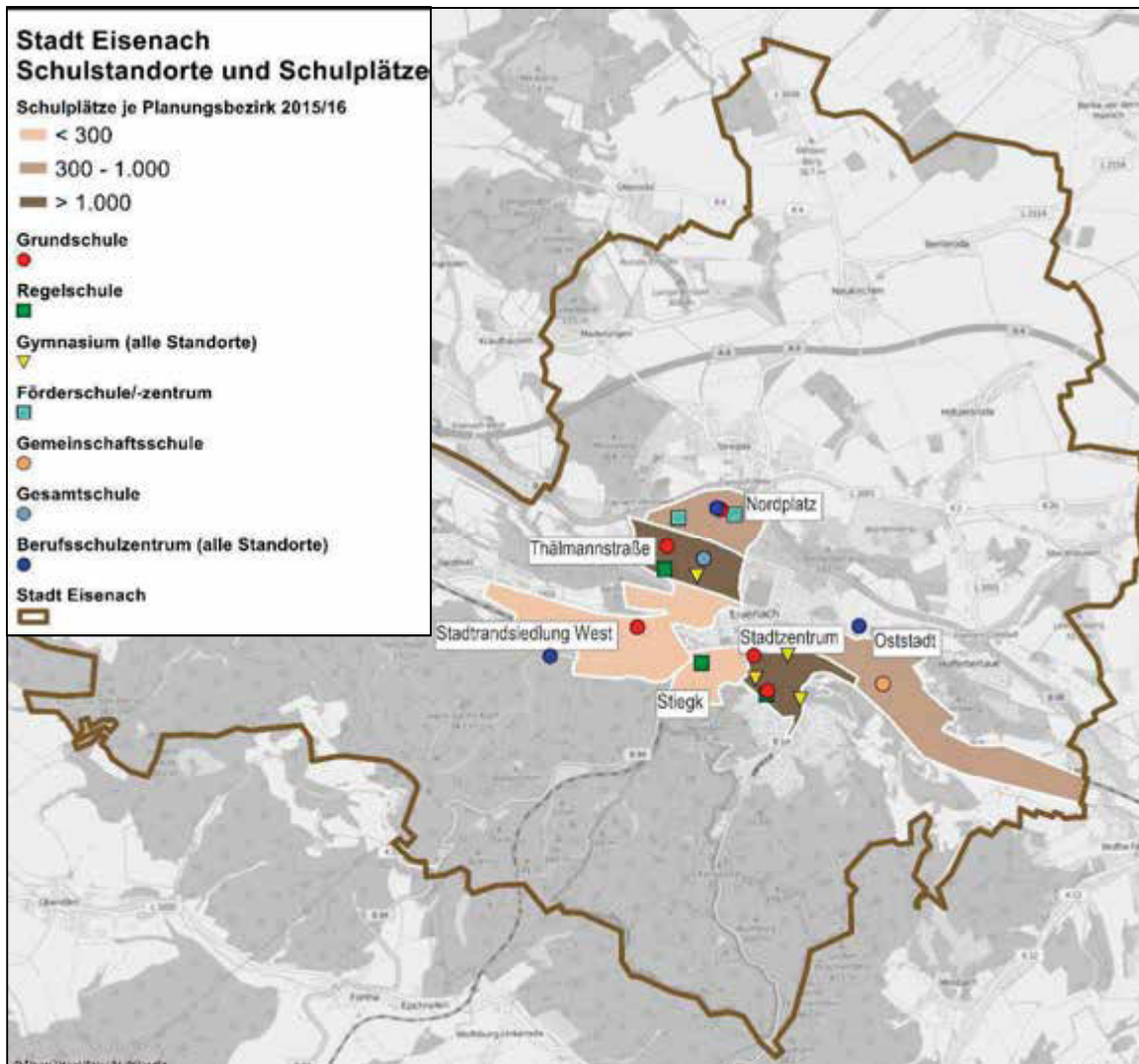


Abbildung 10: Stadt Eisenach – Schulen und Schulplätze in der Stadt Eisenach (Stand Schuljahr 2016/17)
[6]

1.6 Einrichtungen der Daseinsvorsorge

1.6.1 Einrichtungen des Gesundheitswesens (Krankenhäuser)

Insgesamt gibt es im Nahverkehrsraum sechs Krankenhäuser – zwei in Bad Salzungen (Klinikum Bad Salzungen, Asklepios Burgseekliniken), drei in Bad Liebenstein (Dr. Lauterbach-Klinik, Heinrich-Mann-Klinik, m & i Fachklinik für Physikalische Medizin und Medizinische Rehabilitation) und in Eisenach das St. Georg Klinikum. Um die Bevölkerung flächendeckend mit medizinischen Leistungen zu versorgen, gibt es im Landkreis an acht Standorten Medizinische Versorgungszentren. In Eisenach sind weitere zwei Versorgungszentren eingerichtet.

In der folgenden Abbildung sind die Krankenhäuser und die Medizinischen Versorgungszentren dargestellt.

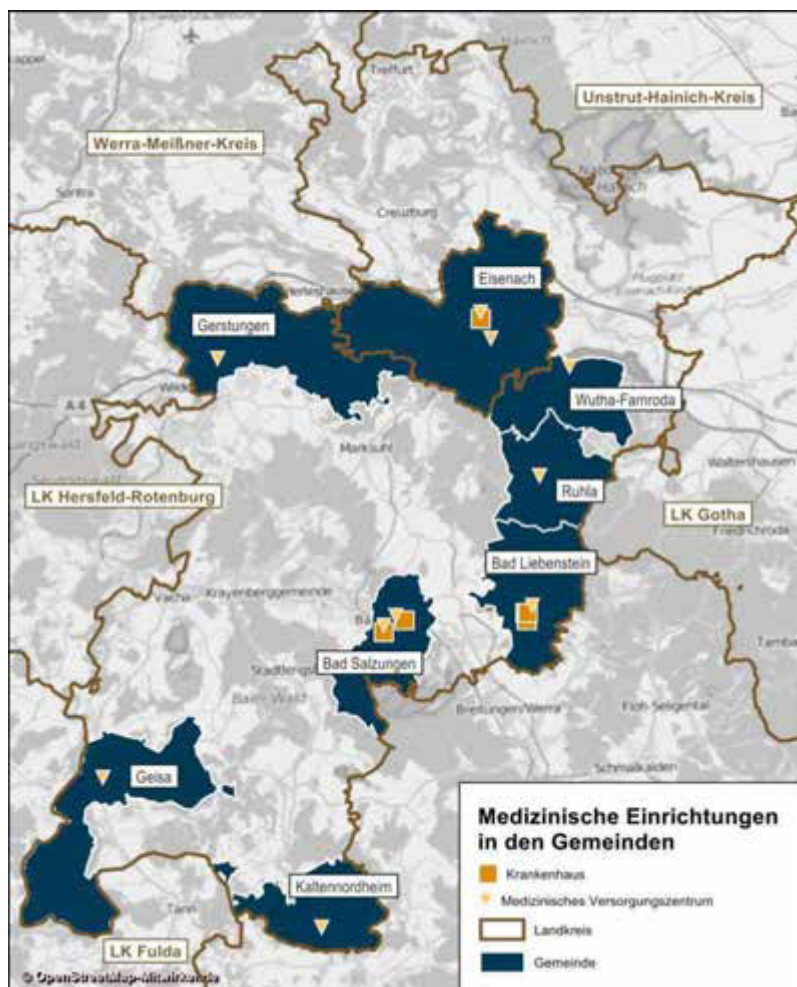


Abbildung 11: Medizinische Einrichtungen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach [Quelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 2014]

1.6.2 Einrichtungen im Einzelhandel

Für den Wartburgkreis wurden die Verkaufsflächen von den Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften im Rahmen der Erarbeitung des Strategiekonzeptes [7] erfragt. Viele Gemeinden konnten keine genauen Angaben zu den Verkaufsflächen im Einzelhandel machen. Aus den Daten geht aber hervor, dass sich größere Einkaufsmärkte (Baustoffe, Lebensmittel, Möbel) ab 800 m² in den Gemeinden Bad Salzungen, Geisa, Gerstungen, Kältenordheim, Marksuhl, Ruhla und Wutha-Farnroda befinden. Bis auf Marksuhl besitzen alle Orte eine zentralörtliche Funktion.

Die Verkaufsflächen in der Stadt Eisenach wurden für die Erarbeitung der Angebotskonzeption zum Stadtverkehr [6] von der Stadt Eisenach zur Verfügung gestellt. Insgesamt sind in Eisenach ca. 122.700 m² in groß- und kleinflächigen Einzelhandelseinrichtungen (Stand: 2014) vorhanden. In den Planungsbezirken

Hötzelsroda, Nordplatz, Oppenheimstraße und Stregda befinden sich mit über 15.000 m² die meisten Verkaufsflächen.

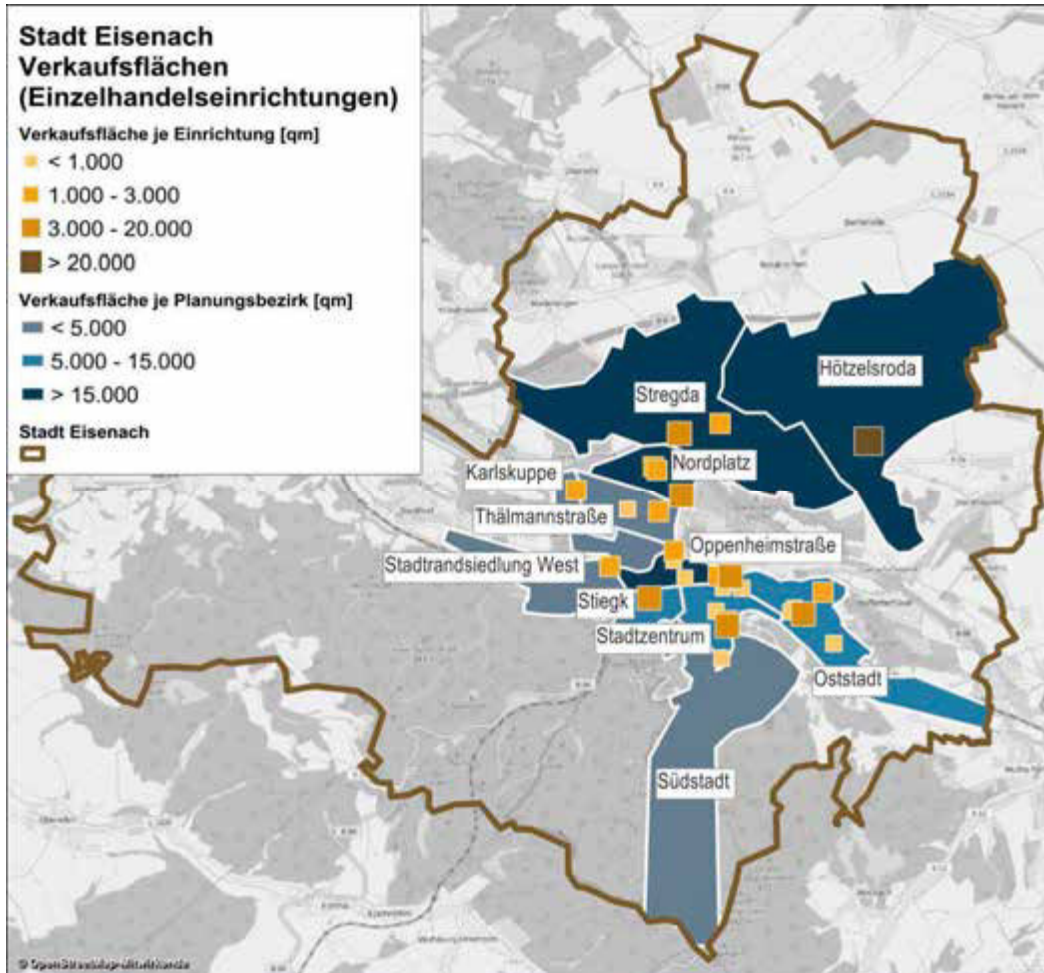


Abbildung 12: Verkaufsflächen von Einzelhandelseinrichtungen in der Stadt Eisenach (Stand: 2014)

1.7 Tourismus

Im Nahverkehrsraum sind verschiedene kulturhistorische Ziele und Naturräume zu finden. Die Anbindung dieser touristischen Ziele an den öffentlichen Nahverkehr stellt für Besucher und Einheimische eine Alternative zum Individualverkehr dar.

Im Landkreis befinden sich die touristischen Ziele in den Naherholungsgebieten. Das sind der Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal, der UNESCO-Weltnaturerbe Nationalpark Hainich, der Naturpark Thüringer Wald, die Hürselberge und das Biosphärenreservat Rhön [5]. Neben zahlreichen Wander- und Radwanderwegen gibt es im Wartburgkreis auch Wanderwege mit besonderer Bedeutung. So verläuft ein Teil des Rennsteiges durch den Landkreis, der länderübergreifende Premium-Fernwanderweg DER HOCHRHÖNER tangiert verschiedene Orte im Wartburgkreis. Des Weiteren gibt es z. B. den Skulpturenwanderweg in Behringen, die

Nationalpark-Rundwanderwege mit Naturerlebnisstationen im Hainich, den Premiumrundweg Extratour Point-Alpha-Weg oder den Keltenpfad in Sünna.

Auch in der Stadt Eisenach sind zahlreiche touristische Ziele zu finden, deren Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr eine wichtige Rolle spielt. Dazu gehören beispielsweise die Wartburg, das Bachhaus, das Lutherhaus oder das Stadtschloss.

Ausgewählte Ziele im Landkreis und in der Stadt Eisenach sind in der **Anlage 4** aufgelistet.

Die touristische Bedeutung des Wartburgkreises spiegeln die stetig steigenden Übernachtungs- und Besucherzahlen wider. Die Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik [13] weisen für das Jahr 2015 mehr als 137 Tsd. Gästeankünfte im Landkreis aus. Im Vergleich zum Jahr 2010 mit ca. 130 Tsd. Ankünften entspricht das einer Steigerung von ca. 6 %. Die Zahl der Übernachtungen ist ebenfalls gestiegen: 2010 waren es ca. 778 Tsd. Übernachtungen, im Jahr 2015 etwa 808 Tsd.. Das entspricht einer Steigerung um ca. 4 %. Die Aufenthaltsdauer von Besuchern ist in den letzten Jahren ganz leicht gesunken. Von durchschnittlich 6 Tagen im Jahr 2010 auf 5,9 Tage pro Gast im Jahr 2015. Im Vergleich zu 2010 kommen damit mehr Gäste in den Wartburgkreis, die aber nicht mehr so lange bleiben.

Die Stadt Eisenach hatte im Vergleich dazu im Jahr 2015 188.500 Gästeankünfte, 327.200 Übernachtungen und die Gäste blieben durchschnittlich 1,7 Tage in der Stadt [13].

Das Statistische Landesamt weist auch Ankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach ausgewählten Gemeinden [14] aus. Diese Angaben sind aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht vollständig, decken aber ca. 74 % aller Besucher im Wartburgkreis ab. Bad Liebenstein und Bad Salzungen hatten im Jahr 2015 die meisten Gästeankünfte (35.000 bzw. 28.200) und die meisten Übernachtungen (360.000 bzw. 230.000). Hier verweilten die Gäste mit durchschnittlich 7,5 bis 10 Tagen auch am längsten. Darauf folgt Ruhla mit 13.000 Ankünften und 36.000 Übernachtungen im Jahr 2015. Gefolgt von Hörselberg-Hainich mit 7.900 Ankünften und 17.500 Übernachtungen und einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,2 Tagen. Die Stadt Creuzburg verzeichnete im Jahr 2011 eine Zahl von 5.200 Ankünften sowie 8.400 Übernachtungen, wobei die Gäste im Schnitt 1,6 Tage blieben.

2 Motorisierung und Verkehrsanteil

Zum 01.01.2015 gab es im Wartburgkreis ca. 92.830 gemeldete Kraftfahrzeuge, davon ca. 75.170 Pkw [15]. Bei 125.840 Einwohnern (Stand: 31.12.2014) ergibt sich ein Motorisierungsgrad von 597 Pkw je 1.000 Einwohner.

Damit liegt der Wartburgkreis deutlich über dem landesweiten Durchschnitt. In Thüringen lag der Wert zum selben Zeitpunkt bei 539 Pkw je 1.000 Einwohner.

Für die Stadt Eisenach ergibt sich mit ca. 20.910 gemeldeten Pkw bei 41.880 Einwohnern (Stand: 31.12.2014) ein Motorisierungsgrad von 499 Pkw je 1.000 Einwohner.

Die folgende Abbildung zeigt den Motorisierungsgrad für die Stadt Eisenach und für den Wartburgkreis je Gemeinde.

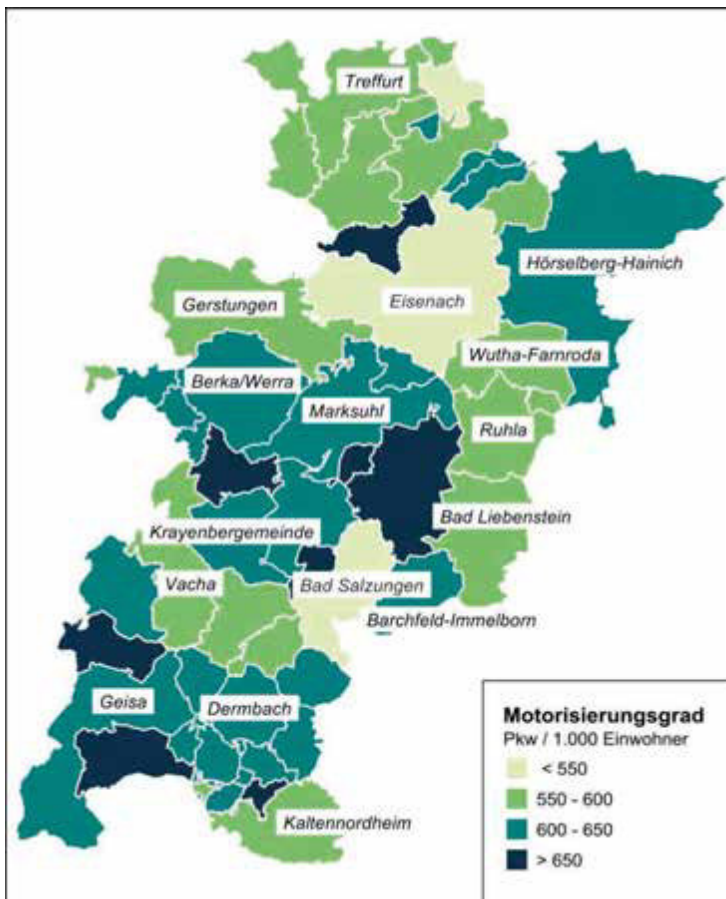


Abbildung 13: Motorisierungsgrad für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis nach Gemeinden

Bezogen auf die derzeitige ÖV-Infrastruktur wird deutlich, dass Gemeinden mit höherem Motorisierungsgrad ein vergleichsweise schlechtes Angebot aufweisen, wodurch der eigene Pkw zur besseren Erreichbarkeit entsprechender Infrastruktur benötigt wird. Gemeinden mit einem guten ÖV-Angebot bzw. mit Schienenanbindung haben einen eher geringen Motorisierungsgrad.

Im Strategiekonzept [7] wird für den Wartburgkreis ein ÖPNV-Anteil von ca. 4,4 % angegeben. Dieser Wert wurde aus der Fahrausweisstatistik der VGW (Stand 2013) sowie aus der Statistik der Fahrschüler des Wartburgkreises inkl. landkreisüberschreitender Fahrbeziehungen ermittelt. (siehe Kapitel 3.2.3)

Für die Stadt Eisenach wurde der Modal-Split aus MiD 2008 abgeleitet. Dort wird für die Gemeindegrößenklasse 20.000 bis unter 50.000 Einwohner ein ÖV-Anteil von 4,6 % angegeben. Des Weiteren wurden die Erhebungsdaten der VMT-Erhebung 2014 ausgewertet. Um einen näherungsweisen Modal-Split abzuschätzen, wurden die Wege, die an Schultagen innerhalb der Stadt Eisenach zurückgelegt wurden, auf die Einwohnerzahl und ein mittleres spezifisches Verkehrsaufkommen von 3,5 Wegen pro Person und Tag (lt. MiD 2008) bezogen. Daraus ergibt sich ein ÖV-Anteil von ca. 4,7 %.

3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.1 ÖPNV-Angebot

3.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Auf den beiden Eisenbahnstrecken im Nahverkehrsraum verkehren drei SPNV-Linien, die RB 20 mit dem Betreiber Abellio Rail Mitteldeutschland, die R 6 der cantus Verkehrsgesellschaft mbH und die STB 41 der Süd Thüringen Bahn GmbH. (siehe Tabelle 12 und **Anlage 5**).

Linie	Linienweg	Verkehrsunternehmen
RB 20	Eisenach – Erfurt – Halle (Saale)	Abellio Rail Mitteldeutschland
R 6	Eisenach – Gerstungen – Bebra	cantus Verkehrsgesellschaft mbH
STB 41	Eisenach – Wernshausen – Meiningen	Süd Thüringen Bahn GmbH

Tabelle 12: SPNV-Linien im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand 2016)

Wie aus **Anlage 5** hervorgeht, verkehren alle drei SPNV-Linien an Schultagen und schulfreien Tagen im 60-Minuten-Takt. Die RB 20 und STB 41 werden dabei um weitere Einzelzüge ergänzt. An Samstagen und Sonn- bzw. Feiertagen verkehren die RB 20 und die STB 41 im 60-Minuten- und die R 6 im 120-Minuten-Grundtakt, welcher an Samstagen bei der R 6 um Einzelzüge ergänzt wird. Die Frühfahrten der RB 20 sind nicht vertaktet.

Die RB 20 verkehrt an allen Verkehrstagen ab etwa 4 Uhr bis 23 Uhr. Die R 6 verkehrt an Schultagen und schulfreien Tagen von ca. 5 Uhr bis 22 Uhr, an Samstagen von ca. 6 Uhr bis 22:30 Uhr und an Sonn- bzw. Feiertagen von ca. 8 Uhr bis 22:30 Uhr. Die STB 41 verkehrt an Schultagen und schulfreien Tagen von ca. 4 Uhr bis 23:30 Uhr und an Samstagen sowie Sonn- bzw. Feiertagen von ca. 6 Uhr bis 23:30 Uhr.

Im Wartburgkreis bedient der SPNV zehn Bahnhöfe bzw. Haltepunkte. Im Stadtgebiet von Eisenach bedienen die SPNV-Linien vier Bahnhöfe bzw. Haltepunkte (Eisenach, Eisenach West, Eisenach Opelwerk, Hörschel). Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind in der Abbildung 16 dargestellt.

Am Bahnhof Eisenach besteht Zugang bzw. Anschluss an den Fernverkehr der Deutschen Bahn (ICE und IC) z. B. in Richtung Berlin, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Halle (Saale), Kassel-Wilhelmshöhe, Köln, Leipzig und Wiesbaden.

3.1.2 Straßenpersonennahverkehr (StPNV)

In der **Anlage 5** sind die StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises, der Stadt Eisenach sowie der benachbarten Gebietskörperschaften aufgelistet. Angegeben ist die Bedienzeit, die Fahrtenanzahl und ggf. die Taktung je Linie und Verkehrstag.

Stadtbusverkehr Eisenach

In Aufgabenträgerschaft der kreisfreien Stadt Eisenach verkehren insgesamt 20 Stadtbuslinien. Dieses Stadtverkehrsnetz wird durch drei Hauptachsen (vom Hauptbahnhof nach Eisenach Nord, zur Karlskuppe und zur Stedtfelder Straße) geprägt, die vorrangig durch die Linien 1, 2 und 5 bedient werden.

Eine Übersicht zum Linien- und Fahrtenangebot im Stadtverkehr Eisenach auf Basis des seit Juli 2014 gültigen Fahrplans enthält **Anlage 5**. In der folgenden Abbildung ist der topografische Liniennetzplan dargestellt.

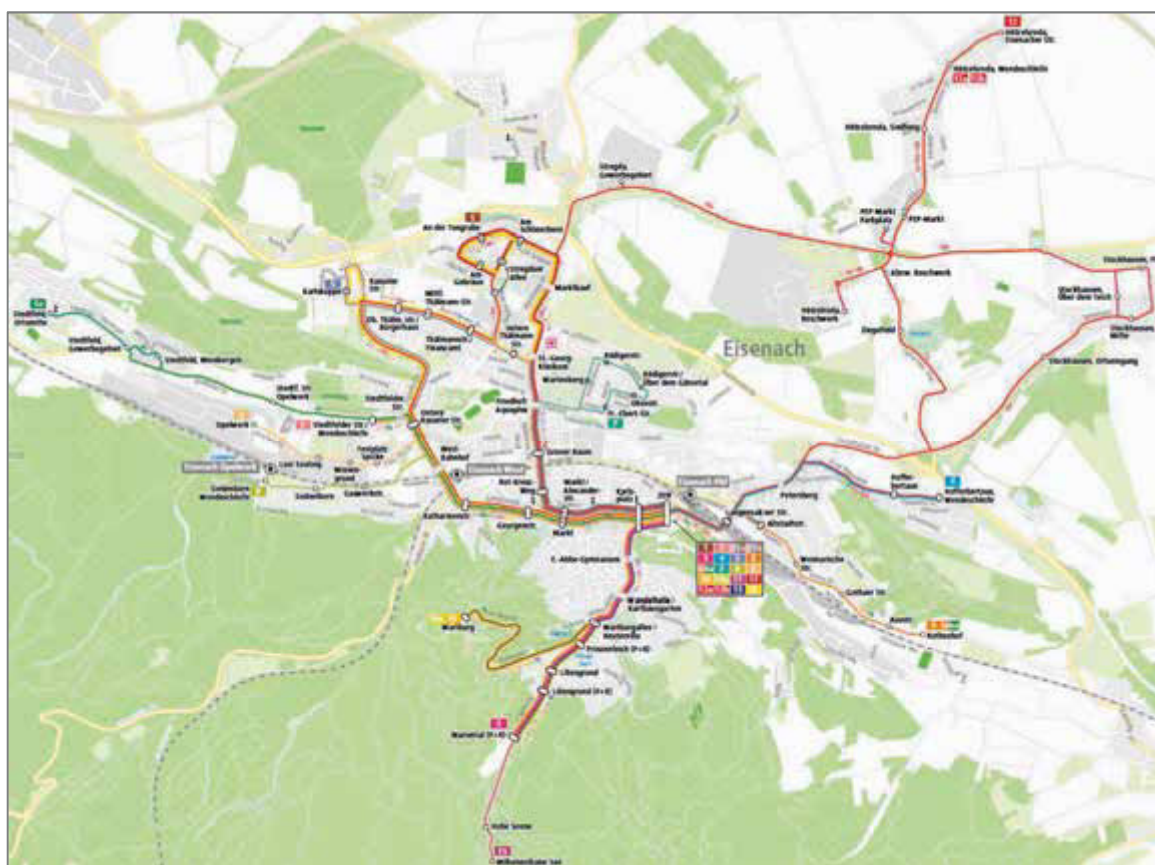


Abbildung 14: Topografischer Liniennetzplan Stadtverkehr Eisenach [Quelle: http://vgwak-netzplan.de/index.php/de/eisenach_stadtverkehr]

Bis auf die Linien 11 und 13 verkehren alle Linien an Schul- und Ferientagen. Die Linie 9 ist hauptsächlich für den Berufsverkehr von Bedeutung, da diese den Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Industriegebiet West (Opel) abdeckt und sich an den Schichtzeiten orientiert.

Die Betriebszeiten variieren dabei je nach Linie, Verkehrstag und Saison. Werktags ist generell der Zeitraum zwischen 5/6 Uhr und 19/20 Uhr abgedeckt. Auf den Hauptachsen ist die Bedienungszeit etwas länger (Betriebsbeginn ca. 4:30 Uhr, Betriebsende ca. 24 Uhr). Am Wochenende beginnt der Betrieb auf allen Linien erst zwischen 6 und 9 Uhr, auf den Hauptachsen ab 5 Uhr.

Die Fahrtenanzahl an Ferientagen entspricht in etwa der an Schultagen. Am Wochenende wird das Angebot ausgedünnt. An Samstagen wird die Bedienung auf sechs Linien, an Sonn- und Feiertagen auf zehn Linien eingestellt. Die Anzahl der Fahrten pro Verkehrstag ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Verkehrstag	Fahrtenzahl je Verkehrstag
Schultag	520
Ferientag	500
Samstag	200
Sonntag	140

Tabelle 13: Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Eisenach – Fahrtenzahl je Verkehrstag

Im 20-Minuten-Takt verkehren nur die Linien 2 und 5. Sie werden in den Morgen- und Abendstunden durch die Linien 2/5a und 2/5b ersetzt. Alle übrigen Stadtverkehrslinien haben einen ausgedünnten Takt oder gar kein Taktangebot.

Das Leistungsangebot im Stadtverkehr Eisenach umfasst ca. 720.000 Fahrplankilometer¹ für das Jahr 2016.

Drei Linien sind von großer Bedeutung für Tourismus und Freizeitverkehr und werden daher nur in der Sommer-Saison (01.04. bis 31.10.) bedient:

- Die Linie 10a verbindet die P+R-Parkplätze Liliengrund und Prinzenteech direkt mit der Wartburg (Bedienung mit Kleinbus).
- Das Naherholungsgebiet Hohe Sonne, der Rennsteig sowie der Wilhelmthaler See wird durch die Linie 11 mit Eisenach verknüpft und trägt den Charakter einer Wanderbuslinie.
- Die Linie 13 verbindet den Hauptbahnhof mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt Eisenach (Bedienung mit Kleinbus).

Regionalbusverkehr und Stadtverkehr Bad Salzungen

Für die folgenden Auswertungen wurden die Fahrpläne mit Stand 2013/14 verwendet (siehe **Anlage 5**).

In Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises befinden sich demnach 65 Regionalbuslinien sowie eine Stadtbuslinie (Linie A in Bad Salzungen). Davon führen 18 Regionalbuslinien auch in benachbarte Landkreise in Thüringen und

¹ Quelle: Zuarbeit der KVG Eisenach mbH

Hessen. Sechs dieser Linien stellen Verbindungen zu Mittelzentren außerhalb des Wartburgkreises her:

- Bad Langensalza (Linie 27a)
- Mühlhausen (Linie 30)
- Eschwege (Linie 78)
- Bad Hersfeld (Linie 100)
- Fulda [über Hünfeld bzw. Tann(Rhön)] (Linien 124, 125)

Des Weiteren gibt es 16 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften, die das Gebiet des Wartburgkreises an Schultagen bedienen.

Rund 65 % der Linien (43 Linien) beginnen mit ihrem Betrieb zwischen 5:30 und 7:30 Uhr. Daran lässt sich die Ausrichtung des Fahrplans auf den Schülerverkehr erkennen. Etwa 70 % der Linien (46 Linien) stellen ihren Betrieb zwischen 16:00 Uhr und 20:00 Uhr ein. Mit der ersten Abfahrt 4:00 Uhr (Linie A) und der letzten Ankunft 23:11 Uhr (Linie 75) ergibt sich für einen mittleren Schultag eine maximale Betriebszeit von 19 Stunden, die auf den meisten Linien jedoch deutlich kürzer ausfällt. Während der Nachtstunden steht kein Busangebot zur Verfügung.

Die folgende Tabelle beinhaltet die fünf Linien mit den längsten Betriebszeiträumen während eines mittleren Schultags.

Linie	Linienweg
A	Stadtlinie Bad Salzungen
43	Eisenach - Wutha-Farnroda - Thal - Ruhla
75	Eisenach - Kreuzburg - Treffurt - Falken
100	Bad Salzungen - Dorndorf - Vacha - Philippsthal - Bad Hersfeld
117	Vacha- (Unterbreizbach) - (Pferdsdorf) - Geisa - Motzlar

Tabelle 14: Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 17 Stunden Betriebszeit an einem Schultag auf dem Gebiet des Wartburgkreises

Die o. g. 16 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften haben ca. 180 Fahrten an Schultagen. Dabei hat die Linie 840 (Eisenach – Seebach – Tabarz – Friedrichroda) mit 23 Fahrten das umfangreichste Fahrtenangebot. Von diesen 16 Linien verkehren an Ferientagen noch 13 Linien mit ca. 120 Fahrten. Lediglich vier Linien (Linien 77, 231, 822 und 840) verkehren auch an Samstagen und zwei Linien (Linien 231, 840) auch an Sonntagen.

In der folgenden Tabelle sind die Fahrtenanzahlen je Verkehrstag für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises dargestellt.

Verkehrstag	Anzahl Fahrten / Verkehrstag
Schultag	1.430
Ferientag	820
Samstag	130
Sonntag	90

Tabelle 15: Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises – Anzahl Fahrten je Verkehrstag (auf dem Gebiet des Wartburgkreises)

An allen Verkehrstagen verkehren 16 Linien, einschließlich der Stadtlinie A. Insbesondere die Linien 27a, 30, 42, 43, 71, 75, 100, 106 und 134 übernehmen neben der Erschließungsfunktion für die Bevölkerung auch noch wichtige Aufgaben für die Erschließung der Tourismusregionen „Thüringer Wald“, „Werratal“ und „Welterberegion Wartburg-Hainich“.

An einem mittleren Schultag verkehren neun Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 40 Fahrten (Summe beider Richtungen) (siehe Tabelle 15). Diese Linien beginnen bzw. enden in den Mittelzentren Eisenach oder Bad Salzungen oder im Grundzentrum Vacha. Die Linie 100 verbindet zudem die beiden Mittelzentren Bad Salzungen in Thüringen und Bad Hersfeld in Hessen. Die Linie 124 stellt die Verbindung zwischen Bad Salzungen und dem hessischen Oberzentrum Fulda her². Diese Linien verkehren auch an Ferientagen, jedoch mit einem eingeschränkten Fahrtenangebot.

Linie	Linienweg
A	Stadtlinie Bad Salzungen
43	Eisenach - Wutha-Farnroda - Thal - Ruhla
100	Bad Salzungen - Dorndorf - Vacha - Philippsthal - Bad Hersfeld
102	Bad Salzungen - Frauensee - Kieselbach - Kambachsmühle
106	Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Steinbach
109	Bad Salzungen - (Hohleborn) - Dermbach - (Klings) - Kaltennordheim
115	Vacha - Völkershäuser - (Martinroda) - Wölferbütt - Oechsen
117	Vacha - (Untereibach) - (Pferdsdorf) - Geisa - Motzlar
124	Bad Salzungen - Dermbach - Geisa - Tann - Fulda

Tabelle 16: Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 40 Fahrten (Schultag, auf dem Gebiet des Wartburgkreises)

² Im Fahrplan 2016 gibt es keine direkte Verbindung zwischen Bad Salzungen und Fulda.

An Ferientagen ist das Fahrtenangebot gegenüber Schultagen deutlich ausgedünnt. Im Vergleich zu einem mittleren Schultag verkehren an Ferientagen nur noch ca. 60 % aller Fahrten (siehe **Anlage 5**). Darunter sind auch einige Linien, die ausschließlich zur Schülerbeförderung eingesetzt werden (siehe Tabelle 17).

Linie	Linienweg
68	Gerstungen - Obersuhl - Gerstungen
70	Eisenach - Tiefenort - Bad Salzungen
91	Creuzburg - Krauthausen - Pferdsdorf
94	Eisenach - Stedtfeld - Sallmannshausen
110	Dermbach - Steinberg/ Föhlritz - Andenhausen
116	Deichroda - Mühlwärts - Sünna
121	Buttlar - Bermbach/ Wenigentaft

Tabelle 17: Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises, die nur an Schultagen verkehren

Das ÖPNV-Angebot beschränkt sich am Wochenende hauptsächlich auf die Einzugsbereiche der kreisfreien Stadt Eisenach und der Zentren Bad Salzungen und Vacha. Die Linie 71 verbindet zudem die Mittelzentren Bad Salzungen und Eisenach über Ruhla. Die Linie 100 stellt die Verbindung zwischen Bad Salzungen und Bad Hersfeld her und die Linie 30 verbindet Eisenach und Mühlhausen.

An Samstagen verkehren von den 66 Buslinien lediglich die Stadtlinie A sowie 18 Regionallinien der VGW, davon drei ausschließlich an Samstagen (Linien 31, 52, 93). An Sonn- und Feiertagen sind nur noch 15 Regionallinien sowie die Stadtlinie A in Betrieb.

Aufgrund ihrer überwiegenden Ausrichtung auf die Schülerbeförderung und der hieraus resultierenden Anforderungen (Berücksichtigung von Schulanfangs- und -endzeiten) sind die Fahrpläne der meisten Regionallinien an Schultagen nicht vertaktet. Lediglich vier Linien haben ein Taktangebot:

- Stadtlinie A in Bad Salzungen: 15- bzw. 30-Minuten-Takt
- Regionalverkehrslinien 100, 102, 106: 60- bzw. 120-Minuten-Takt

An Samstagen und Sonn- und Feiertagen fährt die Stadtlinie A in Bad Salzungen im 30- bzw. 60-Minuten-Takt. Fünf Regionallinien (100, 101, 111, 113, 117) haben zumindest ein regelmäßiges dreistündliches Fahrtenangebot. Von einem Taktangebot kann man in diesem Fall jedoch noch nicht sprechen.

Im Jahr 2015 erbrachte die VGW im Regionalbusverkehr und im Stadtverkehr Bad Salzungen ca. 5.479.560 Fahrplankilometer (einschließlich Fahrtenangebot der Linie 100 im NVV-Gebiet). Für die einzelnen Verkehrstage ergibt sich folgende Verteilung der Fahrplankilometer:

Verkehrstag	Fahrplankilometer / Verkehrstag	Anteil [%]
Schultag	22.330	51 %
Ferientag	15.340	35 %
Samstag	3.550	8 %
Sonntag	2.750	6 %
Summe über alle Verkehrstage	43.970	100 %

Tabelle 18: Fahrplankilometer pro Verkehrstag 2015 – Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises [Quelle: Zuarbeit der VGW]

In der Abbildung 15 sind die Linien dargestellt, die an Schultagen mehr als 500 Fahrplankilometer realisieren. Demnach haben die Linien 100 und 109 die höchsten Betriebsleistungen.

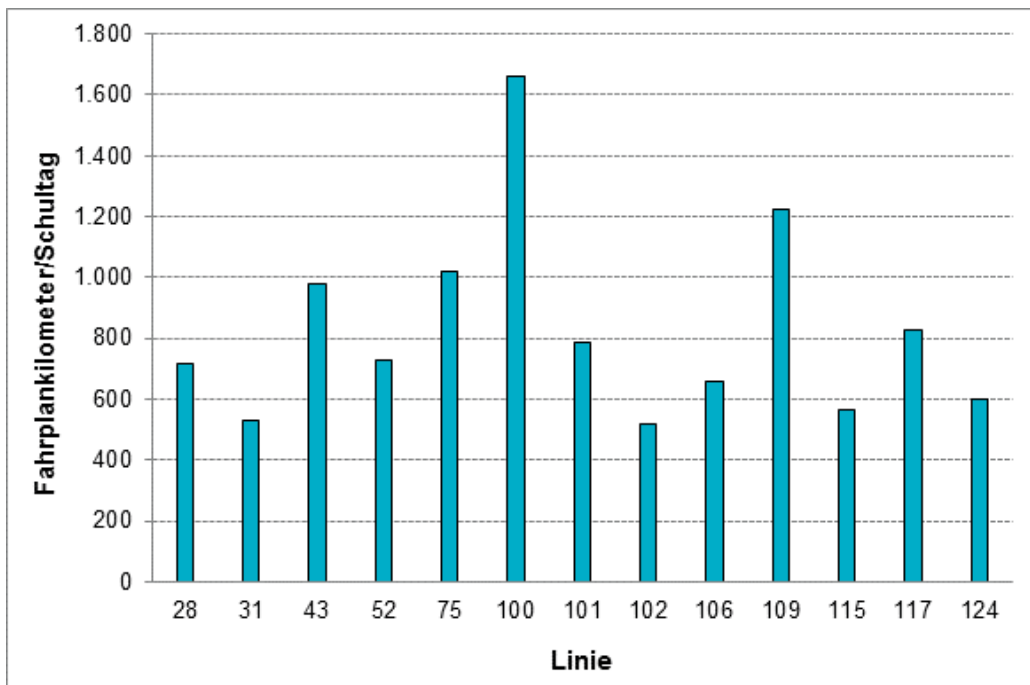


Abbildung 15: Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises mit mehr als 500 Fahrplankilometern/Schultag [Quelle: Zuarbeit der VGW]

Flexible Bedienformen

Seit Dezember 2015 verkehrt die Linie 75 Eisenach – Treffurt – Falken sonntags als Rufbus (9 Fahrten je Richtung). Sie ergänzt das Verkehrsangebot für Ifta und Falken als Zu- und Abbringerfunktion in Abstimmung auf die neue Linie 170. Die Rufbusbedienung wird aktuell als Pilotprojekt umgesetzt. Es erfolgen fortlaufend Auswertungen der Nutzungshäufigkeit, um die Annahme des zusätzlichen Angebotes und die Wirtschaftlichkeit bewerten zu können.

Weitere flexible Angebote werden gegenwärtig nicht angeboten.

Verknüpfungsstellen

Im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen [16] werden die Zugangsstellen des SPNV hinsichtlich der baulichen Verknüpfung zum StPNV und dem sich ergebenden Handlungsbedarf dargestellt. Für den Nahverkehrsraum werden fünf Bahnhöfe ausgewiesen, die als Verknüpfungspunkte bereits ausgebaut sind. Für den Bahnhof Marksuhl besteht Handlungsbedarf. Die nächste Bushaltestelle „Meileshof“ ist mit etwa 500 Meter sehr weit entfernt vom Bahnhof Marksuhl.

Die Busverkehre untereinander werden an den vorhandenen Busbahnhöfen und zentralen Haltestellen verknüpft (siehe auch Kapitel 3.3.1).

Verknüpfungsstelle	SPNV – StPNV	StPNV – StPNV
Bad Liebenstein, ZOB (Bahnhof)	-	x
Bad Salzungen, Bahnhof (Busbahnhof)	x	x
Dermbach, Bahnhof	-	x
Eisenach, Markt	-	x
Eisenach, Sophienstraße	-	x
Eisenach, ZOB (für Regional- und Stadtverkehr)	x	x
Geisa, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	-	x
Gerstungen, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	x	x
Immelborn, Bahnhof	x	-
Kaltennordheim, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	-	x
Thal, Zentralhaltestelle (Post)	-	x
Vacha, ZOB (Bahnhof)	-	x
Wutha-Farnroda, Bahnhof	x	x

Tabelle 19: Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum [5], [16]

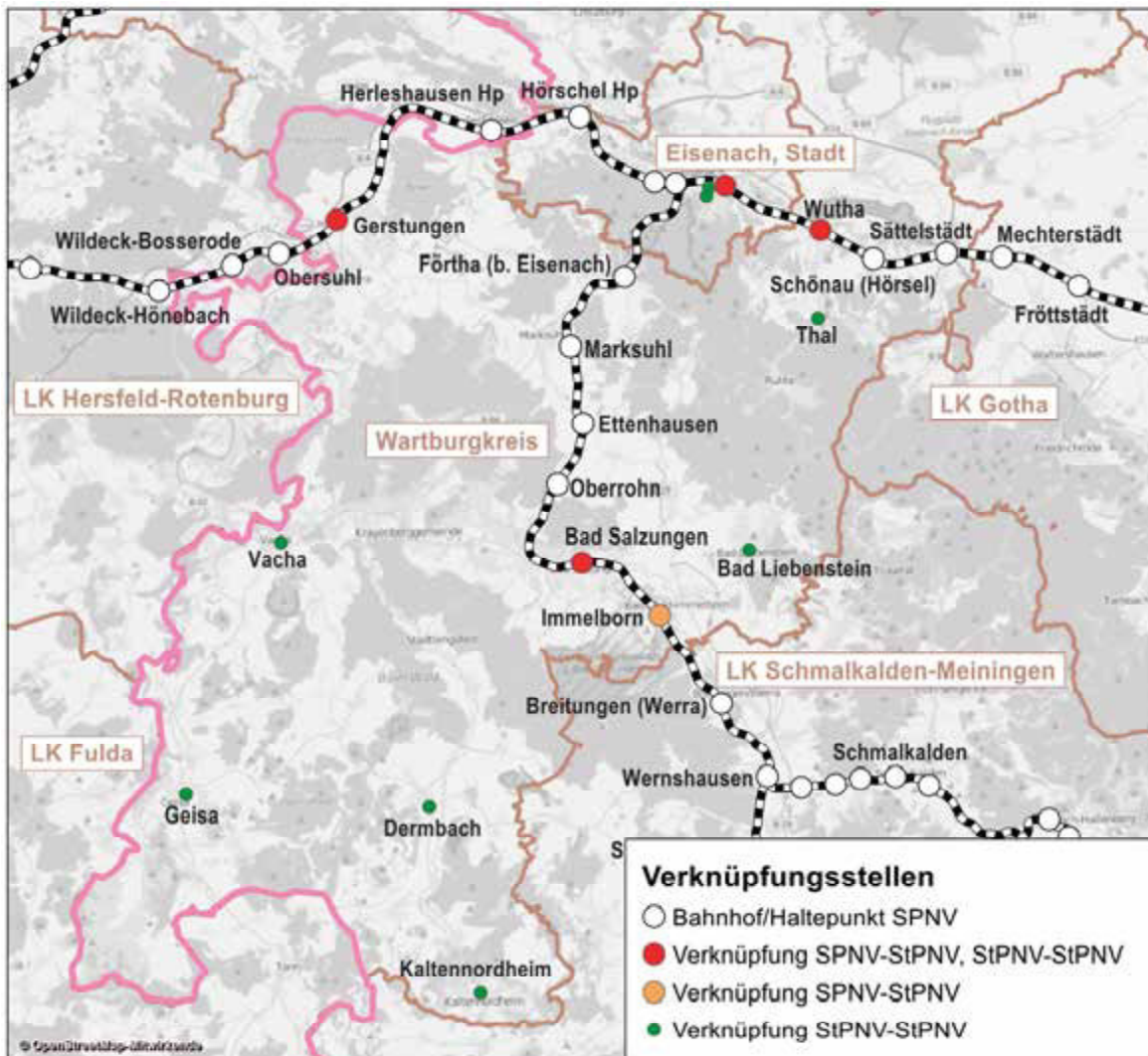


Abbildung 16: Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum [5], [16]

Für den nördlichen Teil des Landkreises und für die Stadt Eisenach befinden sich aufkommensstarke Verknüpfungspunkte in Eisenach, Wutha und Gerstungen. Hier werden Verknüpfungen zwischen dem SPNV und dem StPNV sowie zwischen den Buslinien hergestellt.

Der aufkommensstärkste Umsteigeknoten für den südlichen Teil des Wartburgkreises befindet sich in Bad Salzungen am Bahnhof in zentraler Lage, hier sind Übergänge zwischen SPNV, städtischen StPNV und regionalen StPNV möglich. Immelborn ist nach dem Nahverkehrsplan für den SPNV [16] ebenfalls als Verknüpfungsstelle zwischen dem SPNV und dem StPNV ausgewiesen. Da die dort verkehrenden Regionalbuslinien (Linien 71, 104, 106, 134, 135) auch in Bad Salzungen halten, wird die zeitliche Verknüpfung in Bad Salzungen hergestellt. Zusätzlich gibt es im südlichen Landkreis weitere sechs zentrale Haltestellen, an denen die Buslinien untereinander verknüpft werden.

3.2 ÖPNV-Nachfrage

3.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Nachfrage im SPNV wird anhand der Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger) der NVS beschrieben. Die höchsten Aufkommenswerte im Nahverkehrsraum hat erwartungsgemäß der Bahnhof Eisenach. Die Ein- und Aussteigerzahlen liegen hier mit jeweils ca. 2.000 Ein- und Aussteigern an einem mittleren Werktag deutlich über allen übrigen Bahnhöfen/Haltepunkten. Eine vergleichsweise hohe Nachfrage verzeichnen auch die Bahnhöfe Bad Salzungen und Gerstungen. Der Bahnhof Oberrohn und der Haltepunkt Hörschel werden von den wenigsten Fahrgästen zum genutzt.

3.2.2 Stadtbusverkehr Eisenach

Auf den Stadtbuslinien der KVG Eisenach wurden im Jahr 2015 ca. 2,1 Mio. Fahrgäste³ befördert. Daraus wurde abgeschätzt, dass ca. 1,3 Mio. Fahrgäste an den Schultagen eines Jahres und ca. 7.000 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag (Schultag) die Stadtbuslinien benutzen.

Die Auswertung zur relationsweisen und linienfeinen Nachfrage basiert auf der VMT-Erhebung 2014. Aus den Befragungsdaten der KVG und der VGW wurde eine Nachfragematrix für einen mittleren Werktag (Schultag) erstellt. Eine hohe ÖPNV-Nachfrage besteht zwischen den Planungsbezirken

- Nordplatz – Stadtzentrum
- Thälmannstraße – Stadtzentrum und
- Stadtrandsiedlung West – Stadtzentrum

³ Quelle: Zuarbeit der KVG Eisenach mbH

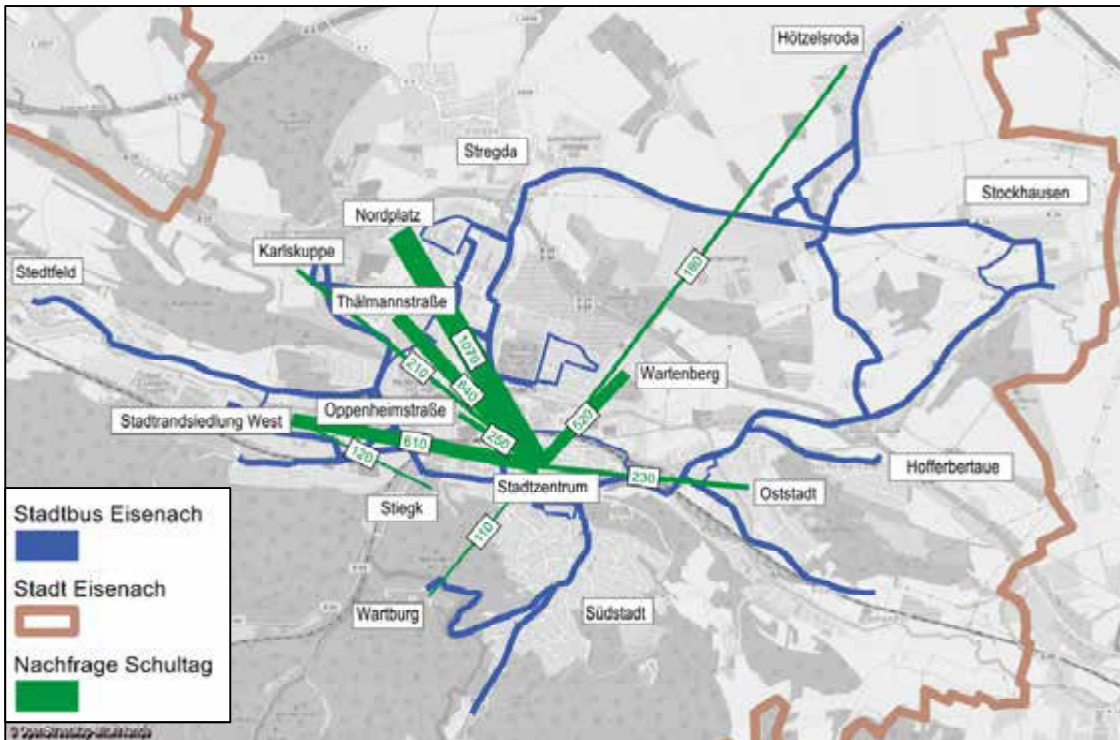


Abbildung 17: Stadt Eisenach – Wichtige Quell-Ziel-Beziehungen im ÖPNV zwischen den Planungsbezirken für einen mittleren Werktag [Fahrgäste/Tag]

Die Nachfragematrix wurde auf das Stadtbusnetz umgelegt. Die Linien 1, 2, 5 und 12b werden an Werktagen am häufigsten genutzt. Diese Linien bedienen auch die Relationen mit den stärksten Nachfrageströmen (Linien 1, 12b: Nordplatz - Stadtzentrum, Linie 2: Stadtrandsiedlung West – Stadtzentrum, Linie 5, 12b: Thälmannstraße – Stadtzentrum). Eine relativ geringe Nachfrage weisen demgegenüber die Linien 12a und 2/5b auf. Diese Linien haben auch ein geringes Fahrtenangebot.

3.2.3 Regionalbusverkehr und Stadtverkehr Bad Salzungen

Die Nachfrage für die Regionalbuslinien und den Stadtverkehr Bad Salzungen wurde im Rahmen des Strategiekonzeptes [7] ermittelt. Datengrundlagen waren:

- Fahrausweisstatistik der VGW (Stand 2013) sowie
- Statistik der Fahrschüler des Wartburgkreises inkl. landkreisüberschreitender Fahrbeziehungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Fahrausweisarten in 2013.

Fahrausweisart	Anzahl Fahrgäste (Jahreswert)	
Einzelfahrausweis	775.000	60%
Tageskarte ⁴	7.000	1%
Wochenkarte	205.000	16%
Monatskarte	57.000	4%
Sonstiges ⁵	245.000	19%
Summe	1.289.000	100%

Tabelle 20: Wartburgkreis – Verteilung der Fahrausweisarten (nur ÖPNV-Jedermannverkehr) in 2013

Die meisten ÖPNV-Fahrgäste hatten demnach einen Einzelfahrausweis erworben. Das deutet auf einen vergleichsweise hohen Anteil an Gelegenheitsnutzern hin. Der Anteil der Zeitkarten (Monats-/Wochenkarten) liegt bei nur 20 %. Dabei überwiegen die Wochenkarten, was vermutlich auf die Preisstruktur zurückzuführen ist, da eine Monatskarte im Vergleich zur Wochenkarte keinen Preisvorteil bietet.

Auf Basis der o. g. Datengrundlage lassen sich auch die Nachfragesegmente „Schülerverkehr“ und der sogenannte „ÖPNV-Jedermannverkehr“ unterscheiden. Tabelle 21 zeigt die hieraus ermittelten Fahrgastzahlen für einen mittleren Werktag.

Nachfragesegment	Anzahl Fahrgäste
Fahrschüler Bus	6.800 Schüler
Schülerverkehr	13.600 Wege/Tag
ÖPNV-Jedermannverkehr	4.800 Wege/Tag ⁶
ÖPNV-Wege gesamt	18.400 Wege/Tag

Tabelle 21: Wartburgkreis – Fahrgastnachfrage nach Nachfragesegmenten [7]

Mit 13.600 Fahrgästen/Tag stellt der Schülerverkehr 74 % des Fahrgastaufkommens an einem mittleren Schulwerktag im Wartburgkreis. Der ÖPNV-Jedermannverkehr umfasst demgegenüber nur 4.800 Wege/Tag, das entspricht einem Anteil von 24 %. Dieser Anteil umfasst Berufspendler, Erledigungsverkehre sowie Freizeit- und Tourismusverkehre.

Aus diesen Angaben lässt sich der Modal Split-Anteil des ÖPNV im Wartburgkreis berechnen. Dabei erfolgt eine Verrechnung der Einwohnerzahlen mit dem mittleren

⁴ u.a. mit RMV, NVV, Umweltticket, Welterbeticket

⁵ u.a. mit Schwerbehinderten

⁶ Abgeleitet aus Jahreswert im ÖPNV-Jedermannverkehr (vgl. Tabelle 20)

spezifischen Verkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der täglichen Wege⁷. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split beträgt demnach 4,4 %.

Auf der Grundlage der Daten wurden weiterhin Quelle-Ziel-Matrizen erstellt. Mit diesen Matrizen lässt sich die Fahrgastnachfrage getrennt für den Schülerverkehr und den ÖPNV-Jedermann-Verkehr räumlich darstellen (siehe Abbildung 18 und Abbildung 19).

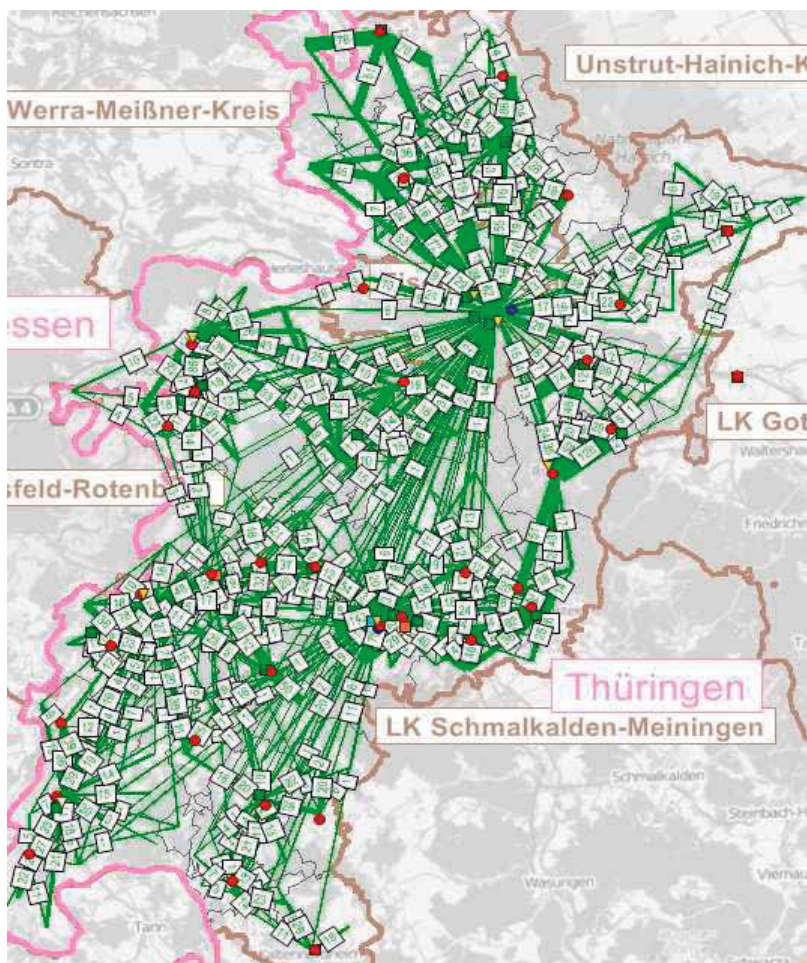


Abbildung 18: Wartburgkreis – Quell-Ziel-Beziehungen im Schülerverkehr für einen mittleren Werktag
[Fahrgäste/Tag]

⁷ Das mittlere spezifische Verkehrsaufkommen wird aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland MiD 2008“ abgelesen. Für ländlich geprägte Regionen in Thüringen ist hier ein Wert von 3,3 Wegen je Einwohner und Tag angegeben.

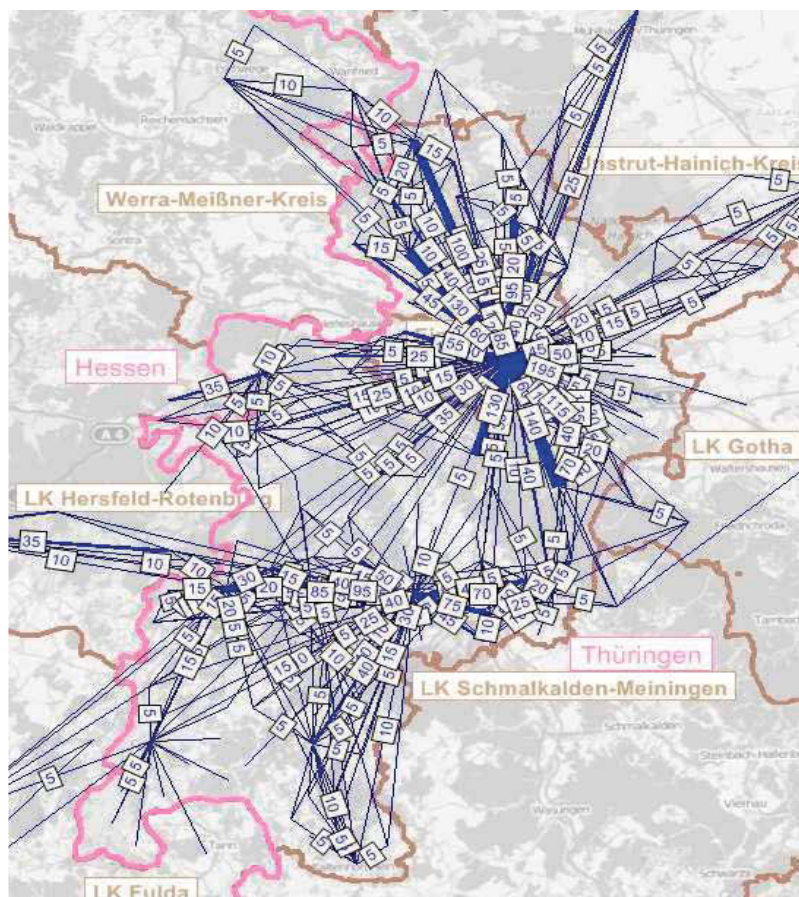


Abbildung 19: Wartburgkreis – Quell-Ziel-Beziehungen im ÖPNV-Jedermannverkehr für einen mittleren Werktag [Fahrgäste/Tag]

Für den Schülerverkehr sind die Schulen im Landkreis und in der Stadt Eisenach die Einzugsgebiete. Erkennbar treten hier die Zentren Stadt Eisenach und Bad Salzungen hervor. Im Vergleich wird deutlich, dass die Fahrgastnachfrage der Verkehrsart ÖV-Jedermann geringer ist. Es zeigen sich auch hier die Städte Eisenach und Bad Salzungen als Schwerpunkte der Quelle-Ziel-Beziehungen für ihr jeweiliges Umland. Aus der Abbildung kann abgelesen werden, dass der nördliche Teil des Landkreises auf die Stadt Eisenach und die südlichen Teile des Wartburgkreises auf Bad Salzungen konzentriert sind. Fahrgastströme, die die Grenzen des Landkreises überschreiten, sind insbesondere in Richtung Bad Hersfeld, Eschwege Mühlhausen und Bad Langensalza zu erkennen.

3.3 Bauliche ÖPNV-Infrastruktur

3.3.1 Busbahnhöfe und Haltestellen

Gegenwärtig existieren im Nahverkehrsraum 11 zentrale Haltestellen bzw. Busbahnhöfe. Am Bahnhof Eisenach entsteht derzeit ein neuer zentraler Omnibusbahnhof, der nur wenige Meter vom Hauptbahnhof entfernt und damit besonders umsteigefreundlich ist. Der neue ZOB vereint erstmalig den Stadt- und den Regionalbusverkehr an einem Standort.

Alle neu errichteten Haltestellen im Nahverkehrsraum sind niederflurgerecht ausgebaut worden.

Busbahnhöfe / zentrale Haltestellen	Kapazität	Ausstattung
Bad Liebenstein, ZOB (Bahnhof)	8 KOM	5 Bussteige mit Überdachung
Bad Salzungen, Bahnhof (Busbahnhof)	5 KOM	4 Bussteige mit Überdachung ITCS-Infotafel 4 dynamische Bahnsteiganzeigen Fahrscheinverkauf/Sozialgebäude
Dermbach, Bahnhof	8 KOM	4 Bussteige mit Wartehäuschen
Eisenach, Markt	2 KOM	1 Bussteig mit 2 Haltestellen elektronische Infotafel
Eisenach, Sophienstraße	3 KOM	1 Bussteig mit Wartehäuschen
Eisenach, ZOB (für Regional- und Stadtverkehr)	im Bau	wegen der Bauarbeiten werden die Bussteige für den Regional- und den Stadtverkehr auf die Bahnhofstraße verlegt
Geisa, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	6 KOM	6 Bussteige mit Wartehäuschen
Gerstungen, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	4 KOM	4 Bussteige mit Wartehäuschen
Kaltennordheim, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	5 KOM	2 Bussteige mit 3 Haltestellen und Wartehäuschen
Thal, Zentralhaltestelle (Post)	4 KOM	2 Bussteige mit Wartehäuschen
Vacha, ZOB (Bahnhof)	9 KOM	6 Bussteige mit Überdachung
Wutha-Farnroda, Zentralhaltestelle (Bahnhof)	2 KOM	1 Bussteig mit Wartehäuschen

Tabelle 22: Ausstattung und Kapazität der Busbahnhöfe und zentralen Haltestellen im Nahverkehrsraum

Eine Übersicht über alle straßengebundenen ÖPNV-Haltestellen sowie deren baulicher Zustand und ggf. geplante Modernisierungen befindet sich in der **Anlage 6**.

3.3.2 Betriebshöfe

Die Vertragspartner der Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH verfügen im Nahverkehrsraum über neun Omnibusbetriebshöfe. Diese wurden mit Hilfe von GVFG-Mitteln in den Jahren 1993 bis 2002 errichtet. Des Weiteren gibt es noch vier Abstellhallen und sieben Abstellplätze. Insgesamt können im Bediengebiet der Aufgabenträger 190 Omnibusse für den Linienverkehr abgestellt werden.

Art	Ort	Kapazität	Firma
Betriebshof	Bad Liebenstein	5 KOM	Hartmann
	Bad Salzungen	29 KOM	PNG
	Behringen	10 KOM	Schieck
	Eisenach	5 KOM	Thiele
	Geisa	20 KOM	PNG
	Kaltenordheim	10 KOM	Walch
	Treffurt	10 KOM	Först/Riemann
	Wiesenthal	5 KOM	Fleischmann
	Wutha-Farnroda	30 KOM	KVG
Abstellhalle	Dankmarshausen	4 KOM	Katzmann
	Gerstungen	2 KOM	Herwig
	Mosbach	3 KOM	Gabriel
	Tiefenort	3 KOM	Kraft
Abstellplatz	Berka v. d. Hainich	3 KOM	KVG
	Berka/Werra	3 KOM	KVG
	Creuzburg	4 KOM	KVG
	Dermbach	8 KOM	PNG
	Dippach	5 KOM	KVG
	Eisenach	25 KOM (für Stadtverkehr)	KVG
	Eisenach	6 KOM	Möller
	Oechsen	10 KOM	PNG

Tabelle 23: Vorhandene Betriebshöfe, Abstellhallen und -plätze

3.4 Fahrzeuge

Der Einsatz der Fahrzeuge ist im Rahmenvertrag VGW – ARGE Wartburgkreis – Stadt Eisenach geregelt.

Eine detaillierte Übersicht über die verfügbaren Fahrzeuge ist der **Anlage 7** zu entnehmen.

3.4.1 Fahrzeuge im Regionalbusverkehr / Stadtbusverkehr Bad Salzungen

Insgesamt gibt es gegenwärtig 144 Fahrzeuge, die im Regionalbusverkehr sowie im Stadtbusverkehr Bad Salzungen eingesetzt werden. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt bei 7,9 Jahren. Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan hat sich damit das Durchschnittsalter um etwa 1,7 Jahre verringert. In der folgenden Abbildung ist die Altersverteilung angegeben. Als Reserve werden 11 Busse vorgehalten, einschließlich der beiden Busse, die bereits 23 Jahre alt sind.

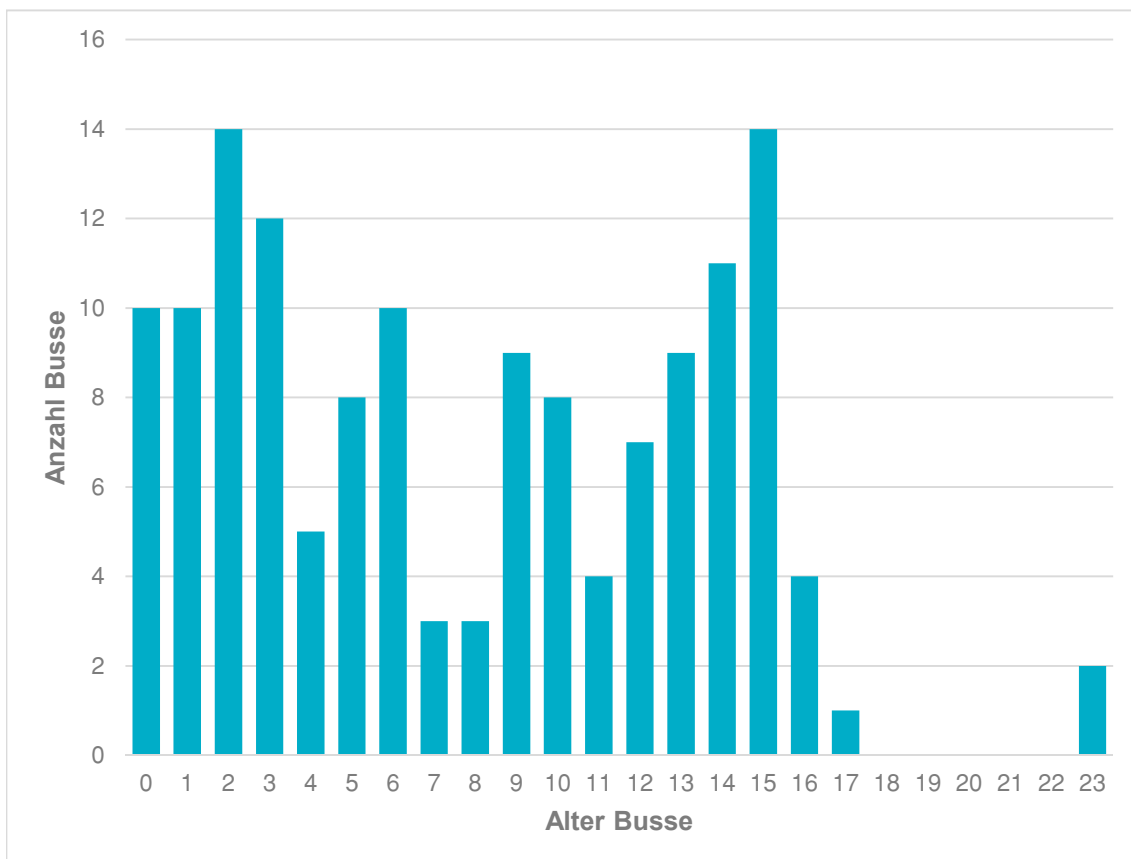


Abbildung 20: Altersverteilung der Busse – Regionalbusverkehr / Stadtbusverkehr Bad Salzungen [Quelle: Zuarbeit der VGW, Stand: 30.06.2016]

Wird der Bestand und das Durchschnittsalter der Busse nach den Verkehrsunternehmen betrachtet, so ergibt sich folgende Verteilung:

Verkehrsunternehmen	Anzahl Busse	Durchschnittsalter der Busse [Jahre]
Fleischmann	5	9,8
Först-Reisen	3	5,3
Gabriel	2	4,5
Hartmann	3	6,0
Herwig	2	7,5
Katzmann	4	8,0
Kraft	3	13,3
KVG	42	7,2
Möller	7	15,4
PNG	49	7,7
Riemann	4	8,5
Schieck	7	7,6
Thiele	5	9,8
Walch	8	4,3
Summe	144	7,9

Tabelle 24: Bestand und Durchschnittsalter der Busse nach Verkehrsunternehmen [Quelle: Zuarbeit der VGW, Stand: 30.06.2016]

Es kommen verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz (12-Meter-, 15-Meter-Überlandbusse, Niederflurfahrzeuge). Mit dem vorhandenen Fahrzeugpool stehen insgesamt ca. 6.740 Sitzplätze sowie ca. 5.160 Stehplätze zur Verfügung.

Im Rahmen der Möglichkeiten wird verstärkt auf Niederflurtechnik orientiert. Etwa die Hälfte der Busse (51 %) ist bereits damit ausgerüstet. Alle Fahrzeuge sind mit ITCS-Technik ausgestattet. Zum Standard gehören Bordrechner, Kassensysteme und elektrische Matrixanzeigen.

3.4.2 Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Eisenach

Im Stadtbusverkehr Eisenach verkehren derzeit 20 Busse mit einem Durchschnittsalter von ca. 6,9 Jahren. Mehr als die Hälfte der Busse (11 Fahrzeuge) sind unter 8 Jahren alt. Aus der folgenden Abbildung geht die Altersverteilung hervor:

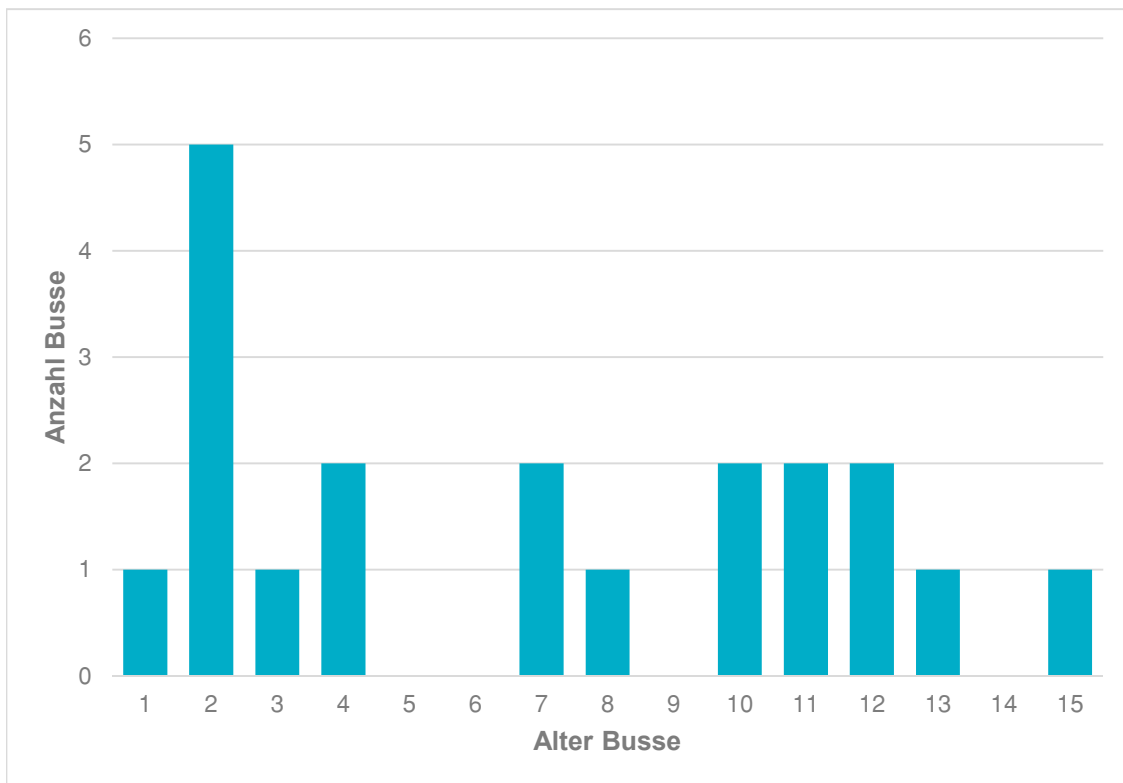


Abbildung 21: Stadtbusverkehr Eisenach – Altersverteilung der Busse [Quelle: Zuarbeit der Stadt Eisenach, Stand: 2016]

Es sind 12-Meter-Standardfahrzeuge, Gelenkzüge sowie auch Midi-Busse im Einsatz. Alle Fahrzeuge sind mit Niederflurtechnik und ITCS-Technik ausgestattet. Bordrechner, Kassensysteme, elektrische Matrixanzeigen, Innenansage/Innenanzeige und die Ampelansteuerung mit ITCS gehören zur Standardausrüstung. Die Fahrzeugflotte ist mit Absenkautomatik inkl. Rollstuhlrampe ausgerüstet.

3.5 Marketing und Fahrgastinformation

Eine ausführliche Bestandsaufnahme zur ÖPNV-Vermarktung und Fahrgastinformation in der Wartburgregion liegt mit dem Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ (2015) [7] bereits vor. Demnach übernehmen die Verkehrsunternehmen, die ÖPNV-Aufgabenträger für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV sowie weitere Partner (z. B. aus dem Bereich Tourismus) die Vermarktung des ÖPNV-Angebots in der Wartburgregion. Bei der

Bewerbung des ÖPNV-Angebots und der Kundeninformation kommen neben klassischen Printmedien auch zeitgemäße, elektronische Medien sowie die persönliche Beratung (Dialogmarketing) zum Einsatz.

Inhaltlich konzentriert sich das ÖPNV-Marketing derzeit vor allem auf die Fahrgastinformation vor Fahrtantritt (u. a. Informationen zu Linien- und Haltestellennetz, Fahrplan, Tarifen und Fahrpreisen, Beförderungsregelungen, Einsatz von Niederflurbussen (→ im Fahrplan)). In seiner Doppelfunktion als ÖPNV-Aufgabenträger und Hauptakteur im Bereich Tourismus legt der Wartburgkreis auch Wert darauf, dass bei allen touristischen Print-Werbemitteln, die im Auftrag des Landkreises erstellt werden, auf die Erreichbarkeit der touristischen Zielpunkte mit dem ÖPNV hingewiesen wird.

Detaillierte, individualisierte oder dynamische Informationen sind nicht flächendeckend zu finden. Das Qualitätsniveau der Informationsbereitstellung weist teilweise Defizite auf (Servicetelefone, Informationen an den Haltestellen, eindeutige Kennzeichnung von Anschlussbeziehungen).

Themen- bzw. zielgruppenspezifische Marketingkampagnen, die die Emotionen der potenziellen Kunden ansprechen, sollten weitergeführt werden. Einige Vorzeige-Beispiele aus der Region zeigen, wie eine kundengerechte ÖPNV-Vermarktung mit vertretbarem Aufwand aussehen kann.

Erste Schritte zur Verbesserung der Fahrgastinformation und für gemeinsame Vermarktungsaktivitäten haben die Verkehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern unternommen. Beispielgebend sind die Planungen für Mobilitätscenter in Eisenach und Bad Salzungen. Weiterhin erfolgte unter anderem die Erstellung, Veröffentlichung und Verteilung von Wanderprospekten in deren Mittelpunkt die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem Öffentlichen Personennahverkehr steht.

Durch die Entwicklung eines Corporate Identity und Corporate Design soll der Aufbau einer Dachmarke für den ÖPNV / öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Wartburgregion einschließlich ÖPNV-übergreifender Angebote, wie z. B. Pedelecverleih mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge kontinuierlich erfolgen. Möglichst viele Akteure aus Politik, Wirtschaft, Tourismus und Freizeit sollen mitwirken können, um die Mobilität in der Wartburgregion gemeinsam zu beleben und zukunftsfähig zu gestalten. In einer ersten Phase wurden Logo und Slogan der „Dachmarke Wartburgmobil“ in einem gemeinsamen Projekt erarbeitet und bereits in Informationsmaterialien et cetera eingesetzt.

3.6 Tarif und Fahrpreis

Die Tarifsysteme in der Wartburgregion sind nach Regionalverkehr und Stadtverkehr (Eisenach und Bad Salzungen) differenziert.

Der Grundtarif im Stadtverkehr für die Einzelfahrt und im Regionalverkehr für die ersten 6 Kilometer ist mit 1,50 € identisch. Übergangstarife sind nur für Fahrgäste mit Schülerzeitkarten in die Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen vorhanden.

Der kilometerbezogene Fahrpreis im Regionalverkehr beginnt ab 7 Kilometer und endet bei 35 Kilometer. Danach bleibt der Fahrpreis konstant. Es wird von einer degressiven Rabattierung ausgegangen von 0,21 € bis 0,17 € pro Kilometer.

Im Regional- als auch im Stadtverkehr werden günstige Zeit- und Mehrfahrtenkarten angeboten.

In den folgenden Tabellen sind die Tarifsysteme (ab 01.01.2016) zusammengestellt.

Regionalverkehr	Fahrpreis
Einzelfahrt Erwachsene	
1 – 6 Kilometer	1,50 €
ab 7 km bis 35 km	von 0,21 €/km bis 0,17 €/km degressiv rabattiert
Einzelfahrt Kinder	
bis zum 6. Geburtstag	Freifahrt in Begleitung einer Begleitperson mit gültigen Fahrschein (max. 2 Kinder)
bis zum 15. Geburtstag	65 % des Einzeltarifs
Mindestfahrpreis	1 €
Mehrfahrtenkarten	
Mehrfahrtenkarte	10 % Rabatt zum Einzelfahrschein
Wochenkarte	65 % des Einzeltarifs (10 Fahrten)
Monatskarte	65 % des Einzeltarifs (40 Fahrten)
Schülerzeitkarten	
Schülerwochenkarte	Wochenkarte (davon 80 v. Hd.)
Schülermonatskarte	Monatskarte (davon 80 v. Hd.)
Schülerfreizeitkarte	10 €/Monat, Gültigkeit: im Gesamtnetz der VGW, für Schüler bis 20 Jahre, Mo – Fr ab 14.30 Uhr und am Wochenende und Feiertagen den ganzen Tag
Sonstiges	
Fahrrad, Gepäckstück und Kinderwagen	frei
Tiere	ermäßigter Einzelfahrpreis
Umweltticket	
	Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt + Eintritt für Baumkronenerlebnispfad
von Bad Langensalza	9,50 €/Erwachsener und 6,50 €/Schüler & Studenten
von Eisenach	13 €/Erwachsener und 10 €/Schüler & Studenten
Welterbe-Ticket	
	Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt + Eintritt für Baumkronenerlebnispfad, Wildkatzenhof, Wartburg
	24 €/Erwachsener und 15 €/Schüler & Studenten

Tabelle 25: Tarifsystem Regionalverkehr (Stand: 01.01.2016)

Stadtverkehr	Fahrpreis	
	Eisenach	Bad Salzungen
Einzelfahrt Erwachsene	1,50 €	1,50 €
Einzelfahrt im Bus gelöst	1,70 €	1,70 €
Ermäßigte Einzelfahrt	1,00 €	1,00 €
Ermäßigte Einzelfahrt im Bus gelöst	1,20 €	1,20 €
Umsteigekarte (60 min gültig)	2,00 €	-
Tageskarte	4,50 €	-
Wochenkarte	12,00 €	12,00 €
Schüler-Wochenkarte	9,00 €	9,00 €
Monatskarte	45,00 €	45,00 €
Schüler-Monatskarte	33,80 €	33,80 €
Quartalskarte	126,00 €	-
Fahrräder	1,50 €	-
Tiere	1,00 €	1,00 €
Gepäck	1,00 €	frei
Wartburgticket Erwachsene (Linie 10a)	2,50 €	-
Wartburgticket Kinder (Linie 10a)	1,50 €	-
Schwerbehinderte, Kinder bis 5 Jahre, Kinderwagen	frei	frei

Tabelle 26: Tarifsysteem Stadtverkehr (Stand: 01.01.2016)

Darüber hinaus werden im Nahverkehrsraum folgende Tarife angewandt bzw. anerkannt:

- Anerkennung Kurkarte Tabarz
- Anerkennung Fahrausweise anderer Verkehrsunternehmen (RVG)
- Anwendung von RMV- und NVV-Tarif auf ausbrechenden Linien
- UmweltTicket
- WelterbeTicket

Über die üblichen Zeitkartenangebote für Auszubildende hinaus, gibt es noch folgende Sonderangebote bzw. Sonderkonditionen für diese:

- Schülerfreizeitkarte (10,00 € pro Monat) mit Gültigkeit im gesamten VGW-Netz
- Mitnutzungsmöglichkeit des Stadtverkehrs in Eisenach für Inhaber einer Schülermonatskarte des Regionalverkehrs (ansonsten keine Durchtarifizierung zwischen Regionalbusverkehr der VGW und Stadtbusverkehr der KVG).

4 Strukturelle Entwicklung

4.1 Bevölkerungsentwicklung und Demografie

Die Prognose der Bevölkerung für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach beruht auf der 1. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (rBv) des Thüringer Landesamtes für Statistik. Die Vorausberechnungen basieren auf dem fortgeschriebenen Bevölkerungsstand zum 31.12.2013. Die Ergebnisse der 1. rBv wurden als maßgebliche Grundlage für Planungen der Landesbehörden des Freistaates Thüringen mit einem Planungshorizont bis einschließlich 2035 festgelegt. Für die Beschreibung der Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsplan werden die Werte aus der 1. rBv von 2025 wiedergegeben. Für dieses Jahr ist einerseits die Entwicklung der Bevölkerung nach Altersgruppen ausgewiesen und andererseits liegt der Planungszeitraum des Nahverkehrsplanes in diesem Zeitraum.

In den folgenden Tabellen sind die Einwohner für 2025 nach Altersgruppen für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach sowie für den gesamten Nahverkehrsraum aufgeführt.

Altersgruppe	2025		Entwicklung 2014 → 2025	
	Einwohner	Anteil [%]	absolut	[%]
0 bis unter 20 Jahre	19.120	17 %	-690	-3 %
20 bis unter 65 Jahre	59.510	52 %	-17.140	-22 %
65 und mehr Jahre	35.070	31 %	+5.700	+19 %
Gesamt	113.700	100 %	-12.130	-10 %

Tabelle 27: Wartburgkreis – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]

Es wurde prognostiziert, dass der Wartburgkreis im Jahr 2025 ca. 12,1 Tsd. Einwohner weniger als im Jahr 2014 haben wird. Das entspricht einem Rückgang um 10 %. Die Prognosen zeigen weiterhin, dass vor allem die Einwohner in der Altersgruppe 20 bis unter 65 Jahre abnehmen werden. Die Zahl der Einwohner, die 65 Jahre und älter sind, wird sich bis zum Jahr 2025 um ca. 5,7 Tsd. Einwohner erhöhen. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2014 einem Zuwachs um ca. 19 %.

Altersgruppe	2025		Entwicklung 2014 → 2025	
	Einwohner	Anteil [%]	absolut	[%]
0 bis unter 20 Jahre	6.900	16 %	+390	+6 %
20 bis unter 65 Jahre	23.600	56 %	-1.080	-4 %
65 und mehr Jahre	11.480	27 %	+780	+7 %
Gesamt	41.980	100 %	+90	-0 %

Tabelle 28: Stadt Eisenach – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]

Für die Stadt Eisenach ist bis zum Jahr 2025 mit einem nahezu gleichbleibenden Einwohnerstand zu rechnen. Auch für die Stadt Eisenach wird prognostiziert, dass die Anzahl der 20 bis unter 65 Jährigen abnehmen wird. Allerdings beträgt der prozentuale Rückgang im Vergleich zu 2014 nur 4 %. Die Einwohner in den beiden anderen Altersgruppen werden geringfügig zunehmen.

Altersgruppe	2025		Entwicklung 2014 → 2025	
	Einwohner	Anteil [%]	absolut	[%]
0 bis unter 20 Jahre	26.020	17 %	-300	-1 %
20 bis unter 65 Jahre	83.110	53 %	-18.220	-18 %
65 und mehr Jahre	46.550	30 %	+6.480	+16 %
Gesamt	155.680	100 %	-12.040	-7 %

Tabelle 29: Nahverkehrsraum – Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2025 [17]

Für den gesamten Nahverkehrsraum ergibt sich damit ein Rückgang um ca. 12 Tsd. Einwohner. Die Altersgruppe der 20 bis unter 65 Jährigen wird im Vergleich zu 2014 absolut wie auch prozentual am meisten abnehmen. Die Zahl der Einwohner ab 65 Jahren, wird sich bis 2025 um ca. 6,5 Tsd. Einwohner erhöhen. Das entspricht im Vergleich zu 2014 einem Zuwachs um ca. 16 %.

4.2 Schulentwicklung

4.2.1 Wartburgkreis

Die Schulnetzplanung geht davon aus, dass alle Schulen, die sich in Trägerschaft des Wartburgkreises (siehe Kapitel 1.5) befinden, bis zum Schuljahr 2021/2022 bestehen bleiben.

Die Prognose der Schülerzahlen⁸ beruht entgegen der 1. rBv (fortgeschriebener Bevölkerungsstand zum 31.12.2013) auf der Meldung der Geburten der Einwohnermeldeämter. Im Vergleich zum Schuljahr 2016/2017 wird prognostiziert, dass die Anzahl der Grundschüler um ca. 400 und die Anzahl der Gymnasiasten um ca. 330 steigen wird. Die Anzahl der Regelschüler bleibt nahezu konstant.

Schüler an	Schuljahr						Entwicklung 2016/17 → 2021/22
	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	
Grundschulen	4.060	4.240	4.380	4.350	4.480	4.460	+400 [+10 %]
Regelschulen	3.600	3.520	3.450	3.480	3.540	3.630	+30 [+1 %]
Gymnasien	2.290	2.370	2.420	2.510	2.570	2.620	+330 [+14 %]
Summe	9.950	10.130	10.250	10.340	10.590	10.710	+760 [+8 %]

Tabelle 30: Wartburgkreis – Prognose der Schülerzahlen [Quelle: Wartburgkreis, Amt für Schule und Kultur]

4.2.2 Stadt Eisenach

Entsprechend dem aktuell gültigen Schulnetzplan der Stadt Eisenach haben die in Kapitel 1.5 genannten Schulen in Trägerschaft der Stadt Eisenach bis zum Jahr 2018 Bestand. Auch über diesen Zeitpunkt hinaus erwartet die Stadt Eisenach aufgrund der prognostizierten Geburtenentwicklung und der damit einhergehenden Einschulungs- und Übertrittsprognosen keine Veränderung beim vorhandenen Schulangebot. Unsicherheitsfaktoren stellen jedoch die anstehende Kreisgebietsreform, ein möglicher verstärkter Zuzug von ausländischen schulpflichtigen Kindern sowie die zukünftige Ausrichtung der Förderzentren im Freistaat Thüringen dar.

Prognosen der Stadt Eisenach gehen davon aus, dass die Fahrschüler zu den Schulen der Stadt Eisenach geringfügig um ca. 100 Schüler zunehmen werden (2016/2017: 260 Fahrschüler, 2021/2022: 360 Fahrschüler).

⁸ Die Prognose der Schülerzahlen beinhaltet nicht die Förderzentren, das Berufsbildungszentrum sowie die Medizinische Fachschule in Bad Salzungen.

Teil C: ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept bis 2019

Zeitraum bis 31.05.2019

1 ÖPNV-Anforderungsprofil bis 31.05.2019

Die Aufgabenträger Wartburgkreis und Stadt Eisenach orientieren darauf, die Qualität des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs – bezogen auf die Gestaltung des Verkehrsangebotes und der notwendigen Infrastruktur im Rahmen ihrer für den ÖPNV bereitzustellenden Mittel – zu erhalten und ggf. zu verbessern. Für Investitionen können dabei Verkehrsunternehmen und Gemeinden GVFG-Fördermittel vom Freistaat Thüringen beantragen und einsetzen.

1.1 Anforderungen an Linienführung und Netzbildung

Die weitgehend vertakteten Angebote des SPNV bilden das Grundangebot des ÖPNV im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach. Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Thüringen.

Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse vervollständigt der Straßenpersonennahverkehr das Grundangebot durch geeignete Linienführungen und Netzbildung.

Die Aufgabenträger betrachten zu Beginn der Planungsperiode

- den Regionalbusverkehr im Wartburgkreis mit den Verwaltungszentren und Schulen als Ziel, einschließlich der Verknüpfungen mit den Zielverkehren zur Kreisstadt Bad Salzungen und zur kreisfreien Stadt Eisenach
- sowie den Stadtverkehr Eisenach

als jeweils ein funktional in sich geschlossenes Liniennetz.

Die Linien werden zu Hauptrichtungen in den jeweiligen Bediengebieten zusammengefasst und auf der Basis einer verbesserten Kostenübersicht zusammenhängend betrachtet.

Die Linienführung hat den spezifischen Belangen der Schülerbeförderung und dabei insbesondere körperlich behinderten bzw. lernbehinderten Schülern Rechnung zu tragen. Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach orientieren sich an einen Besetzungsgrad von mindestens 80 % der angebotenen Sitz- und Stehplätze in der Verkehrsspitze.

Weiterhin sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Linienführung soll so gewählt werden, dass zwischen den Quellen und Zielen im Landkreis minimale Reisezeiten entstehen und dabei möglichst wenige Umsteigebeziehungen notwendig sind.

- ▶ Das Liniennetz soll für den Fahrgast leicht verständlich sein.
- ▶ Durchmesserlinien sind, soweit es die örtlichen und zeitlichen Randbedingungen zulassen, Radiallinien und Tangentiallinien vorzuziehen.
- ▶ Zubringerlinien sind nur dort einzusetzen, wo eindeutige technische oder betriebswirtschaftliche Gründe gegen deren Weiterführung sprechen. Bei Zubringerlinien soll beachtet werden, dass die Qualitätsminderung, welche sich aus dem zusätzlichen Umsteigen ergibt, keine Verlängerung der Reisezeit bewirkt.
- ▶ Stichstrecken oder sonstige Umwege sind nur ausnahmsweise vorzusehen.
- ▶ Änderungen der Linienführung sollten nur dann erfolgen, wenn damit wesentliche Verbesserungen für die Fahrgäste entstehen oder diese aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vermeiden sind.
- ▶ Linienführungen im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach können über das Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers hinausgehen.

1.2 Anforderungen an das Verkehrsangebot

1.2.1 Wartburgkreis

Die Verkehrsunternehmen sollen dem Aufgabenträger für alle im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach verlaufenden Linienkonzessionen eine bedarfsgerechte Bedienung gewährleisten, die mindestens den nachfolgend im Rahmen der Finanzierungsvorgaben der Aufgabenträger genannten Anforderungen an das Verkehrsangebot entspricht:

- ▶ Zur Sicherung der Daseinsvorsorge im ÖPNV sind alle Orts- bzw. Stadtteile durch den ÖPNV zu erschließen. Folgende begründete Ausnahmen sind zulässig: Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, auf denen das ÖPNV-Potenzial folglich sehr gering ist, Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen, sowie Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind.
- ▶ Eine bedarfsgerechte Verbindung der Siedlungspunkte im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach mit dem jeweiligen örtlichen Verwaltungszentrum.
- ▶ Eine attraktive und bedarfsgerechte Verbindung aller örtlichen Verwaltungszentren mit dem überörtlichen Verwaltungszentrum, einschließlich der Gewährleistung eines Zielverkehrs zu der Kreisstadt Bad Salzungen und der kreisfreien Stadt Eisenach zur Erreichung von Verwaltungs- und Lebenszentren (z. B. Arbeitsstätten, Arbeitsagentur, Landratsamt, Kreiskrankenhaus, Einkaufszentren und touristische Zentren).

- Der Zugang zum Schienenpersonenfernverkehrsnetz (SPFV) sowie zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss gewährleistet sein.
- Die Schülerbeförderung ist weiterhin optimal in den öffentlichen Linienverkehr integriert.
- Bei Großveranstaltungen, wie z. B. dem Bad Salzunger Stadtfest oder dem Kaltennordheimer Heiratsmarkt, wird das Linienangebot bei Bedarf verstärkt.

Das Verkehrsleistungsangebot der Verkehrsunternehmen, welche für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach Verkehrsleistungen erbringen, kann Ziele außerhalb des Versorgungsgebietes des Aufgabenträgers beinhalten, die auf Vereinbarungen zwischen dem Wartburgkreis und benachbarten Aufgabenträgern beruhen.

Das Verkehrsangebot im Wartburgkreis ist linien- und verkehrsträgerübergreifend optimal zu verknüpfen.

Kreisüberschreitende Linien sind durchgehend fahrgastorientiert zu gestalten. Veränderungen zum Fahrplan und Tarif sind mit den benachbarten Verkehrsunternehmen abzustimmen. Der ÖPNV benachbarter Aufgabenträger ist in das Bediengebiet zu integrieren und zwischen den Verkehrsträgern zu koordinieren.

1.2.2 Stadt Eisenach

Mit dem Stadtbusverkehr sind optimale Anbindungen der Wohn-, Schul- und Gewerbestandorte in der Stadt Eisenach sicherzustellen. Die entsprechenden Verknüpfungen im Liniennetz sind zu schaffen.

Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV soll bei geringer Nachfrage die Möglichkeit flexibler Bedienformen, wie Rufbus- und Sammeltaxi, berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerechter realisiert werden kann.

Bei Events, wie z. B. Sommergewinn, Weihnachtsmarkt und Stadtfesten, wird das Linienangebot bei Bedarf verstärkt.

1.3 Anforderungen an Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Anlage, die bauliche Ausgestaltung (inkl. Fahrgastinformationssysteme) und die Pflege der Haltestellen obliegen in der Regel den jeweiligen Kommunen, auf deren Gebiet sich die Haltestelle befindet. Für die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationen (z. B. Fahrplanaushang) sind die bedienenden Verkehrsunternehmen verantwortlich. Folgende Grundsätze sind zu beachten:

- Haltestellen sind durch das Vorschriftzeichen nach § 41 StVO Nr. 224 zu kennzeichnen.

- ▶ Die verkehrstechnisch zweckmäßige Anordnung von Bushaltestellen ergibt sich aus der StVO § 45 Abs. 3 in Verbindung mit der Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (RAS-Ö) Abschnitt 2: Omnibus und Obus sowie aus der BOKraft, 4. Abschnitt. Gemäß § 8 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ sind die öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen im ÖPNV nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.
- ▶ Bei allen in den Ortslagen neu zu erbauenden Haltestellen sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Die vorhandenen Haltestellen sind im Rahmen der turnusmäßigen Erneuerungen auf diese Belange auszubauen.
- ▶ Haltestellenname an der Haltestelle und die Haltestellenbezeichnung im Fahrplanheft müssen identisch sein.
- ▶ Einheitliche und für den Fahrgast schnell erkennbare Wegweiser zu den Umsteigewegen zwischen Bus / Bahn, Stadtlinien und Überlandlinien und gegebenenfalls auch zum Taxi.
- ▶ Haltestellen sollen möglichst zentral gelegen sein und zwischen Haltestellen der vorgeschriebene Mindestabstand eingehalten werden.
- ▶ Haltestellen sollen behindertengerecht und barrierefrei sein bzw. werden (u. a. barrierefrei zugängliche und blendfreie Fahrscheinautomaten).
- ▶ Eine sichere und schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen für die Fahrgäste ist zu ermöglichen.
- ▶ Bei der Weiterentwicklung ist auf folgende Ausstattungsmerkmale zu achten:
 - ▶ einsehbarer, wettergeschützter Unterstand und Sitzmöglichkeiten
 - ▶ Schild mit Liniennummer(n) und Haltestellenname
 - ▶ Fahrplan in geeigneter Darstellung
 - ▶ Tarifinformationen und Liniennetzplan an bedeutenden Haltestellen
 - ▶ ggf. Informationstafel mit weiteren Informationen
 - ▶ ausreichende und blendfreie Beleuchtung (in direkter Nähe) und Mülleimer
 - ▶ falls erforderlich: Querungsanlage über die Fahrbahn
- ▶ Bei Neubau und turnusmäßigen Erneuerungen von Haltestellen oder Verknüpfungspunkten sind die Checklisten „Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen, Stadtbushaltestellen und Verknüpfungspunkte StPNV“ der Fachhochschule Erfurt zu berücksichtigen.

Für den Ausbau der Haltestellen in der Stadt Eisenach gilt das entsprechende Haltestellenkonzept, im Regionalbereich das Haltestellenkonzept der Kommunen.

Ausrüstungen und Einrichtungen, die über das geplante Maß der BOKraft für Haltestellen und Busbahnhöfe hinausgehen, sind über die jeweiligen Kommunen zu finanzieren, betreiben und zu erhalten.

Eine Übersicht über alle straßengebundenen ÖPNV-Haltestellen sowie deren baulicher Zustand und ggf. geplante Modernisierungen befindet sich in der **Anlage 6**.

1.4 Anforderungen an Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale

Für Linien- und Schulbusse gelten die Festlegungen der StVZO bzw. der BOKraft. Die Fahrzeuge sollten grundsätzlich zeitgemäß, komfortabel und sauber sein. Bei allen Fahrzeugneuanschaffungen sind grundsätzlich Fahrzeuge in Niederflur- oder LowEntry-Bauart anzuschaffen. Ausnahmen müssen begründet werden. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind einzuhalten.

Ebenfalls sollen folgende Mindestausstattungen gewährleistet sein:

- ▶ **Fahrgastinformation**
 - ▶ einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich sowie im Fahrzeug)
 - ▶ Ausstattung mit Haltestellenansagen und Haltestellenanzeigen
 - ▶ nach Möglichkeit Informationen zum Liniennetzplan, zum Linienverlauf und Tarifinformation
 - ▶ Ausrüstung der Busse mit ITCS-gerechten Komponenten (Drucker, Funk, Anzeigen)
 - ▶ **Einstiegs- und Innenraumkomfort** (nur bei Neubeschaffung von Fahrzeugen)
 - ▶ mindestens 2 ausreichend dimensionierte Türöffnungen zum Aus- und Einsteigen, davon mindestens ein Türbereich ohne Mittelpfosten für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen
 - ▶ Hervorheben möglicher Gefahrenstellen durch starke optische Kontraste
 - ▶ gepolsterte Sitzplätze
 - ▶ Haltewunschtaste
 - ▶ Mehrzweckflächen (Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten im Rahmen der vorhandenen Kapazität)
 - ▶ angemessene Beheizung und Belüftung bei Neufahrzeugen
 - ▶ Busfahrzeuge im Stadtverkehr:
 - ▶ Niederflurfahrzeuge (unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse)
-

- ▶ Rollstuhlrampe, Rollstuhlplatz mit entsprechender Taste
- ▶ Behindertensitzplätze bei Fahrzeugneuanschaffung
- ▶ Ausstattung mit W-LAN ist abhängig von Finanzierbarkeit
- ▶ Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern im Rahmen der vorhandenen Kapazität
- ▶ Busfahrzeuge im Regionalverkehr:
 - ▶ Klimaanlage bei Neufahrzeugen
 - ▶ Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern und Skiern im Rahmen der vorhandenen Kapazität und bei Fahrzeugen auf touristischen bzw. Landesbedeutsamen Linien
 - ▶ Fahrzeuge, die auf den künftigen Landesbedeutsamen Linien eingesetzt werden, sind im Zeitraum 01.04. bis 31.10. eines Jahres an Wochenend- und Feiertagen mit Fahrradträgern oder Fahrradanhängern auszustatten.
 - ▶ Ausstattung mit W-LAN ist abhängig von Finanzierbarkeit

Flottenalter

Beim Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist eine wirtschaftlich gesunde Streuung in der Altersverteilung der Fahrzeuge beizubehalten. Das Höchstalter der Fahrzeuge sollte 15 Jahre nicht überschreiten (siehe ARGE-Vertrag).

In diesem Zusammenhang wird auch auf den Rahmenplan des VMT und den darin enthaltenen Vorgaben zu Abgasemission und Energieverbrauch verwiesen. Insbesondere bei der Anschaffung von Neufahrzeugen sollte die jeweils höchste Abgasnorm eingehalten werden.

Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen im Stadt- und Regionalbusverkehr ist die Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse“ der Fachhochschule Erfurt zu berücksichtigen.

1.5 Anforderungen an ITCS-Systeme

Technische Grundlage zur Durchführung des ÖPNV ist ein einheitliches rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System – ITCS). Dieses beinhaltet einheitliche Drucker und Bordrechner, Infosysteme, Anzeigen, Daten- und Sprechfunk.

Darüber hinaus umfasst das ITCS-System im Stadtverkehr Einrichtungen zur ÖPNV-Bevorrechtigung (Beschleunigung) an den Ampelanlagen und im Fahrzeug sowie Infosäulen im Stadtgebiet Eisenach.

Ziel ist es, die Info-Säulen von der derzeitigen Soll-Anzeige auf Ist-Anzeige auszubauen und Lösungswege für eine gemeinsame Nutzung der Beschleunigungsmaßnahmen für Stadt- und Regionalverkehr zu konzipieren. Das ITCS-System ist zwischen Eisenach, dem Wartburgkreis, dem Kreis Schmalkalden-Meiningen und gegebenenfalls innerhalb weiterer Kreise einheitlich im Rahmen des Vorhabens ITCS-Südthüringen zu gestalten.

1.6 Anforderungen an Marketing und Fahrgastinformation

An Marketing und Fahrgastinformation im ÖPNV werden folgende Anforderungen gestellt:

- kontinuierliche Fahrgastinformation und Bereitstellung dieser Informationen über verschiedene Medien
- vollständige, einheitliche und übersichtliche Gestaltung von Fahrgastinformation, insbesondere Kennzeichnung der Fahrten im Fahrplaninformationen (digital, analog), auf denen Niederflurfahrzeugen zum Einsatz kommen
- Vermarktung des ÖPNV-Angebots im Hinblick auf eine sich ändernde Bevölkerungsstruktur in der Wartburgregion (u. a. stärkere Ausrichtung auf den Freizeitverkehr)
- Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und mit örtlichen und überörtlichen Vermarktungspartnern (z. B. Akteure im Tourismus)
- Verbesserung der Kundenzufriedenheit und des Beschwerdemanagements
- Steuerung der Absatz- und Vertriebswege für den Verkauf von Fahrscheinen
- Vermarktung von zielgruppenspezifischen Tarifangeboten
- Zusammenarbeit mit der/den vorhandenen Mobilitätszentrale(n)

Bei der Gestaltung von ÖPNV-Vermarktung und Fahrgastinformation in elektronischen Medien (z. B. Internet, Smartphone-Apps) sind die einschlägigen Empfehlungen von Fachverbänden⁹ zu beachten.

Bei der Fahrgastinformation (u. a. Fahrplan-Soll-Daten und Echtzeit-Daten) sind bereits bestehende Systeme soweit wie möglich zu nutzen bzw. zu integrieren, z. B. die geplante „Datendrehscheibe Thüringen“.

⁹ z. B. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2014): Nutzerorientierte Gestaltungsprinzipien für mobile Fahrgastinformation;
Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet derzeit Hinweise zur Anwendung elektronischer Medien für die Fahrgastinformation.

Die Dachmarke für den ÖPNV bzw. öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Wartburgregion ist unter Berücksichtigung der Nutzeranforderungen und der vorhandenen Mobilitätsangebote kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Bei Fahrgastinformationen und der Gestaltung von Informationssystemen ist die Checkliste „Mindeststandards für barrierefreie Fahrgastservice- und -informationssysteme“ der Fachhochschule Erfurt zu berücksichtigen.

1.7 Anforderungen an den ÖPNV-Tarif

Das Tarifsystem ist übersichtlich und in seiner Wirkung sozialverträglich zu gestalten. Die Tarife sollen mindestens alle drei Jahre bzw. bei Bedarf an die steigenden Kosten angepasst werden.

2 ÖPNV-Konzept bis 31.05.2019

2.1 Linienführung und Netzbildung

Im Einvernehmen mit den benachbarten Aufgabenträgern bzw. Verkehrsverbänden ist die Einrichtung der im Freistaat Thüringen gesondert geförderten Landesbedeutsamen Linien zu prüfen und ggf. umzusetzen.

2.2 ÖPNV-Verkehrsangebot

2.2.1 ÖPNV-Angebot im Wartburgkreis

Das derzeit aktuelle ÖPNV-Angebot im Regionalbusverkehr soll im Wesentlichen bis zum 31.05.2019 bestehen bleiben (siehe **Anlage 5**). Fortlaufende Optimierungsprozesse werden – soweit betriebswirtschaftlich darstellbar – permanent geprüft und durchgeführt. Des Weiteren werden Anpassungen, die u .a. aus dem Schülerverkehr resultieren, vorgenommen.

2.2.2 ÖPNV-Angebot in der Stadt Eisenach

Bei der Gestaltung des Stadtbusverkehrs in Eisenach ist das bestehende, größtenteils angebotsorientierte Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der Anforderungen (vgl. Teil C, Kapitel 1.2.2) sowie in Verbindung mit den jeweiligen Linien des Regionalverkehrs weiterzuentwickeln (siehe **Anlage 5**). Hierbei ist für die nachfragestarken Linien möglichst ein vertaktetes Fahrtenangebot auszubauen.

2.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Bestehende Mängel an den Haltestellen sind zu beseitigen.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der ÖPNV-Zugangsstellen bis 2022 ist abhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit der betroffenen Kommunen. Dabei stehen den Kommunen die Fördermöglichkeiten des Freistaates Thüringen gemäß ÖPNV-Infrastrukturrichtlinie zur Verfügung.

Ab 2017 wird mit der Umgestaltung des Bahnhofsareals in Bad Salzungen begonnen. Dort sollen die Bussteige vor dem Bahnhofsgebäude platziert werden, um die Aus- und Umsteigevorgänge zu optimieren und die Sicherheit für die Fahrgäste zu erhöhen. Eine optische Fahrgastinformationsanzeige auf den Bussteigen soll zu einer Qualitätsverbesserung beitragen. Das Ende der Baumaßnahme ist für 2018 vorgesehen.

Auf dem Gelände des Bahnhofsvorplatzes Eisenach entsteht bis 2017 ein neuer und leistungsfähiger ZOB.

Beide Umbaumaßnahmen werden folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- ▶ optimale Verknüpfung zwischen Schienen –, Stadt- und Regionalverkehr
- ▶ eine angemessene Zahl an Haltestellen inklusive normgerechter Fahrspuren
- ▶ barrierefreier Ausbau inklusive Überdachung und Sitzgelegenheiten
- ▶ erhöhte Sicherheit an Zugangswegen für die Fahrgäste
- ▶ Fahrzeugkurzparkflächen für die Linienbusse bei Wendezeiten
- ▶ ITCS-Infoeinrichtungen in akustischer Form
- ▶ Busbevorrechtigungseinrichtungen
- ▶ Beleuchtung
- ▶ Fahrscheinautomaten
- ▶ Info-Service-Gebäude (Kasseneinrichtungen, Auskunft, Einsatzleitungen)
- ▶ soziale Einrichtungen für das Fahrpersonal
- ▶ öffentliche Toilette
- ▶ Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder
- ▶ Service – Aufbewahrung Fundsachen

Die Stadt Eisenach strebt an, schrittweise an wichtigen, aufkommensstarken ÖPNV-Haltestellen des Stadtverkehrs Internet-Hotspots einzurichten.

2.4 Fahrzeuge

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die in Teil C, Kapitel 1.4 genannten Anforderungen zu berücksichtigen.

Ab der Neuvergabe der Linienverkehrsgenehmigungen zum 01.06.2019 ist ein einheitlicher Erkennungswert zu schaffen, der die KOM eindeutig als Fahrzeuge im ÖPNV der Wartburgregion erkennen lässt. Im Rahmen der Vergabe von Leistungen ist der Erkennungswert auch bei den Auftragnehmern zu realisieren.

2.5 ITCS-Systeme

Es besteht das Ziel, die Info-Säulen von der derzeitigen Soll-Anzeige auf Ist-Anzeige auszubauen und Lösungswege für eine gemeinsame Nutzung der Beschleunigungsmaßnahmen im Stadt- und Regionalbusverkehr zu konzipieren.

Das ITCS-System (Nachfolge des RBL-Systems) ist einheitlich zwischen der Stadt Eisenach, dem Wartburgkreis und weiteren Landkreisen im Rahmen des Projektes Datendrehscheibe Thüringen zu gestalten und weiterzuentwickeln.

2.6 Marketing und Fahrgastinformation

2.6.1 Zielgruppen im ÖPNV-Marketing

Vor dem Hintergrund der demografischen und strukturellen Entwicklung in der Wartburgregion wird vor allem beim straßengebundenen ÖPNV eine breitere Marktaufstellung angestrebt. Über eine entsprechende Angebotsgestaltung und das ÖPNV-Marketing sollen daher neben den bisher maßgeblichen Nutzergruppen des ÖPNV (v. a. Schüler und Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit) zukünftig auch Personengruppen und deren Mobilitätsbedürfnisse gezielt angesprochen werden, die sich grundsätzlich zwischen dem Pkw und dem ÖPNV entscheiden können:

- Kinder und Jugendliche in der Freizeit
- Familien /Erwachsene in der Freizeit
- Auszubildende und Sekundarschüler
- Erwerbstätige bzw. Berufspendler
- Senioren
- Gäste und Besucher (Touristen)

2.6.2 Handlungsfelder und Marketingmaßnahmen

Die in Kapitel 2.6.1 genannten Zielgruppen sind über spezifisch ausgerichtete Marketingmaßnahmen in geeigneter Weise anzusprechen. Im Hinblick auf deren Anforderungen zeichnen sich fünf Handlungsfelder für künftige ÖPNV-Marketingaktivitäten in der Wartburgregion ab (vgl. Abbildung 22):

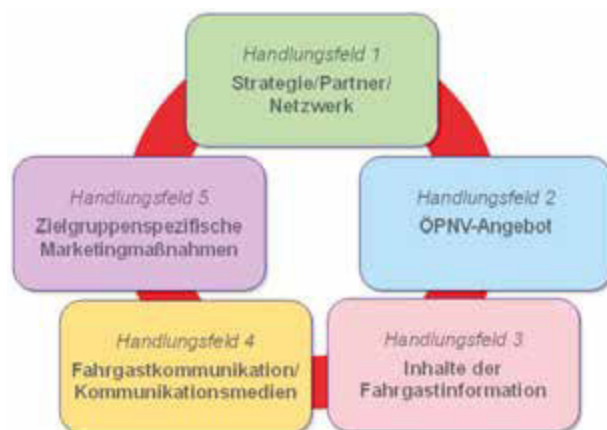


Abbildung 22: Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing

Als Gemeinschaftsaufgabe zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger findet bereits eine fortlaufende Bewerbung von aktuellen ÖPNV-Tarifangeboten statt (z. B. Schülerferienticket, touristische Angebote wie Umweltticket). Diese Aktivitäten sind auch weiterhin kontinuierlich fortzuführen. Hierbei sind örtliche und überörtliche

Vermarktungspartner (u. a. Touristikverbände) regelmäßig in die Marketingaktionen einzubinden.

Darüber hinaus sind weitere Marketingmaßnahmen innerhalb der fünf Handlungsfelder umzusetzen, um die o. g. Zielgruppen zukünftig besser ansprechen und informieren zu können (vgl. Tabelle 31)

Handlungsfeld und Maßnahmen
Handlungsfeld „Strategie/Partner/Netzwerk“
Maßnahme 1.1: Wirkungsanalyse bisheriger Vermarktungsaktivitäten im ÖPNV
Maßnahme 1.2: Dachmarke „ÖPNV in der Wartburgregion“ (Weiterführung) (von allen am ÖPNV beteiligten Unternehmen zu verwenden)
Maßnahme 1.3: Regionale Koordination der ÖPNV-Vermarktung
Maßnahme 1.4: Pflege eines Partnernetzwerks
Maßnahme 1.5: Betreuung eines Fahrgastbeirats (Weiterführung)
Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
Maßnahme 2.1: Reduzierung von Umsteigezwängen mithilfe betrieblicher Durchbindungen von koordinierten Fahrplanfahrten (Weiterführung)
Handlungsfeld „Inhalte der Fahrgastinformation“
Maßnahme 3.1: Fahrplanbuchseiten als PDF-Datei im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 3.2: Frühzeitige Bereitstellung von Fahrplandaten (Weiterführung)
Maßnahme 3.3: Herausgabe eines Gemeinschaftsfahrplanes für die Wartburgregion (einschl. Tarifübersicht) (Weiterführung)
Maßnahme 3.4: Unternehmensübergreifende ÖPNV-Verbindungsankunft (Weiterführung)
Maßnahme 3.5: ÖPNV-Tarifauskunft im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 3.6: Information zur Kombination von Verkehrsmitteln mit dem ÖPNV und zu alternativen Mobilitätsangeboten (Weiterführung)
Handlungsfeld „Fahrgastkommunikation/Kommunikationsmedien“
Maßnahme 4.1: ÖPNV-Information auf der Internetseite des Wartburgkreises (Weiterführung)
Maßnahme 4.2: Bereitstellung aller ÖPNV-bezogenen Printmedien im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 4.3: Gemeinschaftsfahrplan und gemeinsamer Internetauftritt der Verkehrsunternehmen in der Wartburgregion (Weiterführung)
Maßnahme 4.4: Einrichten einer Online-Kommentar- bzw. Nachrichtenfunktion (Weiterführung)
Handlungsfeld „Zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen“
Maßnahme 5.1: Informationen zur ÖPNV-Erreichbarkeit von Zielpunkten (Weiterführung)
Maßnahme 5.2: Bewerbung von Angebotsverbesserungen/-veränderungen (Weiterführung)
Maßnahme 5.3: Verstärkung der öffentlichen Wahrnehmung des ÖPNV (Weiterführung)
Maßnahme 5.4: Öffentliche Marketingaktionen (Weiterführung)
Maßnahme 5.5: Informationspaket ÖPNV für Berufspendler (Weiterführung)
Maßnahme 5.6: Qualifizierung von Vermarktungspartnern
Maßnahme 5.7: ÖPNV-Informationspaket für touristische Vermarktungspartner
Maßnahme 5.8: Themen-Vermarktung von touristisch interessanten Buslinien (Weiterführung)
Maßnahme 5.9: Info-Flyer mit ÖPNV-Tourenvorschlägen zu touristischen Zielen (Weiterführung)

Tabelle 31: Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“ (bis 31.05.2019)

Im Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ [7] sind die Maßnahmen unter Benennung der jeweils verantwortlichen Akteure ausformuliert. Dies ist bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Marketing im ÖPNV ist ein kontinuierlicher Prozess. Daher sind die genannten Maßnahmen fortlaufend an die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen bzw. an aktuelle Trends und Entwicklungen anzupassen. Bei Bedarf sind geeignete neue Maßnahmen zu entwickeln.

Ein Schwerpunkt der zukünftigen Vermarktungs- und Informationsaktivitäten wird dabei die Neuordnung des ÖPNV-Angebots in der Wartburgregion im Zuge der Neuvergabe der Linienkonzession zum 01.06.2019 sein. Hierzu sind im Vorfeld der Angebotsumstellung geeignete Maßnahmen und Formate zu entwickeln, um eine frühzeitige und umfassende Information der ÖPNV-Nutzer zu den geplanten Änderungen und den damit verbundenen Vorteilen zu gewährleisten.

2.7 ÖPNV-Tarif

Die Einführung eines einheitlichen und übersichtlicheren Tarifsystems für das gesamte Bediengebiet ist zu prüfen und gegebenenfalls noch in dem Betrachtungszeitraum umzusetzen. Zielsetzung muss dabei sowohl der einfache Übergang zwischen Stadt- und Regionalverkehr als auch ein einfacherer Übergang auf kreisübergreifenden Verbindungen sein. Als Alternative zu dem aktuellen Entfernungstarif gilt ein Wabentarif, wie er im Verkehrsverbund Mittelthüringen Anwendung findet.

Zur Attraktivitätssteigerung für Touristen sind die gemeinsamen Vorhaben zwischen den Verkehrsunternehmen und den Städten Bad Liebenstein und Bad Salzungen zur Einführung einer elektronischen Kur-/Gästekarte weiter zu entwickeln. Anzustreben ist hierfür eine zweijährige Testphase. Bei positivem Ergebnis sollte die Nutzung der elektronischen Kur-/ Gästekarte ausgeweitet werden.

3 Organisationskonzept bis 31.05.2019

Für den Zeitraum bis zum 31. Mai 2019 sind umfangreiche strukturelle Neuordnungen im ÖPNV des Wartburgkreises sowie der Stadt Eisenach vorgenommen worden bzw. für die weitere Umsetzung vorgesehen.

Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach haben sich zur Verbesserung der Verhältnisse im Straßenpersonennahverkehr über einen ARGE-Vertrag zusammengeschlossen. Die ARGE hat über einen "Rahmenvertrag vom 26. Februar 1998/10. Dezember 1999" i. V. m. der „Ergänzungsvereinbarung vom November 2009“ (kurz: Rahmenvertrag) die VGW mit dem Regionalverkehr und die KVG mit dem Stadtverkehr Eisenach betraut.

Im Rahmen dieser Betrauungen sind die Finanzierung von VGW und KVG für die Leistungen des Regional- bzw. Stadtverkehrs durch den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach geregelt. Die Betrauungen enden mit dem Ende der Konzessionslaufzeiten im Mai 2019.

Das Leistungsbild der Gesellschaften stellt sich für das Kalenderjahr 2016 grundsätzlich wie folgt dar:

- ▶ Leistungserbringung im Stadtbusverkehr Eisenach durch die KVG als alleinige Genehmigungsinhaberin nach dem PBefG und Selbsterbringung durch KVG: ca. 0,7 Mio. Fahrplan-km pro Jahr
- ▶ Leistungserbringung der VGW im Regionalbusverkehr Wartburgkreis als alleinige Genehmigungsinhaberin nach dem PBefG bei 100 % Fremdvergabe: ca. 5,3 Mio. Fahrplan-km pro Jahr, davon entfallen auf
 - ▶ PNG und KVG zusammen ca. 64 % sowie auf
 - ▶ 12 Private zusammen ca. 36 %.

Mit **Kreistagsbeschluss vom 21. Juni 2016** wurde als erster Schritt die Fusion der kreiseigenen Gesellschaften PNG und UBT – rückwirkend zum 1. Januar 2016 – beschlossen, um eine direkte Beteiligung des Wartburgkreises mit der PNG herzustellen.

Damit ergibt sich folgende Struktur mit Gültigkeit **bis zum 31. Dezember 2016**:

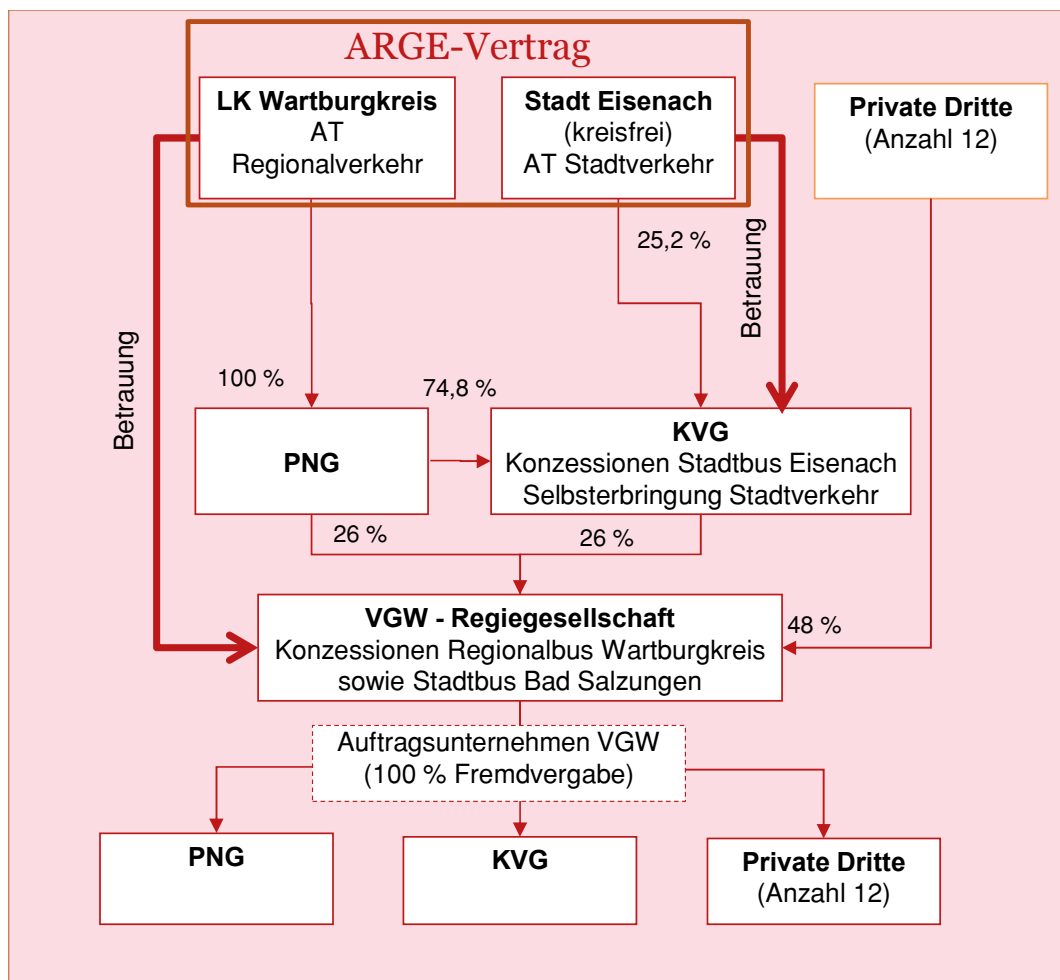


Abbildung 23: Organisationsstruktur vom 01.01.2016 bis 31.12.2016

Die mit dem Kreistagsbeschluss vom 21. Juni 2016 neu definierte Struktur stellt gegenüber dem vorherigen Status quo für den Wartburgkreis eine deutliche Vereinfachung der Beteiligungsstrukturen in Bezug auf PNG, UBT und KVG dar, da die mittelbaren Beteiligungen über die UBT entfallen.

Am 7. Dezember 2016 haben sich die Stadt Eisenach und der Wartburgkreis, vorbehaltlich der noch erforderlichen Beschlussfassungen in Stadtrat und Kreistag, darüber geeinigt, dass die PNG und die KVG zu einer gemeinsamen Gesellschaft fusioniert werden. Die Fusion soll als Stufe 1 rückwirkend zum 1. Januar 2017 erfolgen, bis spätestens 31.08.2017 umgesetzt und zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet werden.

In Stufe 2 ist die aus der Fusion hervorgegangene Gesellschaft nach Maßgabe des § 76a ff. ThürKO, unmittelbar nach der Eintragung der Fusion in das Handelsregister, in eine AöR in Trägerschaft von Stadt Eisenach und des Wartburgkreises umzuwandeln.

Die Stadt Eisenach und der Wartburgkreis sind sich dabei darüber einig, dass der jeweilige Einfluss auf die Verkehre im Sinne des bestehenden ARGE-Vertrages weiter gewahrt bleiben soll. D. h., die Einflussmöglichkeiten im Rahmen der heutigen über den ARGE-Vertrag bestehenden ÖPNV-Aufgabenträgerfunktion der Stadt Eisenach für den Stadtbusverkehr sollen auch nach einer möglichen Gebiets- und Verwaltungsreform in Thüringen weitestgehend gesichert bleiben.

Im Ergebnis der Realisierung der **Stufe 1** ergibt sich durch die Fusion von PNG und KVG zum 1. Januar 2017 folgende Struktur, die dann für den Zeitraum **1. Januar bis voraussichtlich 15. Oktober 2017** gilt:

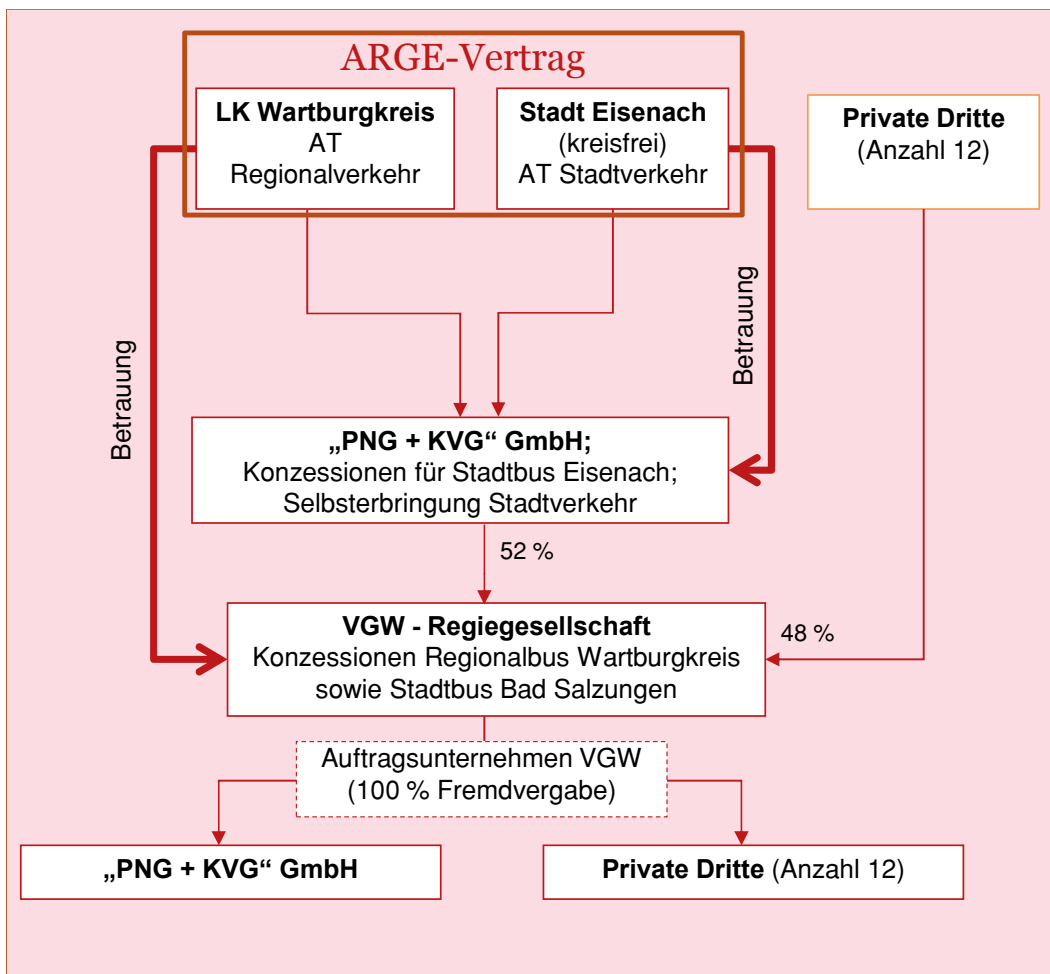


Abbildung 24: Organisationsstruktur vom 01.01.2017 bis voraussichtlich 15.10.2017

In **Stufe 2** erfolgt dann unmittelbar nach der Eintragung der Fusion in das Handelsregister, die Umwandlung der aus der Fusion von PNG und KVG hervorgegangenen Gesellschaft zur „AÖR-ÖPNV Wartburgregion“ im Rahmen von § 76a ThürKO.

Somit ergibt sich spätestens ab dem **15. Oktober 2017 bis 31. Mai 2019** folgende ÖPNV-Struktur:

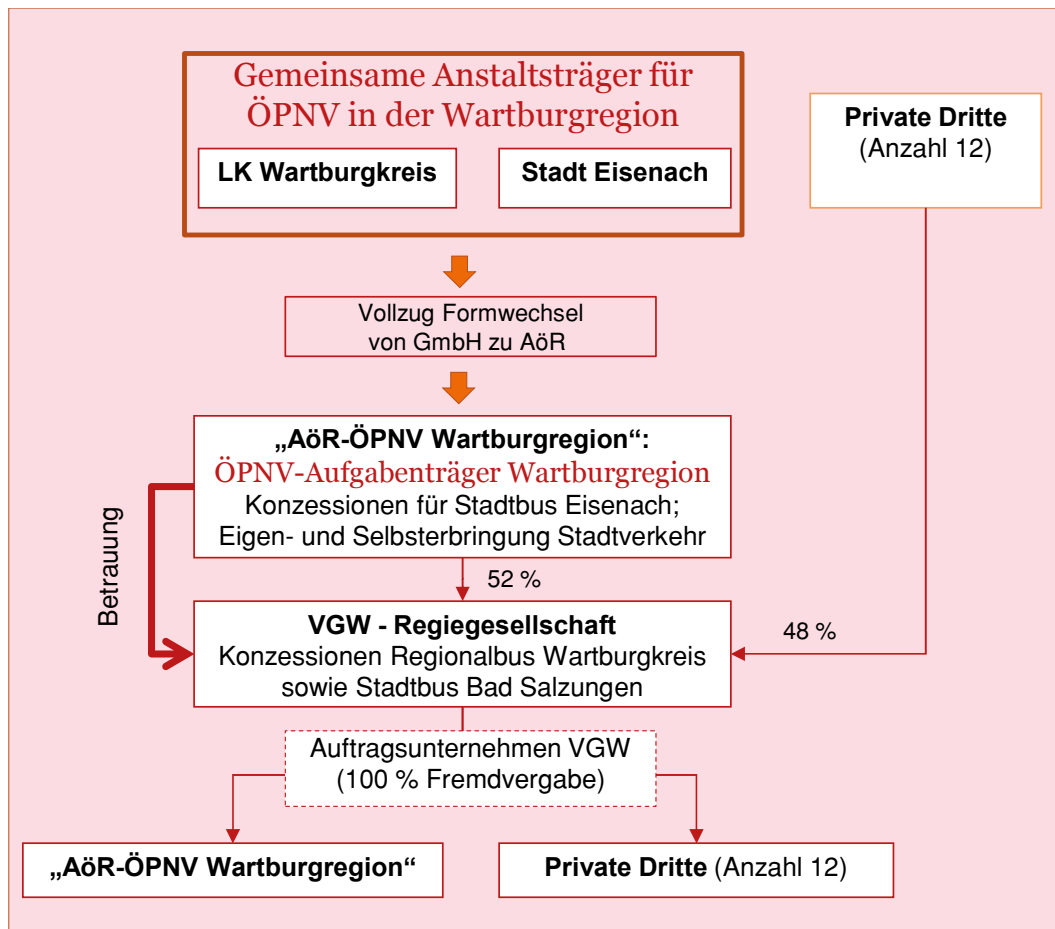


Abbildung 25: Organisationsstruktur vom 15.10.2017 bis 31.05.2019

Die neue Struktur führt zu folgenden gravierenderen Veränderungen:

- Mit dem Formwechsel der aus der Fusion von PNG und KVG hervorgehenden Gesellschaft zur „AöR-ÖPNV Wartburgregion“ wird nach Maßgabe der ThürKO, auch die Aufgabenträgerfunktion für den StPNV und damit die Zuständigkeit für den StPNV in der Wartburgregion, bestehend aus Stadt- und Regionalbusverkehr auf die „AöR-ÖPNV Wartburgregion“ übertragen.
- Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach wechseln aus den vorherigen Gesellschafterrollen in die Rollen von Anstaltsträgern. Ihre StPNV-Aufgabenträgerschaft geht zeitgleich mit deren Errichtung auf die „AöR-ÖPNV Wartburgregion“ über.
- Die derzeitige Betrauungssituation sowie die Stellung der VGW bleiben bis zum 31. Mai 2019 (anschließend Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach VO (EG) 1370/2007) grundsätzlich im jetzigen Status bestehen.

- ▶ Besonders zu beachten sind diese Detailveränderungen:
 - ▶ Zeitgleich mit der Übernahme der Aufgaben der heutigen ARGE-ÖPNV übernimmt die AöR die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft als zuständige Behörde für den Regionalbusverkehr und wird damit Auftraggeberin der VGW.
 - ▶ In Folge der Umwandlung der fusionierten KVG und PNG in eine AöR, voraussichtlich ab dem 15. Oktober 2017, ist die Zuständigkeit für den Stadtbusverkehr Eisenach unmittelbar bei der AöR angesiedelt (Eigen- und Selbsterbringung durch die zuständige Behörde). Damit wird die diesbezügliche derzeit bestehende Betrauung durch die Stadt Eisenach entbehrlich.
- ▶ Die „AöR-ÖPNV Wartburgregion“ bleibt bis zum Auslaufen der Betrauung zum 31. Mai 2019 Auftragsunternehmer der VGW, da aufgrund des Formwandels nach der Fusion der beiden Gesellschaften in die AöR die Regionalbusleistungen sowie die zur Erbringung erforderlichen Personal-, Fahrzeug- und Betriebshofressourcen von PNG und KVG eingegangen sind.
- ▶ Die Zusammenarbeit von Wartburgkreis und der Stadt Eisenach ist im abzuschließenden AöR-Vertrag zu regeln, insbesondere:
 - ▶ Kosten- und Ausgleichsermittlung sowie Finanzierungsverpflichtungen für Stadtverkehr Eisenach und Regionalverkehr Wartburgkreis
 - ▶ Gestaltungseinfluss auf Tarife und Preise im Stadtverkehr Eisenach sowie im Regionalverkehr Wartburgkreis (inklusive Stadtverkehr Bad Salzungen)
 - ▶ Verteilung der Gemeinkosten der AöR auf Stadtverkehr Eisenach und Regionalverkehr Wartburgkreis.

Fahrgastbeirat

Seit Februar 2016 vertritt eine ehrenamtlich tätige Arbeitsgruppe aus Bürgerinnen und Bürgern als Fahrgastbeirat die Interessen der Nutzer und Nutzerinnen von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Wartburgregion. Hierzu gehören auch Vertreter von Senioren, Behinderten und Schülern. Aufgabe des Fahrgastbeirats ist es, auf bestehende Mängel im ÖPNV aus Nutzersicht aufmerksam zu machen und Verbesserungsvorschläge zu formulieren. Die Themen reichen dabei von der Linienführung und Fahrplangestaltung bis zu Barrierefreiheit und Fahrgastinformation.

Die Hinweise und Verbesserungsvorschläge des Fahrgastbeirats sind vom ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen. Gemeinsam mit dem Fahrgastbeirat sind praktikable und wirtschaftlich vertretbare Lösungen zu erarbeiten.

4 Investitions- und Finanzierungsplan bis 31.05.2019

4.1 Konsumtive Mittel

a) Stadtverkehr Eisenach

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Angebots- und Zuschussplanungen bis 2019 (Angaben der KVG Eisenach).

	Ist 2016 (vsl.)	2017	2018	2019 (bis einschl. Mai)
Fahrplan-km	724.517	719.810	727.000	302.917
Zuschüsse in €				
Freistaat Thüringen	226.000	220.000	220.000	91.667
Stadt Eisenach	250.000	250.000	250.000	104.167
Zuschüsse in € je Fahrplan-km				
Freistaat Thüringen	0,31	0,31	0,30	0,30
Stadt Eisenach	0,35	0,35	0,34	0,34

Tabelle 32: Stadtverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen bis 31.05.2019

Die Zuschüsse des Freistaates Thüringen basieren auf der derzeitigen Praxis. Der Ansatz für den Zuschuss der Stadt Eisenach von 250 T€ leitet sich aus der verbleibenden Deckungslücke ab. Er ist als ausreichend zur Absicherung der geplanten Fahrplanleistung von ca. 730.000 Fahrplan-km anzusehen. Für den Zeitraum bis zum 31. Mai 2019 wird entsprechend ein Zuschussbedarf von maximal 250 T€ fixiert. Strukturell induzierte Mehrbedarfe sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Grundsätzlich ist der Aufgabenträger dazu angehalten, kostengünstigere Lösungen zu entwickeln.

b) Regionalverkehr Wartburgkreis

Die nachfolgende Übersicht fixiert die Angebots- und Zuschussplanungen bis 31. Mai 2019:

	2017	2018	2019 (bis einschl. Mai)
Fahrplan-km	5.125.270	5.150.000	2.145.833
Zuschüsse in €			
Freistaat Thüringen			
Grundförderung	570.000	570.000	237.500
Landesbedeutsame Linien*	230.000	230.000	62.500
Wartburgkreis	3.800.000	4.000.000	1.666.667
Zuschüsse in € je Fahrplan-km			
Freistaat Thüringen			
Grundförderung	0,11	0,11	0,11
Landesbedeutsame Linien*	0,50	0,50	0,32
Wartburgkreis	0,78	0,78	0,78

* Zuschuss für Landesbedeutsame Linien beinhaltet den Anteil der auf Grund der Leistungserbringung auf der Linie Eisenach – Mühlhausen an den Aufgabenträger Unstrut-Hainich-Kreis weitergereicht wird. Ab 2019 wurde ein geringerer Kilometerzuschuss zugrunde gelegt.

Tabelle 33: Regionalverkehr Wartburgkreis – Angebots- und Zuschussplanungen bis 2019

Die Zuschüsse des Freistaates Thüringen basieren auf der derzeitigen Praxis. Der Ansatz für den Zuschuss des Wartburgkreises von 3.800 T€ leitet sich aus der Deckungslücke von 2015 ab. Der Wartburgkreis sieht für die Zukunft eine Fixierung des Zuschusses auf 4.000 T€ vor. Nach den derzeitigen Kalkulationen ist dieser als ausreichend zur Absicherung der geplanten Fahrplanleistung von ca. 5,1 Mio. Fahrplan-km p. a. anzusehen. Strukturell induzierte Mehrbedarfe sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Grundsätzlich ist der Aufgabenträger dazu angehalten, kostengünstigere Lösungen zu entwickeln.

4.2 Investive Mittel

Da eine jahres- bzw. monatsstufengenaue Planung der Investitionen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplanes nicht vorliegt, werden in diesem Abschnitt die investiven Mittel betrachtet.

Investitionen (Stadt Eisenach und Wartburgkreis) betreffen maßgeblich:

- a) Investitionen der Unternehmen in Fahrzeuge
- b) Investitionen der Unternehmen in Betriebssteuerungssysteme
- c) Investitionen der Unternehmen in Vertriebstechnik
- d) Investitionen der Kommunen in Haltestelleninfrastruktur

Die Investitionen nach a) sind im Rahmen der gewährten Betriebskostenausgleiche (konsumtive Mittel) über Abschreibungen zu refinanzieren, wobei die vorgegebenen Standards (insbesondere Fahrzeughöchstalter von 15 Jahren und Umsetzung Barrierefreiheit in den Fahrzeugen) einzuhalten sind. Dabei sind von den Unternehmen sämtliche öffentliche Investitionsförderungs- und Finanzierungsinstrumente auszuschöpfen. Demzufolge besteht hier kein entsprechender Ausweisbedarf.

Die Investitionen nach b) sind im Grundsatz gleichfalls im Rahmen der gewährten Betriebskostenausgleiche (konsumtive Mittel) über Abschreibungen zu refinanzieren.

Im Falle grundsätzlicher, tiefgreifender technischer Umstellungen sind Investitionszuschüsse des Aufgabenträgers sowie Erhöhungen der konsumtiven Finanzierung zu gewähren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unter Effizienzgründen zentrale Einheiten der Betriebssteuerungssysteme maßgeblich bei der AöR angesiedelt werden und allen anderen Unternehmen, die Linienverkehre in der Wartburgregion durchführen, die Mitnutzung eröffnet ist.

Auch hier sind von den Unternehmen, insbesondere von der AöR, sämtliche öffentliche Investitionsförderungs- und Finanzierungsinstrumente auszuschöpfen. Ein entsprechender Ausweisbedarf von investiven Mitteln besteht hier nicht, da diese erst später im Falle einer Umsetzung konkret projektbezogen bestimmt werden können.

Hinsichtlich der Investitionen nach c) sind die Ausführungen zu b) analog einschlägig. Ein Ausweis der Investitionsbedarfe ist somit hier ebenfalls nicht zielführend, da genaue technische Lösungen bzw. Ersatzbedarfe entscheidend von der zukünftigen systemischen Entwicklung abhängig sind. Dies betrifft insbesondere die Fortentwicklung von Übergangs- und Anschlussstarifen für die Wartburgregion (z. B. Ausweitung VMT-Tarif), für die ein konkretes Umsetzungskonzept noch zu erarbeiten ist.

Die Investitionen nach d) betreffen Investitionen, die unmittelbar bei den Kommunen anfallen und über investive Mittel zu finanzieren sind. Nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 PBefG gilt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die

Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Demnach beziehen sich die Investitionen der Kommunen im Wesentlichen auf die Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen. Der Investitionsbedarf wurde für den Zeitraum 2017 bis 2021 durch die Kommunen wie folgt abgeschätzt, wobei diese Schätzung gleichermaßen für den 5-Jahres-Zeitraum 2018 – 2022 vom Grundsatz her einschlägig ist:

	Kategorie	Haltestellen				Höhe des Investitionsbedarfes		
		je Kategorie	davon mit ausgewiesenen Investitionsbedarf	davon ohne Investitionsbedarf	davon ohne Angabe (Bedarf unklar)	Basis Preisstand 2017	Dynamisierung bis 2021 (3 %/a)	unklarer Investitionsbedarf (Annahme: 28,1 T€/Haltestelle)
a	b	c	d	e	f	g	$h = g \cdot 1,126^{10}$	$i = f \cdot 28,1^{11}$
Stadt Eisenach	A	1						
	B	108						
	C	37						
Summe Stadt Eisenach		146						
Gemeinden	A	9	2	4	3	540	608	84
	B	282	34	55	193	1.082	1.218	5.431
	B/C	5	2	0	3	85	96	84
	C	160	33	10	117	652	734	3.292
Summe Gemeinden		456	71	69	316	2.359	2.656	8.891
Summe		602	71	69	316	2.359	2.656	8.891

Tabelle 34: Voraussichtlicher Investitionsbedarf der Kommunen

¹⁰ 1,126 = Faktor für Dynamisierung über 4 Jahr in Höhe von 3 % p. a.

¹¹ 28,1 T€ entspricht Dynamisierung vom Ausgangsbetrag 25 T€ über 4 Jahre in Höhe von 3 % p a.

Zu den in der Tabelle dargestellten Informationen ist folgendes anzumerken:

- ▶ Die Haltestellenkategorien sind im Teil D, Kapitel 1.2.4.2 für das zukünftige ÖPNV-Netz definiert. Die Zuordnung jeder Haltestelle zur jeweiligen Kategorie ist der **Anlage 6** zu entnehmen.
- ▶ Seitens der Stadt Eisenach wurde auskunftsgemäß ein Bushaltestellenkonzept erarbeitet. Der zuständige Regiebetrieb für Tiefbau- und Grünflächen der Stadt Eisenach sieht keine Notwendigkeit, dieses im NVP zu verankern.
- ▶ Die Investitionsbedarfe der anderen Kommunen wurden durch diese selbst abgeschätzt. Die ausgewiesenen Beträge (Spalte g) wurden durch PwC übernommen und nochmals mit 3 % p. a. für den 5-Jahres-Zeitraum dynamisiert (Spalte h).
- ▶ Für Haltestellen, bei denen keine Angabe zum Investitionsbedarf erfolgte, wurde der Investitionsbedarf mit durchschnittlich ca. 25 T€ pro Haltestelle im Jahr 2017 geschätzt (Spalte i), in Anlehnung an die Kostenschätzungen der Kommunen. Außerdem wurde analog zu Spalte h eine Dynamisierung vorgenommen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass von den insgesamt 456 Haltestellen im Kreisgebiet (ohne Stadt Eisenach) für 69 (ca. 15,1 %) kein Investitionsbedarf besteht. Bei weiteren 71 Haltestellen (15,6 %) wurde der Investitionsbedarf bereits konkret abgeschätzt. Für den überwiegenden Anteil der Haltestellen (316 bzw. ca. 69,3 %) erfolgte bisher keine Einschätzung des zukünftigen Investitionsbedarfs. Entsprechend wurde eine überschlägige Schätzung vorgenommen (siehe oben).

Nach den durchgeführten überschlägigen Berechnungen ergibt sich somit ein Gesamtinvestitionsbedarf (dynamisiert ohne die Stadt Eisenach) von 8,9 Mio. €. Allerdings muss diese Summe nicht zwingend rein aus den kommunalen Mitteln finanziert werden. Gemäß „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie)“ Pkt. 2.2.2 i. V. m. Pkt. 5.2.2 können Investitionen für den Bau, den Umbau und die Erneuerung von Haltestellen, Verknüpfungsanlagen und Wendeschleifen mit bis zu 80 % aus Mitteln des Freistaats Thüringen gefördert werden. Kann diese maximale Förderungshöhe für alle Vorhaben ausgeschöpft werden, beläuft sich der Finanzierungsbedarf aus kommunalen Mitteln auf schätzungsweise 1,8 Mio. €.

Für die Haushaltplanung der Stadt Eisenach sind für den 5-Jahres-Zeitraum jährlich 100 T€ zur Schaffung barrierefreier Haltestellen eingestellt, wobei von 75 % Förderung durch den Freistaat Thüringen ausgegangen wird. Somit verbleibt eine Haushaltbelastung von jährlich 25 T€ pro Jahr für diesen Zeitraum.

Zur Einzelaufstellung der Haltestellen in der Stadt Eisenach und in den anderen Kommunen wird auf **Anlage 6** verwiesen.

Der Fahrzeugbedarf ist etwa wie folgt abzuschätzen:

- ▶ Regionalbusverkehr Wartburgkreis (AöR und Private): ca. 140 Busse
- ▶ Stadtverkehr Eisenach (AöR): ca. 20 Busse

Grundsätzlich ist ein Fahrzeughöchstalter von 15 Jahren fixiert. Damit ergeben sich folgende Busersatzbedarfe in Anbetracht der vorfindlichen Alters- und Leistungsstruktur:

- ▶ Regionalbusverkehr Wartburgkreis (AöR und Private): 10 bis 15 Busse pro Jahr
- ▶ Stadtverkehr Eisenach (AöR): 2 Busse.

Die Ersatzbeschaffung von 2 Bussen pro Jahr für den Stadtbusverkehr Eisenach würde weitgehend sichern, dass das Fahrzeughöchstalter dort etwas günstiger als 15 Jahre gehalten werden kann, was in Anbetracht des Tourismus auch sinnvoll ist.

Teil D: ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept ab 2019

Zeitraum 01.06.2019 – 31.12.2022

1 ÖPNV-Anforderungsprofil ab 01.06.2019

1.1 Netzkategorien im Straßenpersonennahverkehr

Die strukturellen Bedingungen im Nahverkehrsraum und diesbezüglich absehbare Entwicklungen erfordern mit Blick auf die zukunftsgerechte ÖPNV-Netz- und Angebotsgestaltung eine klare funktionale Differenzierung einzelner hierarchisch aufgebauter StPNV-Netzebenen und deren zweckmäßige Verknüpfung im Sinne eines integriert nutzbaren ÖPNV-Gesamtsystems.

Die StPNV-Bedienung im Nahverkehrsraum gliedert sich dabei zukünftig in drei Netzebenen:

Netzebene	Funktion	Konkrete Aufgabe
StPNV-Hauptnetz	Rückgrat des regionalen ÖPNV in funktionaler Kooperation mit dem SPNV-Netz	Verbindung des Mittelzentrums Bad Salzungen mit der kreisfreien Stadt Eisenach als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion und weiteren Zentralen Orten im jeweiligen mittelzentralen Funktionsraum sowie ggf. Zentralen Orten im Umland, sofern diese Verbindungen nicht bereits durch den SPNV sichergestellt sind. Hierzu zählen auch Relationen mit besonderer regionaler Bedeutung, die innerhalb des Landkreises bzw. auch im aufgabenträger-übergreifenden ÖPNV entsprechende Nachfragepotenziale aufweisen, z. B. Berufspendler oder Touristen.
StPNV-Ergänzungsnetz	Flächenerschließung abseits erreichbarer Zugangsstellen des StPNV-Haupt- bzw. SPNV-Netzes	Bedienung des Schülerverkehrs. Gewährleistung der ÖPNV-Erreichbarkeit von Verwaltungssitzen aus deren jeweiligen Mitgliedsgemeinden an Werktagen.
StPNV-Stadtverkehrsnetze Eisenach und Bad Salzungen	Gewährleistung spezifisch städtischer Mobilitätsbedürfnisse	Innerörtliche Verbindung zwischen Wohnstandorten und dem Stadtzentrum/Bahnhof sowie Erschließung wichtiger Standorte von Versorgung, Verwaltung, Bildung und Freizeit (in Abstimmung mit den Angeboten des Haupt- und Ergänzungsnetzes)

Tabelle 35: Netzebenen im StPNV und deren Funktion und Aufgaben

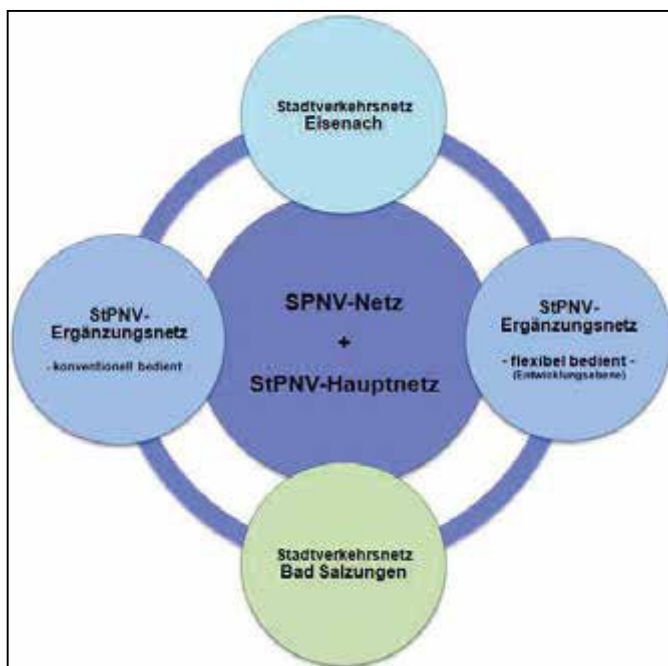


Abbildung 26: Künftige ÖPNV-Netzebenen im Nahverkehrsraum

Auf den einzelnen Netzebenen können dann, entsprechend der unterschiedlichen Nachfrage, verschiedene Mobilitätsangebote bzw. Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Möglichkeiten und Stärken eingesetzt werden.

1.2 Anforderungsprofil für den ÖPNV im Nahverkehrsraum

1.2.1 Zielsetzung

In seiner Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach dazu verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen. Die Festlegung eines Anforderungsprofils für den ÖPNV entspricht der im ÖPNV-Gesetz des Freistaats Thüringen formulierten Verpflichtung, im Nahverkehrsplan die Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV festzuschreiben (§ 6 Abs. (1) ÖPNVG TH). Dies geschieht, indem räumlich und zeitlich differenzierte, jedoch konsistente und aufeinander abgestimmte Leistungs- und Qualitätsparameter in Form von Mindestbedienstandards für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis definiert werden.

Mit diesem abgestimmten Rahmen zur Bedienungs- und Beförderungsqualität soll sichergestellt werden, dass in allen Teilen der Region ein hohes und gleichwertiges Angebotsniveau im ÖPNV erreicht wird, das sowohl dem jeweiligen Bedarf gerecht wird, als auch den Anforderungen an ein integriertes Verkehrsangebot entspricht. Darüber hinaus sollen die Belange von behinderten und älteren Menschen sowie

von Familien mit Kindern – u. a. durch Vorgaben zur Barrierefreiheit – berücksichtigt werden. Hierbei sind jedoch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit als wesentliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Neben der künftigen Angebotsgestaltung im ÖPNV sind die Qualitätsstandards aber auch eine wesentliche Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sowie die Kontrolle der Leistungserbringung. Dies bezieht sich auf die Wettbewerbssituation im ÖPNV und die angestrebte Sicherung der ÖPNV-Angebotsqualität im Wettbewerb. Nicht zuletzt wird mit dem Anforderungsprofil für den ÖPNV eine Grundlage zur Analyse des Status quo-Angebots im ÖPNV und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Die Auswahl der Qualitätskriterien zur Beschreibung des geforderten Angebotsniveaus und deren Ausprägung in Form von (Mindest-) Standards wurden im begleitenden Arbeitskreis diskutiert und festgelegt. Hinsichtlich der Mindestanforderungen liegen Erfahrungswerte aus Räumen mit vergleichbarer Raumstruktur zugrunde. Wo immer dies erforderlich war, wurden differenzierte Standards für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis entsprechend der unterschiedlichen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse festgelegt.

Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen von Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen, um den Verdacht der Diskriminierung zu vermeiden. Daher wurden die Kriterien in zwei Gruppen eingeteilt, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind:

- ▶ Die Kriterien zur Beschreibung der Verkehrserschließung und der Angebotsqualität lassen sich mithilfe von Messgrößen quantitativ beschreiben, so z. B. die Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten. Mithilfe dieser Kriterien wurden Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und geeignete Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen definiert.
- ▶ Die Kriterien zur Beschreibung der Bedienungsqualität, wie z. B. Sauberkeit, Sicherheit oder Haltestellenausstattung, lassen sich unter Berücksichtigung des Diskriminierungsverbots überwiegend nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziele für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen.

Systematik der Qualitätsmerkmale

Kategorie	Kriterium
Erschließungsqualität	Erschließungsgrundsatz
	fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen
Verbindungsqualität	zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele
	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen
	Verkehrszeiten, Bedienungszeiten, Bedienungshäufigkeiten
	Anschlussicherung
Beförderungsqualität	Ausstattung Fahrzeuge
	Gestaltung und Ausstattung Haltestellen / Verknüpfungspunkte
	Bevorrechtigung des ÖPNV
	Fahrgastinformation / Kommunikation
	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit
	Tarifsystem
	Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen / Barrierefreiheit
	Umweltstandards

Tabelle 36: Qualitätsmerkmale im ÖPNV-Anforderungsprofil für den Nahverkehrsraum

1.2.2 Standards der Erschließungsqualität

1.2.2.1 Erschließungsgrundsatz

Zur Sicherung der Daseinsvorsorge im ÖPNV sind alle Orts- bzw. Stadtteile durch den ÖPNV zu erschließen. Folgende begründete Ausnahmen sind zulässig: Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, auf denen das ÖPNV-Potenzial folglich sehr gering ist, Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen, sowie Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind.

1.2.2.2 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Für die Erschließung der bebauten Gebiete werden Richtwerte für Einzugsradien und Einzugspotenziale von Haltestellen des StPNV bzw. von Haltepunkten des SPNV festgelegt. Sie orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (6/2001). Der zugrunde liegende Luftlinienradius berücksichtigt keine topographischen Besonderheiten, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z. B. Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Stadt Eisenach

Für die Stadt Eisenach werden die in Tabelle 37 aufgeführten Einzugsbereiche festgelegt. Ein Stadtteil gilt als erschlossen, wenn 80 % der dort lebenden bzw. arbeitenden Personen oder Besucher von den Einzugsbereichen der ÖPNV-Haltestellen abgedeckt werden.

Verkehrsgebiet	StPNV (Bus)
Stadtzentrum	300 m (5 min)
locker bebaute Stadtgebiete und Stadtrandbereiche	500 m (9 min)

Angaben zur Gehzeit (x min) berücksichtigen eine mittlere Gehgeschwindigkeit von 70 m/min und einen Umwegfaktor von 20 %.

Tabelle 37: Stadt Eisenach – Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten

Wartburgkreis

Für den Wartburgkreis werden die in Tabelle 38 aufgeführten Einzugsbereiche festgelegt. Ein Orts- bzw. Stadtteil gilt als erschlossen, wenn 80 % der dort lebenden bzw. arbeitenden Personen oder Besucher von den Einzugsbereichen der ÖPNV-Haltestellen abgedeckt werden.

Verkehrsgebiet	StPNV (Bus)	SPNV
dicht bebaute Gebiete im Mittelzentrum Bad Salzungen	300 m (5 min)	1.000 m (17 min)
dicht bebaute Gebiete in den Grundzentren (Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa, Gerstungen, Kaltennordheim, Mihla, Ruhla, Treffurt, Vacha, Wutha-Farnroda)	500 m (9 min)	1.000 m (17 min)
sonstige Orte	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Angaben zur Gehzeit (x min) berücksichtigen eine mittlere Gehgeschwindigkeit von 70 m/min und einen Umwegfaktor von 20 %.

Tabelle 38: Wartburgkreis – Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten

Begründete Ausnahmen sind zulässig und können sein:

- Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, auf denen das ÖPNV-Potenzial folglich sehr gering ist,
- Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen, sowie
- Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind.

1.2.3 Standards der Verbindungsqualität

1.2.3.1 Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Stadt Eisenach

Als Mindeststandard zur zeitlichen Erreichbarkeit der Innenstadt werden maximale Beförderungszeiten im ÖPNV festgelegt, die für alle Siedlungsbereiche im Stadtgebiet gelten. Ausgewiesen ist die maximale Beförderungszeit im ÖPNV je Relation ohne Zu- und Abgangszeiten.

Verbindungen zwischen Stadtteilen und	mit dem ÖPNV erreichbar in maximal *)
Innenstadt	30 Minuten

**) Zeit für den Weg zwischen Stadtteil und Innenstadt ohne Zu- und Abgangszeiten zur/von Haltestelle¹²*

Tabelle 39: Stadt Eisenach – Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt

Wartburgkreis

Das ÖPNV-Netz ist auf die Mittel- und Oberzentren auszurichten. Grundzentren und Gemeinden mit einer überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktion sind funktionsgerecht einzubinden. Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte (zugeordnetes Ober-, Mittel- und Grundzentrum) mit dem ÖPNV oder mit flexiblen Angebotsformen ist für möglichst alle Orts- bzw. Stadtteile im Wartburgkreis zu gewährleisten. Die ÖPNV-Erreichbarkeit von Verwaltungssitzen aus deren jeweiligen Mitgliedsgemeinden ist werktäglich zu gewährleisten.

Für die zeitliche Erreichbarkeit Zentraler Orte werden die Angaben des LEP 2025 [18] herangezogen. Dort sind für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte Richtwerte für die Wegezeiten festgelegt. „Wegezeit“ ist dabei jene Zeit, die für den Weg vom Wohnort zum Zentralen Ort oder zurück benötigt wird (ohne Zu- und Abgangszeiten zur/von Haltestelle). Gemäß Tabelle 40 sollen die folgenden Wegezeiten nicht überschritten werden:

¹² Die Innenstadt (Haltestelle Markt) wird bereits derzeit innerhalb von 30 Minuten von den Stadtteilen erreicht.

Verbindungen zwischen Orts-/Stadtteilen und	mit dem ÖPNV erreichbar in maximal *)
Grundzentrum	30 Minuten
Mittelzentrum	45 Minuten
Oberzentrum	90 Minuten

*) Zeit für den Weg vom Wohnort zum Zentralen Ort ohne Zu- und Abgangszeiten zur/von Haltestelle Bad Salzungen: Das Stadtzentrum soll von allen Stadtteilen in maximal 30 Minuten erreichbar sein.

Tabelle 40: Wartburgkreis – Zeitliche Erreichbarkeit übergeordneter Zentraler Orte

1.2.3.2 Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen

Stadt Eisenach

Innerhalb des Stadtgebiets sind auf allen wichtigen Relationen Direktfahrten zu gewährleisten:

Verbindung	Maximale Zahl der Umsteigevorgänge
Stadtteil – Innenstadt	Direktfahrt ohne Umstieg
Stadtteil – Verknüpfungspunkt mit höherrangigem ÖPNV	Direktfahrt ohne Umstieg

Tabelle 41: Stadt Eisenach – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge

Wartburgkreis

Zwischen den Orten im Kreisgebiet und den Gemeinden mit zentralörtlicher Funktion sind die folgenden maximalen Umsteigehäufigkeiten zu gewährleisten:

Verbindungen zum	Maximale Zahl der Umsteigevorgänge
Zentralen Ort des Grundversorgungsbereiches	max. 1 Umstieg
Mittelzentrum	max. 2 Umstiege
Oberzentrum	max. 3 Umstiege

Tabelle 42: Wartburgkreis – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge

Bad Salzungen: Das Stadtzentrum soll von allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar sein.

1.2.3.3 Verkehrszeiten, Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Stadt Eisenach

Verkehrszeiten

Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
06:00 – 08:00 Uhr	08:00 – 12:30 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr
12:30 – 17:00 Uhr	17:00 – 20:00 Uhr	20:00 – 24:00 Uhr

Tabelle 43: Stadt Eisenach – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit ganztägig.

Bedienungshäufigkeiten

In Abhängigkeit von der Netzebene gelten folgende Bedienungshäufigkeiten je Relation:

Netzebene	Mindest-Bedienungshäufigkeit / Takt		
	HVZ	NVZ	SVZ
Relationen Zentrum – Nordplatz (Stregdaer Allee) Zentrum – Thälmannstraße – Karlskuppe (Oststadt) – Zentrum – Stedtfelder Straße	20-min-Takt	20-min-Takt	60-min-Takt *)
übrige Bedienungsrelationen	60-min-Takt	60-min-Takt	bedarfsgerecht/ flexibel *)

*) Abendverkehr (nach 20 Uhr) ggf. als Rufbus

Tabelle 44: Stadt Eisenach – Bedienungshäufigkeiten nach Verkehrszeiten

Wartburgkreis

Verkehrszeiten

Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
06:00 – 08:00 Uhr	08:00 – 12:30 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr
12:30 – 17:00 Uhr	17:00 – 19:30 Uhr	19:30 – 24:00 Uhr

Tabelle 45: Wartburgkreis – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit ganztägig.

Bedienungszeiten (Anforderungen an erste Ankünfte und letzte Abfahrten in Bad Salzungen und Eisenach)

Montags bis freitags erste Ankunft spätestens in:

- ▶ Eisenach (ca. 6 Uhr): Gewährleistung des Übergangs zum SPFV und SPNV am Bahnhof Eisenach für StPNV-Hauptnetzverbindungen aus Mihla, Treffurt, Ruhla
- ▶ Bad Salzungen (ca. 6 Uhr): Gewährleistung des Übergangs zum SPNV nach Eisenach für StPNV-Hauptnetzverbindungen aus Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa, Kaltennordheim, Vacha

Montags bis freitags letzte Abfahrt frühestens in:

- ▶ Eisenach (ca. 20 Uhr): Gewährleistung des Übergangs vom SPFV und SPNV am Bahnhof Eisenach für StPNV-Hauptnetzverbindungen nach Mihla, Treffurt, Ruhla
- ▶ Bad Salzungen (ca. 20 Uhr): Gewährleistung des Übergangs vom SPNV aus Eisenach für StPNV-Hauptnetzverbindungen nach Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa, Kaltennordheim, Vacha

Die genauen Anschlusszeiten sind kontinuierlich an die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des SPFV und SPNV am Bahnhof Eisenach und des SPNV am Bahnhof Bad Salzungen anzupassen. Der Fahrgastbeirat ist hierbei einzubeziehen.

An Wochenend- und Feiertagen kann die jeweils erste Ankunft mit Blick auf ein verändertes Nachfrageverhalten um bis +4 Stunden verschoben werden, die letzte Abfahrt um bis zu -2 Stunden.

Zur Berücksichtigung von Freizeitverkehren in den Abendstunden ist im Einzelfall zu prüfen, ob hinsichtlich ausgewählter Ziele auch außerhalb des Nahverkehrsraumes (z. B. Kino, Theater, Konzert in Erfurt, Fulda, Gotha oder Meiningen) ein zeitlich ausgedehntes Angebot ggf. mit einzelnen Fahrten angeboten wird (ggf. freitags und samstags), sofern diese Ziele nicht direkt mit der Bahn erreichbar sind.

Saisonale Bedienung

Auf ausgewählten Netzabschnitten, die vornehmlich touristisch orientierte Verkehre aufweisen, kann die Bedienungshäufigkeit nachfrageorientiert saisonal variieren. Dabei wird zwischen einer siebenmonatigen Sommer- und einer fünfmonatigen Winterperiode wie folgt unterschieden:

- ▶ Sommer: 01.04. bis 31.10.
- ▶ Winter: 01.11. bis 31.03.

Bedienungshäufigkeiten

In Abhängigkeit von der Netzebene gelten folgende Bedienungshäufigkeiten bzw. Takte:

Netzebene	Mindest-Bedienungshäufigkeit / Takt			
StPNV-Hauptnetz (Achsen siehe Teil D, Kapitel 2.3.2)	[Fahrtenpaare pro Verkehrstag] auf Hauptabschnitten			
	Mo – Fr	Sa	So / Feiertag	
	Achse 100: Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha – Bad Hersfeld	13	5	4
	Achse 110: Eisenach – Marksuhl – Vacha – Unterbreizbach – Geisa – Tann	8	4	4
	Achse 120: Bad Salzungen – Dermbach – Geisa – Hünfeld	5	3	3
	Achse 130: Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim	13	4	4
	Achse 140: Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla – Bad Liebenstein – Barchfeld (/Gumpelstadt) – Bad Salzungen	13	5	5
	Achse 150: Eisenach – Behringen – Craula – Bad Langensalza	8	3	3
	Achse 160: Eisenach – Mihla – Mühlhausen	13	4	4
	Achse 170: Eisenach – Creuzburg – Treffurt – Eschwege	13	4	4
Achse 180: Eisenach – Förtha – Marksuhl – Gerstungen – Berka/W. – Dippach – Großensee	5	3	0	
<i>Bemerkungen: Das Fahrtenangebot im StPNV-Hauptnetz sollte möglichst vertaktet sein. Anzustreben ist ein 120-Minuten-Takt. Auf Zentrenverbindungen im StPNV-Hauptnetz kann die Fahrtenfolge weiter verdichtet werden. In begründeten Fällen kann von der Mindest-Bedienungshäufigkeit bedarfsgerecht abgewichen werden. Fahrten zur Schülerbeförderung sind bestmöglich mit den Anforderungen des Taktverkehrs zu harmonisieren. Durchgehende Linienführungen können aus wirtschaftlichen Gründen (Dienstgestaltung) sinnvoll gebrochen werden.</i>				
StPNV-Ergänzungsnetz – Schülerverkehr – außerhalb des Schülerverkehrs	1 Hinfahrt / 2 Rückfahrten bedarfsgerecht bis zu 4 Fahrtenpaare			
Stadtverkehrsnetz Bad Salzungen (Kernstadt)	Mo – Fr: 30-min-Grundtakt Sa, So, Feiertag: 60-min-Grundtakt			
<i>Bemerkungen: Geringe Abweichungen von der Vertaktung sind zulässig.</i>				

Tabelle 46: Wartburgkreis – Bedienungshäufigkeiten nach Netzebenen

1.2.3.4 Anschlusssicherung

An wichtigen Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV, insbesondere bei relevanten Übergangsbeziehungen zum SPNV bzw. zwischen bedeutsamen StPNV-Linien, sind die Anschlusszeiten mindestens in Lastrichtung so zu gestalten, dass dem Fahrgast möglichst kurze Umsteigewartezeiten entstehen. Hierbei sind gegebenenfalls auch die erforderlichen Fußwegezeiten an einem Verknüpfungspunkt zu berücksichtigen (z. B. zwischen Bahnsteig und Bussteig an Bahnhöfen).

Stadt Eisenach und Wartburgkreis

Die Anschlusszeiten sollen die folgenden Werte nicht überschreiten:

Qualitätsstufe	Reine Wartezeit (abzgl. erforderlicher Gehzeit zwischen den Haltepunkten)*
gut	bis 10 Minuten
akzeptabel	bis 15 Minuten

**Begründete Ausnahmen sind zulässig.*

Tabelle 47: Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)

1.2.4 Standards der Beförderungsqualität

1.2.4.1 Ausstattung der Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale

Für Linien- und Schulbusse gelten die Festlegungen der StVZO bzw. der BOKraft. Die Fahrzeuge sollten grundsätzlich zeitgemäß, komfortabel und sauber sein. Bei allen Fahrzeugneuanschaffungen sind grundsätzlich Fahrzeuge in Niederflur- oder LowEntry-Bauart anzuschaffen. Ausnahmen müssen begründet werden. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind einzuhalten.

Ebenfalls sollen folgende Mindestausstattungen gewährleistet sein:

- ▶ **Fahrgastinformation**
 - ▶ einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich sowie im Fahrzeug)
 - ▶ Ausstattung mit Haltestellenansagen und Haltestellenanzeigen
 - ▶ nach Möglichkeit Informationen zum Liniennetzplan, zum Linienverlauf und Tarifinformation
 - ▶ Fahrzeugausstattung mit ITCS-gerechten Komponenten (Drucker, Funk, Anzeigen)

-
- ▶ **Einstiegs- und Innenraumkomfort** (nur bei Neubeschaffung von Fahrzeugen)
 - ▶ mindestens 2 ausreichend dimensionierte Türöffnungen zum Aus- und Einsteigen, davon mindestens ein Türbereich ohne Mittelpfosten für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen
 - ▶ Hervorheben möglicher Gefahrenstellen durch starke optische Kontraste
 - ▶ gepolsterte Sitzplätze
 - ▶ Haltewunschtaste
 - ▶ Mehrzweckflächen (Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten im Rahmen der vorhandenen Kapazität)
 - ▶ angemessene Beheizung und Belüftung bei Neufahrzeugen
 - ▶ Busfahrzeuge im Stadtverkehr:
 - ▶ Niederflurfahrzeuge (unter Berücksichtigung der topographischer Verhältnisse)
 - ▶ Rollstuhlrampe, Rollstuhlplatz mit entsprechender Taste
 - ▶ Behindertensitzplätze bei Fahrzeugneuanschaffung
 - ▶ Ausstattung mit W-LAN ist abhängig von Finanzierbarkeit
 - ▶ Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern im Rahmen der vorhandenen Kapazität
 - ▶ Busfahrzeuge im Regionalverkehr:
 - ▶ Klimaanlage bei Neufahrzeugen
 - ▶ Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern und Skiern im Rahmen der vorhandenen Kapazität und bei Fahrzeugen auf touristischen bzw. Landesbedeutsamen Linien
 - ▶ Fahrzeuge, die auf den künftigen Landesbedeutsamen Linien eingesetzt werden, sind im Zeitraum 01.04. bis 31.10. eines Jahres an Wochenend- und Feiertagen mit Fahrradträgern oder Fahrradanhängern auszustatten.
 - ▶ Ausstattung mit W-LAN ist abhängig von Finanzierbarkeit

Flottenalter

Beim Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist eine wirtschaftlich gesunde Streuung in der Altersverteilung der Fahrzeuge beizubehalten. Das Höchstalter der Fahrzeuge sollte 15 Jahre nicht überschreiten (siehe ARGE-Vertrag).

In diesem Zusammenhang wird auch auf den Rahmenplan des VMT und den darin enthaltenen Vorgaben zu Abgasemission und Energieverbrauch verwiesen.

Insbesondere bei der Anschaffung von Neufahrzeugen sollte die jeweils höchste Abgasnorm eingehalten werden.

1.2.4.2 Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind so zu gestalten, dass der Zugang zum ÖPNV-System einfach, attraktiv und informativ ist. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Die Grundsätze zur Gestaltung der Infrastruktur sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten umzusetzen.

Bei entsprechendem Bedarf und wo dies baulich/organisatorisch möglich ist, sollten Schnittstellen zur Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander und mit dem Individualverkehr (Park+Ride, Kiss+Ride, Bike+Ride) angelegt werden.

Die Anlage, die bauliche Ausgestaltung (inkl. Fahrgastinformationssysteme) und die Pflege der Haltestellen obliegen in der Regel den jeweiligen Kommunen, auf deren Gebiet sich die Haltestelle befindet. Für die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationen (z .B. Fahrplanaushang) sind die bedienenden Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Die Ausstattung der Haltestelle ist grundsätzlich von ihrer Bedeutung im Netz abhängig. Folgende Haltestellenkategorien werden unterschieden:

- **Kategorie A:** wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Hauptnetz (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, SPNV-Haltepunkte mit Verknüpfungsfunktion zum straßengebundenen ÖPNV, sonstige wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte)
- **Kategorie B:** Verknüpfungspunkte zwischen dem straßengebundenen ÖPNV-Ergänzungsnetz und dem straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetz sowie Standardhaltestellen mit mittlerem bis hohem Aufkommen
- **Kategorie C:** Standardhaltestellen mit geringem Aufkommen

Die Zuordnung jeder Haltestelle zur jeweiligen Kategorie ist der **Anlage 6** zu entnehmen.

Bei den Empfehlungen zur Haltestellenausstattung wird zwischen der Verantwortung der Kommunen und der Verkehrsunternehmen unterschieden.

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der zuständigen Kommune)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Wartefläche komplett wasserfest befestigt	X	X	(X)
barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	(X)
barrierefreier Zugang: Taktile Leitelemente (bei Umbau/Neubau)	X	(X)	
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung (mind. Überdachung)	X	X*	
Sitzgelegenheit	X	X*	(X)
Abfallbehälter	X	(X)	(X)
Informationen / Orientierung			
elektronische Haltestellenanzeigesysteme und ergänzende Infrastruktur für dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen)	(X)		
Systemverknüpfung			
Park+Ride-Anlage	(X)		
Kiss+Ride-Haltezone	(X)		
Bike+Ride-Anlage	(X)	(X)	
Taxi-Stellplätze ¹³	(X)		
Lade- und Abstellmöglichkeit für Pedelecs sowie Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge (P+R)	(X)		
<i>(x) = bei Bedarf</i>			
<i>* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen</i>			

Tabelle 48: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung (verantwortlich: zuständiger Baulastträger)

¹³ Bei größeren Verknüpfungsanlagen sowie an Endhaltestellen ist die Anordnung von Taxiständen sinnvoll. Sie sind unter Beachtung von kurzen Übergangswegen betrieblich vom Linienverkehr zu trennen. Je nach Verkehrsaufkommen kann eine Trennung in Ankunfts- und Abfahrbereiche erforderlich werden.

Ausstattungsmerkmal (in Verantwortung der Verkehrsunternehmen)	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Grundausrüstung			
Haltestellenschild nach StVO	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Informationen / Orientierung			
Liniennummer	X	X	(X)
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	(X)
Verkehrsunternehmen	X	X	(X)
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X	X
elektronische Datenschnittstellen für dynamische Fahrgastinformation	(X)		
Tarifinformation	X	(X)*	(X)*
Linienetzpläne	(X)	(X)*	
Hinweis auf Info-Telefon, Kontakt bei flexiblen Bedienungsangeboten (z. B. Telefonnummer zur Fahrtwunschanmeldung)	X	X	X
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	(X)		
Stadt Eisenach: Fahrpläne Busregionalverkehr	(X)		

(x) = bei Bedarf
* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen

Tabelle 49: Empfehlungen zur Haltestellenausstattung (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)

Bei der Haltestellengestaltung erhalten die Verkehrssicherheit, insbesondere die Schulwegsicherung, die mobilitätsgerechte Gestaltung/Barrierefreiheit und der Wetterschutz besondere Beachtung. Grundsätzlich gilt, dass Haltestellen möglichst einheitlich zu gestalten sind (Wiedererkennungswert, z. B. durch einheitliche Farben, wasserfeste Befestigung, Möblierung, Logos), soweit dies die örtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zulassen.

Die Stadt Eisenach strebt an, schrittweise an wichtigen, aufkommensstarken ÖPNV-Haltestellen des Stadtverkehrs Internet-Hotspots einzurichten.

1.2.4.3 Bevorrechtigung des ÖPNV

Die Förderung und Bevorrechtigung des ÖPNV ist ein wichtiges Ziel, um die systembedingte Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzubauen. Soweit es die Gesamtverkehrssituation und die Anforderungen an die Verkehrssicherheit daher zulassen, sollen im ÖPNV-relevanten Straßennetz der Stadt Eisenach und des Wartburgkreises folgende Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Bussen umgesetzt werden:

- Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
- Sonderfahrstreifen für Busse

- ▶ bevorrechtigte Bustrasse in verkehrsberuhigten Gebieten / Tempo-30-Zonen (Einbauten wie Aufpflasterungen usw. sollen busverträglich sein.)

Bei den Planungen baulicher und organisatorischer Maßnahmen sollen die betroffenen Verkehrsunternehmen beteiligt werden.

Darüber hinaus sind grundsätzliche negative Einwirkungen auf den ÖPNV wie Staus im ÖPNV-relevanten Straßennetz, Sicherheitsmängel an Haltestellen und Behinderungen durch mangelnde Aufstellflächen, z. B. an Schulen, zu vermeiden bzw. zu beseitigen.

1.2.4.4 Fahrgastinformation und Kommunikation

Die rechtzeitige bedarfsgerechte Information von regelmäßigen ÖPNV-Kunden und von Gelegenheitsnutzern ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind im ÖPNV der Stadt Eisenach und des Wartburgkreises folgende Punkte zu beachten:

- ▶ übersichtliche und leicht merkbare Gestaltung von Informationen zu Fahrplan, Liniennetz und Tarif, Beförderungsbedingungen, Angabe von Servicenummern, Informationen zu Angeboten bzw. Nutzungsbedingungen von flexiblen Bedienungsformen, Einsatz von Niederflurzeugen/Barrierefreiheit
- ▶ Bereitstellen von ausreichenden Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse für ÖPNV-Angebote, die die Kreisgrenzen überschreiten.
- ▶ Nutzung sowohl klassischer Medien (gedruckte Fahrplanhefte, Liniennetzpläne, Tarifbroschüre usw.) als auch elektronischer Medien (dynamische Fahrgastinformationssysteme, Internet, Apps für Smartphones usw.).
- ▶ Verwendung eines einheitlichen Layouts bei der Fahrgastinformation.
- ▶ Sicherstellung einer möglichst frühzeitigen Information der Fahrgäste zu Sondersituationen (z. B. geplante und nicht vorhersehbare Verzögerungen im Betriebsablauf, Fahrtausfälle, baustellenbedingte Verlegung von Linien oder Haltestellen) über Info-Flyer, Presse, Radio und andere elektronische Medien (s. o.); dies gilt insbesondere für elektronische Haltestellenanzeigen.
- ▶ Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche / Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.

1.2.4.5 Anforderungen an Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit

Das Image des ÖPNV bei den Bürgern ist durch eine erkennbare Produktpolitik, ein gezieltes Marketing bzw. das Corporate Design der Verkehrsunternehmen sowie durch eine angemessene Service- und Personalpolitik zu stärken.

Service

Die Verkehrsunternehmen sollten Kundenbüros oder Servicestellen zur Kundeninformation vor Ort betreiben, da diese eine wichtige Kommunikationsschnittstelle zwischen den Fahrgästen und den Unternehmen bilden. Hierzu gehören insbesondere die Mobilitätscenter in den Städten Eisenach und Bad Salzungen. Bis spätestens zum 01.06.2019 ist ein Beschwerde- und Eingabemanagement verbindlich einzuführen.

Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahrpersonal ist sicherzustellen. Dies ist zu gewährleisten durch

- ▶ Beherrschen der deutschen Sprache durch das Fahr- und Servicepersonal
- ▶ Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse)
- ▶ Schulung des Fahrpersonals zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung

Personal mit Kundenkontakt sollte ein einheitliches (Dienstuniform) und ordentliches Erscheinungsbild aufweisen.

Sicherheit

Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll durch eine übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung gestärkt werden.

Die Sicherheit junger Fahrgäste soll gefördert werden (z. B. durch Informationsveranstaltungen an Schulen).

Sauberkeit

Die Sauberkeit in den Fahrzeugen ist durch folgende Maßnahmen zu gewährleisten

- ▶ regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zwischen den regulären Reinigungsintervallen
- ▶ Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen

1.2.4.6 Anforderungen an das Tarifsystem

Der Ausbau des Tarifsystems in der Wartburgregion soll im Sinne der ÖPNV-Kunden weiter gefördert werden. Insbesondere der Tarif im Stadtverkehr Eisenach sollte nutzergerecht weiterentwickelt werden. Die Tarifstruktur ist dabei für den Kunden verständlich, leicht handhabbar und harmonisiert zu gestalten.

Eine vollständige gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen im Nahverkehr zwischen den in der Wartburgregion tätigen Verkehrsunternehmen - möglichst auch unter Einbeziehung des SPNV - ist anzustreben. Für Fahrten in angrenzende Regionen sind entsprechende Übergangstarife anzubieten. Dies gilt insbesondere für Fahrten zwischen dem Wartburgkreis und dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) sowie dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

Zur Förderung der ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr sind Tarifkooperationen mit dem Tourismus- und Freizeitsektor anzustreben.

Durch eine schrittweise Anhebung der Beförderungstarife soll die Ertragsituation der ÖPNV-Unternehmen generell verbessert werden.

1.2.5 Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen / Barrierefreiheit

Zum Kreis der mobilitätseingeschränkten Personen gehören ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- und wahrnehmungsbehinderte Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Für diese Gruppen sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) zu beachten:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Auch das Personenbeförderungsgesetz (§ 8 PBefG) und das ÖPNV-Gesetz des Freistaats Thüringen (§ 2 ÖPNVG) geben vor, dass die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen oder Personen, die in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks und des ÖPNV-Angebots durch die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen sind

Hieraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsräumen (insbesondere bei zentralen Haltestellen) bzw. Verkehrsanlagen, das Bedienungsangebot sowie an das Fahr- und Servicepersonal. Die wichtigsten Anforderungen werden hier noch einmal zusammengefasst, auch wenn sie teilweise

bereits an anderer Stelle im Anforderungsprofil genannt wurden. Bei der Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen ist die Finanzierungsbarkeit zu berücksichtigen.

- ▶ **Anforderungen an die Gestaltung von und Verkehrsanlagen und Verkehrsräumen** (wichtige Haltestellen):
 - ▶ gute Erreichbarkeit von Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen: Übersichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge, ausreichend große Bewegungsflächen. gegebenenfalls Querungshilfen
 - ▶ Ausstattung von Bahnsteigen und Haltestellen mit Leitlinien und niveaugleichen Plattenbelägen, Darstellung von Höhenunterschieden durch Materialauswahl und Farbgebung, Aufmerksamkeitsfelder im Leitstreifen
 - ▶ **Anforderungen an die Gestaltung von Fahrzeugen:**
 - ▶ Einsatz von Niederflurfahrzeugen (wo möglich)
 - ▶ barrierefreier Türöffnungsbereich
 - ▶ Mehrzweckflächen für die Rollstuhlmitnahme
 - ▶ Fahrzeuge im Stadtverkehr Eisenach: Rollstuhlrampe, Rollstuhlplatz mit entsprechender Taste und Behindertensitzplätze
 - ▶ **Anforderungen an die Gestaltung von Fahrgastinformation in Informationsmedien, an Haltestellen und in Fahrzeugen:**
 - ▶ Belange gehörloser Personen: Anzeigetafeln, elektronische Informationen Orientierungsplan an Haltestellen
 - ▶ Belange sehbehinderter Personen: akustische Fahrgastinformation, gegebenenfalls Ansagen durch das Fahrpersonal, kontrastreiche und blendfreie Darstellung bzw. Ausstattung von Fahrgastinformation und an Haltestellen (auch Fahrscheinautomaten), in Fahrzeugen und Medien
 - ▶ Information zur barrierefreien Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen
 - ▶ **Anforderungen an das Bedienungsangebot:**
 - ▶ Erreichbarkeit von wichtiger Versorgungsinfrastruktur mit dem ÖPNV sicherstellen, z. B. Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, Einkaufszentren, Kultur- und Freizeiteinrichtungen
 - ▶ Bedienung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, ggf. durch flexible Bedienungsformen
 - ▶ Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten bei älteren und mobilitätseingeschränkten Personen (in Abwägung zu den Bedürfnissen anderer Fahrgäste)
 - ▶ **Anforderungen an das Personal:**
 - ▶ regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätsbehinderten Personen
-

Darüber hinaus sind die Empfehlungen des Deutschen Behindertenrates (DBR) sowie die gemeinsame Veröffentlichung „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sowie die „Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV“ der Fachhochschule Erfurt zu beachten.

1.2.6 Umweltstandards

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient der Allgemeinheit durch die Verbesserung der lokalen Immissionsituation und des Klimaschutzes und entspricht damit den Vorgaben der Bundesregierung und der Europäischen Union. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Ausrichtung der Strategie der Verkehrsunternehmen an Umweltschutzziele auch imagesteigernd für den ÖPNV wirkt.

Die Vorgaben zu Umweltstandards bei der Vergabe bzw. Betrauung zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen können sich auf ein Flottenmittel, ein Einzelfahrzeug oder auf Neufahrzeuge beziehen. Was am sinnvollsten ist, hängt von einer Vielzahl von Randbedingungen ab und sollte im Einzelfall geprüft werden. Unter Umständen ist auch eine zeitliche Staffelung sinnvoll. In jedem Fall sind die nachfolgenden Vorgaben zu berücksichtigen:

- ▶ bei Fahrzeugneubeschaffung:
 - ▶ Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte gemäß Verordnung der Europäischen Union (Euro VI)
 - ▶ Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der aktuellen Bundesimmissionschutzverordnung bzw. eines gültigen Lärmaktionsplans
- ▶ Schulung der Busfahrer hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoß zu senken. (Die Maßnahme ist verbindlicher Bestandteil der Berufskraftfahrer-Fortbildung.)
- ▶ regelmäßige Prüfung zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (z. B. E, Hybrid) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit

2 ÖPNV-Konzept ab 01.06.2019

2.1 Vorbemerkung

Das ab 01.06.2019 gültige Anforderungsprofil für den ÖPNV enthält u. a. (Mindest-) Bedienungsstandards für die Erschließungs- und Verbindungsqualität (vgl. Teil D, 1.2.2 und 1.2.3). Ein hierauf abgestimmtes Konzept für den straßengebundenen ÖPNV aus Liniennetz, Fahrplan und Tarif schafft die Voraussetzung dafür, diese Standards gewährleisten zu können. Mit dem vom Kreistag des Wartburgkreises 2015 beschlossenen Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ [7] liegen die Grundzüge des neuen ÖPNV-Konzepts bereits vor. Die dort enthaltenen Empfehlungen zu Liniennetz, Fahrplan; Tarif und Organisation sind in den vorliegenden Nahverkehrsplan (in zum Teil angepasster und konkretisierter Form) eingeflossen. Damit reagiert das neue Konzept für den straßengebundenen ÖPNV auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse in der Wartburgregion, ermöglicht eine effiziente Betriebsorganisation und bietet die Voraussetzung für ein attraktives und aus Fahrgastsicht leicht verständliches ÖPNV-Angebot.

2.2 Schienenpersonennahverkehr in der Wartburgregion

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Wartburgregion obliegt dem Freistaat Thüringen. Aufgrund seiner Bedeutung als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist der straßengebundene ÖPNV auf den SPNV auszurichten (Netzergänzung, Anschlusssicherung). Daher erfolgt an dieser Stelle eine nachrichtliche Darstellung. Im Vergleich zum Status quo bleibt das SPNV-Angebot in der Wartburgregion weitgehend konstant.

Ausgehend von Eisenach gibt es in der Wartburgregion drei SPNV-Linien (vgl. Tabelle 50).

Linien-Nr.	Relation	Fahrtenangebot	Zugangsstellen in der Wartburgregion
R 6	Eisenach – Gerstungen – Bebra	Mo-Fr: 60-min-Takt Sa+So: 120-min-Takt	Eisenach (Wildeck-Obersuhl) Eisenach West (Wildeck- Eisenach Opelwerke Hp Bosserode) Hörschel Hp (Wildeck- (Herleshausen Hp) Hönebach) Gerstungen
RB 20	Eisenach – Wutha-Farnroda – Gotha – Erfurt – Weimar – Naumburg – Halle(Saale)	Mo-So: 60-min-Takt	Eisenach Sättelstädt Wutha-Farnroda (Mechterstädt) Schönau (Hörsel)
STB 41	Eisenach – Bad Salzungen – Wernshausen – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg	Mo-So: 60-min-Takt	Eisenach Oberrohn Förtha Bad Salzungen Marksuhl Immelborn Ettenhausen

Tabelle 50: Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)

Ausgehend vom Knoten Wernshausen wird ab Dezember 2017 eine neue SPNV-Expresslinie Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis – Arnstadt – Erfurt im 120-min-Grundtakt angeboten, welche verkürzte Reisezeiten in die Region Erfurt ermöglicht (vgl. Tabelle 50).

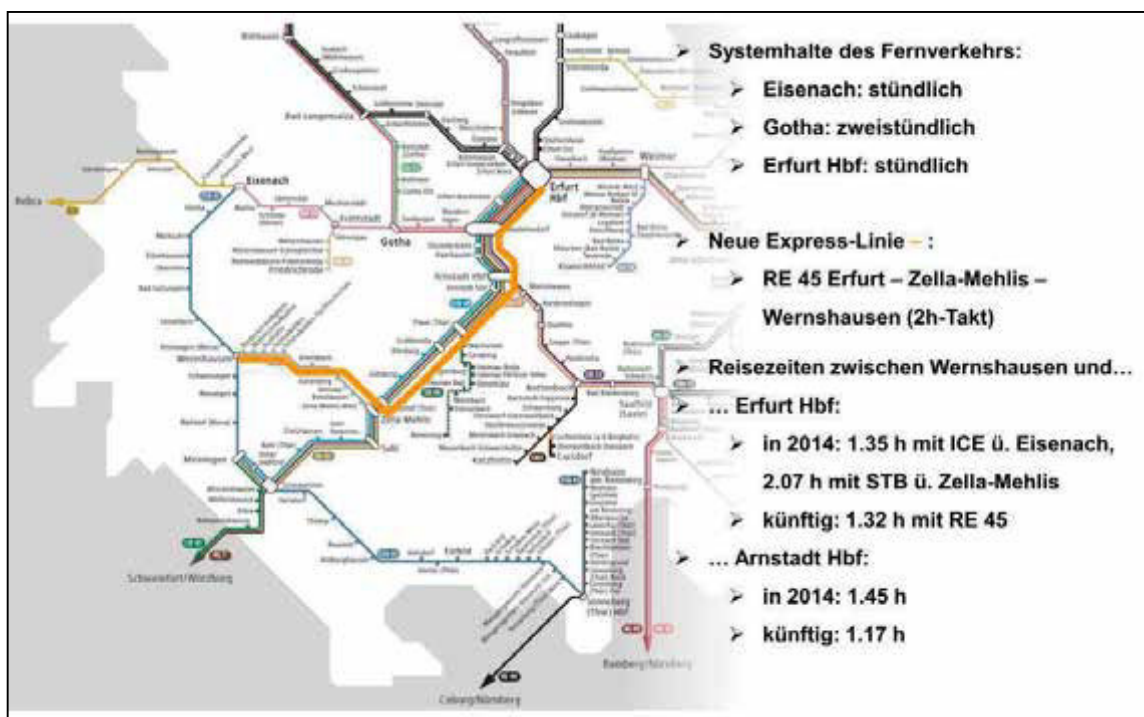


Abbildung 27: SPNV-Systemhalte in Thüringen und neue SPNV-Expresslinie Erfurt – Zella-Mehlis – Wernshausen (Quelle: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH 2014)

2.3 Regionalbuskonzept für den Wartburgkreis

2.3.1 Neue Systematik der Liniennummerierung

Das bisherige Netz der Regionalbuslinien im Wartburgkreis hat sich über viele Jahre hinweg entwickelt. Hierunter hat jedoch die Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebots gelitten. Insbesondere im Hinblick auf das Ziel, neue Zielgruppen wie Berufspendler, Touristen und die wachsende Zahl der Senioren für den ÖPNV zu gewinnen, wird mit Blick auf die Nutzer eine bessere Verständlichkeit, Kommunizierbarkeit und Vermarktung des Zusammenhangs von Linienführung, Linienfunktion und Fahrplanangebot angestrebt. Ein wesentliches Instrument hierbei ist eine einfach nachzuvollziehende Systematik der Liniennummerierung im Regionalbusverkehr.

Die neue Liniennummerierung im Regionalbusverkehr orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- ▶ Alle Regionalbuslinien in der Wartburgregion erhalten eine dreistellige Liniennummer aus dem Nummernbereich 100 bis 199.
- ▶ Linien auf Hauptnetzachsen erhalten stets Nummern mit geraden Zehnerstellen, also 100, 110, 120, ..., 180.
- ▶ Linien des Ergänzungsnetzes werden einer Hauptnetzachse zugeordnet und erhalten eine fortlaufende Liniennummer, die sich aus der Linie der Hauptnetzachse ableitet.

Die Nummerierungssystematik ist dabei so gewählt, dass sich zum einen die Regionalbuslinien in der Wartburgregion eindeutig von Linien benachbarter Aufgabenträger unterscheiden, und dass zum anderen auf Hauptlinien, die aufgabenträgerübergreifend betrieben werden, entweder eine durchgehend gleiche oder eine ähnliche Liniennummer verwendet wird, die eine Wiedererkennbarkeit erlaubt (z. B. entsprechen die Linien 100 und 170 im Wartburgkreis den Linien 300 bzw. 270 im Nordhessischen Verkehrsverbund).

2.3.2 Achsen des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes

Das zukünftige Hauptnetz des straßengebundenen ÖPNV umfasst neun Achsen (siehe Abbildung 28):

- ▶ Achse 100: Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha – Bad Hersfeld
- ▶ Achse 110: Eisenach – Marksuhl – Vacha – Geisa – Tann
- ▶ Achse 120: Bad Salzungen – Dermbach – Geisa – Hünfeld
- ▶ Achse 130: Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim
- ▶ Achse 140: Eisenach – Ruhla – Bad Salzungen
- ▶ Achse 150: Eisenach – Behringen – Craula – Bad Langensalza
- ▶ Achse 160: Eisenach – Mühlhausen
- ▶ Achse 170: Eisenach – Eschwege
- ▶ Achse 180: Eisenach – Förtha – Marksuhl – Gerstungen – Berka/W. – Dippach - Großensee

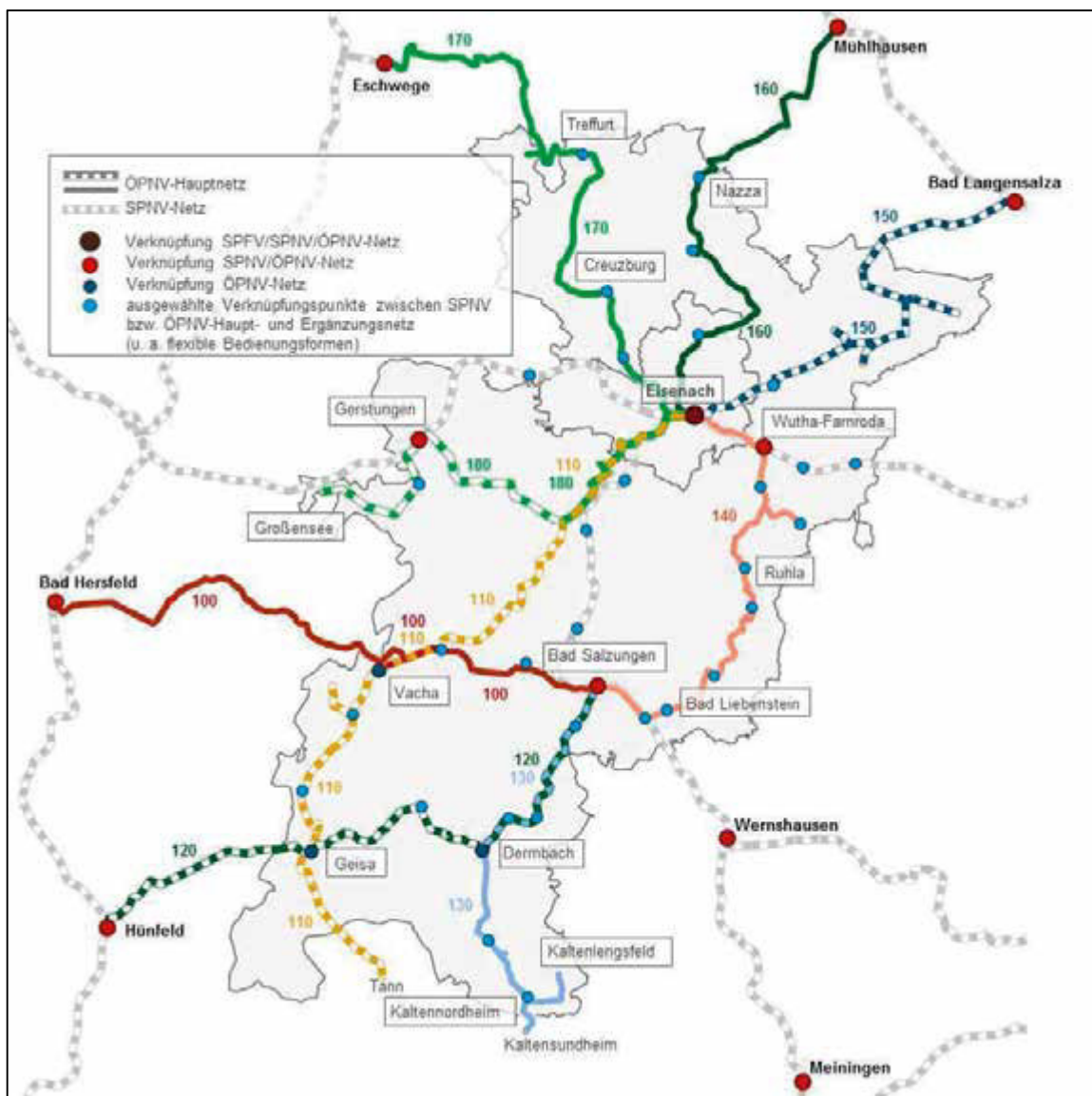


Abbildung 28: Zukünftiges Netz des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes mit den Achsen des SPNV-Netzes

Die Grundbedienung der Achsen erfolgt möglichst im Taktverkehr¹⁴, im Idealfall durch jeweils eine Linie. Auf Teilstrecken können sich auch mehrere Linien überlagern. Die Fahrtenangebote bzw. Taktzeiten sind dann aufeinander abzustimmen.

Vor diesem Hintergrund wird der Wartburgkreis darauf hinwirken, gemeinsam mit den angrenzenden ÖPNV-Aufgabenträgern eine Prüfung von Entwicklungsmöglichkeiten im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV-Angebot vorzunehmen (z. B. Ausweitung des kreisüberschreitenden Fahrtenangebots, Fahrradmitnahme usw.) Dies betrifft folgende Relationen (vgl. Tabelle 51):

¹⁴ Durchgehende Linienführungen können aus wirtschaftlichen Gründen (Dienstgestaltung) sinnvoll gebrochen werden.

ÖPNV-Relation	Angrenzender ÖPNV-Aufgabenträger
Hünfeld – Geisa – Dermbach (Achse 120) – Wernshausen (SPNV-Knoten)	Landkreis Fulda / NVV, Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Fulda – (Tann(Rhön) – Kaltensundheim – Kaltennordheim – Kaltensundheim – Meiningen	Landkreis Fulda / NVV, Landkreis Schmalkalden-Meiningen
Bad Liebenstein/Ruhla – Inselsberg-Region – Tabarz	Landkreis Schmalkalden-Meiningen Landkreis Gotha
Eisenach – Craula (Achse 150) – Bad Langensalza	Landkreis Unstrut-Hainich

Tabelle 51: ÖPNV-Relationen mit aufgabenträgerübergreifenden Entwicklungspotenzialen

Darüber hinaus arbeiten der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach mit den benachbarten Aufgabenträgern an vorgesehenen bzw. bereits bestehenden Verbindungen. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Schmalkalden-Meiningen [19] wird beispielsweise eine durchgehende Verbindung von Bad Salzungen über Dermbach, Kaltennordheim, Kaltensundheim bis Reichenhausen und eventuell weiter bis Mellrichstadt zur Planung vorgesehen. Von dieser Verbindung soll eine Linie von Dermbach nach Schmalkalden über den Bahnhof Wernshausen abzweigen. Gekreuzt werden soll die Verbindung Bad Salzungen – Reichenhausen von einer Linie Meiningen – Fulda.

Der Landkreis Gotha sieht im aktuellen Nahverkehrsplan [20] folgende in den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach kreisübergreifenden Linien vor:

- Linie 821 Gotha – Sonneborn – Wolfsbehringen
- Linie 822 Gotha – Wangenheim – Wolfsbehringen
- Linie 840 Eisenach – Seebach – Tabarz (Friedrichroda)
- Linie 841 Waltershausen – Tabarz – Seebach
- Linie 842 Gotha – Tabarz – Seebach

Das geplante Angebot auf dem straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetz ist der **Anlage 8** zu entnehmen. Insgesamt sind für das Hauptnetz ca. 2,6 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr geplant.

2.3.3 Ergänzungsnetz des straßengebundenen ÖPNV

Das Ergänzungsnetz umfasst alle Linien des straßengebundenen ÖPNV, die nicht Achsen des ÖPNV-Hauptnetzes sind.

Auf Relationen und zu Zeiten mit regelmäßiger und ausreichend hoher Fahrgastnachfrage wird das Ergänzungsnetz im konventionellen Linienerkehr bedient. Dies trifft insbesondere für das Fahrtenangebot der Schülerbeförderung zu.

Auf nachfrageschwachen Relationen bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten (z. B. am Wochenende und während der Schulferien) sollen flexible Bedienungsformen des

ÖPNV zum Einsatz kommen. Diese eröffnen die Möglichkeit, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit wirtschaftlichen Gesichtspunkten in Einklang zu bringen. Vor der Umstellung von konventionellen auf flexible Bedienungsformen ist für die infrage kommenden Relationen im Rahmen einer Potenzialuntersuchung differenziert zu ermitteln,

- a) ob und in welcher Größenordnung mit der Einführung der flexiblen Bedienung das vorhandene Nachfragepotenzial optimal ausgeschöpft werden kann,
- b) welche der möglichen Betriebsformen vor dem Hintergrund der jeweiligen Raum-, Verkehrsnetz- und Nachfragestruktur geeignet ist und
- c) ob die Umstellung wirtschaftlich vertretbar ist.

Nach einer erfolgten ersten Umstellung der Betriebsform obliegt es im Weiteren den jeweiligen Verkehrsunternehmen als Betreiber des ÖPNV-Angebots, die Nachfrage- und Kostenentwicklung auszuwerten, um in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger kontinuierlich eine Angebotsoptimierung vornehmen zu können.

Die Relationen des ÖPNV-Ergänzungsnetzes sind in Abbildung 29 dargestellt.

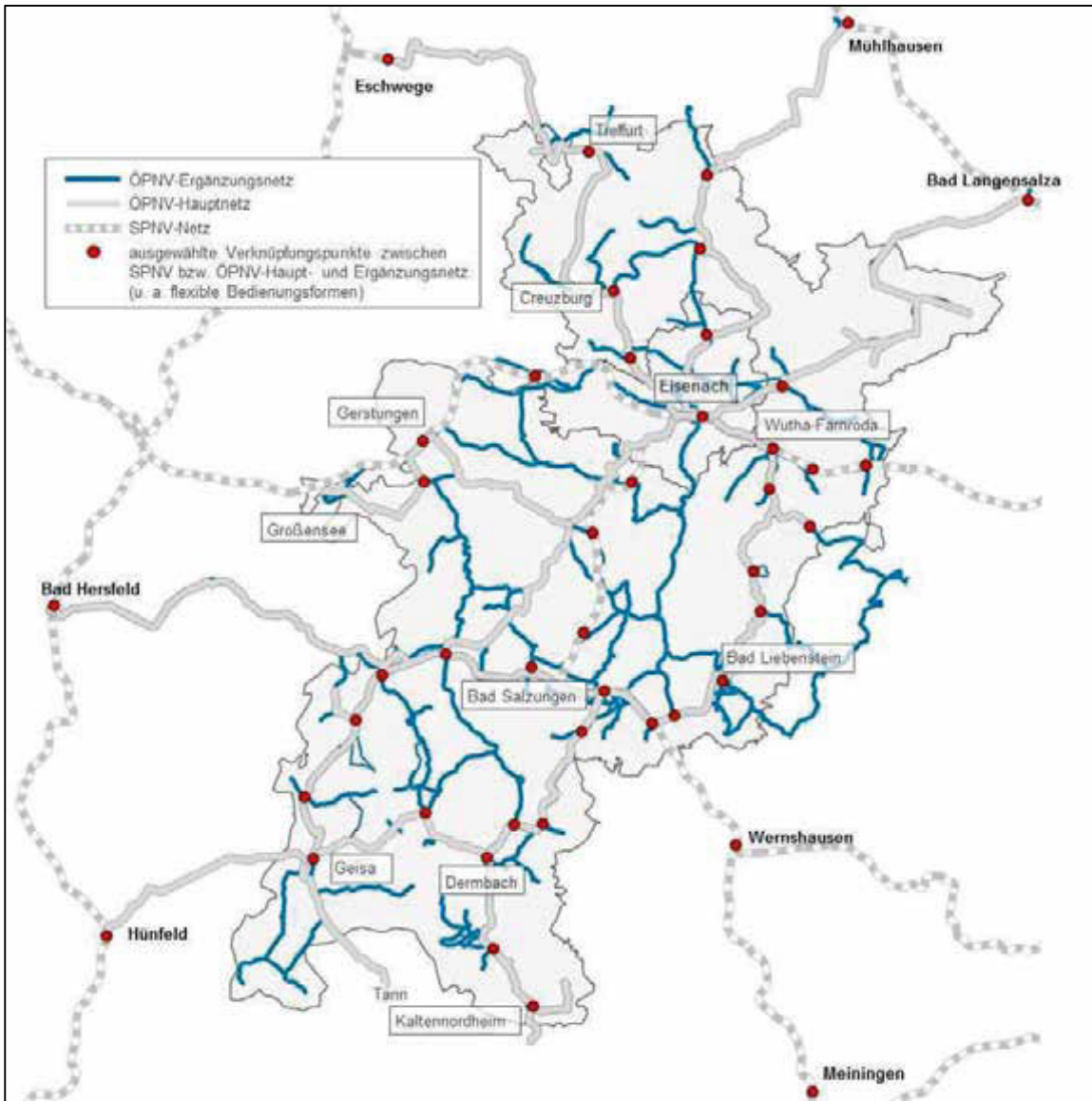


Abbildung 29: Zukünftiges Netz des straßengebundenen ÖPNV-Ergänzungsnetzes mit den Achsen des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes und des SPNV-Netzes

Weitere Hinweise zum Linienvorlauf, zur Integration von bestehenden Linien, zur Liniennummerierung sowie zu den Möglichkeiten für eine Flexibilisierung von nachfrageschwachen Fahrten enthält das Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ [7]. Des Weiteren sind die Überlegungen/Ergebnisse zweier Diplomarbeiten von der TU Dresden zum Aufbau bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote im südlichen sowie im nördlichen Wartburgkreis in die weiteren Planungen einzubeziehen.

Die in dem geplanten Nebenliniennetz aktuell als feste Verbindungen vorgesehene Bedienung kann dabei – ggf. auch unter Ausweitung ihrer Anzahl – durch flexible Angebote ersetzt werden. Dies betrifft Fahrten außerhalb der Schülerbeförderung.

Das geplante Angebot auf dem straßengebundenen ÖPNV-Ergänzungsnetz ist der **Anlage 8** zu entnehmen. Insgesamt sind für das Ergänzungsnetz ca. 2,6 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr geplant.

2.3.4 Verknüpfung der ÖPNV-Netze

Einer systematischen räumlichen und zeitlichen Verknüpfung der ÖPNV-Angebote in der Wartburgregion kommt eine wesentliche Bedeutung bei der Sicherstellung nahtloser Mobilitätsketten zu. An ausgewählten Punkten sind daher regelmäßig

a) das straßengebundene ÖPNV-Hauptnetz und der Schienenverkehr

sowie

b) das straßengebundene ÖPNV-Ergänzungsnetz und das straßengebundene ÖPNV-Hauptnetz bzw. der Schienenverkehr

miteinander zu verknüpfen.

Der fahrplanseitige Anschluss ist dabei regelmäßig und mit kurzen Umsteigewegen bzw. -zeiten zu gewährleisten (vgl. auch Teil D, Kapitel 1.2.3.4).

Verknüpfung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV-Hauptnetz

Die Lage der relevanten Verknüpfungspunkte von SPNV und straßengebundenem ÖPNV-Hauptnetz ergibt sich aus der Charakteristik der jeweiligen Liniennetze und den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer. So ist für den Zeitpunkt der Verknüpfung die Taktsystematik des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs maßgebend.

Bevorzugt erfolgt dies an Systemknoten des Schienenverkehrs (Begegnung der Züge aus beiden Richtungen). Sollte die Anschlusssicherung nicht in bzw. aus allen Richtungen möglich sein, ist die Umsteigebeziehung mit den größten Nachfragepotenzialen relevant. Die Lastrichtung kann dabei je nach Verkehrszeit auch variieren.

Als wichtige regionale Verknüpfungspunkte innerhalb des Wartburgkreises bzw. der Stadt Eisenach werden folgende Bahnhöfe, SPNV-Haltestellen und Haltestellen festgelegt (vgl. Tabelle 52):

Verknüpfungspunkt	Haltestellenkategorie	SPNV- bzw. straßengebundene ÖPNV-Linien
Eisenach Bf. / Eisenach ZOB	A	SPFV: ICE/IC-Linien von/nach Fulda / Frankfurt (M.), Leipzig, Halle (S.) SPNV: R 6 von/nach Eisenach bzw. Gerstungen/Bebra RB 20 von/nach Eisenach bzw. Gotha/Erfurt STB 41 von/nach Eisenach bzw. Bad Salzungen/Meiningen StPNV: Achsen 150, 160, 170 und 140 (Taktverdichtung, Tagesrandfahrten)
Bad Salzungen Bf. / Bad Salzungen ZOB	A	SPNV: STB 41 von/nach Eisenach StPNV: Achsen 120, 130 und 140 SPNV: STB 41 von/nach Wernshausen/Meiningen StPNV: Achsen 100 und 180
Dermbach (Bf)	A	StPNV: Achsen 120 und 130
Gerstungen Bf.	A	SPNV: R 6 von/nach Eisenach bzw. Bebra StPNV: Achse 180
Geisa, Zentralhaltest. (Bf)	A	StPNV: Achsen 110 und 120
Vacha ZOB (Bf)	A	StPNV: Achsen 100 und 110
Wutha-Farnroda Bf.	A	SPNV: RB 20 von/nach Gotha/Erfurt StPNV: Achse 140

Tabelle 52: Regionale ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Wartburgkreis bzw. in der Stadt Eisenach

In der weiteren Region sind darüber hinaus folgende Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Hauptnetzachsen und Schienenverkehr von regionaler Bedeutung (vgl. Tabelle 53):

Bad Hersfeld Bf.	SPNV: R 5 von/nach Fulda StPNV: Achse 100 (Nordhessischer Verkehrsverbund: Linie 300)
Bad Langensalza Bf.	SPNV: RE 1 von/nach Göttingen bzw. Gotha/Erfurt/Glauchau RE 2 von/nach Kassel-Wilhelmshöhe Gotha/Erfurt/Glauchau RB 52 von/nach Leinefelde/Mühlhausen bzw. Gotha/Erfurt RB 53 von/nach Gotha StPNV: Achse 150
Eschwege Bf.	SPNV: R 7 von/nach Göttingen bzw. Bebra StPNV: Achse 170
Hünfeld Bf.	SPNV: R 5 von/nach Fulda StPNV: Achse 120
Mülhausen (Thü.) Bf.	SPNV: RE 1 von/nach Göttingen bzw. Gotha/Erfurt/Glauchau RE 2 von/nach Kassel-Wilhelmshöhe Gotha/Erfurt/Glauchau RB 52 von/nach Leinefelde bzw. Gotha/Erfurt StPNV: Achse 160
Tann (Rhön)	StPNV: Achse 110 und Linie 20 (Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda)

Tabelle 53: Relevante ÖPNV-Verknüpfungspunkte außerhalb der Wartburgregion

Verknüpfung von ÖPNV-Ergänzungsnetz und übergeordnetem ÖPNV-/SPNV-Netz

Auch das straßengebundene ÖPNV-Ergänzungsnetz (konventioneller Linienverkehr oder in der flexiblen Bedienung) ist mit den übergeordneten Achsen des ÖPNV-Hauptnetzes bzw. dem SPNV-Netz zu verknüpfen. Als Verknüpfungspunkte kommen zentral gelegene Halte der Hauptnetz- und SPNV-Linien in Frage, in deren Einzugsbereich die Ergänzungslinien eine Zubringerfunktion übernehmen (vgl. Tabelle 54).

Haltestelle	Haltestellen-kategorie	Verknüpfung von Linien des Ergänzungsnetzes mit SPNV- bzw. Hauptnetzlinie ...
Bad Liebenstein	B	140
Bad Salzungen ZOB	A	100, 130, 140, 180
Barchfeld	B	140
Berka/Werra	B	180
Buttlar	B	110
Creuzburg	B	170
Dermbach (Bf)	B	120, 130
Diedorf/Rhön	B	130
Dorndorf	B	100
Eisenach ZOB	A	150, 160, 170
Eisenach-Neukirchen	B	160
Förtha	B	STB 41
Geisa, Zentralhaltestelle (Bf)	A	110, 120
Gerstungen Bf.	A	R 6, 180
Großenlupnitz	B	150
Gumpelstadt	B	140
Hartschwinden	B	130
Herleshausen	B	R 6
Immelborn	B	140
Kaltennordheim	B	130
Krauthausen	B	170
Langenfeld	B	130
Marksuhl	B	STB 41
Mihla	B	160
Nazza	B	160
Oechsen	B	120
Oberrohn	B	STB 41
Ruhla	B	140
Sättelstädt	B	RB 20
Schönau (Hörsel)	B	RB 20
Seebach	B	140
Sünna	B	110
Thal	B	140
Tiefenort	A	180
Treffurt	B	170

Haltestelle	Haltestellen- kategorie	Verknüpfung von Linien des Ergänzungsnetzes mit SPNV- bzw. Hauptnetzlinie ...
Urnshausen	B	130
Vacha	A	100, 110
Wutha-Farnroda Bf.	A	RB 20

Tabelle 54: Verknüpfungspunkte von ÖPNV-Haupt- und Ergänzungsnetz

2.3.5 Schnittstelleninfrastruktur und Herstellung von Barrierefreiheit

Die für Verknüpfungspunkte anzustrebenden Infrastruktur-Standards sind im ÖPNV-Anforderungsprofil (vgl. Teil D, Kapitel 1.2.4.2 bzw. 1.2.5) bereits beschrieben. Im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts sind diese Anforderungen insbesondere an herausgehobenen Verknüpfungspunkten im ÖPNV-Hauptnetz (Haltestellen der Kategorie A) zu überprüfen. Bei Bedarf sind Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen. Soweit dies noch nicht erfolgt ist sind die Haltestellen der Kategorie A vorrangig barrierefrei entsprechend der in Teil D, Kapitel 1.2.5, genannten Anforderungen auszustatten.

Die Infrastruktur von nachgeordneten Verknüpfungspunkten zwischen dem straßengebundenen dem ÖPNV-Hauptnetz (Kategorie B) und dem ÖPNV-Ergänzungsnetz ist auf Grundlage der örtlichen Verhältnisse bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, so dass Übergangsbeziehungen betrieblich zweckmäßig und verkehrssicher gewährleistet werden können. Haltestellen der Kategorie B sind ebenfalls prioritär barrierefrei entsprechend der in Teil D, Kapitel 1.2.5, genannten Anforderungen auszustatten.

Bei einem Neu- oder Umbau von Haltestellen sind grundsätzlich die Anforderungen an einen barrierefreien Ausbau zu berücksichtigen. Dies umfasst auch Haltestellen der Kategorie C.

2.4 Stadtbuskonzept für die Stadt Bad Salzungen

Die bisherigen Analysen zum Stadtverkehr Bad Salzungen heben einerseits den guten Erschließungsgrad der einzigen Stadtlinie hervor. Andererseits ergeben sich auf Grund der bestehenden Ringlinienführung in eine Richtung z. T. lange Fahrzeiten, um wichtige Ziele im Stadtgebiet zu erreichen.

Das bestehende Angebot im Stadtverkehr ist daher hinsichtlich einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten zu verbessern.

Die Stadt Bad Salzungen wird deshalb perspektivisch von zwei jeweils kürzer laufenden Linien im westlichen und östlichen Stadtgebiet erschlossen. Eine detaillierte Linienführung ist noch zu entwickeln und gemeinsam mit der Stadt Bad Salzungen – auch hinsichtlich der Auswirkungen auf das bestehende Haltestellen-

netz und damit einhergehender infrastruktureller Maßnahmen – abzustimmen. Die bestehende Taktfrequenz soll beibehalten werden.

Zentraler Umsteigepunkt, sowohl zwischen den beiden Stadtlinien als auch für Umstiege zum Regionalverkehr, ist der ZOB Bad Salzungen.

Notwendige infrastrukturelle Anpassungen im künftigen Haltestellennetz werden ermittelt und von der Stadt Bad Salzungen umgesetzt.

Damit ergibt sich bei gleichbleibend guter Flächenerschließung sowohl für die Einwohner der Stadt als auch für die Bevölkerung aus dem Umland eine bessere Anbindung von Fahrtzielen, wie z. B. dem Klinikum, der Berufsschule oder dem Schwimmbad.

Flankierende Maßnahmen insbesondere im Marketing für das künftige Stadtbusangebot, sollen die Einführung dieser neuen Stadtbuslinien unterstützen.

Das geplante Angebot für den Stadtverkehr Bad Salzungen ist der **Anlage 8** zu entnehmen. Insgesamt sind für den Stadtverkehr ca. 167 Tsd. Fahrplankilometer pro Jahr geplant.

2.5 Stadtbuskonzept für die Stadt Eisenach

2.5.1 Konzeptioneller Vorschlag

Im Ergebnis des Projektes „Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach“ [6] entstand ein Stadtbuskonzept für die Stadt Eisenach.

Hiernach umfasst das Stadtbusnetz drei Hauptachsen:

- ZOB – Marktkauf – Eisenach Nord
- (Rothenhof –) ZOB – Stedtfelder Straße (– Stedtfeld)
- ZOB – Thälmannstraße – Karlskuppe

Im Früh-, Abend- und Wochenendverkehr werden diese Relationen zusammengefasst.

Das Nebennetz besteht aus sieben Achsen:

- ZOB – Hofferbertaue (– Bosch – Hötzelsroda)
- ZOB – Westbahnhof – Thälmannstraße – Eisenach Nord – Bosch – PEP – Hötzelsroda
- ZOB – Mariental – Wartburg
- Wartenberg – ZOB
- Siebenborn – ZOB
- ZOB/Nordstadt – Thälmannstraße – Opel
- Wartburg – P+R-Plätze

Die 20 Stadtbuslinien werden auf 11 Linien reduziert. Alle bisher durch den Regionalbus bedienten Ortsteile werden auch weiterhin durch den Regionalbus angebunden. Stedtfeld wird durch den Stadtbus und den Regionalbus bedient.

Es ergibt sich eine verdichtete Anbindung der Katharinenstraße und der Oststadt in Richtung Rothenhof, wobei der Bereich Petersberg aufgrund der Zusammenlegung der Linien 4 und 12 zur neuen Linie 4 weniger Fahrplanfahrten aufweist. Hier wäre ggf. eine Verdichtung des Angebotes in den Hauptverkehrszeiten denkbar.

In den folgenden Tabellen sind die Angebotsparameter für die Linien zusammengefasst.

Linie	Verlauf	Taktzeit [min]	Betriebszeit	Fahrtenpaare	Fahrplankilometer
1	ZOB – Wartenberg – Eisenach Nord	20	4:00-24:00	51	450
2	(Rothenhof –) ZOB – Stedtfelder Straße (– Stedtfeld)	(20/40) 20 (60/120/ 180)	5:00-20:00	45	560
5	ZOB – Thälmannstraße – Karlskuppe	20	5:00-20:00	43	390
2/5	ZOB – Stedtfelder Straße – Thälmannstraße – Eisenach Nord	30 30/60	4:00-5:00 20:00-24:00	2 5	100

Tabelle 55: Angebotsparameter des Hauptnetzes

Im Abendverkehr werden die Linien 2 und 5 zur Linie 2/5 zusammengefasst, die an der Haltestelle Stregdaer Allee mit der Linie 1 verknüpft werden kann.

Am Wochenende erfolgt mindestens im Stundentakt eine Bedienung durch die Linien 1 und 2/5. Zusätzlich verkehrt die Linie 2 zwischen Hauptbahnhof und Rothenhof.

Linie	Verlauf	Taktzeit [min]	Betriebszeit	Fahrtenpaare	Fahrplankilometer
4	ZOB – Hofferbertaue – (Bosch – Hötzelsroda)	60	5:00-23:00	17 (12)	260
7	Wartenberg – ZOB	60/120	7:00-19:00	8	50
8	Siebenborn – ZOB	60/120/210	7:00-19:00	7	65
10	ZOB – Mariental – Wartburg	30/60	5:00-21:00	20	170
12	ZOB – Westbahnhof – Thälmannstraße – Eisenach Nord – Bosch – PEP – Hötzelsroda	60/120	5:00-15:00 21:00-22:00	10	245
Opel-Linie	ZOB – Nord – Opel-Werke	nachfrageorientiert	5:00-23:00	5	85
Wartburg-Shuttle	P+R-Plätze – Wartburg (im Sommerfahrplan)	20	10:00-16:00	18	120

Tabelle 56: Angebotsparameter des Nebennetzes

Die Bedienung des Nebennetzes erfolgt am Wochenende mit mindestens fünf bis sechs Fahrtenpaaren auf den Linien 4, 10 (sonntags nur bis Hofferbertaue) und 12 (verkehrt nur samstags). Die Linie 10 verkehrt in der Sommersaison im Stundentakt und das Wartburg-Shuttle im 20-Minuten-Takt.

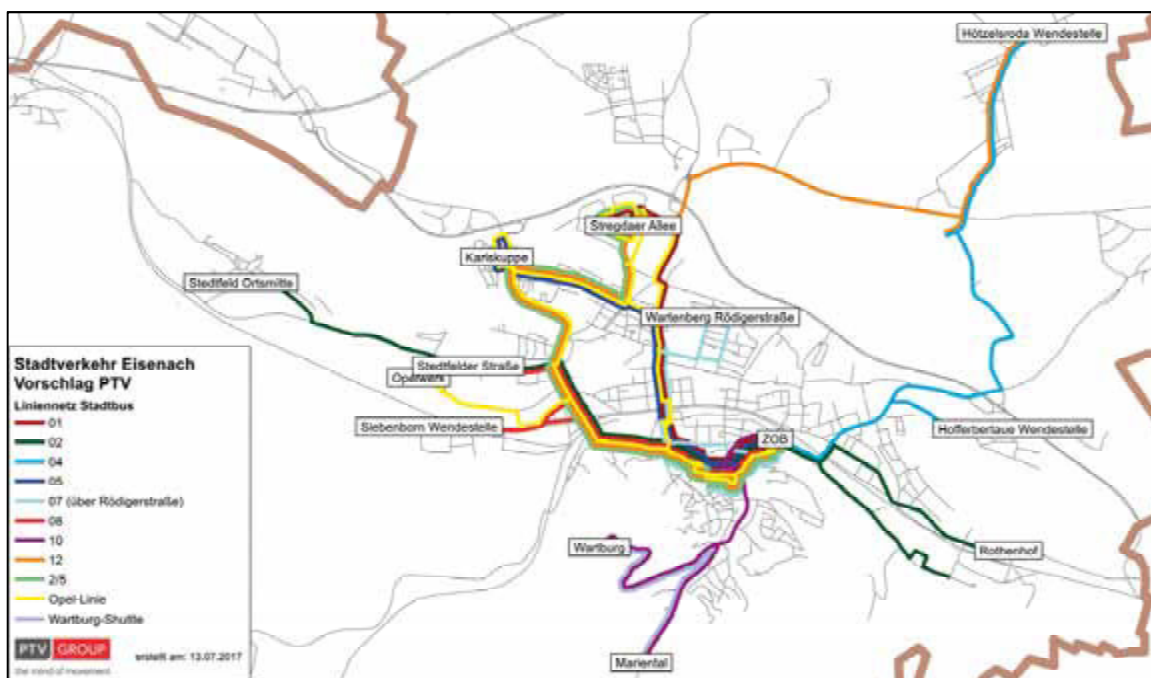


Abbildung 30: Vorschlag eines Linienkonzeptes für den Stadtverkehr Eisenach

2.5.2 Betriebliche Auswirkungen

Die Anpassungen im Stadtverkehr führen zu veränderten Betriebsaufwänden. Diese werden vergleichend zum Fahrplan 2015 in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfes beruht dabei auf einer linienreinen Umlaufplanung mit Wendezeiten nach 1/6-Regelung. Diese Werte können in der Realität in Abhängigkeit der durchgeführten Umlaufbildung und der tariflichen Rahmenbedingungen zu Einsatz- und Pausenzeiten der Busfahrer abweichen.

Analysezeitraum	Fahrplan-kilometer	Einsatzzeit [Stunden]	Fahrzeuge (ohne Reserve) ¹⁵	Betriebskosten [€] je Werktag kilometerbezogen	Betriebskosten [€] je Jahr kilometerbezogen
Fahrplan 2015	2.470	125	16	8.200	2.500 T€
Vorschlag (Veränderung zu 2015)	2.500 + 1%	125 -	15	8.300 + 1%	2.500 T€ -

Tabelle 57: Betriebliche und wirtschaftliche Auswirkungen

Der werktägliche Betriebskostensatz beruht auf einer Monetarisierung der werktäglichen Fahrplankilometer durch einen Kostensatz von 3,30 Euro je Fahrplankilometer. Hierbei ergibt sich für den konzeptionellen Vorschlag ein weitgehend stabiles Betriebskostenniveau im Vergleich zum Fahrplanstand 2015. Dieses Ergebnis besteht auch bei einer Hochrechnung auf jährliche Betriebskosten fort. Für diese Hochrechnung wurde ein Faktor von 296 Bemessungstagen je Jahr angesetzt, der sich aus den über die Anzahl Tage gewichteten unterschiedlichen Angebotsniveaus an Werktagen und Wochenendtagen ergibt.

2.5.3 Bewertung des konzeptionellen Vorschlages

Im folgenden Abschnitt sollen die im konzeptionellen Vorschlag enthaltenen Linien beschrieben und mit dem Liniennetz im IST-Zustand in Bezug gebracht werden.

Linie 1 (Hauptlinie)

Die Linie 1 bleibt mit den bisherigen Angebotsstandards sowie ihrem Verlauf bestehen. Im Früh- und Abendverkehr erfolgt die Integration der Leistungen der Linien 2/5a und 2/5b im Fahrplan der Linie 1 auf dem Abschnitt Stregdaer Allee – ZOB. An der Stregdaer Allee sollen die Fahrten mit denen der Linie 2/5 verknüpft werden, um die Direktfahrtmöglichkeiten innerhalb des Stadtgebietes zu erhöhen.

¹⁵ Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfes erfolgte auf Grundlage der 1/6-Regel. In Abhängigkeit der betrieblichen Gegebenheiten (eventuelle Bindung von Fahrer und Fahrzeug, Pausenregelungen, linienreiner oder linienübergreifender Fahrzeugeinsatz, usw.) ergeben sich Abweichungen im Fahrzeugbedarf. Ggf. sind im Rahmen der Umsetzungsplanung Rückkopplungen zu den konzeptionellen Vorgaben notwendig.

Der Vorteil dieser Anpassung ergibt sich aus der besseren Merkbarkeit des Angebotes, da eine Linie mit einem Fahrplan den ganzen Tag verkehrt.

Linie 2 (Hauptlinie)

Die „neue“ Linie 2 entsteht durch die Zusammenlegung der Linien 2, 6 und 6a, welche nun im Tagesverkehr im 20-Minuten-Takt verkehrt. Dabei werden zwei von drei Fahrten je Stunde von der Stedtfelder Straße über den ZOB zum Rothenhof durchgebunden. Die eine Fahrt je Stunde, welche am ZOB endet, kann zu den Berufsverkehrszeiten ins Gewerbegebiet Eichrodter Weg durchgebunden werden.

Dies hat für die Kunden den Vorteil, dass eine Linie mit einem Fahrplan den ganzen Tag verkehrt und im Tagesverkehr bei zwei Fahrten je Stunde eine Direktfahrmöglichkeit ins Stadtzentrum gegeben ist. Ausnahme ist der Früh- und Abendverkehr, der in der Linie 2/5 enthalten ist. Als Nachteil dieser Lösung sind betriebliche Belange in Form von zusätzlich nötiger Pauseninfrastruktur für Busfahrer an mindestens einer Endstelle statt am neu errichteten ZOB (inklusive der Busbereitstellungsanlage) zu nennen.

Eine Abwägung zur Umsetzung des Vorschlages ist im Zusammenhang mit den konkreten Planungen und den wirtschaftlichen Bewertungen vorzunehmen. Die Entscheidung dazu liegt beim Aufgabenträger.

Linie 5 (Hauptlinie)

Die Linie 5 entspricht im vorgeschlagenen Konzept der Linie 5 im IST-Zustand. Es werden die bisherigen Angebotsstandards beibehalten.

Linie 2/5 (Hauptlinie)

Die neue Linie 2/5 übernimmt den Verkehr der bisherigen Linien 2/5a und 2/5b auf dem Abschnitt ZOB – Thälmannstraße – Stregdaer Allee. Der bisherige Angebotsstandard wird beibehalten und zwischen 20 Uhr und 21 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

An der Stregdaer Allee erfolgt die betriebliche Verknüpfung mit der Linie 1.

Für die Fahrgäste ergibt sich der Vorteil, dass es weniger Veränderungen im Früh- und Abendverkehr sowie im Wochenendverkehr gibt, da die Linie 1 auch zu diesen Verkehrszeiten als Linie 1 verkehrt.

Alternativ könnten die Leistungen der Linie 2/5 auch in Fahrplan der neuen Linie 12 integriert werden. Dadurch würde sich die Linienanzahl um eine weitere Linie verringern (Vorteil). Dem entgegen steht der Nachteil, dass die neue Linie 12 (im Verlauf der bisherigen Linie 12b) nicht als Hauptachse – mit Abendverkehr – etabliert ist. Die Abwägungen dazu sind im Rahmen der Umsetzungsplanungen vorzunehmen.

Linie 4 (Ergänzungslinie)

Die neue Linie 4 entsteht durch die Integration der bisherigen Linien 4 und 12, die im Stundentakt auf dem Abschnitt ZOB – Hofferbertaue verkehrt und stündlich (mit Taktlücken) nach Hötzelsroda verlängert wird.¹⁶ Diese Linie übernimmt (weiterhin) die direkteste Anbindung des Bosch-Werkes vom Hauptbahnhof und ZOB aus. Vorteil dieser Maßnahme ist, dass eine Linie mit einem Verlauf und einem Fahrplan den ganzen Tag verkehrt. Dem gegenüber steht der Nachteil der Fahrzeitverlängerung nach Hötzelsroda um etwa sieben Minuten je Richtung gegenüber der direkteren Anbindung ohne die Fahrt über die Hofferbertaue sowie die Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit in Richtung Petersberg durch die Zusammenlegung zweier Linien.

Für die einfachere Merkbarkeit des Fahrplanes wäre eine einheitliche Führung über die Langensalzaer Straße vorteilhaft. Der Fußweg für Schüler der Schulstandorte an der Altstadtstraße verlängert sich dabei um etwa 300 Meter. Diese Möglichkeit ist zwischen Stadt Eisenach und dem Verkehrsunternehmen abzuwägen.

Die bisherige Linie 12a entfällt aufgrund geringer Fahrtenhäufigkeit und geringer Nachfrage im Konzept, da für Stockhausen eine gute Anbindung durch den Regionalbus in Richtung ZOB besteht.

Erweiternd dazu ist in Verbindung mit der (neuen) Linie 12 ein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt ZOB – Hofferbertaue denkbar. Bei zehn zusätzlichen Fahrtenpaaren je Werktag entstünden hierdurch rund 50 zusätzliche Fahrplankilometer. Vorteil dessen wäre eine Angebotsverdichtung auf Abschnitt ZOB – Petersberg auf etwa das Niveau von 2015. Auf diesem Abschnitt existieren eine vergleichsweise hohe Einwohnerdichte (durch den vorhandenen Geschosswohnungsbau) sowie der Schulstandort an der Altstadtstraße.

Linie 7 (Ergänzungslinie)

Auf der Linie 7, verkehrend über die östliche Rödigerstraße und Okenstraße, bleibt der bestehende Angebotsumfang erhalten. Diese Linie dient der Grundversorgung und dem Schülerverkehr und weist ein sehr geringes Nachfrageniveau auf.

Linie 8 (Ergänzungslinie)

Auf der Linie 8 bleibt der bestehende Angebotsumfang erhalten. Diese Linie dient der Grundversorgung und dem Schülerverkehr und weist ein sehr geringes Nachfrageniveau auf.

Linie 12 (Ergänzungslinie)

Die neue Linie 12 entsteht aus der bisherigen Linie 12b, auf der der bisherige Angebotsstandard im Wesentlichen beibehalten wird. Abweichend zum derzeitigen Verlauf wird eine einheitliche Führung über Stregdaer Allee – Thälmannstraße –

¹⁶ Auch hier werden die konkreten Planungen und die in dem Zuge zu führenden Abstimmungen mit der Stadt Eisenach über die eigentliche Umsetzung entscheiden.

Westbahnhof in beiden Richtungen vorgeschlagen. Vorteil dessen ist ein leicht merkbarer Verlauf durch eine einheitliche Führung und konstante Abfahrtszeiten.

Erweiternd hierzu können die Fahrten der heutigen Linie 15 in diese Linie für Abschnitt Stedtfelder Straße – Marktkauf – St.-Georg-Klinikum – Stedtfelder Straße integriert werden. Bei vier Fahrtenpaaren je Werktag ergibt sich ein zusätzlicher Betriebsaufwand von rund 70 Fahrplankilometern je Werktag. Vorteilhaft daran wären die ergänzenden Direktfahrten auf der Relation Stedtfelder Straße – Marktkauf/Klinikum. Eine Abwägung dazu hat unter anderem auch vorhandene Nachfragebeziehungen zu berücksichtigen.

In Verbindung mit der Linie 4 ist durch eine betriebliche Verknüpfung am ZOB ein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt ZOB – Hofferbertaue denkbar. Bei zehn zusätzlichen Fahrtenpaaren je Werktag entstünden hierdurch rund 50 zusätzliche Fahrplankilometer. Vorteil dessen wäre eine Angebotsverdichtung auf dem Abschnitt ZOB – Petersberg auf etwa das Niveau von 2015. Auf diesem Abschnitt existiert eine vergleichsweise hohe Einwohnerdichte (durch den vorhandenen Geschosswohnungsbau) sowie den Schulstandort an der Altstadtstraße.

Linie 10 (Ergänzungslinie)

Die neue Linie 10 entsteht durch das Zusammenfassen der bisherigen Linien 3 und 10 bei Beibehaltung des bisherigen Angebotsstandards. Im Sommerfahrplan verkehrt diese Linie zwischen 9:00 Uhr und 17:00 Uhr zur Wartburg. Im Tagesverkehr wird ein 60-Minuten-Takt vorgesehen, der zwischen 6.00 Uhr und 8:00 Uhr sowie zwischen 17:00 Uhr und 18:30 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Zu prüfen ist eine Ausweitung der Taktverdichtung in der Morgenspitze bis 09:30 Uhr, um der Jugendherberge eine verbesserte Anbindung zur Verfügung zu stellen.

Die bisherige Linie 11 mit vier Fahrtenpaaren am Wochenende vom ZOB zum Wilhelmsthaler See entfällt aufgrund des bestehenden und geplanten Fahrtenangebotes im Regionalbusverkehr, welches für die erwarteten Ausflugsverkehre als hinreichend angesehen wird.

Opel-Linie (Ergänzungslinie)

Als Opel-Linie wird die bisherige Linie 9 benannt. In Verbindung mit Job-Ticket-Angeboten bei Opel und Zulieferern könnte dieser Name zu Marketing-Zwecken eingesetzt werden. Hierbei ist eine (fortlaufende) betriebliche Anpassung des Angebotes auf die Arbeitszeiten der angebotenen Unternehmen vorzunehmen.

Wartburg-Shuttle (Ergänzungslinie)

Als Wartburg-Shuttle ist aus marketingtechnischen Gründen die Linie 10a bezeichnet. Eine Integration der Linie 10a in die neue Linie 10 wäre denkbar, wodurch die Wartburganbindung insgesamt als Wartburg-Shuttle bezeichnet werden könnte.

Anbindung Gewerbegebiet Eichrodter Weg

Für die Anbindung des Gewerbegebietes Eichrodter Weg sind zwei Varianten möglich:

Eine Bedienung mit eigenen Fahrten, zum Beispiel über die Verlängerung der Linie 2 (eigene Fahrten zu Schichtwechselzeiten), erzeugt zusätzliche Betriebskosten. Zudem ist eine Abstimmung der Arbeitszeiten (Arbeitsbeginn und Arbeitsende) der dort ansässigen Unternehmen nötig, um ein annähernd interessantes Nachfragepotenzial zu erreichen. Darüber hinaus ist die bauliche Infrastruktur (Straßen und Haltestellen) für eine Busanbindung zu schaffen. Dazu gehört die Einrichtung von bis zu drei Haltestellen.

Alternativ kann das Gebiet auch über Fußwege zu den Haltestellen Altstadtstraße, Weimarische Straße und Auestraße an die neue Linie 2 angebunden werden. Dabei ist eine Angebotsverdichtung in die Oststadt auf einen 20-Minuten-Takt in den Spitzenverkehrszeiten denkbar, da keine zusätzliche Busbedienung des Eichrodter Weges benötigt wird. In diesem Falle sind eventuell zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Eisenbahnstrecke und die Hörsel zu schaffen.

Notwendige Baumaßnahmen

Sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, sind folgende bauliche Maßnahmen vorzusehen:

- ▶ Haltestelle Stregdaer Allee für Zweirichtungsbedienung erweitern (Mast, Sitzgelegenheit, Wetterschutz, ...) – für neue Linien 12 und 2/5 genutzt
- ▶ an Stedtfelder Straße und/oder Rothenhof Pauseninfrastruktur für Busfahrer schaffen (Toilette, ...) – für neue Linie 2
- ▶ ggf. Haltestellen am Eichrodter Weg für Busbedienung (ca. drei Haltestellen) – wenn Busbedienung gewünscht und Bedingungen dafür geschaffen worden

2.5.4 Fazit

Die vorgeschlagenen Veränderungen betreffen hauptsächlich die Gestaltung des Liniennetzes, in dem durch Zusammenfassen und Durchbinden von Linien die Anzahl der Linien von 20 auf 11 reduziert wurde.

Darüber hinaus wurde eine konsequentere Vertaktung auf den meisten Abschnitten vorgesehen:

- ▶ 20-Minuten-Takt in Richtung Nordplatz, Thälmannstraße/Karlsskuppe, Stedtfelder Straße
- ▶ 20-/40-Minuten-Takt zum Rothenhof
- ▶ 60-Minuten-Takt in Richtung Hofferbertaue, Mariental (Wartburg) und Hötzelsroda. Nach Hötzelsroda bestehen in der Mittagszeit Taktlücken. Ins

Mariental wird in der Hauptverkehrszeit (6:00-8:00 Uhr und 17:00-18:00 Uhr) eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Bisher durch den Regionalbus angebundene Ortsteile werden auch weiterhin durch den Regionalbus bedient.

Die Anbindung des Eichrodter Weges wird mit fünf Fahrtenpaaren je Werktag berücksichtigt. Hier ist die Einrichtung von Haltestellen notwendig. Zudem ist eine Abstimmung der Schichtzeiten wichtig, um für ein Busangebot ein hinreichendes zeitlich gebündeltes Nachfragepotenzial zu erhalten.

Die Linie 13 wird nicht weiter verfolgt, da diese in der Vergangenheit nicht hinreichend gut angenommen wurde.

Insgesamt ergibt sich mit dem vorliegenden Vorschlag eine verbesserte Anbindung der Katharinenstraße, des Rothenhofes und erstmalig eine Anbindung des Eichrodter Weges. Für den Bereich des Petersberges verschlechtert sich die Anbindung durch eine aus der Zusammenlegung der Linien 4 und 12 resultierende sinkende Bedienungshäufigkeit. Hier ist einerseits eine ergänzende Anbindung durch den Regionalverkehr oder aber eine Taktverdichtung in den Morgen- und Nachmittagsstunden auf dem Abschnitt ZOB – Hofferbertaue auf einen 30-Minuten-Takt zu empfehlen, die unter Umständen umlaufneutral umzusetzen ist.

Die Betriebskosten des Vorschlages bleiben ohne Erweiterungsoptionen mit dem Ist-Zustand vergleichbar. Die Veränderungen der jährlichen Betriebskosten liegen voraussichtlich unter 100.000 € je Jahr.

Über den Vorschlag hinaus sind folgende Erweiterungsoptionen denkbar:

- 30-Minuten-Takt in die Hofferbertaue in der Hauptverkehrszeit durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien 4 und 12 am ZOB. Bei 10 Fahrtenpaaren je Werktag kostet dies, sofern eine umlaufneutrale Umsetzung möglich ist, rund 50.000 € je Jahr.
- Die Wiedereinführung der Linie 15 kostet bei 4 Fahrtenpaaren je Werktag rund 70.000 € je Jahr. Diese Linie bietet bisher eine Direktverbindung zwischen der Stedtfelder Straße und dem St.-Georg-Klinikum sowie dem Marktkauf.

Die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten zum SPNV bleibt durch die ungünstigen Fahrplanlagen des SPNV schwierig. Sollen diese gewährleistet werden, ist das mit einer Erhöhung der Umläufe verbunden (Anzahl der Busse und des Personals).

Die konzeptionellen Vorschläge leiten sich aus dem Anforderungsprofil, das im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgestimmt wurde, ab. Wie an verschiedenen Stellen in diesem Kapitel bereits angeführt, müssen die konkreten Planungen zur Umsetzung aufzeigen, welche Auswirkungen in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit mit den konzeptionellen Vorschlägen verbunden sind. In diesem Zusammenhang muss die Stadt Eisenach als Aufgabenträger die Entscheidung zur Finanzierbarkeit und damit letztlich zur Umsetzung treffen.

2.5.5 Weiterführende Überlegungen

Die folgenden Überlegungen stellen zum Teil deutliche Ausweitungen des Stadtbusangebotes dar und sind vor ihrer Umsetzung intensiv zu prüfen:

- ▶ Ausweitung Wochenendangebot
- ▶ Ausweitung des ÖPNV in den Abendstunden
- ▶ Bessere Anbindung der westlichen Ortsteile auch am Wochenende
- ▶ ÖPNV Erreichbarkeit im Südviertel für Anwohner und Touristen verbessern
- ▶ Anbindungsqualität im Siebenborn, Palmental, Petersberg und am Kirschberg verbessern
- ▶ Angebotsverbesserung Wartburganbindung
- ▶ Verlängerung der Linie 6(a) nach Göringen
- ▶ Durchbindung von Linien (z. B. Schülerverkehr zwischen Oststadt und Eisenach Nord)
- ▶ Prüfung Jobticket und Anpassung an Schichtzeiten
- ▶ Absicherung des Grundbedarfs in den Ortsteilen

Ansätze zur Umsetzung vorgenannter Überlegungen sind:

Nach den strategischen Vorstellungen der Stadt Eisenach stellt die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ein zentrales Anliegen hinsichtlich ihrer Verpflichtung zur Gewährleistung der wesentlichen Aspekte der Daseinsfürsorge dar. Es ist daher ihre strategische Zielstellung, perspektivisch eine deutliche Ausweitung des Stadtbusangebotes zu realisieren. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplanes sind daher alle Möglichkeiten einer zeitnahen und vorzeitigen Umsetzung einzelner, zielorientierter Maßnahmen intensiv zu prüfen, auch wenn hiermit zusätzliche finanzielle Belastungen einhergehen müssen. Ein erweitertes Angebot soll Nachfrage schaffen und darf sich nicht weiterhin überwiegend nur an Kosten-Nutzen-Rechnungen orientieren.

Anstrengungen zur sukzessiven Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Eisenach sind immer auch kommunalpolitische Zielstellungen, die aktuell auf folgende Schwerpunkte auszurichten sind:

- ▶ **Anbindungsqualität in Stadtrandbereichen verbessern**
Wohnsiedlungen wie Siebenborn, Palmental, Karolinenstraße, Petersberg, Kirschberg müssen eine bessere ÖPNV-Versorgung erhalten. Die Linienführung muss sich stärker an der räumlichen Einwohnerverteilung, der Leichtigkeit zur Erreichung und Nutzung der Fahrgäste orientieren als an der Verkehrsgunst in den betreffenden Wohnvierteln und damit an Effizienzkriterien für den ÖPNV. Untersuchungen für die Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale durch einen nutzerfreundlich ausgerichteten ÖPNV in den betreffenden Wohngebieten sind zu beauftragen und die monetären Auswirkungen müssen den Verbesserungen für

Nutzer gegenübergestellt und bewertet werden.

Des Weiteren können auch neue Haltestellen in Betracht kommen, wobei deren Potenziale und Anbindungsmöglichkeiten zu untersuchen sind. Bspw. könnte Fahrgästen vom Kirschberg durch eine weitere Haltestelle in der Kasseler Straße/ Ecke „Am Ramsberg“ ein erleichterter ÖPNV-Zugang gewährleistet werden.

➤ **ÖPNV-Erreichbarkeit Ortsteile**

Die ÖPNV-Erreichbarkeit der Ortsteile muss über die Regionalverkehrslinien der Stadtbusanbindung qualitativ gleichgewichtet als attraktive Grundversorgung sichergestellt sein.

Zur Verbesserung der Grundversorgung in den westlichen Ortsteilen (Göringen, Wartha und Neukirchen) soll die Regionalbuslinie 93 mit weiteren Fahrtenpaaren versehen werden. Eine Verlängerung der Linie 6a ist nicht möglich, da die Versorgung der westlichen Ortsteile durch den Regionalverkehr festgelegt ist.

Die Aufstockung der Linie 93 muss mit dem Landkreis abgestimmt werden. Durch die vorgeschlagene Verbesserung können auch ÖPNV-Angebotsverbesserungen für die Ortsteile von Gerstungen erzielt werden. Die folgende Abbildung zeigt das gegenwärtige ÖPNV-Angebot der Linie 93, mit den Anbindungen der westlichen Ortsteile.

Verkehrsbeschränkungen		Montag-Freitag									
		S	F	S	F	S	S				
Eisenach, ZOB	ab	8.20	7.15	8.15	8.15	11.45	12.45	13.30	15.20	16.40	18.40
- Sophienstraße		8.23	7.18	8.18	8.18	11.48	12.48	13.33	15.23	16.43	18.43
- Katharinenstr./Schule						11.50	12.50	13.35	15.25	16.45	
- West-Bahnhof		8.26	7.21	8.21	8.21	11.52	12.52	13.37	15.26	16.46	18.46
- Stedtfelder Str.		8.28	7.23	8.23	8.23	11.54	12.54	13.39	15.28	16.48	18.48
- Stedtf. Str./ W/S						11.55	12.55	13.40	15.29	16.49	
- Stedtf. Str./ Opelwerk		8.30	7.25	8.25	8.25	11.56	12.56	13.41	15.30	16.50	18.50
Stedtfeld, Gewerbegebiet		8.32	7.27	8.27	8.27	11.58	12.58	13.43	15.32	16.52	18.52
Stedtfeld, Ortsmitte		8.33	7.28	8.28	8.28	12.00	13.00	13.45	15.33	16.53	18.53
Stedtfeld, Wittigstr.		8.34	7.29	8.29	8.29	12.01	13.01	13.46	15.34	16.54	18.54
Hörschel		8.37	7.32	8.32	8.32	12.04	13.04	13.49	15.37	16.57	18.57
Neuenhof, Sportplatz		8.39	7.34	8.34	8.34	12.07	13.07	13.52	15.39	16.59	18.59
Neuenhof		8.40	7.35	8.35	8.35	12.08	13.08	13.53	15.40	17.00	19.00
Neuenhof, Schule		8.41	7.36	8.36	8.36	12.09	13.09	13.54	15.41	17.01	19.01
Wartha		8.42	7.37	8.37	8.37	12.10	13.10	13.55	15.42	17.02	19.02
Göringen		8.44	7.39	8.39	8.39	12.12	13.12	13.57	15.44	17.04	19.04
Lauchröden		8.47	7.42	8.42	8.42	12.15	13.15	14.00	15.47	17.07	19.07
Unterellen				8.46	8.46				15.51	17.11	19.11
Oberellen, Mitte	an			8.50	8.50				15.55	17.15	19.15

F = an schulfreien Tagen S = nur an Schultagen
 Am 24.und 31.12. verkehren die Busse wie samstags.

Verkehrsbeschränkungen		Samstag	
			+
Eisenach, ZOB	ab	11.45	16.30
- Sophienstraße		11.48	16.33
- Katharinenstr./Schule			
- West-Bahnhof		11.51	16.36
- Stedtfelder Str.		11.53	16.38
- Stedtf. Str./ W/S			
- Stedtf. Str./ Opelwerk		11.55	16.40
Stedtfeld, Gewerbegebiet		11.57	16.42
Stedtfeld, Ortsmitte		11.58	16.43
Stedtfeld, Wittigstr.		11.59	16.44
Hörschel		12.02	16.47
Neuenhof, Sportplatz		12.04	16.49
Neuenhof		12.05	16.50
Neuenhof, Schule		12.06	16.51
Wartha		12.07	16.52
Göringen		12.09	16.54
Lauchröden		12.12	16.58
Unterellen		12.16	17.02
Oberellen, Mitte	an	12.20	17.06

+ = verkehrt nicht am 24. und 31.12.
 Am 24.und 31.12. verkehren die Busse wie samstags.

Abbildung 31: Gegenwärtiges ÖPNV-Angebot der Linie 93

► **ÖPNV-Erreichbarkeit Südviertel**

Angebotsverbesserung Wartburganbindung

Sowohl für die Anwohner der Südstadt als auch für Touristen muss die Nahverkehrserschließung verbessert werden. Insbesondere die Verknüpfung des Linienverkehrs mit touristisch orientierten Angeboten (Wartburg, Hohe Sonne) mindert die Attraktivität für beide Nutzergruppen durch die z. T. erheblichen Umwegfahrten gleichermaßen. Für die Zielvorgabe der ÖPNV-Erschließung soll der ÖPNV in die topographisch anspruchsvollen Wohngebiete im Süden hineinführen und künftig nutzerfreundliche Verknüpfungen an das qualitativ hochwertige Stadtbusnetz ermöglichen. Dazu bedarf es einer funktionsgerechten Fahrzeugflotte und der entsprechenden Haltestelleninfrastruktur. Ein Konzept auch mit der Integration von in Eisenach nicht alltagserprobten Bedienformen ist zu untersuchen.

► **Ausweitung Wochenendangebot**

Einige Eisenacher Stadtteile, insbesondere die westlichen Ortsteile, werden am Wochenende nicht hinreichend angedient. Hier ist eine deutliche Verbesserung der Versorgungsqualität mit ÖPNV-Leistungen zu erreichen.

Das Fahrplanangebot der Linie 93 ist zu erhöhen, besonders am Wochenende müssen der Bürgerschaft weitere Fahrten als Grundversorgung angeboten werden. Zur Optimierung des Fahrtenangebotes können Erwartungen der Bürger oder deren Vertreter (Fahrgastbeirat) berücksichtigt werden. Die Prüfung muss das Minimalziel einer nutzerfreundlichen Grundversorgung beinhalten sowie die Finanzierbarkeit eines Taktverkehrs mit der Kernstadt auf der Linie 93 auch in Nebenzeiten.

► **Ausweitung des ÖPNV in den Abendstunden**

Der eingeschränkte Linienverkehr in den Abendstunden muss deutlich attraktiver werden. Auch hier werden Stadtrandbereiche und ländlicher Raum nicht hinreichend angedient. Hier ist insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeiten der Bürger zur Wahrnehmung von Freizeitaktivitäten und kultureller Ereignisse in der Kernstadt (z. B. Theater, Kino, Schließzeiten, Tanz-Veranstaltungen, etc.) eine deutliche Verbesserung der Versorgungsqualität mit ÖPNV-Leistungen zu erreichen.

Die Einbindung etablierter Freizeiteinrichtungen oder Veranstaltungen muss gesondert geprüft und bewertet werden. Ergebnisoffen können neben der Ausweitung des Stadtbusangebotes in den Abendstunden auch Nachtbuslinien im Ringverkehr, alternative und individuelle Angebote für Fahrgäste sein (z. B.: Rufbusse, Anrufsammeltaxis, Taxi-Gutschein-Modelle, etc.).

► **Durchbindung von Linien**

Das Durchbinden von Linien soll zielgerichtet Umsteigebeziehungen reduzieren. Hierbei soll der ZOB vorzugsweise jeweils mit angedient werden. Besondere Nutzergruppen und deren Nutzerverhalten sollen besonders berücksichtigt werden, so z. B. der Schülerverkehr zwischen Oststadt und Eisenach-Nord. Das Stadtbuskonzept sieht vor die geänderte Linie 2 gezielt bei 2 von 3 Bussen

zwischen Stedtfelder Straße, ZOB und Rothenhof durchzubinden. Weitere durchgehende Fahrbeziehungen müssen geprüft werden, alternativ könnte der neue ZOB als "Rendezvous"-Haltestelle die Umsteigebeziehungen aller Stadtbuslinien untereinander mit nur einmal Umsteigen ermöglichen.

➤ **Jobticket**

Die Einführung von Jobtickets stellt ein besonders wichtiges Anliegen zur Versorgung der werktätigen Bevölkerung mit ÖPNV-Dienstleistungen dar. Die Einführung von Angeboten an die Beschäftigten von Großbetrieben, der Wirtschaft und von Behörden sollte erforderlichenfalls mit einer Anpassung der betreffenden Linienführung und einer zeitlichen Orientierung an den Schichtzeiten einhergehen.

Als Vorreiter und Initiator einer ÖPNV-Offensive bei Beschäftigten könnte bspw. die Stadtverwaltung Eisenach für deren Beschäftigte probeweise ein Jobticket einführen. Weitere Interessierte aus Wirtschaft und Verwaltung können in der Wartburgregion dann aktiv angesprochen werden, ggf. müssen nach Willensbekundungen weiterer interessierter Arbeitgeber ÖPNV-Angebote angepasst werden.

Die mit diesen Projekten einhergehenden Verbesserungen und Ausweitungen des Angebotes sind jeweils in Bezug auf ihre Ertrags- und Kostenwirkungen zu untersuchen und eine entsprechende Finanzierungssicherung ist zu gewährleisten.

2.6 Marketing und Fahrgastinformation

2.6.1 Zielgruppen im ÖPNV-Marketing

Vor dem Hintergrund der demografischen und strukturellen Entwicklung in der Wartburgregion wird vor allem beim straßengebundenen ÖPNV eine breitere Marktaufstellung angestrebt. Über eine entsprechende Angebotsgestaltung und das ÖPNV-Marketing sollen daher neben den bisher maßgeblichen Nutzergruppen des ÖPNV (v. a. Schüler und Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit) zukünftig auch Personengruppen und deren Mobilitätsbedürfnisse gezielt angesprochen werden, die sich grundsätzlich zwischen dem Pkw und dem ÖPNV entscheiden können:

- Kinder und Jugendliche in der Freizeit
- Familien /Erwachsene in der Freizeit
- Auszubildende und Sekundarschüler
- Erwerbstätige bzw. Berufspendler
- Senioren
- Gäste und Besucher (Touristen)

2.6.2 Marketingmaßnahmen

Die genannten Zielgruppen sind über spezifisch ausgerichtete Marketingmaßnahmen in geeigneter Weise anzusprechen. Im Hinblick auf deren Anforderungen zeichnen sich fünf Handlungsfelder für künftige ÖPNV-Marketingaktivitäten in der Wartburgregion ab (vgl. Abbildung 32):

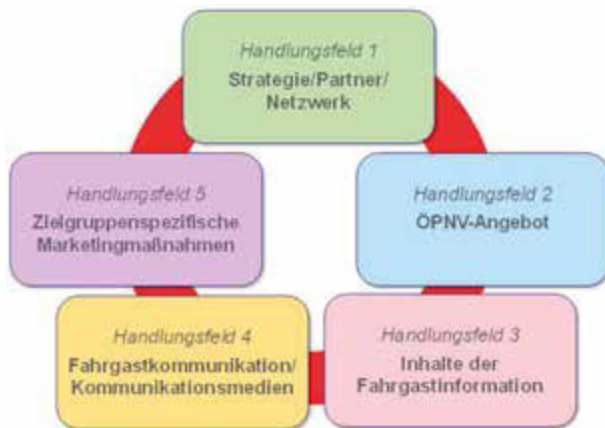


Abbildung 32: Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing

Innerhalb der fünf Handlungsfelder sind folgende Maßnahmen definiert, die schrittweise umzusetzen sind (vgl. Tabelle 58).

Handlungsfeld und Maßnahmen
Handlungsfeld „Strategie/Partner/Netzwerk“
Maßnahme 1.1: Kontinuierliche Wirkungsanalyse von Vermarktungsaktivitäten im ÖPNV
Maßnahme 1.2: Professionelle ÖPNV-Vermarktungsstrategie
Maßnahme 1.3: ÖPNV-Marketingkonzept für die Wartburgregion
Maßnahme 1.4: Dachmarke „ÖPNV in der Wartburgregion“ (Weiterführung)
Maßnahme 1.5: Fortlaufende regionale Koordination der ÖPNV-Vermarktung
Maßnahme 1.6: Weiterentwicklung des Partnernetzwerks
Maßnahme 1.7: Betreuung eines Fahrgastbeirats (Weiterführung)
Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
Maßnahme 2.1: Einheitliche und verständliche Liniennummerierung im Busnetz
Maßnahme 2.2: Anpassung des Fahrplanangebots an neue Zielgruppen
Maßnahme 2.3: Reduzierung von Umsteigezwängen mithilfe betrieblicher Durchbindungen von koordinierten Fahrplanfahrten (Weiterführung)
Handlungsfeld „Inhalte der Fahrgastinformation“
Maßnahme 3.1: Fahrplanbuchseiten als PDF-Datei im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 3.2: Frühzeitige Bereitstellung von Fahrplandaten (Weiterführung)
Maßnahme 3.3: Unternehmensübergreifende ÖPNV-Verbindungsankunft (Weiterführung)
Maßnahme 3.4: Pflege der ÖPNV-Tarifauskunft im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 3.5: Information zur Kombination von Verkehrsmitteln mit dem ÖPNV und zu alternativen Mobilitätsangeboten (Weiterführung)

Handlungsfeld und Maßnahmen
Handlungsfeld „Fahrgastkommunikation/Kommunikationsmedien“
Maßnahme 4.1: Bereitstellung aller ÖPNV-bezogenen Printmedien im Internet (Weiterführung)
Maßnahme 4.2: Online-Verbindungsauskunft für mobile Endgeräte (Weiterführung)
Maßnahme 4.3: Weiterentwicklung der Online-Kommentar- bzw. Nachrichtenfunktion
Maßnahme 4.4: Gemeinschaftsfahrplan und gemeinsamer Internetauftritt der Verkehrsunternehmen in der Wartburgregion (Weiterführung)
Maßnahme 4.5: Zentrale Service-Hotline
Handlungsfeld „Zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen“
Maßnahme 5.1: Informationen zur ÖPNV-Erreichbarkeit von Zielpunkten (Weiterführung)
Maßnahme 5.2: Bewerbung von Angebotsverbesserungen/-veränderungen (Weiterführung)
Maßnahme 5.3: Kundenbetreuungsprogramm
Maßnahme 5.4: Verstärkung der öffentlichen Wahrnehmung des ÖPNV (Weiterführung)
Maßnahme 5.5: Öffentliche Marketingaktionen (Weiterführung)
Maßnahme 5.6: Informationspaket ÖPNV für Berufspendler (Weiterführung)
Maßnahme 5.7: Monitoring der Berufspendlermobilität
Maßnahme 5.8: Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)
Maßnahme 5.9: Qualifizierung von Vermarktungspartnern
Maßnahme 5.10: ÖPNV-Informationspaket für touristische Vermarktungspartner
Maßnahme 5.11: Themen-Vermarktung von touristisch interessanten Buslinien (Weiterführung)
Maßnahme 5.12: Info-Flyer mit ÖPNV-Tourenvorschlägen zu touristischen Zielen (Weiterführung)

Tabelle 58: Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“ (ab 01.06.2019)

Im Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ [7] sind die meisten dieser Maßnahmen unter Benennung der jeweils verantwortlichen Akteure ausformuliert. Dies ist bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung von ÖPNV-Vermarktung und Fahrgastinformation in elektronischen Medien (z. B. Internet, Smartphone-Apps) sind die einschlägigen Empfehlungen von Fachverbänden zu beachten¹⁷.

Bei der Fahrgastinformation (u. a. Fahrplan-Soll-Daten und Echtzeit-Daten) sind bereits bestehende Systeme soweit wie möglich zu nutzen bzw. zu integrieren, z. B. die geplante „Datendrehscheibe Thüringen“.

Die Dachmarke für den ÖPNV bzw. öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Wartburgregion ist unter Berücksichtigung der Nutzeranforderungen und der vorhandenen Mobilitätsangebote kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Marketing im ÖPNV ist ein kontinuierlicher Prozess. Daher sind die genannten Maßnahmen fortlaufend an die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen bzw. an aktuelle Trends und Entwicklungen anzupassen. Bei Bedarf sind geeignete neue Maßnahmen zu entwickeln.

¹⁷ z. B. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2014): Nutzerorientierte Gestaltungsprinzipien für mobile Fahrgastinformation; die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet derzeit Hinweise zur Anwendung elektronischer Medien für die Fahrgastinformation.

Ein Schwerpunkt der zukünftigen Vermarktungs- und Informationsaktivitäten wird dabei die Neuordnung des ÖPNV-Angebots in der Wartburgregion im Zuge der Neuvergabe der Linienkonzession zum 01.06.2019 sein. Hierzu sind während des Angebotsumstellungsprozesses sowie im Anschluss hieran geeignete Maßnahmen und Formate zu entwickeln, um eine umfassende Information der ÖPNV-Nutzer zu den Änderungen und den damit verbundenen Vorteilen zu gewährleisten.

2.7 ÖPNV-Tarif

Der Tarif im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach wird durch den Aufgabenträger (AöR) bestimmt. Der Tarif ist als „Tarif-Wartburgregion“ auszugestalten.

Insbesondere ist abzubilden:

- ▶ Er ist als regionaler Tarif unter Berücksichtigung der heutigen VGW- und KVG-Tarife für die Wartburgregion als Binnentarif zu entwickeln bzw. auszugestalten, insbesondere ist das Übersteigen zwischen Stadt- und Regionalverkehren sowie zwischen den Regionalbussen verpflichtend zu ermöglichen.
- ▶ Grundsätzlich sind die diesbezüglichen tariflichen Vorgaben des Aufgabenträgers einzuhalten und verpflichtender Bestandteil von öDAs sowie von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen. D. h., die Verkehrsunternehmen haben in der Wartburgregion grundsätzlich den „Tarif-Wartburgregion“ einheitlich anzuwenden, das Übersteigen zu gewähren sowie sich einem entsprechenden Einnahmeaufteilungsverfahren mit den anderen Tarifanwendern zu unterwerfen.
- ▶ Jährliche Preissteigerungen dürfen 2 %, gewichtet über alle Fahrscheinarten, nicht übersteigen, sofern der Aufgabenträger einer höheren Steigerung nicht zustimmt. Ansprüche auf Tarifanpassungen durch den Aufgabenträger bestehen grundsätzlich nicht.
- ▶ Die kontinuierliche Tariffortentwicklung einschließlich der Preisfestsetzung obliegt der AöR als Aufgabenträger. Dabei sind die Interessen der Kooperationspartner über die VGW zu beachten.
- ▶ Die Fortentwicklung der heutigen Tarifstruktur hat unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung, der Erhöhung der Ergiebigkeit und der Sicherung von Preisgerechtigkeit zu erfolgen.
- ▶ Die Tarif- und Sortimentsstruktur muss unter Berücksichtigung der Fahrgastbedarfe und -interessen sowie der Gewinnung neuer Fahrgäste und unter Beachtung touristischer (einschließlich Kur) Bedarfe fortentwickelt werden.
- ▶ Schwerpunktmäßig ist bei der Tarifgestaltung der Berufs- und Ausbildungsverkehr zu beachten.
- ▶ Maßgeblich zu berücksichtigen sind außerdem die Erfordernisse der regionalen und überregionalen Beförderungsbedarfe:
 - ▶ Forcierung der Kooperation mit dem VMT

- Schaffung und Ausbau der Tarifkooperation mit RMV/NVV sowie benachbarten Landkreisen
- Herstellung von Übergangs- und Anschlussstarifen zum SPNV und Fernverkehr (z. B. Verbindung Bad Salzungen und Eisenach nach Gotha/Erfurt)
- Die Tarifstruktur (z. B. Entscheidung über Waben- oder Entfernungstarif) ist in Hinblick auf die Verringerung der Schwächen der heutigen Tarifstruktur sowie die weitere technische Entwicklung weiterzuentwickeln und umzusetzen; bedarfsweise sind die Verkehrsunternehmen bei der Finanzierung neuer Vertriebstechnik zu unterstützen.

2.8 Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion

Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach möchten die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in der Wartburgregion fördern. Hierzu zählen vor allem der ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr sowie deren kombinierte Nutzung. Vorgesehen ist, ein regionales Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion zu etablieren.

Vor diesem Hintergrund sind Rolle und Beitrag des ÖPNV beim Mobilitätsmanagement von den verantwortlichen Akteuren (vor allem ÖPNV-Aufgabenträger, Gemeinden und Verkehrsunternehmen) so auszugestalten, dass eine optimale Integration möglich wird.

Dies betrifft insbesondere Maßnahmen in den folgenden Handlungsfeldern eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmanagements:

- **Handlungsfeld 1 „Rahmenbedingungen beeinflussen“**
 - Beeinflussung von Verfahren und Prozessen sowie von Planungs- und Rechtsgrundlagen im Sinne des ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätsmanagements
- **Handlungsfeld 2 „Bewusstseinsbildung, Information und Beratung“**
 - Beteiligung der ÖPNV-Unternehmen als Netzwerkpartner bei Info-Kampagnen zum Mobilitätsmanagement
 - Unterstützung der Mobilitätsberatung durch Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV-Angebot (z. B. bei Neubürgerinformationspaketen)
 - Beteiligung an Beratungsangeboten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- **Handlungsfeld 3 „Organisation, Koordination und Vernetzung“**
 - Mitwirkung der ÖPNV-Akteure in Netzwerken des Mobilitätsmanagements
 - Unterstützung bzw. Beteiligung an einer Regionalen Mobilitätszentrale
- **Handlungsfeld 4 „Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote“**
 - Beteiligung an einer Mobilitätsgästekarte für die Wartburgregion

3 Bündelung der Linien ab 01.06.2019

3.1 Liniennetz Bündelung

3.1.1 Ziele und Rahmenbedingungen

Aufbauend auf dem Angebotskonzept in Anlage 8 werden nachfolgend Bündel gebildet als Voraussetzung für eine wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung. Das dient der Integration der Verkehrsbedienung. Die konsequente Linienbündelung trägt damit zur Sicherung einer attraktiven und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung bei.

Einer Linienbündelung sind die folgenden rechtlichen Anforderungen zugrunde zu legen (PBefG, GG, GewO):

- ▶ enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung von Linien
- ▶ betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- ▶ wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien (Vermeidung von „Rosinenpickerei“)
- ▶ Berufszugang und Mittelstandsförderung
- ▶ Integration der Bedienung

Im Zuge der Nahverkehrsplanung wurde ein Linienbündelungskonzept mit Hilfe einer Nutzwertanalyse entwickelt. Dabei wurden die Einzelnutzen definierter Kriterien zur Bündelung von Linien mit Hilfe mathematischer Verfahren bewertet und damit ein Variantenvergleich durchgeführt. Die betrachteten Kriterien basieren auf den oben genannten Anforderungen zur Linienbündelung.

Dieses Linienbündelungskonzept liegt den im Folgenden beschriebenen Ausführungen zur Bündelung zugrunde. Es erfolgen bei der endgültigen Festlegung der Linienbündel geringfügige Anpassungen, um betriebliche Effekte innerhalb der Bündel besser nutzen zu können.

3.1.2 Bildung von Teilnetzen

Im Sinne der einheitlichen integrierten Bedienung von zusammenhängenden Teilräumen werden zunächst Teilnetze definiert, die anschließend zu Bündeln zusammenzufassen sind.

Als Teilnetze sind die in Teil D, Abschnitt 2.3 definierten Hauptlinien mit dem jeweils dazugehörigen Nebennetz anzusehen. Die Linien des Nebennetzes dienen als Zubringer zur jeweiligen Hauptlinie und decken im Wesentlichen den Schülerverkehr abseits der Hauptlinien ab. Durch die Hauptlinien alleine kann keine vollständige räumliche Bedienung der Wartburgregion gewährleistet werden. Aufgrund dieser erschließungsbezogenen Verflechtung zwischen dem Haupt- und Nebennetz

ergeben sich zehn einzelne Teilnetze (siehe Anlage 8, Übersicht Haupt- und Ergänzungsnetz). Dabei weist das Teilnetz 190 keine eigene Hauptlinie auf, sondern dient als Zubringer zu den Hauptlinien 100 und 110 sowie zur SPNV-Linie R6.

Diese Teilnetze weisen zum Teil Abhängigkeiten untereinander auf, die aus der Struktur der Verkehrsnachfrage (zum Beispiel Umsteiger) resultieren und sich aus betrieblichen Belangen (beispielsweise Fahrplanverknüpfungen) ergeben. Daher sind diese Teilnetze zu verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Linienbündeln zusammenzufassen.

3.1.3 Bildung von Linienbündeln

Verkehrliche Verflechtung

Verknüpfungspunkte

In Tabelle 52 sind die zukünftigen Verknüpfungspunkte aufgeführt und die zu gewährenden Anschlussbeziehungen festgelegt. An diesen Punkten bestehen enge betriebliche und nachfrageseitige Abhängigkeiten zwischen den dort verkehrenden Hauptlinien (und damit auch zwischen den dazugehörigen Teilnetzen). Die Teilnetzte werden nachfolgend entsprechend der Liniennummer der Hauptlinie benannt.

Wichtige Verknüpfungspunkte von StPNV-Hauptlinien sind Vacha, Geisa und Dermbach. Dazu kommen Verknüpfungspunkte zum SPNV in Eisenach, Bad Salzungen, Bad Hersfeld, Hünfeld und Eschwege.

In Vacha und Dermbach ergeben sich komplexe fahrplantechnische Abhängigkeiten zwischen den Hauptlinien 100 und 110 sowie der Linie 104 (in Vacha) und zwischen den Hauptlinien 110 und 120 (in Geisa). Zudem sind bei der Fahrplanung der Linie 120 in Bad Salzungen und Hünfeld Anschlüsse zum SPNV zu gewährleisten. Somit sind in dem Viereck Bad Salzungen – Vacha – Geisa – Dermbach die Hauptlinien 100, 110 und 120 fahrplantechnisch so abzustimmen, dass möglichst viele Übergänge (mindestens diejenigen in Lastrichtung) für die Fahrgäste gewährleistet werden.

Fazit: Daraus ergibt sich die zwingende Zusammenfassung der Teilnetze 100, 110 und 120 in einem Bündel (Bündel 1), um die integrierte Bedienung dieser komplexen Angebotsstruktur zu gewährleisten.

Die fahrplantechnische Abstimmung der Hauptlinien 120 und 130 zwischen Dermbach und Bad Salzungen (Vermeidung der Pulkbildung) ist weniger komplex. Die Fahrplanlage der Hauptlinie 130 kann aufgrund ihrer peripheren Lage ohne weitere Abhängigkeiten von anderen Hauptlinien (und damit Teilnetzen) vergleichsweise einfach an die Hauptlinie 120 angepasst werden. Südlich von Dermbach existieren komplexe Nachfragestrukturen zwischen der Hauptlinie 130 und deren Nebennetz aufgrund von Schülerverkehren. Dem wird mit der Integration der Hauptlinie 130 und ihrem Nebennetz in einem Bündel (Bündel 2) Rechnung getragen. Eine Integration in das Bündel 1 ist nicht sinnvoll.

Fazit: Das Teilnetz 130 ist eine in sich geschlossene verkehrliche Einheit (Nachfrageströme und betriebliche Abhängigkeiten) und kann daher als eigenständiges Bündel 2 betrieben werden.

Die Hauptlinie 140 bindet sowohl den ZOB Eisenach als auch den ZOB Bad Salzungen an. An beiden Verknüpfungspunkten sollen gemäß Tabelle 52 Anschlüsse zum SPNV und zu anderen StPNV-Hauptlinien gewährleistet werden. Daraus ergeben sich wiederum komplexere betriebstechnische Anforderungen an die Fahrplanung. Die daraus entstehenden betrieblichen Mehraufwände durch die Fahrplanabstimmung sind innerhalb eines größeren Bündels, welches mehrere Teilnetze im Landkreis umfasst, einfacher zu kompensieren, als innerhalb eines kleinen isolierten Bündels.

Fazit: Aufgrund der notwendigen, komplexen Fahrplanabstimmung der Hauptlinie 140 an den ZOB Eisenach und Bad Salzungen sind betriebliche Mehraufwände zu erwarten, die innerhalb eines größeren Bündels einfacher zu kompensieren sind, als in einem kleineren Bündel. Daher wird das Teilnetz 140 dem Bündel 1 zugeordnet.

Weiterhin sind beispielsweise die ZOB in Eisenach und Bad Salzungen als Verknüpfungspunkte definiert. Da beide Städte jedoch überwiegendes Ziel der Fahrten sind (gemäß Pendlerverflechtungen [7, Seite 32]), können hieraus keine Schlüsse für sinnvolle kundenorientierte Verknüpfungen von Hauptlinien (und damit Teilnetzen) gezogen werden.

Fazit: Es gibt keine weiteren Verknüpfungspunkte gemäß Nahverkehrsplan, die eine Verschmelzung von Teilnetzen zu Bündeln rechtfertigen.

Umsteiger

Die Auswertung der vorhandenen Nachfragedaten, die mit Hilfe einer modellhaften Berechnung vorgenommen wurde, zeigt zum Teil starke Umsteigebeziehungen innerhalb der Teilnetze. Zwischen den Teilnetzen des Regionalverkehrs lassen sich keine wesentlichen Umsteigerströme erkennen.

Fazit: Rückschlüsse, welche Teilnetze des Regionalverkehrs miteinander zu Bündeln zu verknüpfen sind, lassen sich aus den Umsteigebeziehungen nicht ziehen.

Verflechtungen zwischen den Stadtverkehren und dem Regionalverkehr

Etwa zehn Prozent der Kunden des Stadtbusverkehrs Eisenach sind Übersteiger vom oder zum Regionalbusverkehr. Die Übersteiger stellen für den Stadtbusverkehr daher eine wesentliche wirtschaftliche Säule dar. Um eine hohe Qualität der Verknüpfung zwischen dem Regional- und Stadtbusverkehr zu gewährleisten (Integration der Bedienung), ist der Stadtbusverkehr Eisenach in ein Bündel des Regionalverkehrs zu integrieren. Damit verbunden sind auch Ziele der tariflichen Integration sowie der einheitlichen Präsentation der Angebote des Regional- und Stadtbusverkehrs.

Laut Analyseergebnissen steigen rund ein Drittel aller Übersteiger vom Teilnetz 170 auf den Stadtbusverkehr Eisenach um. Zudem lassen sich überdurchschnittliche Nachfragepotenziale zwischen Eisenach und den Teilnetzen 110, 140 und 170 anhand der Berufspendler identifizieren. Ziel ist es, einen Teil der mit dem Pkw pendelnden Berufstätigen durch ein entsprechend attraktives ÖPNV-Angebot an diesen zubinden. Dies bedingt jedoch eine integrierte Bedienung und Vermarktung des entsprechenden Angebotes.

Fazit: *Die verkehrliche Verflechtung (Umsteiger und bestehende Nachfragepotenziale) zwischen dem Stadtbusverkehr und dem Regionalbusverkehr ist für die Teilnetze 110, 140, und 170 am stärksten ausgeprägt. Daher sind die Teilnetze Stadtverkehr Eisenach und 170 dem Linienbündel 1 zuzuordnen.*

Der Stadtverkehr Bad Salzungen weist in der Planung mit rund 167.000 Fahrplankilometern einen betrieblichen Umfang auf, der die Zusammenfassung in einem eigenständigen Bündel nicht rechtfertigt. Um einen optimierten Betrieb des Stadtverkehrs zu ermöglichen, ist die Möglichkeit betrieblicher Verknüpfungen mit den einbrechenden Regionalbuslinien zu gewährleisten. Daher ist der Stadtverkehr einem Bündel des nach Bad Salzungen führenden Regionalverkehrs zuzuordnen. Da im Bündel 1 die meisten nach Bad Salzungen führenden Regionalbuslinien enthalten sind, wird der Stadtverkehr dem Linienbündel 1 zugeordnet.

Fazit: *Der Stadtverkehr Bad Salzungen wird aus Gründen der betrieblichen Optimierung dem Linienbündel 1 zugeordnet.*

Räumliche Nähe (Bedienung gleicher Gemeinden)

Dieses Kriterium kann sowohl für verkehrliche als auch für betriebliche Aspekte herangezogen werden. Im Sinne dieses Kriteriums soll die integrierte Bedienung innerhalb eines Gebietes gewährleistet werden.

Die Teilnetze 150, 160 und 180 bedienen in sich abgegrenzte Teilräume des Wartburgkreises (jede Gemeinde im Bedienungsgebiet wird durch ein Teilnetz erschlossen). Dabei gibt es keine relevanten Querverbindungen zwischen diesen Teilnetzen und die Nachfrage ist im Wesentlichen auf die Stadt Eisenach ausgerichtet.

Die Teilnetze 150, 160 und 180 weisen für alle Größen von Verkehrsunternehmen handhabbare Umfänge auf. Aufgrund der Lage im Raum und der Ausrichtung auf den ZOB Eisenach sind zudem keine betrieblichen Komplexitäten zu erwarten, die einer Betriebsoptimierung innerhalb der Bündel entgegenstehen. Zudem gibt es hier keine herausragenden Umsteigebeziehungen auf den Stadtbusverkehr Eisenach. Daher können diese in drei einzelne Bündel überführt werden.

Fazit: *Aufgrund der räumlich abgegrenzten Bedienung der Teilnetze 150, 160 und 180 und fehlender verkehrlicher Beziehungen untereinander, können diese Teilnetze in selbständige Linienbündel überführt werden.*

Die Linien des Teilnetzes 190 (Linien 191-195) sind aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu den Hauptlinien 100 und 110 als deren zwischengelagertes Nebennetz anzusehen. Daher empfiehlt sich eine Integration in das Bündel 1.

Fazit: Aufgrund der räumlichen Nähe zu den Hauptlinien 100 und 110 empfiehlt sich die Integration des Teilnetzes 190 in das Linienbündel 1.

Betriebliche Optimierung

Dem hier entwickelten Bündelungskonzept liegen sowohl die Erfahrungen des Aufgabenträgers als auch die Ergebnisse der durchgeführten Nutzwertanalyse zur Bewertung verschiedener Bündelungskonzepte zugrunde. Diese ergab zwischen den betrachteten Bündelvarianten sehr geringe Unterschiede der Betriebskosten und des Fahrzeugbedarfs. Der Unterschied zwischen dem betriebskostenseitig günstigstem und dem teuersten Konzept lag bei rund einem Prozent. Solch geringe Abweichungen lassen keine eindeutigen Schlüsse zur Bewertung eines Bündelungskonzeptes zu. Die zukünftigen Betriebskosten werden vielmehr durch Veränderungen verschiedener externer Faktoren beeinflusst.

3.1.4 Übersicht der gebildeten Linienbündel

Im hier beschriebenen Erörterungsprozess konnte eine Zuordnung der in Anlage 8 enthaltenen Linien zu verkehrsfachlich sinnvollen Bündeln vorgenommen werden, die die eingangs benannten rechtlichen Anforderungen erfüllen. In den gebildeten Linienbündeln sind die Teilnetze wie folgt zusammengefasst:

- Bündel 1: Teilnetze 100, 110, 120, 140, 170, 190, Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen
- Bündel 2: Teilnetz 130
- Bündel 3: Teilnetz 150
- Bündel 4: Teilnetz 160
- Bündel 5: Teilnetz 180

3.2 Fahrgastbeirat

Seit Februar 2016 vertritt eine ehrenamtlich tätige Arbeitsgruppe aus Bürgerinnen und Bürgern als Fahrgastbeirat die Interessen der Nutzer und Nutzerinnen von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Wartburgregion. Hierzu gehören auch Vertreter von Senioren, Behinderten und Schülern. Aufgabe des Fahrgastbeirats ist es, auf bestehende Mängel im ÖPNV aus Nutzersicht aufmerksam zu machen und Verbesserungsvorschläge zu formulieren. Die Themen reichen dabei von der Linienführung und Fahrplangestaltung bis zu Barrierefreiheit und Fahrgastinformation.

Die Hinweise und Verbesserungsvorschläge des Fahrgastbeirats sind vom ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen. Gemeinsam mit dem Fahrgastbeirat sind praktikable und wirtschaftlich vertretbare Lösungen zu erarbeiten.

4 Investitions- und Finanzierungsplan ab 01.06.2019

4.1 Konsumtive Mittel

a) Stadtverkehr Eisenach

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Angebots- und Zuschussplanungen ab 1. Juni 2019:

	ab Juni 2019	2020	2021	2022
Fahrplan-km	424.083	727.000	727.000	727.000
Zuschüsse in €				
Freistaat Thüringen	128.333	220.000	220.000	220.000
Stadt Eisenach	145.833	250.000	250.000	250.000
Zuschüsse in € je Fahrplan-km				
Freistaat Thüringen	0,30	0,30	0,30	0,30
Stadt Eisenach	0,34	0,34	0,34	0,34

Tabelle 59: Stadtverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen ab 01.06.2019

Die vorstehende Übersicht definiert den Finanzierungsbedarf der Stadt Eisenach, der sich in der Größenordnung von 250 T€ p. a. bewegt. Dabei sind die Zuschüsse des Freistaates Thüringen nach jetzigem Kenntnisstand berücksichtigt. Eine Erhöhung der konsumtiven Zuschüsse der Stadt Eisenach hängt von der zukünftigen Ausgestaltung und Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung durch den Freistaat Thüringen ab. Dies betrifft auch die Beibehaltung der in der Prognose als Ertrag berücksichtigten gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG sowie die gesetzlichen Erstattungen nach SGB IX für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter in heutiger Größenordnung.

Der Ansatz für den Zuschuss der Stadt Eisenach von 250 T€ leitet sich aus der verbleibenden Deckungslücke ab. Er ist ab 2019 wahrscheinlich sukzessive aufzustocken, um die geplante Fahrplanleistung von ca. 730.000 Fahrplan-km abzusichern und Preissteigerungen zu kompensieren.

b) Regionalverkehr Wartburgkreis

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Angebots- und Zuschussplanungen ab 2019 (Angaben der VGW):

	ab Juni 2019	2020	2021	2022
Fahrplan-km	3.004.167	5.150.000	5.150.000	5.150.000
Zuschüsse in €				
Freistaat Thüringen				
Grundförderung	332.500	570.000	570.000	570.000
Landesbedeutsame Linien*	89.500	152.000	152.000	152.000
Wartburgkreis	2.333.333	4.000.000	4.000.000	4.000.000
Zuschüsse in € je Fahrplan-km				
Freistaat Thüringen				
Grundförderung	0,11	0,11	0,11	0,11
Landesbedeutsame Linien*	0,32	0,32	0,32	0,32
Wartburgkreis	0,78	0,78	0,78	0,78

* Zuschuss für Landesbedeutsame Linien beinhaltet den Anteil der auf Grund der Leistungserbringung auf der Linie Eisenach – Mühlhausen an den Aufgabenträger Unstrut-Hainich-Kreis weitergereicht wird.

Tabelle 60: Regionalverkehr Eisenach – Angebots- und Zuschussplanungen ab 01.06.2019

Der Wartburgkreis sieht für den Zeitraum bis Ende 2022 die Fixierung eines Zuschussbedarfs von 4.000 T€ vor. Nach den derzeitigen Kalkulationen ist dieser als ausreichend zur Absicherung der geplanten Fahrplanleistung von ca. 5 Mio. Fahrplan-km p. a. anzusehen. Strukturell induzierte Mehrbedarfe sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Grundsätzlich sieht der Aufgabenträger kostengünstigere Lösungen vor; entsprechend ist in den nächsten Jahren das Leistungsangebot sowie die Leistungsstruktur so auszurichten, dass der Finanzierungsbedarf des Aufgabenträgers für den Regionalverkehr den Zuschuss von 4.000 T€ nicht überschreitet.

4.2 Investive Mittel

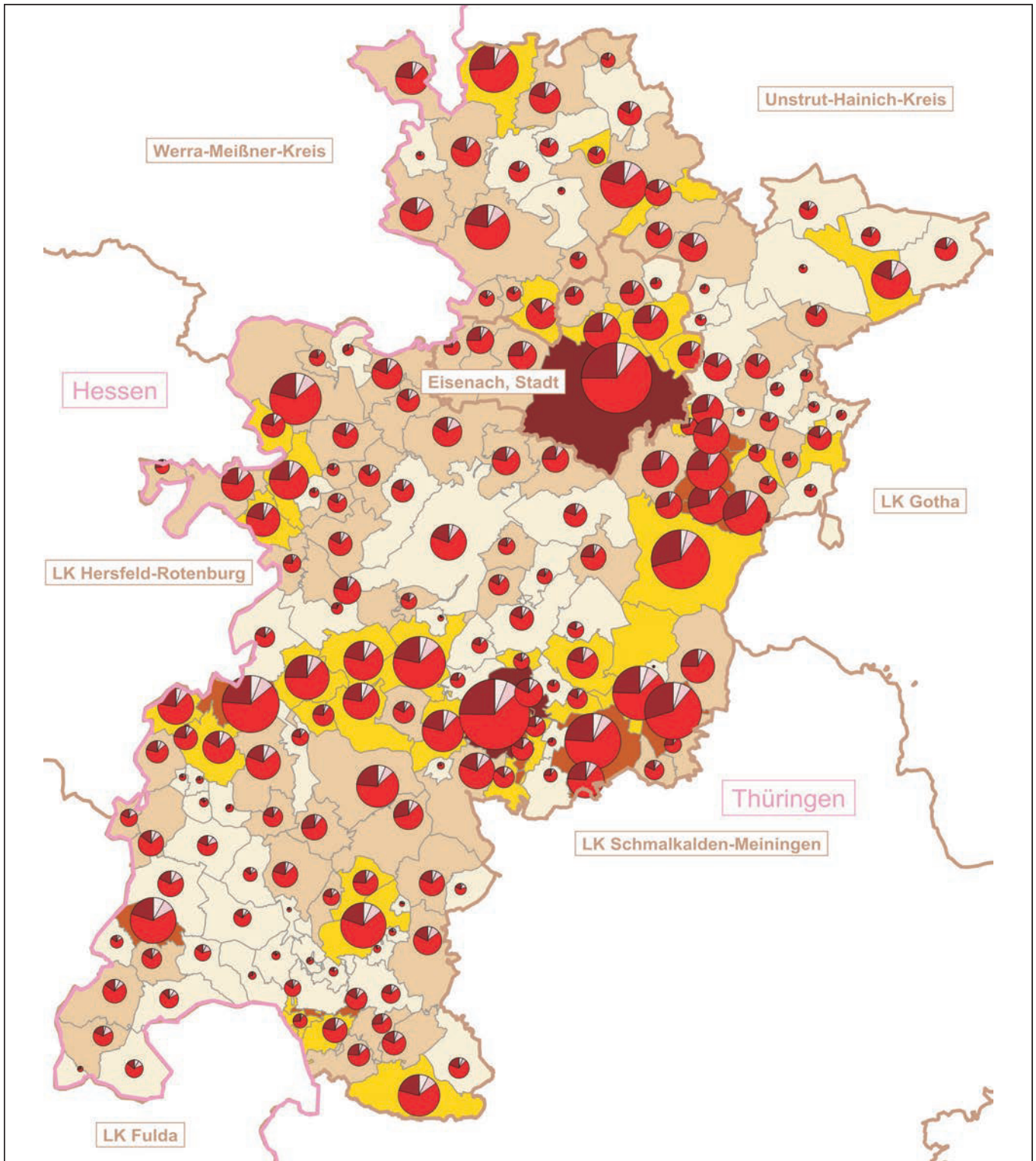
Hinsichtlich der Ausführungen zu den investiven Mitteln von Juni 2019 bis Ende 2022 wird auf Teil C, Kapitel 4.2 verwiesen.

Quellenverzeichnis

- [1] Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Ad-Hoc-Arbeitsgruppe), „Arbeitspapier „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“,“ September 2014.
- [2] Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel,“ 15. April 2014.
- [3] Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen, „Regionalplan Südwestthüringen,“ 2012.
- [4] Stadtverwaltung Eisenach, „Stadt Eisenach - Integriertes Stadtentwicklungskonzept zur Stabilisierung des Wohnungsmarktes,“ Dezember 2002 und 1. Fortschreibung Dezember 2006.
- [5] Wartburgkreis, Stadt Eisenach, „Fortschreibung Nahverkehrsplan 2012 - 2016“.
- [6] PTV Transport Consult GmbH, „Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach,“ Landratsamt Wartburgkreis, 11.11.2016.
- [7] PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG, „Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion,“ Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.
- [8] Thüringer Landesamt für Statistik, „Bevölkerung der Gemeinden, erfüllenden Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften am 31.12. nach Geschlecht in Thüringen,“ Stand: 31.12.2015.
- [9] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, „Landesentwicklungsplan Hessen,“ 2000.
- [10] „Einwohner nach Angaben der Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften,“ Stand: 3013 oder 2014.
- [11] Einwohnermeldewesen Stadt Eisenach, „Einwohnerstruktur in Eisenach nach Planungsbezirken (Haupt- und Nebenwohnung),“ Stand: 31.12.2014.
- [12] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2013, „Personen nach Erwerbsstatus für Deutschland, Thüringen (Bundesland) und weitere Orte,“ Zensus 9. Mai 2011.
- [13] Thüringer Landesamt für Statistik, „Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten (ohne Camping) für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis“.
- [14] Thüringer Landesamt für Statistik, „Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach ausgewählten Gemeinden (ohne Camping) für den Landkreis Wartburgkreis,“ 2015.
- [15] Kraftfahrt Bundesamt, „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 01. Januar 2015 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl“.
- [16] Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV), „4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen,“ Erfurt, März 2014.
- [17] Thüringer Landesamt für Statistik, „Voraussichtliche Bevölkerung 2014, 2025, und 2035 nach ausgewählten Altersgruppen und Kreisen (am 31.12. des jeweiligen Jahres) in Thüringen“.
- [18] Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel,“ 15. April 2014.
- [19] „Nahverkehrsplan für den Landkreis Schmalkalden-Meiningen 2017 - 2021,“ 08.12.2016.
- [20] „Nahverkehrsplan für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2017 - 2021,“ 30. November 2016.

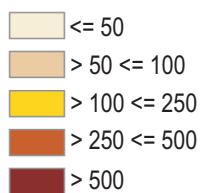
Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Einwohnerdichte und Altersstruktur (ortsteilbezogen) Wartburgkreis
- Anlage 2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Nahverkehrsraum
- Anlage 3 Schulstandorte im Wartburgkreis (nach Gemeinden)
- Anlage 4 Ausgewählte touristische Ziele im Nahverkehrsraum
- Anlage 5 ÖPNV-Linien im Nahverkehrsraum
- Anlage 6 Übersicht ÖPNV-Haltestellen und Ausbauzustand
- Anlage 7 Übersicht Fahrzeugbestand
- Anlage 8 Geplantes straßengebundenes ÖPNV-Angebot im Wartburgkreis ab 01.06.2019

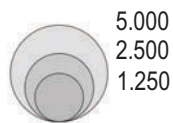


Anlage 1: Einwohnerdichte und Altersstruktur (ortsteilbezogen)

Einwohner je km²



Anteil Einwohner



Datenquelle: Wartburgkreis, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften
 Datenstand: 2013 / 2014
 Gebietsstand: 31.12.2013
 Bearbeitung: PTV Transport Consult GmbH
 Herausgabedatum: Juni 2016

Anlage 2**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Nahverkehrsraum**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Datenstand: 30.06.2012 (Wartburgkreis), 30.06.2014 (Stadt Eisenach)

Bemerkung: Aufteilung auf die Planungsgebiete der Stadt Eisenach:

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort nach Anteil der Einwohner im erwerbsfähigen Alter, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach vorliegenden Arbeitsplatzanzahlen sowie eigenen Schätzungen

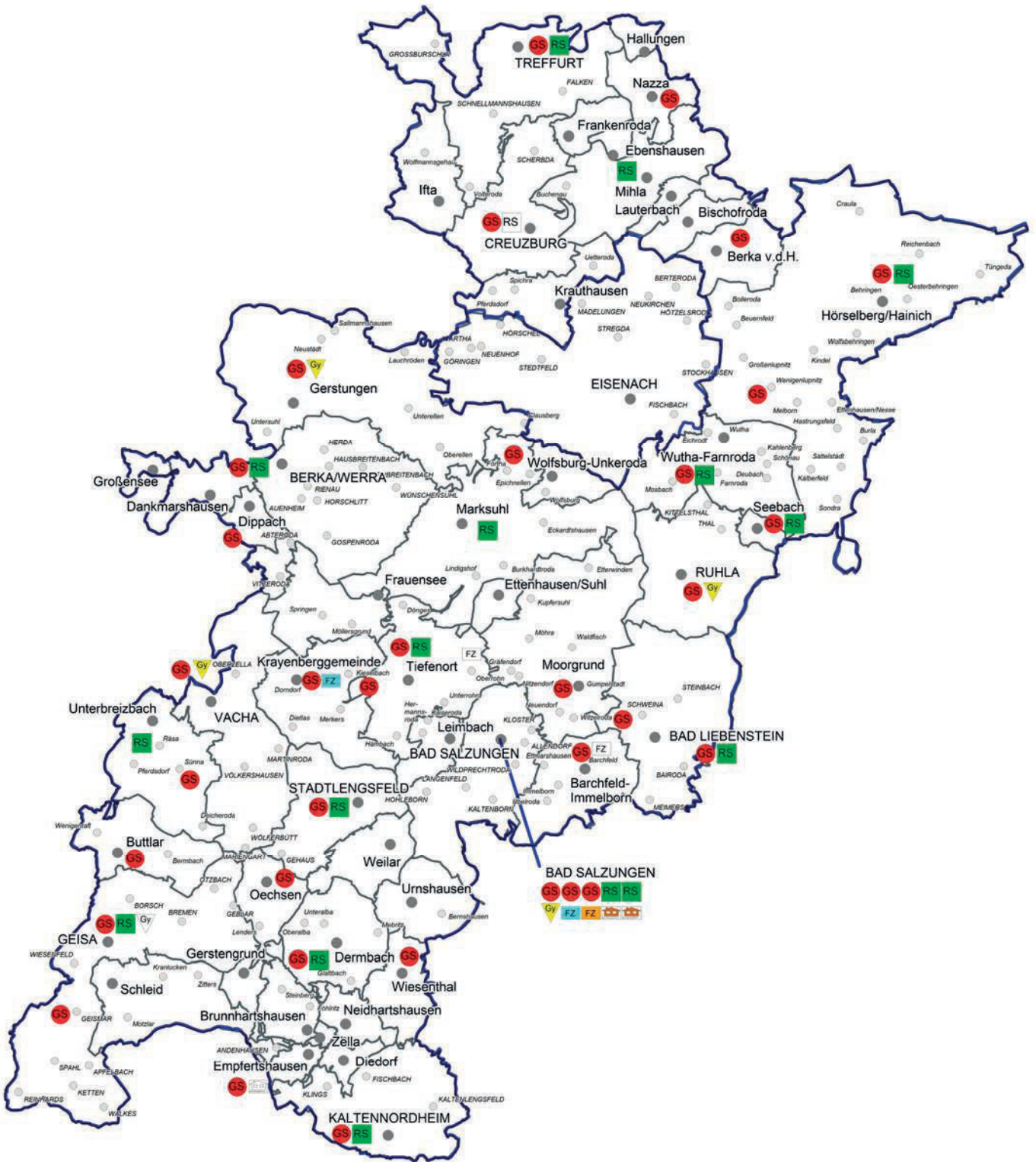
Gebietsstand: 31.12.2013

GSN	Stadt, Gemeinde	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		
		am Wohnort	am Arbeitsort	Saldo
16056000	Eisenach (kreisfrei)	16.205	23.123	6.918
	<i>Stadtzentrum</i>	<i>2.347</i>	<i>2.890</i>	<i>543</i>
	<i>Südstadt</i>	<i>1.697</i>	<i>2.015</i>	<i>318</i>
	<i>Stiegk</i>	<i>746</i>	<i>822</i>	<i>76</i>
	<i>Oppenheimstraße</i>	<i>1.086</i>	<i>1.188</i>	<i>102</i>
	<i>Stadtrandsiedlung West</i>	<i>1.264</i>	<i>2.674</i>	<i>1.410</i>
	<i>Karlskuppe</i>	<i>224</i>	<i>241</i>	<i>17</i>
	<i>Thälmannstraße</i>	<i>1.600</i>	<i>2.097</i>	<i>497</i>
	<i>Nordplatz</i>	<i>1.243</i>	<i>1.677</i>	<i>434</i>
	<i>Wartenberg</i>	<i>1.292</i>	<i>1.647</i>	<i>355</i>
	<i>Oststadt</i>	<i>1.889</i>	<i>2.289</i>	<i>400</i>
	<i>Hofferbertaue</i>	<i>294</i>	<i>361</i>	<i>67</i>
	<i>Stedtfeld</i>	<i>331</i>	<i>854</i>	<i>523</i>
	<i>Neuenhof/Hörschel</i>	<i>266</i>	<i>311</i>	<i>45</i>
	<i>Wartha/Göringen</i>	<i>97</i>	<i>108</i>	<i>11</i>
	<i>Stockhausen</i>	<i>301</i>	<i>720</i>	<i>419</i>
	<i>Hötzelsroda</i>	<i>541</i>	<i>596</i>	<i>55</i>
<i>Stregda</i>	<i>569</i>	<i>2.154</i>	<i>1.585</i>	
<i>Madelungen</i>	<i>145</i>	<i>166</i>	<i>21</i>	
<i>Neukirchen</i>	<i>225</i>	<i>264</i>	<i>39</i>	
<i>Berteroda</i>	<i>48</i>	<i>49</i>	<i>1</i>	
16063003	Bad Salzungen	5.852	6.965	1.113
16063004	Barchfeld-Immelnborn	2.055	2.489	434

GSN	Stadt, Gemeinde	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		
		am Wohnort	am Arbeitsort	Saldo
16063006	Berka v.d. Hainich	346	57	-289
16063007	Berka/Werra	1.987	1.756	-231
16063008	Bischofroda	323	57	-266
16063009	Brunnhartshausen	160	28	-132
16063011	Buttlar	649	331	-318
16063013	Creuzburg	1.035	710	-325
16063014	Dankmarshausen	439	101	-338
16063015	Dermbach	1.363	918	-445
16063016	Diedorf/Rhön	157	100	-57
16063017	Dippach	516	k. A.	
16063019	Ebenshausen	140	k. A.	
16063023	Empfertshausen	231	225	-6
16063024	Ettenhausen a.d. Suhl	186	12	-174
16063028	Frankenroda	155	k. A.	
16063029	Frauensee	392	49	-343
16063032	Geisa	2014	1473	-541
16063033	Gerstengrund	33	k. A.	
16063036	Großensee	78	k. A.	
16063037	Hallungen	92	12	-80
16063039	Ifta	498	206	-292
16063046	Krauthausen	819	1.368	549
16063049	Lauterbach	306	82	-224
16063051	Leimbach	726	546	-180
16063052	Marksuhl	1.321	1.487	166
16063055	Mihla	947	983	36
16063058	Nazza	248	103	-145
16063059	Neidhartshausen	146	k. A.	
16063062	Oechsen	288	38	-250
16063066	Ruhla	2.393	1.017	-1.376
16063068	Schleid	479	39	-440
16063071	Seebach	801	977	176
16063072	Stadtlengsfeld	1.014	589	-425
16063075	Tiefenort	1.707	459	-1.248

GSN	Stadt, Gemeinde	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		
		am Wohnort	am Arbeitsort	Saldo
16063076	Treffurt	2.193	813	-1.380
16063078	Unterebreizbach	1.572	1.369	-203
16063081	Urnshausen	315	59	-256
16063082	Vacha	2.293	1.531	-762
16063084	Weilar	327	94	-233
16063086	Wiesenthal	375	57	-318
16063089	Wolfsburg-Unkeroda	294	28	-266
16063092	Wutha-Farnroda	2.575	1.976	-599
16063093	Zella/Rhön	211	30	-181
16063094	Moorgrund	1.571	748	-823
16063097	Gerstungen	2.607	1.913	-694
16063098	Hörselberg-Hainich	2.889	2.944	55
16063099	Bad Liebenstein	3.123	2.128	-995
16063101	Krayenberggemeinde	2.211	1.389	-822
16063102	Kaltennordheim	1.415	716	-699
Summe Nahverkehrsraum		70.072	63.260	-6.812

Anlage 3: Schulstandorte im Wartburgkreis (nach Gemeinden)



Legende

- GS Grundschule
- RS Regelschule
- ▲ Gy Gymnasium
- FZ Förderzentrum
- FZ Förderzentrum für geistige Entwicklung
- RS Gy FZ (Schulteile)
- Berufsbildungszentrum
- BBZ-Schulteil
- Schnitzschule Empfertshausen

Landratsamt Wartburgkreis
Amt 18, Kreisplanung

Schulstandorte
im
Wartburgkreis



Maßstab: 1:200.000 (DN A3)

erstellt im Sept. 2016

Anlage 4

Ausgewählte touristische Ziele im Nahverkehrsraum

Quellen: Landratsamt Wartburgkreis, „Wartburgkreis mit Weile, Ausflugstipps ohne Hürden“
 Wartburgkreis, <http://www.wartburgkreis.de/tourismus-kultur/burgen-schloesser/>
 Zuarbeiten Stadt Eisenach, Wartburgkreis

Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil kommunalrechtlich	Touristisches Ziel
Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	Burgruine Liebenstein Kurpark, Kurhaus und Kurtheater Lutherdenkmal Schloss und Parkanlage Altenstein Tierpark
	Schweina	Naturschwimmbad Schweina
Bad Salzungen	Bad Salzungen	Altstadt Burgsee Planetarium am Burgsee SOLEWELT Bad Salzungen Gradierwerk Bad Salzungen Salzmuseum
Barchfeld-Immelborn	Barchfeld	Schlossanlage Barchfeld
	Immelborn	Naherholungszentrum Kiesgrube Immelborn
Creuzburg	Creuzburg	Burg Creuzburg Stiftsgut Wilhelmglückbrunn Werrabrücke mit Liboriuskapelle
Dermbach	Dermbach	Schlossensemble mit katholischer und evangelischer Kirche

Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil kommunalrechtlich	Touristisches Ziel
Eisenach	Eisenach	Bachhaus Bowlingzentrum, Badminton, Squash Burschenschaftsdenkmal Friedrich-Ludwig-Jahn Sporthalle Gedenkstätte Goldener Löwe Industriedenkmal „Alte Mälzerei“ Kino Landestheater Lutherhaus Museum „automobile welt eisenach“ Predigerkirche Rennsteig (Hohe Sonne, Vachaer Stein, Rennsteigbeginn) Reutervilla Stadtbibliothek Hellgrevenhof Stadtschloss Sportpark Eisenach Thüringer Museum Eisenach und Stadtarchiv Wandelhalle-Kurhausgarten-Teezimmer im Gärtnerhaus Wartburg
	Neuenhof	Schloss Neuenhof
Frauensee	Frauensee	Frauensee und Herrenhaus
Geisa	Geisa	Mahn-, Gedenk- und Bildungsstätte Point Alpha Schloss Geisa Stadtpfarrkirche Kreuzweg
	Geismar/Spahl/Ketten/ Apfelbach/Reinhards/ Walkes	Erlebnishof „Heile Schern“ in Spahl
Gerstungen	Gerstungen	(Jugendstil-)Grenzbahnhof Rundkirche Untersuhl Schloss Gerstungen Werratalmuseum
	Lauchröden	Burgruine Brandenburg
Hörselberg-Hainich	Behringen	Renaissanceschloss Behringen Herrenhaus Hütscheroda Wildkatzenhof und -gehege Hütscheroda Skulpturenpark des Hotels Herrenhaus Hütscheroda Verkehrslandeplatz Kindel (Ausflugsgaststätte, Veranstaltungen)
	Sättelstädt	Hörselberge
	Tüngeda	Renaissanceschloss Tüngeda
	Wenigenlupnitz	Schloss Neuschaffenberg

Gemeinde/Stadt	Ortsteil/Stadtteil kommunalrechtlich	Touristisches Ziel
Kaltennordheim	Kaltennordheim	keltische Befestigungsanlage am Umpfen Kilianskirche Rhönbrauerei mit Brauereimuseum Schlosshof mit 500-jähriger Amtslinde Schloss Merlinsburg
Krayenberggemeinde	Dietlas	Schloss Feldeck
	Kieselbach	Regionalmuseum Krayenbergregion
	Merkers	Erlebnisbergwerk Merkers
Marksuhl	Marksuhl	Renaissanceschloss Marksuhl Schloss und Park Wilhelmsthal
Mihla	Mihla	Rotes Schloss und Graues Schloss „Urwald-Life-Camp“ auf dem Harsberg bei Lauterbach
Moorgrund	Möhra	Geflügelpark Lutherplatz
Nazza	Nazza	Burgruine Haineck
Ruhla	Ruhla	Falknerei Greifenwarte Freizeitpark mini-a-thür Rennsteig mit Ruhlaer Skihütte und Waldhotel Rennsteighof Uhrenmuseum
	Kittelsthal	Tropfsteinhöhle Kittelsthal
	Thal	Burgruine Scharfenberg
Stadtlengsfeld	Gehaus	Schloss Gehaus
	Stadtlengsfeld	Burg und Schloss Lengsfeld
Tiefenort	Tiefenort	Burgruine Krayenburg
Treffurt	Treffurt	Burg Normannstein Fachwerkstadt
Untereibach	Sünna	Keltendorf und Keltenhotel
Wutha-Farnroda	Mosbach	Waldschwimmbad Mosbach
	Schönau	Hörselbergmuseum
	Wutha-Farnroda	Hörselberge
Vacha	Vacha	historischer Stadtkern Burg Wendelstein Steinerne Werrabrücke
Zella	Zella	Kloster Propstei

**Anlage 5
ÖPNV-Linien im Nahverkehrsraum**

SPNV-Linien mit Bedienung des Nahverkehrsraumes (Fahrplanstand 2016)

Linie	VU	Linienweg	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
RB 20	Abellio	Eisenach - Erfurt - Weimar - Naumburg - Halle	04:10	01:15	04:10	01:15	04:10	01:15	05:02	01:15	20	20	60+EF	20	20	60+EF	19	19	60	18	19	60
R 6	CAN	Bebra - Herleshausen - Eisenach	04:40	21:31	04:40	21:31	06:13	22:31	08:13	22:31	18	17	60	18	17	60	11	10	120+EF	8	8	120
STB 41	STB	Eisenach - Wernshausen - Meiningen	03:58	23:37	03:58	23:37	06:04	23:37	06:04	23:37	23	22	60+EF	23	22	60+EF	20	19	60	20	19	60

StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft des Wartburgkreises (Fahrplanstand 2013/2014)*

Linie	Linienweg	Bedienung außerhalb WAK / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
A	Stadtlinie Bad Salzungen	Ringlinie	04:00	21:38	04:00	21:38	07:33	21:38	10:35	21:01	47	-	15+30+EF	39	-	15+EF	14	-	30+60+EF	10	-	30+60+EF
26	Eisenach - Stregda - Mihla - Creuzburg		06:45	16:55	06:05	16:55	-	-	-	-	8	7	EF	3	1	EF	-	-	-	-	-	-
26a	Eisenach - Stregda - Neukirchen - Ütteroda		06:20	14:10	06:20	14:10	-	-	-	-	4	5	EF	4	4	EF	-	-	-	-	-	-
27	Eisenach - Ettenhausen / Behringen - Tüngeda - Craula		05:44	19:17	05:44	19:17	-	-	-	-	11	10	EF	9	8	EF	-	-	-	-	-	-
27a	(Wartburg) - Eisenach - Behringen - Thiemsburg - Bad Langensalza	Unstrut-Hainich-Kreis / Der "Wunderbare Wanderbus"	08:00	18:22	08:00	18:22	10:00	17:50	10:00	17:50	4	4	EF	6	7	EF	3	3	EF	3	3	EF
28*	Eisenach - Berka v.d.H. - Mihla - Hallungen - (Heyerode)	Unstrut-Hainich-Kreis	04:45	20:42	04:45	20:42	06:10	17:45	07:00	17:45	20	17	EF	8	6	EF	2	2	EF	2	2	EF
29*	Eisenach - Berka v.d.H. - Mihla - Frankenroda		05:15	16:22	06:45	16:22	-	-	-	-	6	7	EF	1	2	EF	-	-	-	-	-	-
30*	Eisenach - Neukirchen - Mihla - Oberdorla - Mühlhausen	Unstrut-Hainich-Kreis	04:30	19:42	04:30	19:42	08:15	16:42	08:15	16:42	8	8	120	8	8	120	4	4	EF	4	4	EF
31	Eisenach - Gumpelstadt - Schweina - Bad Liebenstein		06:15	19:24	06:55	19:24	07:40	17:26	-	-	11	11	EF	6	6	EF	3	3	EF	-	-	-

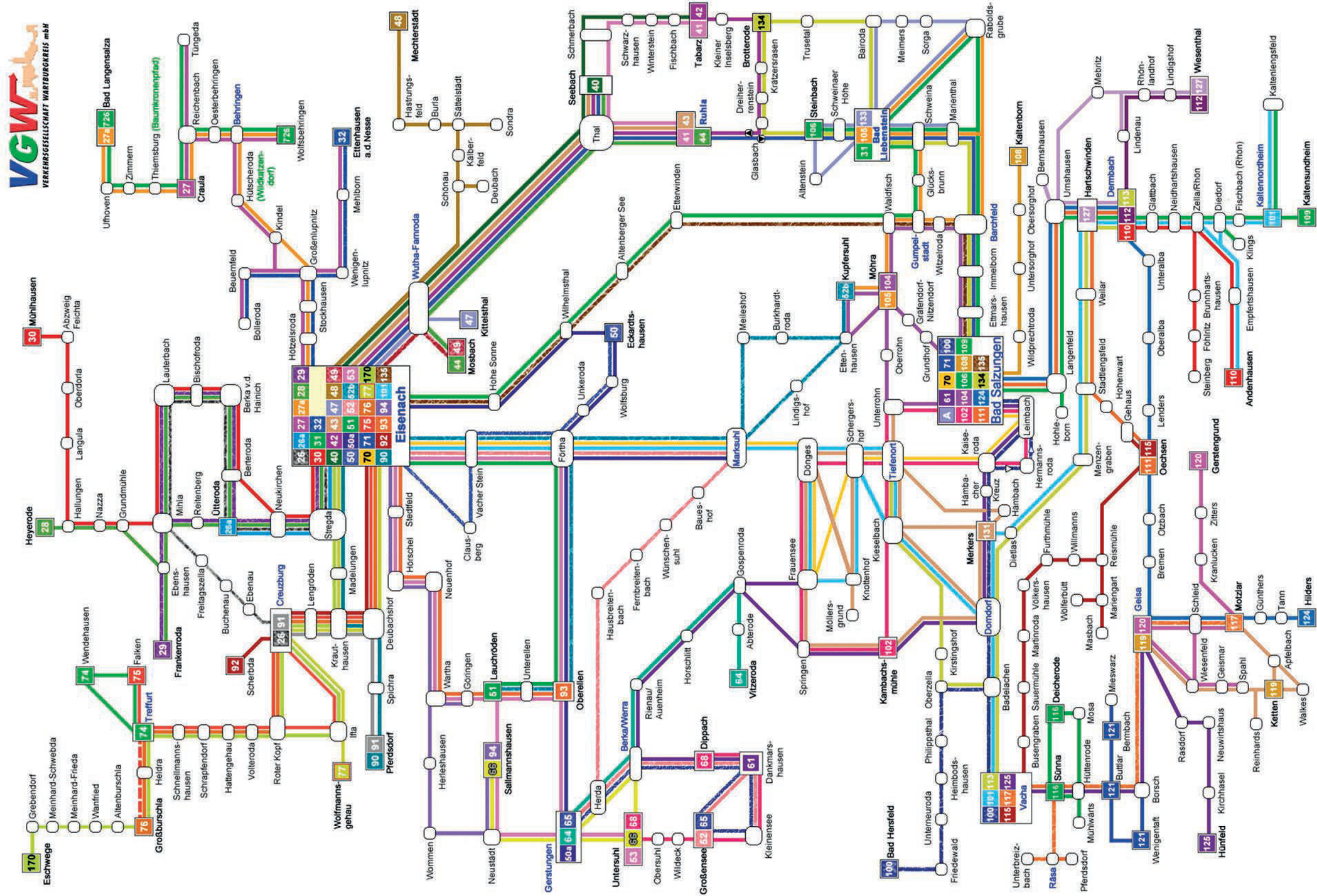
Linie	Linienweg	Bedienung außerhalb WAK / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
32	Eisenach - Großenlupnitz / Bolleroda - Ettenhausen		05:55	19:19	05:55	19:19	-	-	-	-	15	16	EF	12	12	EF	-	-	-	-	-	-
40	Eisenach - Wutha-Farnroda - Thal - Seebach		04:53	19:58	04:53	10:48	-	-	-	-	7	9	EF	3	5	EF	-	-	-	-	-	-
41	Ruhla - Thal - Tabarz	Landkreis Gotha	06:49	16:10	09:05	10:20	-	-	-	-	6	6	EF	1	1	EF	-	-	-	-	-	-
42	Eisenach - Wutha-Farnroda - Ruhla - Tabarz	LK Schmalkalden-Meiningen, LK Gotha	07:18	14:05	08:30	11:04	08:50	16:08	08:50	16:08	2	2	EF	1	1	EF	2	2	EF	2	2	EF
43	Eisenach - Wutha-Farnroda - Thal - Ruhla		04:10	22:58	04:10	22:58	06:45	22:58	13:40	20:00	29	26	EF	21	21	EF	7	6	EF	3	3	EF
44	Mosbach - Wutha-Farnroda - Thal - Ruhla		06:53	16:08	07:55	15:50	-	-	-	-	6	4	EF	2	1	EF	-	-	-	-	-	-
47	Eisenach - Wutha-Farnroda - Kittelsthal		05:45	13:30	05:40	13:00	-	-	-	-	5	7	EF	2	3	EF	-	-	-	-	-	-
48	Eisenach - Wutha-Farnroda - Mechterstädt	Landkreis Gotha	05:30	18:00	05:30	18:00	-	-	-	-	11	12	EF	6	6	EF	-	-	-	-	-	-
49	Eisenach - Wutha-Farnroda - Mosbach		06:00	18:40	06:00	18:40	08:45	18:40	08:45	18:40	10	8	EF	9	8	EF	2	2	EF	2	2	EF
50	Eisenach - Förtha - Eckardtshausen		06:20	17:15	06:30	17:15	-	-	-	-	5	3	EF	5	6	EF	-	-	-	-	-	-
50a	Eisenach - Förtha - Gerstungen		06:30	16:37	07:27	07:49	-	-	-	-	8	7	EF	1	0	EF	-	-	-	-	-	-
51	Eisenach - Förtha - Lauchröden		11:10	16:37	07:50	16:37	-	-	-	-	4	1	EF	4	1	EF	-	-	-	-	-	-
52	Eisenach - Berka/Werra - Gerstungen - Dippach - Großensee		05:10	19:25	05:10	19:25	06:05	17:40	-	-	17	16	EF	9	8	EF	5	3	EF	-	-	-
52b	Eisenach - Oberellen - Marksuhl - Kupfersuhl		06:05	16:13	06:05	09:03	-	-	-	-	11	12	EF	2	2	EF	-	-	-	-	-	-
53	Eisenach - Wartha - Gerstungen - Untersuhl		05:10	17:10	05:10	17:10	-	-	-	-	8	10	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
61	Dankmarshausen - Berka/Werra - Merkers - Bad Salzungen		05:20	16:55	15:00	16:47	-	-	-	-	5	3	EF	1	1	EF	-	-	-	-	-	-
64	Gerstungen - Herda - Berka/Werra - Vitzeroda		05:35	17:40	05:35	17:40	-	-	-	-	13	11	EF	6	6	EF	-	-	-	-	-	-
65	Gerstungen - Dankmarshausen - Großensee	LK Hersfeld-Rotenburg	05:50	17:22	05:50	17:22	-	-	-	-	11	9	EF	6	6	EF	-	-	-	-	-	-
66	Untersuhl - Gerstungen - Sallmannshausen		05:45	17:30	05:45	17:30	-	-	-	-	9	8	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
68	Gerstungen - Obersuhl - Dippach	LK Hersfeld-Rotenburg	07:30	16:05	-	-	-	-	-	-	3	3	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70	Eisenach - Marksuhl - Tiefenort -		08:45	11:58	-	-	-	-	-	-	1	1	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Linie	Linienweg	Bedienung außerhalb WAK / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
	Bad Salzungen																					
71	Eisenach - Ruhla - Barchfeld- Bad Salzungen		05:30	17:19	13:10	17:19	09:15	18:14	09:15	18:14	7	7	EF	2	2	EF	2	2	EF	2	2	EF
74	Treffurt - Falken - (Wendehausen)	Unstrut-Hainich-Kreis	06:00	16:25	06:00	12:47	-	-	-	-	9	5	EF	4	1	EF	-	-	-	-	-	-
75*	Eisenach - Ifta/Großburschla - Treffurt - Falken	Werra-Meißner-Kreis	04:25	23:25	04:25	23:25	06:58	22:55	08:10	19:33	11	11	120+EF	9	10	120+EF	3	3	EF	(9)	(9)	Rufbus
76*	Eisenach - Ifta - Großburschla	Werra-Meißner-Kreis	06:40	17:09	-	-	-	-	-	-	4	5	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
77*	Eisenach - Ifta - Wolfmannsgehau		06:23	16:48	06:24	16:34	-	-	-	-	11	12	EF	8	7	EF	-	-	-	-	-	-
170/ 78*	Eisenach - Creuzburg - Treffurt - Wanfried - Eschwege	Werra-Meißner-Kreis	05:30	22:27	05:30	22:27	-	-	-	-	8	8	120	8	8	120	4	4	240	4	4	240
90	Eisenach - Stregda - Krauthausen - Pferdsdorf		05:30	17:00	05:30	17:00	-	-	-	-	10	10	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
91	Creuzburg - Krauthausen – Pferdsdorf		06:50	16:25	-	-	-	-	-	-	4	3	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92	Eisenach - Creuzburg - Scherbda		06:15	16:50	06:50	16:50	-	-	-	-	5	5	EF	3	3	EF	-	-	-	-	-	-
93	Eisenach - Stedtfeld - Oberellen		04:40	19:05	04:40	19:05	07:45	17:05	-	-	8	13	EF	6	9	EF	2	2	EF	-	-	-
94	Eisenach - Herleshausen - Sallmannshausen	Werra-Meißner-Kreis	08:45	15:05	-	-	-	-	-	-	2	1	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100	Bad Salzungen - Dorndorf - Vacha - Philippsthal - Bad Hersfeld	LK Hersfeld-Rotenburg / Bäderlinie	04:10	21:33	04:10	21:33	04:10	19:33	07:45	19:33	24	25	60/120+EF	21	20	60/120+EF	5	5	180	4	4	180
101	Kaltennordheim / Vacha - Eisenach		05:50	19:41	05:50	20:25	09:35	18:07	09:35	18:07	14	14	EF	13	14	EF	4	3	180	4	3	180
102	Bad Salzungen - Frauensee - Kieselbach - Kambachsmühle		05:55	19:30	05:55	19:30	-	-	-	-	23	20	60+EF	15	15	60+EF	-	-	-	-	-	-
104	Bad Salzungen - Barchfeld / Oberrohn - Ettenhausen/S. - Möhra		05:41	18:08	05:41	16:00	-	-	-	-	11	11	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
105	Bad Liebenstein - Möhra		05:30	16:29	05:30	15:58	-	-	-	-	5	6	EF	1	1	EF	-	-	-	-	-	-
106	Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Steinbach		05:05	21:24	05:05	21:24	08:10	20:50	08:10	20:50	24	25	60+EF	17	16	EF	4	4	EF	4	4	EF
108	Bad Salzungen - Kaltenborn		06:15	17:45	05:50	17:45	-	-	-	-	8	9	EF	4	4	EF	-	-	-	-	-	-
109	Bad Salzungen - Langenfeld - Dermbach - Kaltennordheim - Kaltensundheim	LK Schmalkalden-Meiningen	04:55	21:10	05:20	21:10	-	-	-	-	43	42	EF	24	26	EF	-	-	-	-	-	-
110	Dermbach - Steinberg / Föhlritz - Andenhausen		06:55	16:33	-	-	-	-	-	-	9	9	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Linie	Linienweg	Bedienung außerhalb WAK / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
111	Bad Salzungen - (Dermbach) - Stadtlengsfeld - Oechsen		05:25	20:10	05:25	20:03	09:49	17:11	09:49	17:11	14	14	EF	11	10	EF	3	3	180	3	3	180
112	Wiesenthal - Lindigshof - Dermbach		06:00	18:50	06:40	18:50	-	-	-	-	10	10	EF	6	8	EF	-	-	-	-	-	-
113	Vacha - (Oberzella) - Dorndorf - Dermbach		05:45	20:02	05:45	19:45	10:05	17:10	10:05	17:10	18	21	EF	3	4	EF	3	3	180	3	3	180
115	Vacha - Völkershäuser - (Martinroda) - Wölferbütt - Oechsen		04:21	21:25	04:21	21:25	-	-	-	-	25	21	EF	19	15	EF	-	-	-	-	-	-
116	Deichroda - Mühlwärts - Sünna		06:05	13:53	-	-	-	-	-	-	3	2	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
117	Vacha - (Unterbreizbach) - (Pferdsdorf) - Geisa - Motzlar		04:50	21:27	04:50	21:27	09:20	19:30	09:20	19:30	36	37	EF	18	20	EF	4	4	120/180	4	4	120/180
119	Geisa - Wiesenfeld - Geismar - Spahl - Ketten - (Apfelbach)		05:55	18:30	05:55	18:30	-	-	-	-	15	17	EF	7	9	EF	-	-	-	-	-	-
120	Geisa - Gerstengrund		06:00	16:27	06:30	16:05	-	-	-	-	6	9	EF	3	3	EF	-	-	-	-	-	-
121	Buttlar - Bermbach / Wenigentaft		06:10	15:44	-	-	-	-	-	-	15	11	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
124	Bad Salzungen - Dermbach - Geisa - Tann - Fulda	LK Fulda	05:30	19:20	05:30	19:20	-	-	-	-	20	24	EF	10	12	EF	-	-	-	-	-	-
125	Vacha - Geisa - Rasdorf - Hünfeld - Fulda	LK Fulda	07:40	19:30	07:40	19:30	-	-	-	-	4	4	EF	4	4	EF	-	-	-	-	-	-
127	Wiesenthal - Hartschwinden		07:15	15:55	-	-	-	-	-	-	3	5	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
131	Merkers - Dorndorf - Kieselbach - Dönges - Hämbach - Merkers		05:50	17:01	13:20	14:46	-	-	-	-	12	12	EF	1	1	EF	-	-	-	-	-	-
133	Bad Liebenstein - Meimers - Bairoda - Altenstein - Schweina - Bad Liebenstein		05:40	18:06	07:22	18:06	-	-	-	-	15	1	EF	6	1	EF	-	-	-	-	-	-
134	Bad Salzungen - Bad Liebenstein - Brotterode - Tabarz - (Gotha)	LK Schmalkalden-Meiningen, LK Gotha	06:50	17:06	08:25	17:06	08:45	15:35	08:45	15:35	5	4	EF	2	2	EF	2	2	EF	2	2	EF
135	Bad Salzungen - Eisenach		06:10	17:15	07:45	17:15	-	-	-	-	6	3	EF	3	4	EF	-	-	-	-	-	-

* Im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Strategiekonzeptes und der Einführung der Landesbedeutsamen Linien wurden mit Fahrplanwechsel 2015 bzw. 2016 auf den künftigen Hauptachsen 160 und 170 umfangreiche Fahrplanveränderungen vorgenommen. Für diese Linien sind die aktuellen Angebotsdaten aufgeführt. Auf den anderen Linien wurden die Fahrpläne bei den letzten Fahrplanwechseln nicht wesentlich verändert.

Linienetzplan der VGW – Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH [Quelle: http://www.vgwak.de/images/liplan/liplan_wak1.htm]



StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften

Linie	Linienweg	zuständiger AT (Verkehrsverbund) / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
77	Hünfeld Schulzentrum - Hünfeld Bahnhof/ Rasdorf Am Anger - Geisa Point Alpha	Landkreis Fulda (RMV)	06:40	16:58	10:58	16:58	10:57	15:58	-	-	2	4	120	1	2	EF	3	3	120/180	-	-	-
231	Eschwege - Wanfried - Treffurt	Werra-Meißner-Kreis (NVV); keine AST-Fahrten und Fahrten, die als Linie 200 bzw. 78 verkehren, nicht berücksichtigt	05:57	19:34	05:57	19:34	07:18	22:38	09:18	22:38	8	5	EF	2	3	EF	2	3	150/EF	2	2	150/EF
260	Sontra - Nentershausen – Obersuhl - Gerstungen	Landkreis Hersfeld-Rotenburg (NVV)	07:52	15:27	07:40	15:30	-	-	-	-	1	2	EF	1	2	120	-	-	-	-	-	-
312	Obersuhl - Dankmarshausen - Heringen	Landkreis Hersfeld-Rotenburg (NVV)	06:23	17:13	-	-	-	-	-	-	8	8	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
330	Obersuhl - Heringen - Friedewald - Bad Hersfeld	Landkreis Hersfeld-Rotenburg (NVV)	06:08	18:47	06:08	18:47	-	-	-	-	12	9	120+EF	8	8	120+EF	-	-	-	-	-	-
340	Bad Hersfeld - Schenkklengsfeld - Hohenroda - (Philippsthal)	Landkreis Hersfeld-Rotenburg (NVV)	06:28	14:47	06:41	06:45	-	-	-	-	4	3	EF	0	1	EF	-	-	-	-	-	-
409	Meiningen - Stepfershausen - Reichenhaisen - Kaltennordheim - Melpers/ Birx	Landkreis Schmalkalden-Meiningen	06:53	15:45	08:08	15:45	-	-	-	-	11	5	EF	8	3	EF	-	-	-	-	-	-
411	Meiningen - Kaltennordheim - Unterweid	Landkreis Schmalkalden-Meiningen	04:52	18:05	04:52	18:05	-	-	-	-	10	11	EF	8	9	EF	-	-	-	-	-	-
412.1	Hümpfershausen – Kaltensundheim	Landkreis Schmalkalden-Meiningen	07:10	07:57	-	-	-	-	-	-	3	0	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
440	Suhl - Viernau - Schmalkalden - Bad Salzungen	Landkreis Schmalkalden-Meiningen	05:35	17:56	05:35	17:56	-	-	-	-	5	5	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
726	Wolfsbehringen - Tüngeda - Bad Langensalza	Unstrut-Hainich-Kreis	05:43	17:07	05:43	17:07	-	-	-	-	6	6	EF	5	5	EF	-	-	-	-	-	-
821	Gotha - Sonneborn – Wolfsbehringen	Landkreis Gotha (VMT)	06:27	13:26	06:27	13:26	-	-	-	-	2	2	EF	3	2	EF	-	-	-	-	-	-
822	Gotha - Wangenheim – Wolfsbehringen	Landkreis Gotha (VMT)	05:14	19:01	05:14	19:01	09:50	15:31	-	-	7	7	EF	7	7	EF	2	1	EF	-	-	-
840	Eisenach - Seebach - Tabarz - (Friedrichroda)	Landkreis Gotha (VMT)	05:05	19:27	05:05	19:27	09:20	16:27	09:20	16:27	12	11	EF	12	10	60+EF	4	4	180+EF	3	3	120+EF
841	Waltershausen - Tabarz - Seebach	Landkreis Gotha (VMT)	06:28	06:42	-	-	-	-	-	-	1	1	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Linie	Linienweg	zuständiger AT (Verkehrsverbund) / Bemerkungen	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
842	Gotha - Tabarz - Seebach	Landkreis Gotha (VMT)	08:25	17:22	08:25	17:22	-	-	-	-	3	3	240	3	3	240	-	-	-	-	-	-

StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Eisenach (Fahrplanstand gültig seit Juli 2014)

Linie	Linienweg	Bemerkung	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises											
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn- /Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn- /Feiertag		
											Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten		
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt
1	Hauptbahnhof – Eisenach Nord		05:15	19:48	05:15	19:48					43	43	20	43	43	20						
2	Hauptbahnhof – Stedtfelder Str.		05:20	19:07	05:20	19:07					27	28		27	27							
2/5a	Hbf – Karlskuppe – Hbf		04:20	23:44	04:20	23:44	05:00	23:44	06:00	21:44	8	-		6	-		23	-	40/60	16	-	60
2/5b	Hbf – Karlskuppe – Stedtfelder Str. – Hbf		19:30	23:08	19:30	23:08	05:30	23:08	07:30	22:08	4	-	60	4	-	60	22	-	40/60	15	-	60
3	Hauptbahnhof - Mariental	einige Fahrten nur vom 01.11.-31.03.	04:55	20:49	04:55	20:49	08:30	19:49	08:30	18:19	12	12		12	12		5	5		4	4	
4	Hauptbahnhof – Hofferbertaue		05:25	20:50	05:25	20:50	15:20	20:14	13:40	20:14	21	23		21	21		5	5		6	6	
5	Hbf – Thälmannstraße - Karlskuppe		05:25	19:57	05:25	19:57					44	43	20+EF	43	43	20						
6	Hauptbahnhof – Rothenhof		05:15	20:25	05:15	20:25	06:15	19:29	07:45	19:59	19	19		19	19		14	14	60/90	9	9	
6a	Rothenhof – Hbf – Stedtfeld		05:50	20:16	05:50	20:16					9	9		9	9							
7	Hauptbahnhof – Wartenberg	samstags nur vom 01.04.-31.10.	07:07	18:19	08:50	18:19	13:10	18:19			8	8		7	7		2	2				
8	Hauptbahnhof – Siebenborn		07:15	17:37	07:15	17:37	17:25	17:52			6	6		6	6		1	1				
9	Hauptbahnhof – Opelwerk		05:00	22:55	05:00	22:55					5	6		5	5							
10	Hbf – Mariental – Wartburg	einige Fahrten nur vom 01.04.-31.10.	09:00	17:41	09:00	17:41	09:00	17:41	09:00	17:41	9	9	60	9	9	60	12	12	60+EF	12	12	60+EF
10a	Eisenach, Liliengrund – Wartburg	Saisonlinie 30.03.-31.10.	10:00	14:39	10:00	14:39	10:00	15:59	10:00	15:59	18	18	20	18	18	20	18	18	20	18	18	20
11	Hauptbahnhof – Hohe Sonne – Wilhelmsthaler See	Saisonlinie 01.04.-31.10., nur Wochenende					08:30	17:07	09:15	16:07							7	7	60/120	4	4	
12	Hbf – Hofferbertaue – Hötzelsroda		04:40	23:00	04:40	23:00	05:50	18:23	10:20	19:13	16	12		14	11		4	9			2	
12a	Hbf – Stockhausen - Hötzelsroda		06:15	15:25	06:15	15:25	09:30	18:08	10:00	18:58	2	5		2	5		3	2		2	-	
12b	Hötzelsroda – Stregda – Hbf		05:20	23:25	05:20	23:25	05:20	15:03			9	12		9	11		6	2				

Linie	Linienweg	Bemerkung	Bedienzeiten auf Gebiet des Wartburgkreises								Fahrtenzahl / Taktung auf Gebiet des Wartburgkreises												
			Mo-Fr Schule		Mo-Fr Ferien		Samstag		Sonn-/Feiertag		Mo-Fr Schule			Mo-Fr Ferien			Samstag			Sonn-/Feiertag			
			von	bis	von	bis	von	bis	von	bis	Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			Anzahl Fahrten			
										Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt	Ri. 1	Ri. 2	Takt		
13	Hbf – Wartburg – Hbf	Saisonlinie 01.04.-31.10., nur samstags					10:30	11:19									1	-					
15	Hbf – Marktkauf – Hbf		09:40	16:52	09:40	16:52					4	-		4	-								

AT: Aufgabenträger Ri. Richtung
 EF: Einzelfahrten VU: Verkehrsunternehmen

Anlage 6 Übersicht ÖPNV-Haltestellen und Ausbauzustand

Haltestellen Regionalbusverkehr im Wartburgkreis [Quelle: Zuarbeit Wartburgkreis, Datenstand 05.10.2016]

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010115	Bad Liebenstein Grundschule	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010114	Bad Liebenstein Friedhof	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100119	Bad Liebenstein Post	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100127	Bad Liebenstein Inselsbergstr.	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010085	Raboldsgrube	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100155	Bad Liebenstein Barchfelder Str.	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100113	Bad Liebenstein Bahnhof	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	A	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100134	Bad Liebenstein Theater	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100133	Bad Liebenstein Ruhlaer Str.	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Verlegung geplant
010112	Altenstein	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100117	Bad Liebenstein Kurpromenade	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Verlegung geplant
010118	Bad Liebenstein Med. Fachschule	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100156	Bad Liebenstein Löwenplatz	Bad Liebenstein	Bad Liebenstein	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100131	Bairoda	Bad Liebenstein	Bairoda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010108	Sorga	Bad Liebenstein	Meimers	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
010128	Meimers	Bad Liebenstein	Meimers	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100081	Gluecksbrunn	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Umbenennung geplant
100091	Marienthal Mewa	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Umbenennung geplant, einseitig barrierefrei ausgebaut
100099	Schweina Eisenacher Str.	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100094	Marienthal Waelzkoerper	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	Umbenennung geplant
100101	Schweina Howal	Bad Liebenstein	Schweina	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Umbenennung geplant
100090	Marienthal Krankenhaus	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	Umbenennung geplant
010102	Schweina Grundschule	Bad Liebenstein	Schweina	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100092	Schweina Sonne	Bad Liebenstein	Schweina	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100093	Schweina Kassel	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010098	Schweina Altensteiner Höhle	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010101	Schweina Post	Bad Liebenstein	Schweina	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Verlegung geplant
010157	Bad Liebenstein ALDI	Bad Liebenstein	Schweina	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100123	Schweinaer Hoehe	Bad Liebenstein	Steinbach	B	unbefestigt, mit Überdachung einseitig	Umbenennung geplant
010137	Steinbach Wendeplatz	Bad Liebenstein	Steinbach	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100200	Krätzersrasen	Bad Liebenstein	Steinbach	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100197	Dreiherrenstein	Bad Liebenstein	Steinbach	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100146	Steinbach/ Sportplatz	Bad Liebenstein	Steinbach	B	unbefestigt, ohne Ausstattung	Umbenennung geplant
100177	Glasbach	Bad Liebenstein	Steinbach	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	Erneuerung in 2017 geplant
010034	Bad Salzungen Verkehrshof	Bad Salzungen	Allendorf	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010026	Bad Salzungen Strasse d. Einheit	Bad Salzungen	Allendorf	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010028	Bad Salzungen Hersfelder Str	Bad Salzungen	Allendorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100030	Bad Salzungen Allendorf	Bad Salzungen	Allendorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
010023	Bad Salzungen Klinikum	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100014	Bad Salzungen Poliklinik	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100017	Bad Salzungen Am Stadion	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100012	Bad Salzungen Heinrich-Mann-Str.	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
100071	Bad Salzungen Landratsamt	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Wartehalle in 2017 geplant
010029	Bad Salzungen Schwimmbad	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010015	Bad Salzungen Untere Beete	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010027	Bad Salzungen Kreuzung Wildprechtroda	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100004	Bad Salzungen Nappenplatz	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Wartehalle in 2017 geplant
000084	Bad Salzungen Huebscher Graben	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010031	Bad Salzungen Molkerei	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100024	Bad Salzungen Lindig	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010010	Bad Salzungen Willi-Steitz-Str.	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100016	Bad Salzungen Rhoenblick	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100001	Bad Salzungen Busbahnhof	Bad Salzungen	Bad Salzungen	A	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	Modernisierung in 2017 geplant
010009	Bad Salzungen Weinberg	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	Modernisierung bei Straßenausbau
100019	Bad Salzungen Gym Haus I	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
000000	Bad Salzungen Kaltenborner Str.	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100011	Bad Salzungen Husenfriedhof	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Modernisierung in 2017 geplant
010003	Bad Salzungen Schulstrasse	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	ausgebaut für Niederflur, Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010006	Bad Salzungen Aertzehaus	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010018	Bad Salzungen August-Bebel-Str.	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010005	Bad Salzungen Rhoenstrasse	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010038	Grundhof	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010021	Bad Salzungen Hochhaus C	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100025	Bad Salzungen Herkules	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010013	Bad Salzungen Platz a.d.Beeten	Bad Salzungen	Bad Salzungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100020	Bad Salzungen Gym Haus II	Bad Salzungen	Bad Salzungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010071	Hohleborn	Bad Salzungen	Hohleborn	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010043	Obersorghof	Bad Salzungen	Kaltenborn	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010048	Kaltenborn Pfaffenrain	Bad Salzungen	Kaltenborn	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010044	Untersorghof	Bad Salzungen	Kaltenborn	C		
010047	Kaltenborn	Bad Salzungen	Kaltenborn	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
000000	Kloster/ Brauerei	Bad Salzungen	Kloster	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
000000	Kloster/ Wendeschleife	Bad Salzungen	Kloster	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010035	Langenfeld Schneidmuehle	Bad Salzungen	Langenfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010051	Langenfeld	Bad Salzungen	Langenfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010064	Langenfeld Ober der Brueck	Bad Salzungen	Langenfeld	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
000719	Langenfeld Hohleborner Str.	Bad Salzungen	Langenfeld	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010039	Bad Salzungen Stadtfriedhof	Bad Salzungen	Wildprechtroda	C	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010032	Wildprechtroda	Bad Salzungen	Wildprechtroda	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010104	Wildprechtroda Ortsausgang	Bad Salzungen	Wildprechtroda	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100068	Barchfeld Schlachthof	Barchfeld-Immelborn	Barchfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100067	Barchfeld Grundschule	Barchfeld-Immelborn	Barchfeld	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100075	Barchfeld Oberland	Barchfeld-Immelborn	Barchfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100069	Barchfeld Wendepunkt	Barchfeld-Immelborn	Barchfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010065	Uebelroda	Barchfeld-Immelborn	Immelborn	C	barrierefrei ausgebaut, taktile Leitelemente fehlen	
100058	Immelborn	Barchfeld-Immelborn	Immelborn	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100037	Ettmarshausen	Barchfeld-Immelborn	Immelborn	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010056	Immelborn Schule	Barchfeld-Immelborn	Immelborn	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010057	Immelborn Gewerbepark	Barchfeld-Immelborn	Immelborn	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100658	Berka vor dem Hainich	Berka v.d.H.	Berka	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	

Haltestelle		Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
ID	Name					
100538	Berka/Werra Dippacher Str.	Berka/Werra	Berka/Werra	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100539	Berka/Werra Grundschule	Berka/Werra	Berka/Werra	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100537	Berka/Werra Mitte	Berka/Werra	Berka/Werra	B	barrierefrei ausgebaut (Überdachung einseitig)	
100540	Berka/Werra Regelschule	Berka/Werra	Berka/Werra	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100536	Berka/Werra	Berka/Werra	Berka/Werra	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100521	Fernbreitenbach	Berka/Werra	Fernbreitenbach	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100543	Gospenroda	Berka/Werra	Gospenroda	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100565	Herda	Berka/Werra	Herda	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100522	Hausbreitenbach	Berka/Werra	Herda	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100564	Herda Kreuzung	Berka/Werra	Herda	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100566	Herda Mitte	Berka/Werra	Herda	B	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100541	Rienau/ Auenheim	Berka/Werra	Horschlitt	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100542	Horschlitt	Berka/Werra	Horschlitt	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100545	Vitzeroda	Berka/Werra	Vitzeroda	C	Wartebereich befestigt, Überdachung	
100544	Abteroda	Berka/Werra	Vitzeroda	C	unbefestigt, mit Überdachung (einseitig)	
100520	Wuenschensuhl	Berka/Werra	Wuenschensuhl	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100659	Bischofroda	Bischofroda	Bischofroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
010291	Brunnhartshausen	Brunnhartshausen	Brunnhartshausen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010264	Foehlriz	Brunnhartshausen	Foehlriz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010276	Steinberg	Brunnhartshausen	Steinberg	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010290	Bermbach Wendestelle	Buttlar	Bermbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010279	Bermbach	Buttlar	Bermbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010248	Mieswarz	Buttlar	Bermbach	B	Wartebereich unbefestigt, Überdachung (einseitig)	
010338	Buttlar	Buttlar	Buttlar	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010339	Buttlar Schule	Buttlar	Buttlar	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010357	Wenigentaft Kindergarten	Buttlar	Wenigentaft	B	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010359	Wenigentaft Wendestelle	Buttlar	Wenigentaft	B	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010358	Wenigentaft Kirche	Buttlar	Wenigentaft	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100626	Creuzburg Regelschule	Creuzburg	Creuzburg	C	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
100630	Creuzburg Markt	Creuzburg	Creuzburg	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100665	Ebenau	Creuzburg	Creuzburg	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100635	Roter Kopf	Creuzburg	Creuzburg	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100633	Creuzburg Bahnhof	Creuzburg	Creuzburg	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100627	Creuzburg Grundschule	Creuzburg	Creuzburg	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100634	Creuzburg Pferdsdorfer Weg	Creuzburg	Creuzburg	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100631	Creuzburg Kindergarten	Creuzburg	Creuzburg	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100632	Scherbda	Creuzburg	Scherbda	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100557	Dankmarshausen, Weinbergstraße	Dankmarshausen	Dankmarshausen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100557	Dankmarshausen, Richtung Dippach/Kleinensee	Dankmarshausen	Dankmarshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100557	Dankmarshausen, Werrabrücke Richtung Dippach	Dankmarshausen	Dankmarshausen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010191	Dermbach Grundschule	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100192	Dermbach Krankenhaus	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
010196	Dermbach Markt	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100190	Dermbach Bahnhof	Dermbach	Dermbach	A	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010195	Dermbach An der Zehnt	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010193	Dermbach Regelschule	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010194	Dermbach Schloss	Dermbach	Dermbach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100234	Glattbach	Dermbach	Glattbach	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen,	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
					Überdachung (einseitig)	
010235	Glattbach Ort	Dermbach	Glattbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010206	Lindenau	Dermbach	Lindenau	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
001691	Rhönlandhof	Dermbach	Lindigshof	C	Wartebereich tlw. befestigt, ohne Überdachung	
100515	Lindigshof (Dermbach)	Dermbach	Lindigshof	C	Wartebereich tlw. befestigt, ohne Überdachung	
010167	Mebritz	Dermbach	Mebritz	C	Wartebereich tlw. befestigt, ohne Überdachung	
010223	Oberalba	Dermbach	Oberalba	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010184	Unteralba	Dermbach	Unteralba	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010292	Diedorf	Diedorf	Diedorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100293	Diedorf/ Rhoen/ Saegewerk	Diedorf	Diedorf	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100554	Dippach Sportplatz	Dippach	Dippach	C	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100555	Dippach Ort	Dippach	Dippach	B	Wartebereich befestigt, Überdachung einseitig	
100556	Dippach Schule	Dippach	Dippach	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100670	Ebenshausen	Ebenshausen	Ebenshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100326	Empfertshausen Schnitzschule	Empfertshausen	Empfertshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100325	Empfertshausen	Empfertshausen	Empfertshausen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100517	Ettenhausen an der Suhl	Ettenhausen a. d. Suhl	Ettenhausen an der Suhl	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100671	Frankenroda	Frankenroda	Frankenroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100135	Frauensee	Frauensee	Frauensee	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100136	Moellersgrund	Frauensee	Moellersgrund	C	Wartebereich unbefestigt, Überdachung	
100097	Schergeshof	Frauensee	Moellersgrund	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100129	Knottenhof	Frauensee	Moellersgrund	C	Wartebereich unbefestigt, mit Überdachung (einseitig)	
100170	Springen	Frauensee	Springen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
010336	Borsch	Geisa	Borsch	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010337	Borsch Ort	Geisa	Borsch	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010313	Bremen	Geisa	Bremen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010378	Geisa Kulturhaus	Geisa	Geisa	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010362	Geisa Bahnhof	Geisa	Geisa	A	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
10361	Geisa Allee	Geisa	Geisa	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010360	Geisa Point Alpha	Geisa	Geisa	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010363	Geisa Grundschule	Geisa	Geisa	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010365	Geisa Regelschule	Geisa	Geisa	A	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant in 2017
010364	Geisa Markt	Geisa	Geisa	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010405	Ketten	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010414	Walkes	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010386	Apfelbach	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010417	Reinhardts	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010390	Geismar Oberdorf	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010389	Geismar Unterdorf	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010392	Geismar Schule	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010391	Geismar Huettenmuehle	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	C	Wartebereich unbefestigt, Überdachung einseitig	
010411	Spahl	Geisa	Geismar-Rockenstuhl	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010272	Otzbach Strasse	Geisa	Otzbach-Geblar	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010271	Otzbach	Geisa	Otzbach-Geblar	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010245	Geblar	Geisa	Otzbach-Geblar	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010381	Wiesenfeld Geismarer Strasse	Geisa	Wiesenfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010383	Wiesenfeld St.-Ursula-Strasse	Geisa	Wiesenfeld	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010345	Luetzenbachshof	Geisa		C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010281	Gerstengrund	Gerstengrund	Gerstengrund	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100532	Gerstungen Werrabruecke	Gerstungen	Gerstungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100546	Untersuhl	Gerstungen	Gerstungen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100547	Untersuhl/ Mitte	Gerstungen	Gerstungen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100530	Gerstungen Markt	Gerstungen	Gerstungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100533	Gerstungen Gymnasium	Gerstungen	Gerstungen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100529	Gerstungen Wildecker Str.	Gerstungen	Gerstungen	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
100535	Gerstungen Grundschule	Gerstungen	Gerstungen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100531	Gerstungen Bahnhof	Gerstungen	Gerstungen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100527	Lauchroeden	Gerstungen	Lauchroeden	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100528	Lauchroeden Schule	Gerstungen	Lauchroeden	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100569	Neustaedt	Gerstungen	Neustaedt	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100503	Clausberg	Gerstungen	Oberellen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
052501	Oberellen	Gerstungen	Oberellen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100523	Oberellen Schule	Gerstungen	Oberellen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100524	Oberellen Mitte	Gerstungen	Oberellen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100570	Sallmannshausen	Gerstungen	Sallmannshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100526	Unterellen	Gerstungen	Unterellen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100558	Grossensee	Grossensee	Grossensee	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100604	Huetscheroda	Hoerselberg-Hainich	Behringen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100587	Behringen Schule	Hoerselberg-Hainich	Behringen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100585	Behringen	Hoerselberg-Hainich	Behringen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100586	Behringen Abzweig	Hoerselberg-Hainich	Behringen	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100583	Hütscheroda Abzweig	Hoerselberg-Hainich	Behringen	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100590	Oesterbehringen	Hoerselberg-Hainich	Behringen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Erneuerung ab 2017 geplant
100576	Beuernfeld	Hoerselberg-Hainich	Bolleroda-Beuernfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100577	Bolleroda	Hoerselberg-Hainich	Bolleroda-Beuernfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100593	Craula	Hoerselberg-Hainich	Craula	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100581	Ettenhausen an der Nesse	Hoerselberg-Hainich	Ettenhausen-Melborn	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100580	Melborn	Hoerselberg-Hainich	Ettenhausen-Melborn	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100573	Grossenlupnitz Mitte	Hoerselberg-Hainich	Grossenlupnitz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100574	Grossenlupnitz Eisenacher Str	Hoerselberg-Hainich	Grossenlupnitz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100575	Grossenlupnitz Gewerbegebiet	Hoerselberg-Hainich	Grossenlupnitz	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100572	Grossenlupnitz	Hoerselberg-Hainich	Grossenlupnitz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100735	Hastrungsfeld	Hoerselberg-Hainich	Hastrungsfeld-Burla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100734	Burla	Hoerselberg-Hainich	Hastrungsfeld-Burla	B	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100728	Kälberfeld	Hoerselberg-Hainich	Kälberfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100591	Reichenbach / Schulbus	Hoerselberg-Hainich	Reichenbach	B/C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	

Haltestelle		Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
ID	Name					
100731	Sondra/ Wendeschleife	Hoerselberg-Hainich	Saettelstaedt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100730	Sondra	Hoerselberg-Hainich	Saettelstaedt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100592	Tuengeda	Hoerselberg-Hainich	Tuengeda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Umbau in 2016 geplant
100579	Wenigenlupnitz/ Schule	Hoerselberg-Hainich	Wenigenlupnitz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100603	Kindel	Hoerselberg-Hainich	Wenigenlupnitz	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100578	Wenigenlupnitz	Hoerselberg-Hainich	Wenigenlupnitz	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100602	Kindel Kreisel	Hoerselberg-Hainich	Wenigenlupnitz	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100582	Kindel Gewerbegebiet	Hoerselberg-Hainich	Wenigenlupnitz	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100584	Wolfsbehringen	Hoerselberg-Hainich	Wolfsbehringen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100677	Hallungen Bad	Hallungen	Hallungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100679	Hallungen Wendestelle	Hallungen	Hallungen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100676	Hallungen	Hallungen	Hallungen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100729	Saettelstaedt	Hörselberg-Hainich	Saettelstaedt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100636	Ifta	Ifta	Ifta	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100638	Ifta Kasseler Str.	Ifta	Ifta	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100637	Wolfmannsgehau	Ifta	Wolfmanns-gehau	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010312	Andenhausen	Kaltnordheim	Andenhausen	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100327	Kaltenlengsfeld	Kaltnordheim	Kaltenlengsfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung, Sitzen	
010496	Kaltnordheim Erbsmuehle	Kaltnordheim	Kaltnordheim	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100343	Kaltnordheim Schuetzenhaus	Kaltnordheim	Kaltnordheim	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100340	Kaltnordheim Bahnhof	Kaltnordheim	Kaltnordheim	A	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010341	Kaltnordheim Regelschule	Kaltnordheim	Kaltnordheim	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung, Sitzen	
100329	Klings	Kaltnordheim	Klings	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010294	Fischbach Ort	Kaltnordheim	Fischbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100655	Uetteroda	Krauthausen	Uetteroda	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100619	Krauthausen Mitte	Krauthausen	Krauthausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100618	Krauthausen	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100620	Deubachshof	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100616	Deubachshof Gewerbegebiet Ost	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100629	Lengroeden	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100628	Krauthausen Abzweig	Krauthausen	Krauthausen	C	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100621	Deubachshof Ort	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100625	Deubachshof Gewerbegebiet West	Krauthausen	Krauthausen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100624	Deubachshof Gewerbegebiet	Krauthausen	Krauthausen	C	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100622	Spichra	Krauthausen	Pferdsdorf-Spichra	C	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100623	Pferdsdorf (Krauthausen)	Krauthausen	Pferdsdorf-Spichra	C	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100656	Reitenberg	Krauthausen	Reitenberg	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010143	Dietlas Ortsmitte	Krayenberggemeinde	Dietlas	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010142	Dietlas Gewerbepark	Krayenberggemeinde	Dietlas	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Verlegung geplant
100151	Dorndorf Ortseingang	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010160	Dietlas Ortsausgang	Krayenberggemeinde	Dorndorf	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100145	Dorndorf Schule	Krayenberggemeinde	Dorndorf	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100150	Dorndorf Konsum	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
001445	Dorndorf	Krayenberggemeinde	Dorndorf	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100147	Dorndorf Bad	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	Namensänderung ab 2017 auf "Sportplatz"
010148	Dorndorf Neukauf	Krayenberggemeinde	Dorndorf	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100144	Dorndorf Bahnhof	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100149	Dorndorf Kolonie	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010149	Dorndorf Kolonie/B62	Krayenberggemeinde	Dorndorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100159	Kambachsmuehle	Krayenberggemeinde	Kambachsmuehle	B/C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010122	Kieselbach Wendestelle	Krayenberggemeinde	Kieselbach	B	barrierefrei ausgebaut	
010178	Kirstingshof	Krayenberggemeinde	Kirstingshof	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100096	Merkers Post	Krayenberggemeinde	Merkers	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100088	Merkers Busplatz	Krayenberggemeinde	Merkers	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100089	Merkers Klubhaus	Krayenberggemeinde	Merkers	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Umbau geplant für Einkaufsmarkt
100121	Merkers Schule	Krayenberggemeinde	Merkers	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Verlegung geplant
100660	Lauterbach	Lauterbach	Lauterbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100059	Kaiserroda	Leimbach	Kaiserroda	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
010054	Hermannsroda	Leimbach	Kaiserroda	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010055	Kaiserroda Baumarkt	Leimbach	Leimbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	einseitig Niederflur möglich
100045	Leimbach/ Ross	Leimbach	Leimbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010046	Leimbach/ Schule	Leimbach	Leimbach	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010053	Leimbach/ Betonwerk	Leimbach	Leimbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	einseitig Niederflur möglich
100049	Leimbach/ Gewerbegebiet	Leimbach	Leimbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100516	Burkhardtroda	Marksuhl	Burkhardtroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100510	Eckardtshausen	Marksuhl	Eckardtshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100710	Wilhelmsthal	Marksuhl	Eckardtshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100880	Wilhelmsthaler See	Marksuhl	Eckardtshausen	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100506	Foertha Schule	Marksuhl	Foertha	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100505	Foertha Gartenstrasse	Marksuhl	Foertha	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100504	Foertha	Marksuhl	Foertha	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100515	Lindigshof (Marksuhl)	Marksuhl	Lindigshof	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100511	Marksuhl	Marksuhl	Marksuhl	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100512	Marksuhl Schule/ Goethestr.	Marksuhl	Marksuhl	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100514	Meileshof	Marksuhl	Marksuhl	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100513	Marksuhl Schule/ Bahnhofstr.	Marksuhl	Marksuhl	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100519	Baueshof	Marksuhl	Marksuhl	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100663	Freitagszella	Mihla	Buchenau	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100664	Buchenau	Mihla	Buchenau	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100667	Mihla Bad	Mihla	Mihla	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100661	Mihla Markt	Mihla	Mihla	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100666	Mihla Schule	Mihla	Mihla	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100672	Grundmuehle	Mihla	Mihla	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100662	Mihla Post	Mihla	Mihla	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100711	Altenberger See	Moorgrund	Etterwinden	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	kein Ausbau beabsichtigt
100713	Etterwinden	Moorgrund	Etterwinden	B	barrierefrei ausgebaut	
100714	Etterwinden Nuernberger Str.	Moorgrund	Etterwinden	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	kein Ausbau beabsichtigt
010052	Graefen-Nitzendorf	Moorgrund	Graefen-Nitzendorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant in 2018
100076	Gumpelstadt Oberland	Moorgrund	Gumpelstadt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	barrierefreier Ausbau geplant in 2017
100073	Gumpelstadt Schule	Moorgrund	Gumpelstadt	B	barrierefrei ausgebaut, ohne Überdachung	
100070	Gumpelstadt Unterdorf	Moorgrund	Gumpelstadt	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	kein Ausbau beabsichtigt
100072	Gumpelstadt	Moorgrund	Gumpelstadt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	barrierefreier Ausbau geplant in 2019
100606	Kupfersuhl Wendeschleife	Moorgrund	Kupfersuhl	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	kein Ausbau beabsichtigt
100518	Kupfersuhl	Moorgrund	Kupfersuhl	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant in 2017

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010078	Moehra	Moorgrund	Moehra	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	barrierefreier Ausbau geplant in 2018
100087	Waldfisch/ Linde	Moorgrund	Waldfisch	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	kein Ausbau beabsichtigt
100084	Waldfisch	Moorgrund	Waldfisch	B	barrierefrei ausgebaut	
100063	Witzelroda	Moorgrund	Witzelroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant nach Umverlegung B 19
010062	Witzelroda Wendeschleife	Moorgrund	Witzelroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant in 2018
?	Graefen-Nitzendorf, Jugendclub	Moorgrund	Graefen-Nitzendorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	barrierefreier Ausbau geplant in 2017
100675	Hallungen Abzweig	Nazza	Nazza	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
100669	Nazza Schule/Sportplatz	Nazza	Nazza	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (beidseitig)	
100673	Nazza	Nazza	Nazza	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100269	Neidhartshausen	Neidhartshausen	Neidhartshausen	B	Wartebereich unbefestigt, Überdachung (einseitig)	
010270	Neidhartshausen Ort	Neidhartshausen	Neidhartshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010224	Oechsen	Oechsen	Oechsen	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010225	Oechsen Heiligenmuehle	Oechsen	Oechsen	C	Wartebereich unbefestigt, mit Überdachung	
010247	Lenders	Oechsen	Oechsen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100755	Kittelsthal Wendeschleife	Ruhla	Kittelsthal	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	Komplettneubau geplant
100754	Kittelsthal Ort	Ruhla	Kittelsthal	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	zu geringe Platzverhältnisse
100770	Ruhla Krüemme	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	mit Straßenneubau geplant
100765	Ruhla Käthe-Kollwitz-Str.	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	mit Straßenneubau geplant
100772	Ruhla Zum Landgrafen	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100767	Ruhla Stadion	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	aus Platzgründen Verlegung notwendig
100771	Ruhla Löwe	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	mit Straßenneubau geplant
007591	Ruhla Bahnhof	Ruhla	Ruhla	B		
100766	Ruhla Schwimmbad	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100768	Ruhla Otto-Boettinger-Str.	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Komplettneubau geplant
100761	Ruhla Wiesenstr.	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100763	Ruhla Ortsmuseum	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100760	Ruhla Bahnhofstr./ Klubhaus	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Komplettneubau geplant
007621	Ruhla Rathaus	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100769	Ruhla Wintersteiner Str.	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	Komplettneubau geplant
100764	Ruhla Spritzenhaus	Ruhla	Ruhla	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	i.Ri. Stadt Eisenach mit Straßenneubau geplant
100758	Thal/ Schreiberbrunnen	Ruhla	Thal	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100757	Thal/ Eiche	Ruhla	Thal	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung, ohne Blindenleitstreifen	
100756	Thal/ Post	Ruhla	Thal	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010344	Kranlucken	Schleid	Kranlucken	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010375	Motzlar	Schleid	Motzlar	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010368	Schleid	Schleid	Schleid	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010335	Zitters	Schleid	Zitters	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100783	Seebach/ Ort	Seebach	Seebach	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100782	Seebach/ Unterdorf	Seebach	Seebach	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010176	Gehaus	Stadtlengsfeld	Gehaus	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010172	Gehaus Schule	Stadtlengsfeld	Gehaus	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010153	Hohenwart	Stadtlengsfeld	Hohenwart	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100130	Menzengraben	Stadtlengsfeld	Menzengraben	B	Wartebereich befestigt, Überdachung (einseitig)	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010124	Stadtlengsfeld Krug	Stadtlengsfeld	Stadtlengsfeld	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100125	Stadtlengsfeld Schule	Stadtlengsfeld	Stadtlengsfeld	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010126	Stadtlengsfeld Schuetzenburg	Stadtlengsfeld	Stadtlengsfeld	B	unbefestigt, ohne Ausstattung	
010109	Stadtlengsfeld Regelschule	Stadtlengsfeld	Stadtlengsfeld	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100124	Stadtlengsfeld Dermbacher Straße	Stadtlengsfeld	Stadtlengsfeld	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100095	Doenges	Tiefenort	Doenges	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100074	Haembacher Kreuz	Tiefenort	Haembach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010042	Haembach Gutshof	Tiefenort	Haembach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010077	Haembach	Tiefenort	Haembach	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010061	Oberrohn Wendepunkt	Tiefenort	Oberrohn	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010060	Oberrohn Kalkwerk	Tiefenort	Oberrohn	C	Wartebereich unbefestigt, Überdachung einseitig	
010040	Tiefenort Grundschule	Tiefenort	Tiefenort	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100079	Tiefenort Markt	Tiefenort	Tiefenort	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100083	Tiefenort Frankfurter Str.	Tiefenort	Tiefenort	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010086	Tiefenort Bahnhof	Tiefenort	Tiefenort	B	unbefestigt, ohne Ausstattung	
010080	Tiefenort Werrator	Tiefenort	Tiefenort	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung beidseitig	
010041	Tiefenort Regelschule	Tiefenort	Tiefenort	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010050	Unterrohn	Tiefenort	Unterrohn	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100697	Falken	Treffurt	Falken	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100646	Grossburschla Bhf	Treffurt	Grossburschla	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100647	Grossburschla Mitte	Treffurt	Grossburschla	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100644	Schnellmannshausen/ Kiga	Treffurt	Schnellmannshausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100643	Schrapfendorf	Treffurt	Schnellmannshausen	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100645	Schnellmannshausen	Treffurt	Schnellmannshausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100641	Volteroda	Treffurt	Schnellmannshausen	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100642	Hattengehau	Treffurt	Schnellmannshausen	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
100640	Schnellmannshausen/ Unterdorf	Treffurt	Schnellmannshausen	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100689	Treffurt/ Unterm Weiher	Treffurt	Treffurt	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100691	Treffurt/ Bahnhof	Treffurt	Treffurt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100692	Treffurt/ Schule	Treffurt	Treffurt	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100688	Treffurt/ Goethestr.	Treffurt	Treffurt	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100690	Treffurt/ Blobach	Treffurt	Treffurt	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
000000	Pferdsdorf (Unterbreizbach)	Unterbreizbach	Pferdsdorf	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010284	Raesa	Unterbreizbach	Raesa	B	barrierefrei ausgebaut	
010268	Mosa	Unterbreizbach	Suenna	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010244	Deicheroda	Unterbreizbach	Suenna	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010295	Schacht II Mellenhof	Unterbreizbach	Suenna	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010259	Suenna Deicherodaer Strasse	Unterbreizbach	Suenna	C	unbefestigt, ohne Ausstattung	
010266	Huettenroda	Unterbreizbach	Suenna	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010283	Muehlwaerts	Unterbreizbach	Suenna	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
010258	Suenna	Unterbreizbach	Suenna	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010288	Unterbreizbach	Unterbreizbach	Unterbreizbach	B	barrierefrei ausgebaut	
010165	Unterbreizbach Im Wolfsgraben	Unterbreizbach	Unterbreizbach	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
010140	Bernshausen	Urnshausen	Bernshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
100152	Hartschwinden	Urnshausen	Hartschwinden	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	
010138	Urnshausen	Urnshausen	Urnshausen	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Überdachung (beidseitig)	
010139	Urnshausen Kindergarten	Urnshausen	Urnshausen	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung (einseitig)	
010166	Martinroda	Vacha	Martinroda	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	Erneuerung geplant
010215	Woelferbuett Gemeinde	Vacha	Wölferbütt	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	keine Investition geplant
010207	Oberzella	Vacha	Oberzella	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010208	Oberzella, Abzweig Gewerbegebiet	Vacha	Oberzella	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Erneuerung geplant
010209	Oberzella Gewerbegebiet	Vacha	Oberzella	B/C	einseitig unbefestigt, gegenüber mit Überdachung	Ausbau einseitig geplant
010210	Oberzella Wendeschleife	Vacha	Oberzella	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	keine Investition geplant
010199	Furtmühle	Vacha	Völkershäuser	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010173	Busengraben	Vacha	Völkershäuser	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010185	Völkershäuser Saegewerk	Vacha	Völkershäuser	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Erneuerung geplant
010188	Willmanns	Vacha	Völkershäuser	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung einseitig	keine Investition geplant
010213	Völkershäuser Ort	Vacha	Völkershäuser	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung einseitig	keine Investition geplant
010171	Sauermühle	Vacha	Völkershäuser	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010229	Vacha Scharfe Ecke	Vacha	Vacha	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010227	Vacha Garagenhof	Vacha	Vacha	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Erneuerung geplant
100189	Badelachen	Vacha	Vacha	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Erneuerung geplant
010228	Vacha Schule	Vacha	Vacha	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
100226	Vacha Bahnhof	Vacha	Vacha	A	barrierefrei ausgebaut	
010221	Masbach	Vacha	Wölferbütt	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
010214	Wölferbütt Gänsegraben	Vacha	Wölferbütt	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	Erneuerung geplant
010220	Mariengart	Vacha	Wölferbütt	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung einseitig	keine Investition geplant
010211	Reismühle	Vacha	Wölferbütt	C	Wartebereich unbefestigt, ohne Überdachung	keine Investition geplant
100110	Weilar	Weilar	Weilar	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung (beidseitig)	
010111	Weilar Ort	Weilar	Weilar	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
010187	Wiesenthal Schule	Wiesenthal	Wiesenthal	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
010186	Wiesenthal	Wiesenthal	Wiesenthal	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
100507	Unkeroda	Wolfsburg-Unkeroda	Unkeroda	B	einseitig barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Überdachung	
100509	Wolfsburg/ Unkeroda	Wolfsburg-Unkeroda	Wolfsburg-Unkeroda	B	Wartebereich befestigt, mit Überdachung einseitig	
100742	Mosbach Unterdorf	Wutha-Farnroda	Mosbach	C	Wartebereich unbefestigt, mit Überdachung	Ausbau in 2018 geplant
100777	Mosbach Ortseingang	Wutha-Farnroda	Mosbach	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Endausbauzustand
100743	Mosbach Klosterhof	Wutha-Farnroda	Mosbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100746	Mosbach Wendeschleife	Wutha-Farnroda	Mosbach	B	Wartebereich unbefestigt, mit Überdachung	Neubau in 2017 bei Dorferneuerung
100744	Mosbach Linde	Wutha-Farnroda	Mosbach	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	Neubau in 2016 bei Dorferneuerung
100745	Mosbach Quelle	Wutha-Farnroda	Mosbach	B/C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig)	
100727	Deubach Wendestelle	Wutha-Farnroda	Schönau	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100726	Deubach Linde	Wutha-Farnroda	Schönau	C	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung (einseitig), Schulbushaltestelle unbefestigt	
100725	Schönau	Wutha-Farnroda	Schönau	A	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100750	Wutha-Farnroda/ Am Schunkenh	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Endausbauzustand
100723	Wutha-Farnroda/ Bahnhof	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	A	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100722	Wutha-Farnroda/ Petkus	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	barrierefrei ausgebaut, Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
100752	Wutha-Farnroda/ Mölmen	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung beidseitig	
100749	Wutha-Farnroda/ An der Allee	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Endausbauzustand
100724	Wutha-Farnroda/ Gothaer Str.	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Endausbauzustand
100737	Wutha-Farnroda/ Mölmen GS	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	
100741	Wutha-Farnroda/ Mosbacher St	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B/C	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	ausschließlich in Ri. Stadt Eisenach
100753	Wutha-Farnroda/ Ruhlaer Str.	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	Endausbauzustand, taktile Streifen fehlen

Haltestelle ID	Name	Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Kategorie	Zustand	Bemerkung / Planungen
100748	Wutha-Farnroda/ Hörselberghalle	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, ohne Überdachung	Ausbau in 2017
100738	Wutha-Farnroda/ Eichrodt	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung beidseitig	
100751	Wutha-Farnroda/ Mölmen RS	Wutha-Farnroda	Wutha-Farnroda	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	
010311	Zella Ort	Zella	Zella	B	Wartebereich befestigt, mit Beleuchtung, Sitzen, Überdachung	

Haltestellen im Stadtverkehr Eisenach [Quelle: Zuarbeit Stadt Eisenach, Datenstand 10/2016]

Haltestelle	HstNr. Mobile Plan	Name (Richtung)	Kategorie	Wartehalle (Glas/Beton)	Behindertengerecht (Bord)	Zustand				Bemerkungen	
						Beleuchtung	Fahrplan	separate Aufstellfläche Haltestellenbucht	Sitzgelegenheit		Papierkorb
883		Altstadtstraße (H)	C	nein	ja	ja	A4	nein	nein	ja	
883		Altstadtstraße (R)	C	Glas	ja	nein	A3	nein	ja	ja	Papierkorb defekt
813		Am Gebräun	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	Fahrscheinautomat
811		Am Schleierborn	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
825		Am Wartenberg (H)	B	nein	nein	ja	A3	nein	nein	ja	
812		An der Tongrube	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
886		Auestraße (H)	B	nein	nein	nein	A4	nein	nein	ja	
886		Auestraße (R)	C	Fachwerk	nein	ja	A4	nein	nein	ja	
896		Bosch, Abzweig nach Ziegelfeld (R)	B	nein	nein	nein	A4	ja	nein	ja	
896		Bosch, Abzweig von Bosch kommend (R)	C	nein	nein	nein		nein	nein	nein	Fahrplan fehlt
896		Bosch, Abzweig von Ziegelfeld (H)	C	nein	nein	nein	A4	ja	nein	ja	
897		Bosch, Wendeschleife	B	Blech/Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	Haltestelle auf dem Firmengelände von Bosch
829		Ebertstraße (H)	C	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
865		Ernst Abbé Gymnasium (H)	C	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
859		Festplatz Spicke (H)	C	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
859		Festplatz Spicke (R)	C	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
808		Friedhof (H)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
808		Friedhof (R)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	Fahrscheinautomat und dynamische Istanzeige
855		Gaswerkstraße (H)	C	nein	nein	nein	A4	nein	nein	nein	Sichtbehinderung durch Äste / Schild verbogen
855		Gaswerkstraße (R)	C	nein	nein	ja	A4	nein	nein	ja	Sichtbehinderung durch Äste
839		Georgenstraße (H)	B	nein	ja	ja	A3	nein	nein	nein	Verkehrsberuhigung durch Mittelinsel
839		Georgenstraße (R)	B	nein	nein	ja	A3	nein	ja	ja	Mast schief und lose
885		Gothaer Straße (R)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	ja	ja	
885		Gothaer Straße (H)	B	nein	nein	nein	A4	nein	nein	ja	
807		Grüner Baum (H)	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
807		Grüner Baum (R)	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
891		Hofferbertaue (R)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
891		Hofferbertaue (H)	B	nein	ja	ja	A4	nein	nein	nein	Papierkorb fehlt
892		Hofferbertaue, Wendeschleife	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
879		Hohe Sonne (H)	B (SV+RV)	nein	nein	nein	A3	ja	nein	nein	
879		Hohe Sonne (R)	B (SV+RV)	nein	nein	nein	A3	ja	nein	nein	
906		Hötzelsroda, Siedlung (H)	B	nein	nein	ja	A4	nein	nein	nein	
906		Hötzelsroda, Siedlung (R)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	ja	ja	
907		Hötzelsroda, Wendeschleife	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
820		Karlskuppe	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
802		Karlsplatz (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
803		Karlsplatz (L3, L10 und L13) (R)	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	

Haltestelle		Zustand								Bemerkungen
HstNr. Mobile Plan	Name (Richtung)	Kategorie	Wartehalle (Glas/Beton)	Behinderten- gerecht (Bord)	Beleuch- tung	Fahrplan	separate Aufstellfläche Haltestellen- bucht	Sitz- gelegenheit	Papierkorb	
803	Karlsplatz (vor Thüringer Hof) (R)	B	nein	nein	ja	A3	nein	nein	ja	
840	Katharinenstraße (H)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	ja	nein	Verkehrsberuhigung durch Mittelinsel
840	Katharinenstraße (R)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	ja	ja	Verkehrsberuhigung durch Mittelinsel
882	Langensalzaer Straße (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
882	Langensalzaer Straße (R)	B	nein	ja	ja	A4	ja	nein	ja	
861	Lear Seating (H)	C	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
861	Lear Seating (R)	C	nein	ja	ja	A3	nein	nein	ja	
872	Liliengrund (H)	C	nein	ja	ja	A3	ja	nein	ja	
872	Liliengrund (R)	C	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	nein	
873	Liliengrund, Parkplatz (H)	C	nein	nein	nein	A3	nein	nein	nein	
873	Liliengrund, Parkplatz (R)	C	nein	nein	nein	A3	nein	nein	nein	Papierkorb defekt
874	Mariental (H)	B	nein	ja	ja	A3	ja	nein	ja	Fläche (Gehweg sehr schlechter Zustand)
874	Mariental (R)	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	nein	Papierkorb fehlt
804	Markt (H)	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	Fahrscheinautomat und dynamische Istanzeige
804	Markt/Alexanderstraße (R)	B (SV+RV)	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
810	Marktkauf (H)	B (SV+RV)	Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	
810	Marktkauf (R)	B (SV+RV)	Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	
818	mittlere Thälmannstr. (R)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
844	obere Kasseler Straße (H)	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
819	obere Thälmannstraße (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
819	obere Thälmannstraße (R)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
828	Okenstraße	C	nein	nein	ja	A3	nein	nein	ja	
862	Opel Wendeschleife	B	Blech	nein	nein	A3	ja	ja	ja	
905	PEP - Markt	B	Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	
909	PEP - Markt, Parkplatz	C	Glas	nein	ja	A4	ja	ja	ja	Überdachung am Gebäude
890	Petersberg (H)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	ja	ja	
890	Petersberg (R)	B	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
870	Prinzenteich (H)	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
870	Prinzenteich (R)	B	ja	nein	ja	A3	nein	ja	ja	
826	Rödigerstraße	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
827	Rödigerstraße/Über dem Gänsetal	B	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
887	Rothenhof, Wendeschleife	B (SV+RV)	Glas	nein	ja	A4	ja	ja	ja	
830	Rot-Kreuz-Weg (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
830	Rot-Kreuz-Weg (R)	B	nein	ja	ja	A3	Cup	nein	ja	
856	Siebenborn (H)	B	nein	ja	ja	A3	nein	nein	ja	
856	Siebenborn (R)	B	Beton	nein	ja	A4	nein	ja	ja	
857	Siebenborn, Wendeschleife	C	Glas	ja	ja	A4	ja	ja	nein	
809	St. Georg Klinik (H)	B (SV+RV)	Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	
809	St. Georg Klinik (R)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	dynamische Istanzeige
848	Stedtfeld Gewerbegebiet (H)	B (SV+RV)	nein	nein	ja	A3	nein	nein	nein	Fahrplanfolie austauschen
848	Stedtfeld Gewerbegebiet (R)	B (SV+RV)	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
850	Stedtfeld Weinbergstraße	C	nein	nein	ja	A3	nein	nein	nein	Fahrplanfolie austauschen
849	Stedtfeld, Ortsmitte	B (SV+RV)	Fachwerk	nein	nein	A3	nein	nein	ja	Ast vor Schild entfernen
845	Stedtfelder Straße (H)	B (SV+RV)	nein	nein	ja	A3	nein	nein	ja	
847	Stedtfelder Straße Opelwerk (H)	B (SV+RV)	nein	nein	ja	A3	nein	nein	nein	Papierkorb defekt
847	Stedtfelder Straße Opelwerk (R)	B (SV+RV)	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
846	Stedtfelder Straße Wendeschleife	B (SV+RV)	Beton	ja	ja	A3	ja	ja	nein	Papierkorb fehlt
902	Stockhausen, FER (H)	C	Blech	nein	nein	A4	nein	nein	nein	1 Wartehalle für beide Seiten aus Blech
902	Stockhausen, FER (R)	C	Blech	nein	ja	A4	nein	nein	nein	1 Blechwartehalle für beide Seiten

Haltestelle		Zustand								Bemerkungen
HstNr. Mobile Plan	Name (Richtung)	Kategorie	Wartehalle (Glas/Beton)	Behindertengerecht (Bord)	Beleuchtung	Fahrplan	separate Aufstellfläche Haltestellenbuch	Sitzgelegenheit	Papierkorb	
901	Stockhausen, Mitte (H)	B (SV+RV)	Glas	nein	ja	A3	ja	ja	ja	
901	Stockhausen, Mitte (R)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
900	Stockhausen, Ortseingang (H)	C	nein	nein	nein	A4	ja	nein	ja	
900	Stockhausen, Ortseingang (R)	C	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
911	Stregda, Gewerbegebiet (R)	C	nein	nein	nein	A4	nein	nein	ja	
814	Stregdaer Allee (Nord)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
814	Stregdaer Allee (Süd)	B	Beton	nein	ja	A3	ja	nein	defekt	Wartehaus Sanierung notwendig
821	Thälmannstr./Finanzamt (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	
821	Thälmannstr./Finanzamt (R)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	ja	Fahrscheinautomat und dynamische Istanzeige
843	untere Kasseler Straße (R)	B	Glas	nein	ja	A3	nein	nein	ja	Haltestelle auf Fahrbahn markiert
843	untere Kasseler Straße (H)	B	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	Haltestelle auf Fahrbahn markiert
817	untere Thälmannstraße (H)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	nein	Papierkorb defekt
817	untere Thälmannstraße (R)	B	Glas	ja	ja	A3	nein	ja	nein	Papierkorb defekt
866	Wandelhalle (H)	B	ja	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
866	Wandelhalle (R)	B	ja	ja	ja	A3	nein	ja	ja	momentan Baustelle
876	Wartburg	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	nein	
868	Wartburgallee (H)	B	nein	nein	nein	A3	ja	nein	ja	
884	Weimarisches Straße (R)	B	nein	nein	nein	A3	nein	ja	ja	
884	Weimarisches Straße (H)	B	nein	nein	nein	A3	nein	nein	ja	
842	Westbahnhof (H)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	nein	ja	ja	nein	
842	Westbahnhof (R)	B (SV+RV)	Glas	ja	ja	A3	ja	ja	ja	
860	Wiesengrund (H)	C	nein	ja	nein	A3	nein	nein	ja	
860	Wiesengrund (R)	C	nein	ja	ja	A3	nein	nein	ja	
880	Wilhelmsthal	B	nein	nein	nein	A4	nein	nein	nein	
895	Ziegelfeld (H)	C	nein	nein	nein	A4	nein	nein	nein	Ast entfernen
895	Ziegelfeld (R)	C	nein	nein	nein	A4	nein	nein	nein	Papierkorb defekt
	(ZOB)	A (SV+RV)	(ja)	(ja)	(ja)	(ja)	(ja)	(ja)	(ja)	derzeit im Bau

Haltestellen Regionalbusverkehr in der Stadt Eisenach [Quelle: KVG, Datenstand 05/2016]

Haltestelle		Kategorie	Zustand				
ID	Name		Aushangfahrplan	Behindertengerecht	Aufstellfläche	Wartehalle	Papierkorb
100941	Berteroda, Ort - Schulbus	C	A4	nein	ja	nein	nein
100940	Berteroda (Ri. ESA)	B	A3	nein	ja	ja	ja
100940	Berteroda (Ri. Mihla)	B	A3	nein	ja	ja	ja
100945	Göringen (Ri. Lauchröden)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100945	Göringen (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
100908	Hötzelsroda, Eisenacher Straße	C	A4	nein	nein	nein	nein
100908	Hötzelsroda, Eisenacher Straße (Ri. ESA)	C	A4	nein	ja	ja	ja
100955	Madelungen (Ri. Krauthausen)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100955	Madelungen (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
100965	Neuenhof, Sportplatz (Ri. Lauchröden)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100966	Neuenhof (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100966	Neuenhof, Mitte (Ri. Lauchröden)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100966	Neuenhof, Mitte (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
096702	Neuenhof, Schule (Ri.	B	A4	nein	ja	ja	ja

Haltestelle		Kategorie	Aushangfahrplan	Behindertengerecht	Zustand		
ID	Name				Aufstellfläche	Wartehalle	Papierkorb
	Lauchröden)						
096702	Neuenhof, Schule (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100971	Neukirchen (Ri. Mihla)	B	A3	nein	ja	ja	ja
100971	Neukirchen (Ri. ESA)	B	A3	nein	ja	ja	ja
100970	Neukirchen, Schulbus	C	A4	nein	ja	ja	ja
100972	Neukirchen, Ort (Ri. ESA)	C	A4	nein	ja	ja	ja
100972	Neukirchen, Ort (Ri. Mihla)	C	A4	nein	ja	nein	nein
100851	Stedtfeld, Wittigstr. (Ri. Lauchröden)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100851	Stedtfeld, Wittigstr. (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
	Stockhausen, Bedarfshaltestelle (Ri. ESA)	C	nein	nein	nein	nein	nein
100901	Stockhausen, Mitte (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
100901	Stockhausen, Mitte (Ri. LSZ)	B	A4	nein	ja	ja	ja
100910	Stregda (Ri. Mihla)	B	A3	nein	ja	nein	ja
100910	Stregda (Ri. ESA)	B	A3	nein	ja	ja	ja
100912	Stregda, Madelunger Straße (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja
100912	Stregda, Madelunger Straße (Ri. Krauthausen)	B	A4	nein	ja	nein	nein
100915	Stregda, OBI (Ri. Mihla)	B	A3	nein	ja	nein	nein
100915	Stregda, OBI (Ri. ESA)	B	A3	nein	ja	nein	ja
100975	Wartha (Ri. Lauchröden)	B	A4	nein	ja	nein	ja
100975	Wartha (Ri. ESA)	B	A4	nein	ja	ja	ja

Abkürzungen

- ESA Eisenach
- GS Grundschule
- LSZ Bad Langensalza
- H Hinrichtung
- R Rückrichtung
- Ri. Richtung
- RS Regelschule
- RV Regionalverkehr
- SV Stadtverkehr

Anlage 7 Übersicht Fahrzeugbestand

Regionalbusverkehr und Stadtverkehr Eisenach [Quelle: Zuarbeit der VGW, Datenstand 30.06.2016]

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
Fleischmann	Setra 315 UL	2001	57	52	X		X		X	X	X	X	X	X	
Fleischmann	Mercedes O 550	2002	54	20		X	X		X	X	X	X	X		
Fleischmann	Setra 315 UL	2003	53	52	X		X		X	X	X	X	X	X	
Fleischmann	Setra	2009	56	18		X	X		X	X	X	X	X	X	
Fleischmann	Setra 415 LE	2016	45	41	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Först-Reisen	Setra 315 UL	2001	53	25		X	X		X	X			X	X	
Först-Reisen	Iveco Grossway	2015	49	26	X		X		X	X	X	X	X	X	
Först-Reisen	Iveco GrosswayLE	2016	45	26	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Gabriel	MAN A78	2010	38	50	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Gabriel	MAN A78	2013	39	40	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Hartmann	Setra 417 UL	2006	65	22		X	X		X	X	X	X	X	X	
Hartmann	MB Citaro LE Ü	2010	42	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Hartmann	Iveco LE	2014	46	23	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Herwig	Setra S315GT	2001	49	25	X		X		X	X	X	X	X		
Herwig	Setra S415LE	2016	45	41	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Katzmann	Setra S 315UL	2001	55	30	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Katzmann	Evobus	2004	53	22		X			X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
Katzmann	Setra S 415 H	2011	53	22	X		X		X	X	X	X	X	X	
Katzmann	Setra S 415 LE	2016	45	37	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Kraft	MAN 353 Ü	2000	54	25	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Kraft	Setra 317 ULGT	2003	58	45		X	X		X	X	X	X	X	X	
Kraft	Setra 415 GT	2005	51	21		X	X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2001	49	34	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2001	49	34	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 315 UL	2001	50	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 315 UL	2001	50	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 315 UL	2002	49	23	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2002	49	36	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2003	49	36	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2003	49	41	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2004	49	33	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 550	2004	49	38	X		X		X	X	X	X	X	X	X
KVG	Setra S 316 UL	2006	54	24	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 GT	2007	51	25	X		X		X	X	X	X	X		

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
KVG	MAN Lions CityÜNL	2007	44	38	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 530 NL	2007	42	43	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 530 NL	2007	42	43	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 NL	2007	42	41	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 NL	2007	44	38	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	MAN Lions CityÜNL	2008	42	33	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	MAN Lions CityÜNL	2008	42	33	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
KVG	Setra S 419 UL	2008	69	74	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra 415 UL	2009	53	22	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	MAN NÜ 320	2009	44	33	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 530 NL	2010	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 530 NL	2010	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O 530 NL	2010	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 GT	2010	51	21	X		X		X	X	X	X	X		
KVG	Setra S 415 GT	2011	51	21	X		X		X	X	X	X	X		
KVG	Mercedes O 530 LEÜ NL	2011	41	46	X		X	X	X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
KVG	Mercedes O 530 LEÜ NL	2011	41	46	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 UL	2012	53	21	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O530LEÜ	2013	41	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O530LEÜ	2013	41	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes Intouro	2013	55	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes Intouro	2013	55	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O530LEÜ	2014	41	35	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 UL/B	2014	51	32	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 UL/B	2014	51	32	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Mercedes O530LEÜ	2015	41	35	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 LE	2016	45	37	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 LE	2016	45	37	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 LE	2016	45	37	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
KVG	Setra S 415 LE	2016	45	37	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Möller	Mercedes O 407	1993	50	46		X			X	X	X	X	X	X	X
Möller	Mercedes O 405	1993	39	67		X			X	X	X	X	X	X	X

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
Möller	MAN A01	2000	54	18		X	X		X	X	X	X	X	X	
Möller	Mercedes O 530	2003	43	53		X	X		X	X	X	X	X	X	
Möller	MAN A01	2004	51	28		X	X		X	X	X	X	X	X	
Möller	Neoplan Trendliner	2005	54	31		X	X		X	X	X	X	X	X	
Möller	MAN Lions Regio	2006	50	32		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Neoplan N 316 Ü	2000	50	50	X		X		X	X	X	X	X	X	X
PNG	EVOBUS O 550- 19	2000	69	45	X		X		X	X	X	X	X	X	X
PNG	EVOBUS O 550	2001	50	28		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Volvo B 10 - 400 /860	2001	55	29	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550	2001	46	34		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550	2001	46	34		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2002	37	59		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2002	37	59		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2002	37	59		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2002	37	59		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550-16	2002	50	24		X	X		X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
PNG	EVOBUS O 550-16	2002	48	24		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Neoplan N 316 Ü	2002	50	36		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550-16	2003	44	25		X	X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Neoplan N 316 UE	2003	50	24	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Volvo 8700	2003	58	40	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550	2004	50	20	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 550	2004	50	20	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2005	36	64	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Neoplan N 3516ÜC	2006	47	26	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Neoplan N 3516ÜC	2006	49	24	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2006	36	64	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O 530	2007	37	64	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O530LE	2010	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O530LE	2010	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O530LE	2011	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EVOBUS O530LE	2011	41	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
PNG	MAN B.2007.46	2011	53	20	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	Temsa T	2011	53	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
PNG	EOBUS O530LE	2012	41	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EOBUS O530LE	2012	41	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	EOBUS O530LE	2012	41	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LE	2013	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LE	2013	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LE	2013	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LE	2014	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LE	2014	41	44	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes Citaro	2014	35	65	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes Citaro	2014	35	65	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes CitaroLE	2014	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes CitaroLE	2014	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes CitaroLE	2014	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530 LE	2015	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
PNG	Mercedes O 530 LE	2015	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530 LE	2015	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530 LE	2015	42	42	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O530 LE	2015	46	34	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O 530LEMÜ	2015	46	34	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
PNG	Mercedes O530LEMÜ	2015	46	34	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Riemann	Setra 319 UL	2001	73	65	X		X		X	X	X	X	X	X	
Riemann	Setra S 415 UL	2006	51	30		X	X		X	X	X	X	X	X	
Riemann	Setra S 415 UL	2010	53	30		X	X		X	X	X	X	X	X	
Riemann	Irisbus Crossway	2013	45	40	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Schieck	Travego RH	2001	51	23		X	X		X	X		X	X		X
Schieck	Neoplan N316Ü	2003	53	17	X		X		X	X	X	X	X	X	
Schieck	Setra S315UL	2005	49	40		X	X		X	X	X	X	X	X	
Schieck	Setra S415 NF	2007	44	45	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Schieck	Auwärter HNF	2013	27	9	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Schieck	Lions City	2014	45	32	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Schieck	Setra S 416 LE	2016	55	32	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Thiele	EVO 315 UL	1999	49	45	X		X		X	X	X	X	X	X	

Verkehrsunternehmen	Fabrikat Typ	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Anschaffung neu	Anschaffung gebraucht	Klimaanlage	Niederflur	Fahrzielanzeige				Kinderwagenplatz	doppelbreite Tür hinten	Reserve
									elektron.	vorn	Seite	hinten			
Thiele	Neoplan 316 UE	2002	49	25	X		X		X	X	X	X	X	X	
Thiele	Setra S 315 GT	2004	50	24	X		X		X	X	X	X	X		
Thiele	Setra 415 NF	2010	42	43	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Thiele	Setra 415 LE	2016	42	41	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Walch	Bova FLD	2006	51	20		X	X		X	X	X	X	X	X	X
Walch	Bova FLD	2007	55	17		X	X		X	X			X	X	
Walch	Bova Lexio	2012	60	15	X		X		X	X	X	X	X		
Walch	Irisbus	2013	46	23	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Walch	Irisbus	2013	43	23	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Walch	Iveco	2014	46	23	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Walch	Iveco	2014	46	23	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Walch	MB S 516CDI	2015	20	5	X		X		X	X					X

Stadtbusverkehr Eisenach [Quelle: Zuarbeit der Stadt Eisenach, Datenstand: 2016]

Fahrzeugtyp	Hersteller	Baujahr	Kommunikationsanlage (Funk, RBL, IBIS, Entwerfer ...)	Fahrkartenverkaufssysteme	elektronische Fahrtziel-/Haltestellenanzeige	automatische Haltestellenansagen	Einstieghilfe (mechanisch)	Klimaanlage Fahrerplatz-klimatisierung	Aufdachklimageräte	Abgasnachbehandlungssystem (CRT ...)
Citaro Niederflur	Mercedes	2003	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2004	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2005	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2005	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2006	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2006	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2008	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2009	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2009	X	X	X	X	X			
Citaro Niederflur	Mercedes	2012	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro Niederflur	Mercedes	2012	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro Niederflur	Mercedes	2014	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro Niederflur	Mercedes	2014	X	X	X	X	X	x	X	X
Citaro Niederflur	Mercedes	2014	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro G Niederflur	Mercedes	2014	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro G Niederflur	Mercedes	2014	X	X	X	X	X	X	X	X
Citaro G Niederflur	Mercedes	2015	X	X	X	X	X	X	X	X
A 21 Niederflur	MAN	2001	X	X	X	X	X			
Lions City Niederflur	MAN	2013	X	X	X	X	X	X	X	X
A 23 G Niederflur	MAN	2004	X	X	X	X	X			

**Anlage 8
Geplantes straßengebundenes ÖPNV-Angebot im Wartburgkreis ab 01.06.2019**

ÖPNV-Hauptnetz [Quelle: Zuarbeit VGW, Stand 05/2017]

Liniennr.	Linienverlauf/-weg	Linienlänge	Fahrplankilometer pro Jahr	Fahrten				Bedienzeiten							
				Schule	Ferien	Sa	So	Schule		Ferien		Samstag		Sonn-/Feiertag	
								von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
100	Bad Salzungen-Dorndorf-Vacha-Bad Hersfeld	56,17	341.445	47	37	8	8	04:10	21:33	04:10	21:33	07:45	19:33	07:45	19:33
110	Eisenach-Marksuhl-Vacha-Geisa-Tann	110,99	344.409	99	53	14	14	04:50	21:52	04:50	21:52	07:35	19:30	07:35	19:30
120	Bad Salzungen-Dermbach-Geisa-Hünfeld	63,84	198.566	55	31	6	6	04:40	19:55	04:40	19:55	10:05	17:09	10:05	17:09
130	Bad Salzungen-Dermbach-Kaltennordheim	72,45	370.273	107	63	8	8	04:55	20:45	05:20	20:45	09:50	20:05	09:50	20:05
140	Eisenach-Ruhla-Bad Salzungen	49,99	424.693	86	51	13	8	04:35	23:24	04:35	23:24	06:40	22:24	09:44	20:10
150	Eisenach-Behringen-Craula-Bad Langensalza	53,52	259.137	25	16	6	6	05:10	20:19	05:10	20:19	08:30	17:15	08:30	17:15
160	Eisenach-Mühlhausen	43,72	212.092	16	16	8	8	04:30	19:42	04:30	19:42	08:15	16:42	08:15	16:42
170	Eisenach-Eschwege	54,66	268.511	16	16	8	8	05:30	22:27	05:30	22:27	08:00	21:47	08:00	21:47
180	Eisenach-Förtha-Marksuhl-Gerstungen-Berka/W.-Dippach-Großensee	52,25	165.134	32	13	6	-	05:10	19:25	05:10	19:25	07:55	18:05	-	-
	Summe Fahrplankilometer pro Jahr		2.584.260												

ÖPNV-Ergänzungsnetz [Quelle: Zuarbeit VGW, Stand 05/2017]

Liniennr.	Linienverlauf/-weg	Linienlänge	Fahrplankilometer pro Jahr	Fahrten				Bedienzeiten							
				Schule	Ferien	Sa	So	Schule		Ferien		Samstag		Sonn-/Feiertag	
								von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
101	Bad Salzungen-Möhra	54,92	74.316	23	12	-	-	05:41	18:08	05:41	16:00	-	-	-	-
102	Bad Liebenstein-Möhra	35,78	37.666	11	2	-	-	05:30	16:27	05:30	15:54	-	-	-	-
103	Merkers-Dorndorf-Kieselbach-Dönges-Merkers	57,04	63.538	22	1	-	-	05:50	17:01	13:27	13:33	-	-	-	-
104	Vacha-Stadtlengsfeld-Dermbach	46,12	207.550	70	39	8	8	05:45	20:02	05:45	20:25	10:07	20:10	10:07	20:10
111	Vacha-Völkershausen-Martinroda-(Oechsen)	37,31	134.447	35	32	-	-	04:21	21:10	04:21	21:10	-	-	-	-
113	Geisa-Gerstengrund	23,09	39.653	17	6	-	-	06:00	16:27	06:30	16:05	-	-	-	-
114	Geisa-Geismar-Ketten-Walkes-Apfelbach	27,48	76.539	32	13	-	-	05:50	18:30	05:55	18:30	-	-	-	-
115	Sünna-Deicheroda	8,38	5.303	5	-	-	-	06:05	13:53	-	-	-	-	-	-
116	Buttlar-Bermbach-Wenigentaft	15,06	26.407	26	-	-	-	06:10	16:03	-	-	-	-	-	-
131	Dermbach-Wiesenthal	7,33	23.910	20	14	-	-	06:00	18:50	06:40	18:50	-	-	-	-
132	Dermbach-Zella-Föhlritz-Andenhausen	32,93	40.401	19	-	-	-	06:55	16:38	-	-	-	-	-	-
134	Wiesenthal-Hartschwinden	16,68	16.394	8	-	-	-	07:15	15:55	-	-	-	-	-	-
135	Stadtlengsfeld-Gehaus-Oechsen-Dermbach	17,89	39.417	22	18	-	-	05:25	20:03	05:25	20:03	-	-	-	-
142	Eisenach-Wutha-Farnroda-Seebach-Ruhla-Brotterode-Tabarz	65,20	101.303	12	4	4	4	06:30	16:22	08:40	16:22	08:40	17:15	08:40	17:15
143	Eisenach-Wutha-Farnroda-Mosbach	11,79	21.910	11	13	5	4	05:45	17:15	05:45	17:15	11:00	14:14	11:00	14:14
144	Mosbach-Kittelsthal-Seebach-Ruhla	36,79	50.569	28	6	-	-	05:45	16:08	05:45	15:06	-	-	-	-
145	Eisenach-Wilhelmsthal-Etterwinden-Schweina-Bad Liebenstein	27,89	143.348	28	10	6	6	05:40	18:51	05:40	18:51	08:30	17:22	08:30	17:22
146	Bad Salzungen-Trusetal-Brotterode	46,52	45.851	9	4	6	6	06:45	17:06	08:55	17:06	08:55	17:51	08:55	17:51
147	Bad Salzungen-Gumpelstadt-Bad Liebenstein	23,62	21.721	7	-	3	3	06:15	16:10	-	-	09:37	18:07	09:37	18:07
148	Bad Liebenstein-Meimers-Bairoda-Altenstein-Bad Liebenstein	45,73	41.386	17	8	-	-	05:26	17:58	07:22	17:58	-	-	-	-
151	Eisenach-Bolleroda-Großenlupnitz-Ettenhausen/Nesse-Hastrungsfeld	36,20	88.523	26	17	-	-	05:55	18:09	05:55	18:09	-	-	-	-
152	Eisenach-Wutha-Farnroda-Deubach-Sondra-Mechterstädt	36,226	80.111	19	8	-	-	06:00	17:06	06:35	17:06	-	-	-	-

Liniennr.	Linienverlauf/-weg	Linienlänge	Fahrplankilometer pro Jahr	Fahrten				Bedienzeiten							
				Schule	Ferien	Sa	So	Schule		Ferien		Samstag		Sonn-/Feiertag	
								von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
161	Eisenach-Stregda-Ütteroda-Mihla-Frankenroda-Hallungen	48,51	193.183	53	22	-	-	04:45	20:48	04:45	20:48	-	-	-	-
162	Mihla-Buchenau-Creuzburg	13,96	27.448	13	7	-	-	06:45	16:54	07:22	16:54	-	-	-	-
171	Eisenach-Falken	37,08	203.283	24	19	6	18	04:25	23:25	04:25	23:25	06:58	22:55	08:10	19:33
172	Großburschla-Treffurt-Wendehausen-Falken	8,498	24.962	24	1	-	-	05:50	17:01	05:50	05:57	-	-	-	-
173	Eisenach-Madelungen-Creuzburg-Ifta-Wolfmannsgehau	31,27	67.211	24	15	-	-	06:23	16:48	06:24	16:35	-	-	-	-
174	Eisenach-Madelungen-Krauthausen-Pferdsdorf	21,69	62.398	22	17	-	-	05:30	22:30	05:30	22:30	-	-	-	-
175	Creuzburg-Scherbda	7,76	14.589	10	6	-	-	06:10	17:07	06:10	17:07	-	-	-	-
176	Creuzburg-Krauthausen-Deubachshof-Pferdsdorf	12,48	13.471	7	-	-	-	06:50	16:21	-	-	-	-	-	-
181	Eisenach-Stedtfeld-Lauchröden-Sallmannshausen-Gerstungen	50,28	62.446	14	6	-	-	05:10	17:00	05:10	17:00	-	-	-	-
183	Eisenach-Wilhelmsthal-Förtha-Oberellen-Gerstungen	53,73	64.904	18	2	-	-	06:30	17:50	07:27	14:36	-	-	-	-
186	Gerstungen-Obersuhl-Großensee-Dippach	19,14	19.064	13	4	-	-	07:20	17:10	07:20	14:02	-	-	-	-
187	Gerstungen-Herda-Vitzeroda	17,07	44.944	16	11	6	-	05:50	17:30	05:50	17:30	09:10	13:41	-	-
188	Sallmannshausen-Gerstungen-Herda-Berka-Werra-Großensee	23,65	80.094	30	18	7	-	05:20	17:29	05:50	17:28	07:35	12:40	-	-
191	Eisenach-Vachaer Stein-Förtha-Unterellen-Lauchröden	22,58	24.494	5	4	-	-	11:10	16:37	07:50	15:15	-	-	-	-
192	Eisenach-Clausberg-Förtha-Eckardtshausen	19,40	25.097	6	10	-	-	06:15	13:41	06:20	16:52	-	-	-	-
193	Eisenach-Förtha-Marksuhl-Ettenhausen/Suhl-Kupfersuhl	33,66	58.974	24	6	-	-	06:05	16:13	06:05	12:58	-	-	-	-
194	Eisenach-Neuenhof-Göringen-Lauchröden-Oberellen	23,00	97.734	22	14	4	-	04:40	19:15	04:40	19:15	07:30	17:21	-	-
195	Bad Salzungen-Frauensee (-Gerstungen)	58,40	146.117	42	29	6	6	05:55	19:30	06:05	19:30	08:20	16:45	08:20	16:45
Summe Fahrplankilometer pro Jahr			2.610.676												

Stadtverkehrsnetz Bad Salzungen [Quelle: Zuarbeit VGW, Stand 05/2017]

Liniennr.	Linienverlauf/-weg	Linienlänge	Fahrplankilometer pro Jahr	Fahrten				Bedienzeiten							
				Schule	Ferien	Sa	So	Schule		Ferien		Samstag		Sonn-/Feiertag	
								von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
A	Bad Salzungen	x	96.000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B	Bad Salzungen - inkl. Anbindung Kaltenborn	x	70.500	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Summe Fahrplankilometer pro Jahr			166.500												

Erläuterung:

x = in Planung

Übersicht Haupt- und Ergänzungsnetz, Stadtverkehrsnetz Bad Salzungen [Quelle: Zuarbeit VGW, Stand 05/2017]

Linienr.	Hauptnetz Linienverlauf/-weg	Linienr.	Linienverlauf/-weg	Ergänzungsnetz					
				Linienlänge	Fahrplankilometer pro Jahr	Fahrtenpaare pro Verkehrstag			
						Schule	Ferien	Sa	So
100	Bad Salzungen-Vacha-Bad Hersfeld	101	Bad Salzungen-Möhra	54,92	74.316	9	5	0	0
		102	Bad Liebenstein-Möhra	35,78	37.666	2	0	0	0
		103	Merkers-Dorndorf-Kieselbach-Dönges-Merkers	57,04	63.538	4	0	0	0
		104	Vacha-Stadtlengsfeld-Dermbach	46,12	207.550	13	6	4	4
110	Eisenach-Marksuhl-Vacha-Geisa	111	Vacha-Völkershäuser-Martinroda-(Oechsen)	37,31	134.447	9	6	0	0
		113	Geisa-Gerstengrund	23,09	39.653	5	2	0	0
		114	Geisa-Geismar-Ketten-Walkes-Apfelbach	27,48	76.539	10	7	0	0
		115	Sünna-Deicheroda	8,38	5.303	2	0	0	0
		116	Buttlar-Bermbach-Wenigentaft	15,06	26.407	9	0	0	0
120	Bad Salzungen-Dermbach-Geisa-Hünfeld	ohne Ergänzungsnetz							
130	Bad Salzungen-Dermbach-Kaltennordheim	131	Dermbach-Wiesenthal	7,33	23.910	3	4	0	0
		132	Dermbach-Zella-Föhlritz-Andenhausen	32,93	40.401	3	0	0	0
		134	Wiesenthal-Hartschwinden	16,68	16.394	1	0	0	0
		135	Stadtlengsfeld-Gehaus-Oechsen-Dermbach	17,89	39.417	5	3	0	0
140	Eisenach-Ruhla-Bad Salzungen	142	Eisenach-Wutha-Farnroda-Seebach-Ruhla-Brotterode-Tabarz	65,20	101.303	2	2	2	2
		143	Eisenach-Wutha-Farnroda-Mosbach	11,79	21.910	1	0	1	1
		144	Mosbach-Kittelsthal-Seebach-Ruhla	36,79	50.569	11	2	0	0
		145	Eisenach-Wilhelmsthal-Etterwinden-Schweina-Bad Liebenstein	27,89	143.348	6	2	2	2
		146	Bad Salzungen-Trusetal-Brotterode	46,52	45.851	3	2	3	3
		147	Bad Salzungen-Gumpelstadt-Bad Liebenstein	23,62	21.721	2	0	1	1
		148	Bad Liebenstein-Meimers-Bairoda-Altenstein-Bad Liebenstein	45,73	41.386	3	2	0	0
150	Eisenach-Ettenhausen/Nesse-Bad Langensalza	151	Eisenach-Bolleroda-Großenlupnitz-Ettenhausen/Nesse-Hastrungsfeld	36,20	88.523	11	6	0	0
		152	Eisenach-Wutha-Farnroda-Deubach-Sondra-Mechterstädt	36,226	80.111	4	1	0	0
160	Eisenach-Mühlhausen	161	Eisenach-Stregda-Ütteroda-Mihla-Frankenroda-Hallungen	48,51	193.183	12	4	0	0
		162	Creuzburg-Buchenau-Mihla	13,96	27.448	1	1	0	0
170	Eisenach-Eschwege	171	Eisenach-Falken	37,08	203.283	5	5	1	6
		172	Falken-Wendehausen-Treffurt-Großburschla	8,498	24.962	5	0	0	0
		173	Eisenach-Madelungen-Creuzburg-Ifta-Wolfmannsgehau	31,27	67.211	5	2	0	0
		174	Eisenach-Madelungen-Krauthausen-Pferdsdorf	21,69	62.398	6	6	0	0
		175	Creuzburg-Scherbda	7,76	14.589	3	2	0	0
		176	Creuzburg-Krauthausen-Deubachshof-Pferdsdorf	12,48	13.471	2	0	0	0
180	Eisenach-Großensee	181	Eisenach-Stedtfeld-Lauchröden-Sallmannshausen-Gerstungen	50,28	62.446	1	1	0	0
		183	Eisenach-Wilhelmsthal-Förtha-Oberellen-Gerstungen	53,73	64.904	8	0	0	0
		186	Gerstungen-Obersuhl-Großensee-Dippach	19,14	19.064	2	0	0	0
		187	Gerstungen-Herda-Vitzeroda	17,07	44.944	3	4	3	0
		188	Sallmannshausen-Gerstungen-Herda-Berka-Werra-Großensee	23,65	80.094	5	3	3	0
	ohne Hauptnetz	191	Eisenach-Vachaer Stein-Förtha-Unterellen-Lauchröden	22,58	24.494	1	1	0	0
		192	Eisenach-Clausberg-Förtha-Eckardtshausen	19,40	25.097	1	4	0	0
		193	Eisenach-Förtha-Marksuhl-Ettenhausen/Suhl-Kupfersuhl	33,66	58.974	9	3	0	0
		194	Eisenach-Neuenhof-Göringen-Lauchröden-Oberellen	23,00	97.734	6	4	1	0
		195	Bad Salzungen-Frauensee (-Gerstungen)	58,40	146.117	12	7	2	2
A	Stadtlinie Bad Salzungen	A	Bad Salzungen	x	96.000	x	x	x	x
B	Stadtlinie Bad Salzungen	B	Bad Salzungen (inkl. Anbindung Kaltenborn)	x	70.500	x	x	x	x

Erläuterung:

x = in Planung

NAHVERKEHRSP

DES WARTBURGKREISES UND DER STADT EISENACH

ZEITRAUM 2017 – 2022

Auftraggeber:

Landratsamt Wartburgkreis
Erzberger Allee 14
36433 Bad Salzungen

Stadt Eisenach
Markt 2
99817 Eisenach

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden

Partner:

PricewaterhouseCoopers AG
Käthe-Kollwitz-Straße 21
04109 Leipzig

Stand: 13.07.2017

