1 Maßnahmenvorschläge für den Teilraum „Südkreis“

S1	Neuordnung der Linien 100 zur <i>TaktBus</i> -Linie
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Einrichtung einer <i>TaktBus</i>-Linie (Bad Hersfeld –) Vacha – Dorndorf – Bad Salzungen – Bad Liebenstein (umlauftechnische Durchbindung der bisherigen Linien 100 mit der NVV-Linie 300 und der Linie 106) und Einführung eines konsequenten Taktfahrplans.</p> <p><i>Hinweis: Erweiterung des ursprünglichen Vorschlags des Nordhessischen Verkehrsverbundes zur Einrichtung der Linien 300 Bad Hersfeld – Vacha – Bad Salzungen (120-Minuten-Takt).</i></p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung des Produktes <i>TaktBus</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Stundentakt Mo – Fr (ab 08:30 Uhr, mittags Takt-Ausreißer im Schulverkehr) ○ Zweistundentakt Sa + So/FT ○ Einsatz Niederflertechnik ○ spezielle Vermarktung (Produkt-Flyer) • Durchbindung vorhandener Linien zu durchgehenden Linien mit reinen Fahrzeugumläufen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Durchbindung als NVV-Linie 300 nach Bad Hersfeld (120-Minuten-Takt Vacha – Bad Hersfeld) ○ Durchbindung der Linie 100/ 300 neu mit Linie 106 alt nach Bad Liebenstein (ermöglicht effizientere Umlaufbildung auf der <i>TaktBus</i>-Linie) ○ in Vacha Fahrzeugübergang auf die Linie 117 in Richtung Geisa • Prüfung: Führung in Bad Salzungen zum ZOB <ul style="list-style-type: none"> ○ aus Richtung Bad Liebenstein über Hersfelder Straße und Erzberger Allee (Anbindung Sportzentrum und Landratsamt) ○ aus Richtung Vacha über Langenfelder Straße und Otto-Grothwohl-Straße (Anbindung Klinikum) <p>Hinweis: Eine Vorprüfung hat gezeigt, dass eine optimale Umlaufgestaltung mit jeweils kurzen Wendezeiten in Bad Hersfeld und in Bad Liebenstein nur mit einer direkten Linienführung in Bad Salzungen über Leimbacher Straße bzw. August-Bebel-Straße realisierbar ist. Die Führung die Hersfelder Straße bzw. über Klinikum erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges (Umlaufrest könnte in Bad Liebenstein für dortige lokale Linien verwendet werden).</p>
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • durchgehende, umsteigefreie Verbindung im Südkreis in Ost-West-Relation („Bäder-Express“) • (schrittweise) Schaffung eines leicht merkbaren Angebotes für die Zielgruppen außerhalb des Schulverkehrs (Produkt <i>TaktBus</i>)
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Bad Salzungen erforderlich •

<p><i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugbedarf für Taktverkehr (grobe Prüfung der Umlaufbildung): <ul style="list-style-type: none"> ○ Umlauf Bad Liebenstein – Bad Salzungen – Vacha – Bad Hersfeld (2 Fahrzeuge) ○ Umlauf Bad Liebenstein – Bad Salzungen – Vacha, Fahrzeugübergang auf Linie 117 in Richtung Geisa (2 Fahrzeuge) • Fahrleistung für Idealfahrplan (grob geschätzt): ca. X00.00 km pro Jahr (inkl. Abschnitt Vacha – Bad Hersfeld) (Vergleich: Linien 100 und 106 ca. 360.000 km pro Jahr)
---	---

<p>S2</p>	<p>Neuordnung der Hauptlinien im Bereich „Thüringische Rhön“ in einer „X-Struktur“</p>
------------------	---

<p><i>Kurzbeschreibung</i></p>	<p>Neuordnung der Hauptlinien (120-Minuten-Takt) in einer „X-Struktur“ mit Dermbach als Umsteigeknoten und Überlagerung der Linien; Einrichtung der Achse Kaltennordheim – Dermbach – Bad Salzungen als <i>TaktBus</i></p>

<p><i>Bedienung und Linienführung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von drei Hauptlinien <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie L1: Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim (120-Minuten-Takt; in der Schulverkehrszeit ggf. Verdichter und Zwischenfahrten) ○ Linie L2: Bad Salzungen – Dermbach – Geisa (120-Minuten-Takt; in der Schulverkehrszeit ggf. Verdichter und Zwischenfahrten) ○ Linie L3: Dorndorf – Stadtlengsfeld – Dermbach – Kaltennordheim (120-Minuten-Takt) • 60-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung: <ul style="list-style-type: none"> - L1 und L2 im Abschnitt Bad Salzungen - Dermbach - L1 und L3 im Abschnitt Dermbach – Kaltennordheim • Dermbach als Umsteigeknoten mit Direktanschlüssen im Rendez-vous-Prinzip • Achse Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim: Einführung des Produktes <i>TaktBus</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Stundentakt Mo – Fr (außerhalb Schulverkehr) ○ ggf. Zweistundentakt Sa + So/FT ○ Einsatz Niederflurtechnik ○ spezielle Vermarktung (Produkt-Flyer) • in Dorndorf Einrichtung einer Verknüpfungshaltestelle am alten Bahnhof: Verknüpfung mit Linie 100/ 300 in Richtung Vacha und in Richtung Bad Salzungen • Prüfung: Auslagerung der Kurzläufer im Korridor Dermbach – Kaltennordheim in eine lokale Linie (Bedienung der abseits der B 285 liegende Orte)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Netztransparenz im Bereich „Thüringische Rhön“ • (schrittweise) Schaffung eines leicht merkbaren Angebotes, insbesondere auf der Achse Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim, für die Zielgruppen außerhalb des Schulverkehrs (Produkt TaktBus) • Stärkung Dermbach als Umsteigeknoten im Südkreis
<p><i>Anmerkungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Dorndorf (alter Bahnhof) als Verknüpfungshaltestelle mit mindestens einer Warteposition
<p><i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugbedarf für Taktverkehr (grobe Prüfung der Umlaufbildung): <ul style="list-style-type: none"> ○ 3 Fahrzeuge (linienrein; knappe Wendezeiten) • Fahrleistung für Idealfahrplan (grob geschätzt): ca. x00.00 km pro Jahr (ohne Kurz- und Zwischenfahrten im Schulverkehr) (Vergleich: Linien 101, 109, 111 und 124 ca. 690.000 km pro Jahr)

S3	Neuordnung und Modernisierung des Stadtverkehrs Bad Salzungen (Planungsprojekt, Zusatzleistung)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Neuordnung und Modernisierung des Stadtverkehrs mit Orientierung an den Systemmerkmalen eines Stadtbussystems „modernen Typs“
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<p>Überplanung mit Ausrichtung an folgenden Grundsätzen und Zielsetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • stringenter 30-Minuten-Takt • Netzgestaltung mit möglichst kurzen Streckenführungen in und aus Richtung Innenstadt • direkte Innenstadtanbindung • verbesserte (direkte) Erschließung der einwohnerstarken Wohngebieten (z.B. Salvador-Allende-Straße)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Stadtverkehrs • Verbesserung der Transparenz • Globalprognose: Verdopplung der Fahrgastzahlen nach drei Jahren
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung erfordert flankierende Infrastrukturmaßnahmen der Stadt Bad Salzungen (Haltestelleneinrichtung, Anpassungsmaßnahmen auf den Fahrwegen)
<i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserungen des Stadtverkehrs ist nur mit Einsatz mindestens eines zusätzlichen Busse realisierbar, eine „sehr gute System-Lösung“ erfordert zwei zusätzliche Fahrzeuge • nach drei Jahren sind wesentliche Mehrerträge zu erwarten • Finanzierung der Mehrleistungen ist zu klären (ggf. über neues „Kurticket“)

S4	Einführung des Produktes <i>KulturBus</i> zwischen Bad Salzungen – Bad Liebenstein (Pilotprojekt, Zusatzleistung)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Aufwertung der Bedienung im Abendverkehr zwischen Bad Salzungen – Bad Liebenstein (2. Ausbaustufe ggf. unter Einbeziehung Stadtlengsfeld) durch ein auf Besucher von Veranstaltungen ausgerichtetes Angebot („ <i>KulturBus</i> “)
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Grundangebot Montag bis Sonntag als <i>RufBus</i> mit Fahrplan im 60-Minuten-Takt (Betriebszeitfenster: 19:00 – 24:00 Uhr); Anpassung der Bedienung auf der Linie 106 • Bedienung ausgewählter zentraler Haltestellen in Bad Salzungen und Bad Liebenstein (auch in Wohngebieten), Neueinrichtung Haltestellen direkt vor Kultureinrichtungen • Betrieb bei Kulturveranstaltungen: Festbedienung <u>ohne</u> Anmeldung als Zubringer direkt vor und Abbringer direkt nach der Veranstaltung (Kommunikation über Veranstalter, Presse und Internet); Hinweis: nicht bei Großveranstaltungen • Prüfung: Kombiticket im Vorverkauf
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung eines regelmäßigen Fahrplanangebotes • direkte Verbindungen zu/ von Veranstaltungen • Imagegewinn für VGW
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusatzangebot (Finanzierung ist zu klären) • soweit keine Dispositionszentrale für Anmeldungen bis ca. 30 Minuten vor gewünschtem Fahrtbeginn vorhanden ist, kann Anmeldung bis 18:00 Uhr über Leitstelle erfolgen (Alternative: Betrieb durch Taxiunternehmer und Anmeldung über dessen Zentrale)

S5	Neuordnung des Wochenendverkehrs als <i>FreizeitNetz</i> (Planungsprojekt)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Schaffung eines hinsichtlich der Verkehrsaufgaben klarer strukturierten Netzes im Wochenendverkehr (Vermarktung als „<i>FreizeitNetz</i>“)</p> <p><i>Hinweis: Da keine aktuellen Fahrgastzahlen der Einzelfahrten vorliegen, sind die nachfolgenden Maßnahmenansätze anhand der konkreten Fahrgastnachfrage zu prüfen.</i></p>

<p><i>Bedienung und Linienführung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptachsen im 120-Minuten-Takt <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie F1 <i>TaktBus</i>: Bad Hersfeld – Vacha – Bad Salzungen – Bad Liebenstein (Umlauf 240 Min.) ○ Linie F2 <i>TaktBus</i>: Kaltennordheim – Dermbach – Bad Salzungen (Umlauf 120 Min.) ○ Linie F3: Geisa – Vacha (Umlauf 75 Min.; Umlaufrest für <i>RufBus</i>-Leistungen im Bereich Geisa) ○ Option (Prüfung anhand der konkreten Nachfrage): Linie F4: Bad Liebenstein – Brotterode – Tabarz; Anschluss in Bad Liebenstein an F1 (Umlauf 90 Min.; Umlaufrest ggf. für <i>RufBus</i>-Leistungen) • Nebenachsen mit <i>RufBus</i>-Bedienung (Prüfung anhand der konkreten Fahrgastnachfrage) • Festlegung der Betriebszeitfenster im Abgleich mit der Fahrgastnachfrage (Empfehlung: 12:00 bis 18:00 mit Festbedienung; vor 12:00 Uhr <i>RufBus</i>-Bedienung; unterschiedliche Betriebszeiten Sommer- und Winterhalbjahr)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung der Hauptachsen im transparenten 120-Minuten-Takt • Einsparung von Leistungen auf Nebenachsen durch Umstellung auf <i>RufBus</i>
<p><i>Anmerkungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsprojekt unter Mitwirkung der Tourismusverbände und ggf. Tourismuswirtschaft (Kontext zu Maßnahm N5) • vsl. Mehrleistungen im Vergleich zum Status Quo (Finanzierung als „Zusatzangebot zur Flankierung der Tourismusentwicklung in der Wartburgregion“) • Prüfung anhand konkreter Nachfragedaten (Erhebung über längeren Zeitraum)
<p><i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugeinsatz (grobe Prüfung der Umlaufbildung): <ul style="list-style-type: none"> ○ Umlauf Linie F1 Bad Liebenstein – Bad Salzungen – Vacha – Bad Hersfeld: 2 Fahrzeuge ○ Umlauf Linie F2: Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim: 1 Fahrzeug ○ Umlauf Linie F3 Vacha – Geisa, zzgl. <i>RufBus</i>-Bedienung im Raum Geisa – Motzlar: 1 Fahrzeug ○ Option: Umlauf F4 Bad Liebenstein – Brotterode – Tabarz: 1 Fahrzeug ○ <i>RufBus</i>-Bereiche RB1 und RB2: 1 Fahrzeug (Stationierung in Dermbach) ○ <i>RufBus</i>-Bereiche RB3 und RB4 1 Fahrzeug (Stationierung in Bad Salzungen) <p>Gesamtbedarf für Teilnetz „Süd“: 4 (ggf. 5) Standardlinienbusse und 2 Kleinbusse</p>

S6	Einrichtung von <i>FreizeitBus</i>-Linien (Pilotprojekt, Zusatzleistung)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Einrichtung von <i>FreizeitBus</i> -Linien mit eingeschränktem Betrieb in Zeiträumen bzw. an Tagen mit traditionell <u>ausgeprägtem</u> Freizeitverhalten („Event-Verkehre“)
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • „Werratal-Bus“: Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha – Philippsthal – Heringen – Berka/ Werra – Gerstungen – Eisenach <ul style="list-style-type: none"> ○ 60-Minuten-Takt ○ Betrieb: 1. Mai, Himmelfahrt, Pfingsten, an Tagen mit Radtourismus-Events ○ Einsatz von Fahrzeugen mit Kapazitäten zur Fahrradmitnahme • Prüfung weiterer Verbindungen, z.B. zur Wasserkuppe
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung eines attraktiven, überzeugenden Angebotes an Einzeltagen mit hoher Freizeitverkehrsintensität • Imagegewinn für VGW (ÖPNV an „Freizeittagen“ im dichten Takt präsent) • Ansprache von Gelegenheits- und Nichtnutzern
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusatzangebot (Finanzierung ist zu klären)
<i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugeinsatz (grobe Prüfung der Umlaufbildung): <ul style="list-style-type: none"> ○ „Werratal-Bus“: Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha – Philippsthal – Heringen – Berka/ Werra – Gerstungen – Eisenach: vier Busse (Umlauf von ca. vier Stunden; Grobprüfung)

S7	Korridors Dermbach – Kaltennordheim: Bedienung der abseits der Hauptachse liegenden Orte im „Richtungsbandbetrieb“
<i>Kurzbeschreibung</i>	nachfragegesteuerte Bedienung der abseits der Hauptstrecke Dermbach – Kaltennordheim liegenden Orte außerhalb der Schulverkehrszeiten (Richtungsbandbetrieb)
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • außerhalb des Schulverkehrs Andienung der Orte ausschließlich nach vorheriger Anmeldung <ul style="list-style-type: none"> ○ Zella/ Empfertshausen/ Andenhausen ○ Klings ○ Fischbach • Anmeldung telefonisch (bis 30 Minuten vor Abfahrt) oder beim Busfahrer beim Einsteigen • Option: Einrichtung als „Bedarfshaltestellen“ mit technischer Bedarfsanmeldung an der Haltestelle
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung nicht nachgefragter Fahrten bzw. Bedienung ausschließlich der nachgefragten Linienabschnitte
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung anhand konkreter Nachfragedaten (Erhebung über längeren Zeitraum)

S8	Korridor Vacha- Geisa: Bedienung der abseits der Hauptachse liegenden Orte im „Richtungsbandbetrieb“
<i>Kurzbeschreibung</i>	nachfragegesteuerte Bedienung der abseits der Hauptstrecke Vacha - Geisa liegenden Orte außerhalb der Schulverkehrszeiten (Richtungsbandbetrieb)
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • außerhalb des Schulverkehrs Andienung der Orte ausschließlich nach vorheriger Anmeldung <ul style="list-style-type: none"> ○ Räsa/ Unterbreizbach/ Pfersdorf (früh, abends und Wochenende) ○ Borsch • Anmeldung telefonisch (bis 30 Minuten vor Abfahrt) oder beim Busfahrer beim Einsteigen • Option: Einrichtung als „Bedarfshaltestellen“ mit technischer Bedarfsanmeldung an der Haltestelle
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung nicht nachgefragter Fahrten bzw. Bedienung ausschließlich der nachgefragten Linienabschnitte
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung anhand konkreter Nachfragedaten (Erhebung über längeren Zeitraum)

S9	Umstellung von Linienabschnitten auf kombinierte Bedienung Schulverkehr/ RufBus (Prüfauftrag)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Die auf den langlaufenden Linien bestehenden Kurz- und Zwischenfahrten sollen außerhalb der Zeiten des Schulverkehrs auf eine Umstellung auf <i>RufBus</i> geprüft werden (d.h. relevante Orte, i.d.R. abseits der Hauptachsen gelegen, mit kombinierter Bedienung Schulverkehr/ <i>RufBus</i>). Eine Umstellung auf <i>RufBus</i> -Bedienung kann erfolgen, wenn die Nachfrage regelmäßig gering ist oder nur einen Teilabschnitt der Linien betrifft sowie umlauftechnisch Einsparungseffekte erzielt werden können.
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • folgende Teilabschnitte, die systematisch als Teillinie gefahren werden, sollten geprüft werden <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 109: Kurzfahrten Kaltennordheim – Diedorf – Andenhausen (im Kontext mit Linie 110) ○ Linie 111: Kurzfahrten Stadtlengsfeld – Oechsen (insbesondere nachmittags) ○ Linie 113: Kurzfahrten Vacha – Oberzella ○ Linie 117: Kurzfahrten Vacha – Sünna - Unterbreizbach
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung nicht nachgefragter Fahrten bzw. Bedienung ausschließlich der nachgefragten Linienabschnitte
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung anhand konkreter Nachfragedaten (Erhebung über längeren Zeitraum)

S10	Umstellung unsystematisch, schwach nachgefragter Fahrten auf RufBus in Tagesrandlagen
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Die in den Tagesrandlagen bestehenden Fahrten sollen auf eine Umstellung auf <i>RufBus</i>-Bedienung geprüft wrden. Eine Umstellung auf <i>RufBus</i>-Bedienung kann erfolgen, wenn die Nachfrage regelmäßig gering ist oder nur einen Teilabschnitt der Linien betrifft sowie umlauftechnisch Einsparungseffekte erzielt werden können.</p> <p>Auflistung siehe Anhang</p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Umfang der Nachfragesteuerung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ansatz 1: gesamte Fahrt nachfragegesteuert ○ Ansatz 2: tlw. Festbedienung (große Orte), sonst nachfragegesteuert • Betriebsdurchführung mit Linienbus oder mit kleineren Fahrzeugen (ggf. durch Subunternehmer) • Anmeldung der Frühfahrten am Vortages bis 18:00 Uhr über Leitstelle • neben den Fahrten in Tagesrandlagen sollten auch einzelne Fahrten am Vormittag und am Nachmittag geprüft werden, z.B. <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 102: Nachmittagsfahrten (tlw. kurzer Abstand) ○ Linie 108: Ferienfahrten ○ Linie 112: Vormittags- und Nachmittagsfahrten, Ferienfahrten ○ Linie 119: Vormittags- und Nachmittagsfahrten ○ Linie 124: Kurzfahrten zwischen Dermbach und Oberelba/Oechsen am Nachmittag (tlw. kurze Abstände) ○ Linie 133: Vormittags- und Nachmittagsfahrten
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung nicht nachgefragter Fahrten bzw. Bedienung ausschließlich der nachgefragten Linienabschnitte
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung anhand konkreter Nachfragedaten (Erhebung über längeren Zeitraum)

S11	Einrichtung des Produktes <i>EinkaufsBus</i> im Teilbereichen (Prüfauftrag)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Im Zuge der Realisierung von Einsparungsmaßnahmen (Umstellung auf <i>RufBus</i> -Betrieb und/ oder Auflassen von Fahrten) könnte in der Konsequenz in einzelnen Orte am Vormittag keine Bedienung mehr vorhanden sein. Zur Sicherstellung einer Grundbedienung sollten in diesen Orten, je nach Größe, an ein bis zwei Tagen in der Woche Einzelfahrten am Vormittag in das nächste Grundzentrum eingerichtet und als <i>EinkaufsBus</i> kommuniziert werden.
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitraum 08:30 bis 12:30 Uhr an ein bis zwei Tagen in der Woche • potenzielle Bereiche: <ul style="list-style-type: none"> ○ Andenhausen/ Empfertshausen/ Brunnhartshausen ○ Klings ○ Unterbreizbach ○ Gerstengrund • vorzugsweise Kleinbuseinsatz (rollierender Einsatz in der Woche zwischen den Teilgebieten)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Grundbedienung für Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuch usw. ein- bis zweimal in der Woche • EinkaufsBus kann auch in Orten, die bereits im Status Quo über keine Vormittagsbedienung mehr verfügen eingesetzt werden (Zusatzleistung).
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> •

2 Maßnahmenvorschläge für den Teilraum „Nordkreis“

N1	Neuordnung und abgestimmte Vertaktung der Linien im Korridor Eisenach – Creuzburg – Treffurt (Einführung des Produktes <i>TaktBus</i>) (Planungsprojekt)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Planung und Prüfung: Die im Korridor Eisenach – Creuzburg – Treffurt verkehrenden Linien 75, 76 und 78 sowie die Linie 77 (Eisenach – Creuzburg – Wolfmannsgehau) sollen außerhalb des Schulverkehrs mit ihren Fahrten in einer <i>TaktBus</i>-Linie zusammengeführt und zu einem Stundentakt koordiniert werden.</p> <p><i>Hinweis: Da keine aktuellen Fahrgastzahlen der Einzelfahrten vorliegen, sind die nachfolgenden Maßnahmenansätze anhand der konkreten Fahrgastnachfrage und der Konsequenzen in der Umlaufplanung zu prüfen.</i></p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines durchgängigen Stundentaktes (Mo-Fr) in der Relation Eisenach – Creuzburg – Treffurt • Prüfung: ggf. Einsatz von Fahrzeugen mit größeren Platzkapazitäten • Prüfauftrag: Im Vormittags- und im Spätnachmittagsverkehr könnte die Bedienung in Teilbereichen auf Zu- und Abbringerverkehre umgestellt werden (ggf. Verschieben der Fahrplanzeiten), so dass einzelne durchgehenden Fahrten von/ nach Eisenach zu diesen Zeiten eingespart werden können¹. Zu- und Abbringerverkehre (ggf. mit Kleinbus und auch als <i>RufBus</i>) <ul style="list-style-type: none"> ○ Ifta/ Wolfmannsgehau (Umsteigen in Creuzburg; in Verbindung mit Linie 92) ○ Falken (Umsteigen in Treffurt) ○ Großburschla (Umsteigen in Treffurt) • Prüfauftrag: Linienabschnitte in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage als <i>RufBus</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Creuzburg - Ifta/ Wolfmannsgehau

¹ In folgenden Zeiträumen außerhalb des Schulverkehrs verkehren mehrere Fahrten in einem Zeitkorridor von 30 Minuten:
Richtung Creuzburg/ Treffurt (jeweils Abfahrt Eisenach)
- 09:00 – 09:25 Uhr (Linien 75 und 78)
- 11:00 Uhr (Linien 75 und 76)
- 15:15 – 15:25 Uhr (Linien 76, 75 und 77)
- 16:15 – 16:30 Uhr (Linien 78, 77 und 75)
- 18:30 Uhr (Linien 75 und 77; Linie 77 über Stregda)
Richtung Eisenach (jeweils Ankunft Eisenach)
- 08:30 – 08:47 Uhr (Linien 77, 76 und 75)
- 10:51 – 11:12 Uhr (Linien 78 und 75)
- 14:17 – 14:20 Uhr (Linien 75 und 77)
- 15:19 – 15:22 Uhr (Linien 76 und 75)
- 15:58 – 16:13 Uhr (Linien 78 und 75)
- 19:13 – 19:37 Uhr (Linien 75, 78 und 77)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Treffurt - Falken ○ Treffurt - Großburschla
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • (schrittweise) Schaffung eines leichter merkbaren Angebotes für die Zielgruppen außerhalb des Schulverkehrs (Produkt <i>TaktBus</i>); Zusammenführen von bis zu vier Linien in eine Linie • Einsparung von Leistungen
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Creuzburg als Verknüpfungshaltestelle mit mindestens einer Warteposition

N2	Neuordnung und abgestimmte Vertaktung der Linien im Korridor Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla (Einführung des Produktes <i>TaktBus</i>) (Planungsprojekt)
-----------	---

<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Planung und Prüfung: Die im Korridor Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla verkehrenden Linien 42 und 43 sollen außerhalb des Schulverkehrs mit ihren Fahrten in einer <i>TaktBus</i>-Linie zusammengeführt und zu einem Stundentakt koordiniert werden.</p> <p><i>Hinweis: Da keine aktuellen Fahrgastzahlen der Einzelfahrten vorliegen, sind die nachfolgenden Maßnahmenansätze anhand der konkreten Fahrgastnachfrage und der Konsequenzen in der Umlaufplanung zu prüfen.</i></p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines durchgängigen Stundentaktes (Mo-Fr) in der Relation Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla • Prüfauftrag: Im Vormittags- und im Spätnachmittagsverkehr könnte die Bedienung in Teilbereichen auf Zu- und Abbringerverkehre umgestellt werden (ggf. Verschieben der Fahrplanzeiten), so dass einzelne durchgehenden Fahrten von/ nach Eisenach zu diesen Zeiten eingespart werden können. Zu- und Abbringerverkehre (ggf. mit Kleinbus und auch als <i>RufBus</i>) <ul style="list-style-type: none"> ○ Mosbach (Umsteigen in Wutha-Farnroda) ○ Kittelsthal (Umsteigen in Wutha-Farnroda) • Prüfauftrag: Linienabschnitte in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage als <i>RufBus</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mosbach (Umsteigen in Wutha-Farnroda) ○ Kittelsthal (Umsteigen in Wutha-Farnroda)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • (schrittweise) Schaffung eines leichter merkbaren Angebotes für die Zielgruppen außerhalb des Schulverkehrs (Produkt <i>TaktBus</i>) • ggf. Einsparung von Leistungen
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Ausbau Verknüpfungshaltestelle „Wutha-Farnroda Bahnhof“ erforderlich

N3	Neuordnung im Korridor Eisenach – Mihla – Nazza außerhalb der HVZ (Prüfauftrag)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Neuordnung im Korridor Eisenach – Mihla – Nazza mit Zu- und Abbringerverkehren außerhalb der HVZ zur Leistungseinsparung.</p> <p><i>Hinweis: Da keine aktuellen Fahrgastzahlen der Einzelfahrten vorliegen, sind die nachfolgenden Maßnahmenansätze anhand der konkreten Fahrgastnachfrage und der Konsequenzen in der Umlaufplanung zu prüfen.</i></p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag: Im Vormittags- und im Spätnachmittagsverkehr könnte die Bedienung in Teilbereichen auf Zu- und Abbringerverkehre umgestellt werden (ggf. Verschieben der Fahrplanzeiten), so dass einzelne durchgehenden Fahrten von/ nach Eisenach zu diesen Zeiten eingespart werden können. <p>Zu- und Abbringerverkehre (ggf. mit Kleinbus und auch als <i>RufBus</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hallungen und Heyerode (Umsteigen von / auf Linie 30 in Nazza) ○ ggf. Einzelfahrten Ütteroda (Umsteigen von / auf Linien 28 und 30 in Neukirchen)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Einsparung von Leistungen
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> •

N4	Einrichtung eines (nachfragegesteuerten) Abendverkehrs im Raum Eisenach (Pilotprojekt, Zusatzleistungen)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Einrichtung von <i>RufBus</i> -Verkehren im Abendverkehr auf den Hauptkorridoren im Raum Eisenach
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>RufBus</i>-Verkehre Mo – So nach 19:00 bzw. 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr (120-Minuten-Takt) auf folgende Korridoren <ul style="list-style-type: none"> ○ Eisenach – Neukirchen – Berka – Mihla ○ Eisenach – Creuzburg (Spätverkehr) ○ Eisenach - Marksuhl – Berka ○ Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla (Spätverkehr) ○ Orsteile Wutha-Farnroda (Umsteigen in Wutha-Farnroda) • Realisierung stufenweise: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1. Stufe: Freitag und Samstag ○ 2. Stufe: Sonntag/ Feiertage ○ 3. Stufe: Montag bis Donnerstag • Bedienung nur stadtauswärts, Bedienung außerhalb Stadtgebiet Eisenach nur zum Aussteigen • Bedienung der Korridore im Richtungsbandbetriebe (Stiche zu abseits liegenden Orten)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines zusätzlichen Angebotes im Abendverkehrs aus dem Oberzentrum (Mobilitätsangebot für abendlichen Freizeitverkehrs)
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusatzangebot (Finanzierung ist zu klären)

N5	Neuordnung des Wochenendverkehrs als <i>FreizeitNetz</i> (Planungsprojekt)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<p>Schaffung eines hinsichtlich der Verkehrsaufgaben klarer strukturierten Netzes im Wochenendverkehr zur Flankierung der Tourismusedwicklung in der Wartburgregion mit Hauptachsen (Festbedienung) und Nebenachsen (<i>RufBus</i>-Bedienung); Vermarktung als „<i>FreizeitNetz</i>“</p> <p><i>Hinweis: Da keine aktuellen Fahrgastzahlen der Einzelfahrten vorliegen sollte der Wochenendverkehr anhand der konkreten Fahrgastnachfrage geprüft und ggf. neu konzipiert werden.</i></p>
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptachsen im 120-Minuten-Takt (Festlegung anhand der konkreten Nachfrage); aus gutachterlicher Sicht relevante Achsen <ul style="list-style-type: none"> ○ Eisenach - Neukirchen – Berka – Mihla ○ Eisenach – Kreuzburg – Treffurt (inkl. <i>RufBus</i>-Stichfahrten nach Ifta, Falken und Großburschla) ○ Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla (-Bad Liebenstein); <i>RufBus</i> Mosbach und Seebach • Nebenachsen mit <i>RufBus</i>-Bedienung oder Einzelfahrten (Prüfung anhand der konkreten Fahrgastnachfrage) • Festlegung der Betriebszeitfenster im Abgleich mit der Fahrgastnachfrage (Empfehlung: 12:00 bis 18:00 mit Festbedienung; vor 12:00 Uhr <i>RufBus</i>-Bedienung; unterschiedliche Betriebszeiten Sommer- und Winterhalbjahr)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung der Hauptachsen im transparenten 120-Minuten-Takt • Einsparung von Leistungen auf Nebenachsen durch Umstellung auf <i>RufBus</i>
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsprojekt unter Mitwirkung der Tourismusverbände und ggf. Tourismuswirtschaft (Kontext zu Maßnahm S5) • vsl. Mehrleistungen im Vergleich zum Status Quo (Finanzierung als „Zusatzangebot zur Flankierung der Tourismusedwicklung in der Wartburgregion“)

N6	Einrichtung von <i>FreizeitBus</i>-Linien (Pilotprojekt, Zusatzleistung)
<i>Kurzbeschreibung</i>	Einrichtung von <i>FreizeitBus</i> -Linien mit eingeschränktem Betrieb in Zeiträumen bzw. an Tagen mit traditionell <u>ausgeprägtem</u> Freizeitverhalten (Event-Verkehre)
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • „Werratal-Bus“: Eisenach – Creuzburg – Mihla - Treffurt <ul style="list-style-type: none"> ○ 60-Minuten-Takt ○ Betrieb: 1. Mai, Himmelfahrt, Pfingsten, an Tagen mit Radtourismus-Events ○ Einsatz von Fahrzeugen mit Kapazitäten zur Fahrradmitnahme ○ Koordinierung mit NVV-Linie 200/ 231 (<i>AusflugsBus</i>)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung eines attraktiven, überzeugenden Angebotes an Einzeltagen mit hoher Freizeitverkehrsintensität • Ansprache von Gelegenheits- und Nichtnutzern
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusatzangebot (Finanzierung ist zu klären)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung eines attraktiven, überzeugenden Angebotes an Einzeltagen mit hoher Freizeitverkehrsintensität • Ansprache von Gelegenheits- und Nichtnutzern
<i>Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusatzangebot (Finanzierung ist zu klären)
<i>Betriebliche und ökonomische Konsequenzen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugeinsatz (grobe Prüfung der Umlaufbildung): <ul style="list-style-type: none"> ○ „Werratal-Bus“: Eisenach – Creuzburg – Mihla - Treffurt: Fahrzeugbedarf: zwei Busse im 120-Minuten-Umlauf