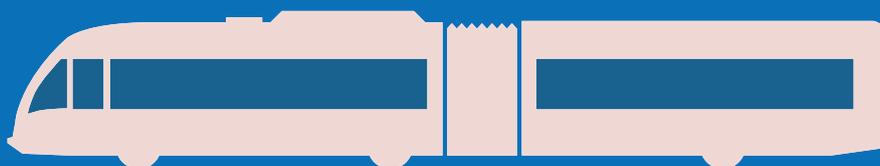
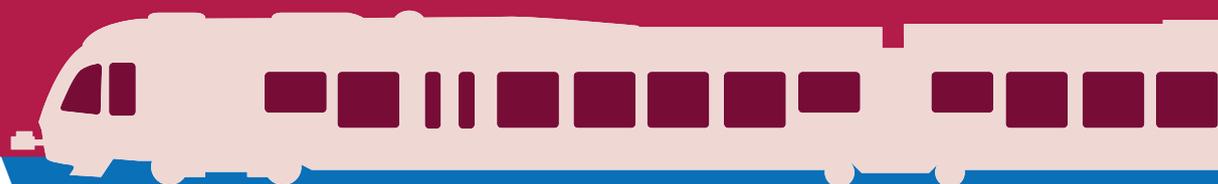


*Nahverkehrsplan*

# Wartburgregion

2022-27



verkehrsunternehmen  
wartburg**mobil**

*Nahverkehrsplan*

# Wartburgregion

Fortschreibung 2022-2027

## Bericht

**Bearbeitung:**

**IG Dreieich Bahn GmbH**

63303 Dreieich

Dipl.-Geogr. Stephan Kyrieleis

David Moritz, M.A. Geogr.

Sarah Schlaak, M.Sc. Transport Planning and Engineering

Dipl.-Geogr. Maximilian Wagner

**im Auftrag von:**

**Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR**

36433 Bad Salzungen

## INHALTSVERZEICHNIS

|   |           |
|---|-----------|
| Abbildungsverzeichnis .....   | 6         |
| Tabellenverzeichnis .....   | 8         |
| Abkürzungsverzeichnis .....   | 11        |
| <b>Teil A: Rahmenvorgaben, Vorgehensweise und Zielsetzung .....</b>           | <b>14</b> |
| 1      Rahmenvorgaben und Zuständigkeit des Nahverkehrsplanes .....           | 14        |
| <b>1.1 Gesetzliche Grundlagen .....</b>                                       | <b>14</b> |
| 1.1.1      Europäisches Recht.....  | 14        |
| 1.1.2      Nationales Recht.....  | 14        |
| <b>1.2 Vorgaben übergeordneter Planungen .....</b>                            | <b>17</b> |
| 1.2.1      Landesentwicklungsprogramm.....                                    | 17        |
| 1.2.2      Regionalplan.....  | 18        |
| 1.2.3      Stadt Eisenach: Integriertes<br>Stadtentwicklungskonzept 2030..... | 21        |
| 1.2.4      Verkehrsentwicklungsplan Stadt Eisenach.....                       | 22        |
| <b>1.3 Abgrenzung des Planungsraumes und der Verkehre.....</b>                | <b>26</b> |
| 1.3.1      Planungsraum.....  | 26        |
| 1.3.2      Abgrenzung der Verkehre nach<br>Aufgabenträgerschaft.....          | 27        |
| 2      Vorgehen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans .....             | 28        |
| <b>2.1 Verfahrensablauf.....</b>  | <b>28</b> |
| <b>2.2 Beteiligungsverfahren .....</b>  | <b>29</b> |
| 3      Verkehrspolitische Ziele .....   | 31        |
| <b>Teil B: Bestandsaufnahme und strukturelle Entwicklung .....</b>            | <b>32</b> |
| 1      Raumstruktur.....  | 32        |
| <b>1.1 Beschreibung Nahverkehrsraum .....</b>                                 | <b>32</b> |
| <b>1.2 Raumordnungspolitische Vorgaben.....</b>                               | <b>34</b> |
| 1.2.1      Raumstrukturgruppen und -typen.....                                | 34        |
| 1.2.2      Zentralörtlichkeit.....  | 34        |
| 1.2.3      Entwicklungskorridore .....  | 37        |
| 1.2.4      Verkehrsnetz.....  | 38        |
| 1.2.5      Eisenbahnstrecken .....  | 38        |

|   |   |           |
|---|---|-----------|
|   | <b>1.3 Einwohner.....</b>   | <b>39</b> |
|   | 1.3.1 Einwohnerzahlen.....  | 39        |
|   | 1.3.2 Einwohnerdichte und Altersstruktur.....                     | 39        |
|   | <b>1.4 Arbeitsmarkt.....</b>                                      | <b>43</b> |
|   | 1.4.1 Beschäftigte.....   | 43        |
|   | 1.4.2 Pendlerbeziehungen.....                                     | 44        |
|   | 1.4.3 Unternehmen und Gewerbegebiete.....                         | 49        |
|   | <b>1.5 Schulstandorte.....</b>                                    | <b>52</b> |
|   | <b>1.6 Einrichtungen der Daseinsvorsorge.....</b>                 | <b>55</b> |
|   | 1.6.1 Einrichtungen des Gesundheitswesens<br>(Krankenhäuser)..... | 55        |
|   | 1.6.2 Einrichtungen im Einzelhandel.....                          | 56        |
|   | <b>1.7 Tourismus.....</b>   | <b>58</b> |
| 2 | Motorisierung und Verkehrsanteil.....                             | 59        |
| 3 | Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....                       | 64        |
|   | <b>3.1 ÖPNV-Angebot.....</b>                                      | <b>64</b> |
|   | 3.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....                      | 64        |
|   | 3.1.2 Straßenpersonennahverkehr (StPNV).....                      | 65        |
|   | <b>3.2 ÖPNV-Nachfrage.....</b>                                    | <b>73</b> |
|   | 3.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....                      | 73        |
|   | 3.2.2 Stadtbusverkehr Eisenach.....                               | 76        |
|   | 3.2.3 Regionalbusverkehr und Stadtverkehr Bad<br>Salzungen.....   | 76        |
|   | 3.2.4 Modal Split im Wartburgkreis.....                           | 79        |
|   | <b>3.3 Bauliche ÖPNV-Infrastruktur.....</b>                       | <b>80</b> |
|   | 3.3.1 Busbahnhöfe und Haltestellen.....                           | 80        |
|   | 3.3.2 Betriebshöfe.....   | 81        |
|   | <b>3.4 Fahrzeuge.....</b>   | <b>82</b> |
|   | 3.4.1 Fahrzeugalter.....  | 82        |
|   | 3.4.2 Barrierefreiheit der Fahrzeuge.....                         | 83        |
|   | 3.4.3 Umweltstandards.....  | 84        |
|   | <b>3.5 Marketing und Fahrgastinformation.....</b>                 | <b>84</b> |
|   | <b>3.6 Tarif und Fahrpreis.....</b>                               | <b>85</b> |

---

|                |  |            |
|----------------|--|------------|
| 4              | Strukturelle Entwicklung.....  | 88         |
|                | <b>4.1 Bevölkerungsentwicklung und Demografie .....</b>  | <b>88</b>  |
|                | <b>4.2 Schulentwicklung.....</b>   | <b>94</b>  |
|                | 4.2.1    Wartburgkreis.....  | 94         |
|                | 4.2.2    Stadt Eisenach.....   | 95         |
| <b>Teil C:</b> | <b>ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept .....</b>  | <b>96</b>  |
| 1              | ÖPNV-Anforderungsprofil .....  | 96         |
|                | <b>1.1 Netzkategorien im Straßenpersonennahverkehr .....</b>   | <b>96</b>  |
|                | <b>1.2 Zielsetzung .....</b>   | <b>97</b>  |
|                | <b>1.3 Standards der Erschließungsqualität .....</b>   | <b>99</b>  |
|                | 1.3.1    Erschließungsgrundsatz.....   | 99         |
|                | 1.3.2    Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen .....   | 99         |
|                | <b>1.4 Standards der Verbindungsqualität.....</b>  | <b>100</b> |
|                | 1.4.1    Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele .....  | 100        |
|                | 1.4.2    Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen.....   | 101        |
|                | 1.4.3    Verkehrszeiten, Bedienungszeiten und<br>Bedienungshäufigkeiten.....                         | 102        |
|                | 1.4.4    Anschlussicherung .....   | 105        |
|                | <b>1.5 Standards der Beförderungsqualität .....</b>  | <b>106</b> |
|                | 1.5.1    Ausstattung der Fahrzeuge .....   | 106        |
|                | 1.5.2    Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen und<br>Verknüpfungspunkten .....                | 107        |
|                | 1.5.3    Bevorrechtigung des ÖPNV .....  | 110        |
|                | 1.5.4    Fahrgastinformation und Kommunikation .....   | 111        |
|                | 1.5.5    Anforderungen an Service, Personal, Sicherheit,<br>Sauberkeit.....                          | 112        |
|                | 1.5.6    Anforderungen an das Tarifsysteem .....   | 113        |
|                | <b>1.6 Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen /<br/>            Barrierefreiheit .....</b> | <b>113</b> |
|                | <b>1.7 Umweltstandards .....</b>   | <b>115</b> |
| 2              | ÖPNV-Konzept 2022.....   | 117        |
|                | <b>2.1 Vorbemerkung.....</b>   | <b>117</b> |
|                | <b>2.2 Schienenpersonennahverkehr in der Wartburgregion .</b>  | <b>117</b> |

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>2.3</b> | <b>Regionalbuskonzept für den Wartburgkreis.....</b>                     | <b>118</b> |
| 2.3.1      | Systematik der Liniennummerierung .....                                  | 118        |
| 2.3.2      | Achsen des straßengebundenen ÖPNV-<br>Hauptnetzes.....                   | 119        |
| 2.3.3      | Ergänzungsnetz des straßengebundenen ÖPNV<br>.....                       | 122        |
| 2.3.4      | Verknüpfung der ÖPNV-Netze .....   | 123        |
| 2.3.5      | Schnittstelleninfrastruktur und Herstellung von<br>Barrierefreiheit..... | 126        |
| <b>2.4</b> | <b>Stadtverkehre .....</b>   | <b>127</b> |
| 2.4.1      | Stadtbuskonzept für die Stadt Bad Salzungen..                            | 127        |
| 2.4.2      | Stadtbuskonzept für die Stadt Bad Liebenstein                            | 128        |
| 2.4.3      | Stadtbuskonzept für die Stadt Eisenach .....                             | 128        |
| 2.4.4      | Spät- und Veranstaltungsverkehr .....                                    | 135        |
| <b>2.5</b> | <b>Marketing und Fahrgastinformation.....</b>                            | <b>136</b> |
| 2.5.1      | Zielgruppen im ÖPNV-Marketing.....                                       | 136        |
| 2.5.2      | Handlungsfelder .....  | 136        |
| 2.5.3      | Handlungsfeld „Strategie / Partner / Netzwerk“.                          | 138        |
| 2.5.4      | Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“.....  | 138        |
| 2.5.5      | Handlungsfeld „Inhalte der Fahrgastinformation“<br>.....                 | 138        |
| 2.5.6      | Handlungsfeld<br>„Fahrgastkommunikation/Kommunikationsmedien“<br>.....   | 139        |
| 2.5.7      | Handlungsfeld „Zielgruppenspezifische<br>Marketingmaßnahmen“ .....       | 139        |
| <b>2.6</b> | <b>ÖPNV-Tarif .....</b>  | <b>141</b> |
| <b>2.7</b> | <b>Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion.....</b>                   | <b>142</b> |
| <b>2.8</b> | <b>Fahrgastbeirat .....</b>  | <b>143</b> |
| 3          | Linienbündelungskonzept .....  | 144        |
| 4          | Investitions- und Finanzierungsplan .....                                | 145        |
|            | Quellenverzeichnis .....   | 147        |
|            | Anlagenverzeichnis .....   | 149        |

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1:  | Planungsraum des Nahverkehrsplanes (Quelle: WMS TopPlusOpen).....  | 26 |
| Abbildung 2:  | Nahverkehrsraum (Gebietsstand 26.10.2021).....   | 33 |
| Abbildung 3:  | Raumstrukturgruppen und -typen (Quelle: Ausschnitt aus Landesentwicklungsplan Thüringen 2025).....   | 34 |
| Abbildung 4:  | Zentrale Orte im Nahverkehrsraum und benachbarte Zentrale Orte höherer Stufe....   | 36 |
| Abbildung 5:  | Mittelzentrale Funktionsräume (Quelle: Ausschnitt aus LEP Thüringen 2025).....   | 37 |
| Abbildung 6:  | Bevölkerungsdichte pro km <sup>2</sup> im Wartburgkreis (Datenquelle: abgeleitet aus Zensusdaten 2011).....  | 40 |
| Abbildung 7:  | Bevölkerung nach Altersgruppen in der Stadt Eisenach und dem Wartburgkreis (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2000).....  | 41 |
| Abbildung 8:  | Räumliche Verteilung des gemeindebezogenen Durchschnittsalters im Wartburgkreis (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2020). 42  |    |
| Abbildung 9:  | Pendlerströme zwischen dem Wartburgkreis (ohne Eisenach) und dem Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020).....  | 45 |
| Abbildung 10: | Pendlerströme zwischen Eisenach und dem Umland (ohne Wartburgkreis) (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020).....  | 47 |
| Abbildung 11: | Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 04.2021).....  | 50 |
| Abbildung 12: | Analyse der Erschließungssituation von Gewerbegebieten am Beispiel Gerstungen (Molybdänwerk/Oberhalb der Bahn) (Datenquelle: Basisdaten Openstreetmap).....  | 51 |
| Abbildung 13: | Stadt Eisenach – Schulstandorte und Schülerzahlen (Datenquelle: Basisdaten Openstreetmap, Stand: 2021).....  | 53 |
| Abbildung 14: | Medizinische Einrichtungen im Wartburgkreis und in Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 2021).....   | 55 |
| Abbildung 15: | Räumliche Verteilung des Lebensmitteleinzelhandels auf das Stadtgebiet von Eisenach (Quelle: Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH. Kartengrundlage: OpenStreetMap – veröffentlicht unter ODbL, Fortschreibung Stand: 2021).....   | 56 |
| Abbildung 16: | Räumliche Verteilung der Einzelhandelsbetriebe nach Funktionen im Gebiet Einkaufsinnenstadt (Quelle: Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH. Kartengrundlage: Stadt Eisenach, Fortschreibung Stand: 2021).....  | 57 |
| Abbildung 17: | Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Wartburgkreises (Datenquelle: siehe Fußnote 14).....   | 60 |
| Abbildung 18: | Verkehrsmittelwahl nach dem zusammengefassten regionalstatistischen Raumtyp (RegioStaR 7) 2017 (Datenquelle: siehe Fußnote 15).....  | 61 |
| Abbildung 19: | Verkehrsmittelanteil (Modal Split) in der Stadt Eisenach (Quelle: Befragung Mobilität in Städten – SrV 2018“, Darstellung aus: Stadt Eisenach Verkehrsentwicklungsplan 2035).....  | 63 |
| Abbildung 20: | Schematischer Liniennetzplan Stadtverkehr Eisenach (Quelle: <a href="https://www.vg-wartburgregion.de/fileadmin/user_upload/netzplaene/SLNP_Eisenach_gueltig_ab_05092021.pdf">https://www.vg-wartburgregion.de/fileadmin/user_upload/netzplaene/SLNP_Eisenach_gueltig_ab_05092021.pdf</a> , Stand: 09.2021)..... | 65 |
| Abbildung 21: | Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein mit mehr als 500 Fahrplankilometern/Schulitag (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 11.2021).....   | 70 |
| Abbildung 22: | Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum.....  | 72 |
| Abbildung 23: | Anzahl der Ein- und Aussteiger im SPNV pro mittleren Tag im Jahr 2019 am Bahnhof Eisenach (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU).....   | 73 |

|               |   |     |
|---------------|---|-----|
| Abbildung 24: | Anzahl der Ein- und Aussteiger im SPNV pro mittleren Tag im Jahr 2019 an allen Bahnhöfen im Wartburgkreis (exkl. Eisenach) (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU).....   | 74  |
| Abbildung 25: | Querschnittsbelastung (Personenkilometer pro Zugkilometer) an einem mittleren Tag auf den SPNV-Linien im Wartburgkreis (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU).....   | 75  |
| Abbildung 26: | Verteilung der im Jahr 2020 verkauften Fahrausweise auf den Schüler- und Jedermannverkehr (Datenquelle: Zuarbeit VUW).....  | 77  |
| Abbildung 27: | Verteilung der Fahrausweisarten im ÖPNV-Jedermannverkehr (Datenquelle: Zuarbeit VUW).....   | 77  |
| Abbildung 28: | Verteilung der ÖPNV-Fahrgastzahlen nach Schüler- und Jedermannverkehr in 2020 (Hochrechnung).....   | 78  |
| Abbildung 29: | Busse der VUW inkl. Subunternehmen nach Fahrzeugalter (Datenquelle: Zuarbeit VUW, Stand: 09.2021).....  | 82  |
| Abbildung 30: | Busse der OHG nach Fahrzeugalter (Datenquelle: Zuarbeit der OHG, Stand: 09.2021).....   | 83  |
| Abbildung 31: | Entwicklung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Wartburgkreis sowie in Eisenach 2000 bis 2020 (Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft – Serviceagentur Demografischer Wandel auf Basis der Daten des TLS).....  | 88  |
| Abbildung 32: | Entwicklung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Wartburgkreis sowie in Eisenach 2020 bis 2040 nach Prognosen der 1. GemBv (Kreisgebiet ohne Eisenach) bzw. 2. rBv (Stadt Eisenach) (Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft – Serviceagentur Demografischer Wandel auf Basis der Daten des TLS)..... | 89  |
| Abbildung 33: | Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Eisenach bis 2035 (Quelle: IfS/Timourou: Fortschreibung der Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Stadt Eisenach, Stand: 2018).....   | 91  |
| Abbildung 34: | Altersstrukturentwicklung im Wartburgkreis bis 2040 (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik: Ergebnisse der 1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv), Stand: 31.12.2020).....   | 93  |
| Abbildung 35: | ÖPNV-Netzebenen im Nahverkehrsraum.....   | 97  |
| Abbildung 36: | Netz des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes ab August 2022 (Quelle: VUW, Stand: 01.2022).....   | 120 |
| Abbildung 37: | Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing.....  | 136 |

## TABELLENVERZEICHNIS

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| Tabelle 1:  | Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und Berücksichtigung im Nahverkehrsplan .....   | 27 |
| Tabelle 2:  | Anregungen der Teilnehmer der Öffentlichkeitsbeteiligung zum ÖPNV im Wartburgkreis (Auswahl häufig genannter Themen).....  | 29 |
| Tabelle 3:  | Anregungen der Träger öffentlicher Belange zum ÖPNV im Wartburgkreis (Auswahl häufig genannter Themen).....  | 30 |
| Tabelle 4:  | Einwohner nach Altersgruppen (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2020) .....   | 39 |
| Tabelle 5:  | Erwerbsstatus im Nahverkehrsraum im regionalen Vergleich (Datenquelle: Berechnungen des Thüringer Landesamt für Statistik, Bundesagentur für Arbeit, Stand 2019).....  | 43 |
| Tabelle 6:  | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wartburgkreis und Stadt Eisenach (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020).....   | 44 |
| Tabelle 7:  | Pendlerverflechtungen Wartburgkreis (ohne Stadt Eisenach) mit Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020).....   | 46 |
| Tabelle 8:  | Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2020) .....  | 48 |
| Tabelle 9:  | Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Wartburgkreis (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 04.2021) .....   | 49 |
| Tabelle 10: | Industrie- und Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen in der Stadt Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 26.04.2021).....   | 49 |
| Tabelle 11: | Wartburgkreis – Staatliche Schulen (Stand: Schuljahr 2021/22) .....  | 52 |
| Tabelle 12: | Stadt Eisenach – Schulstandorte und Schülerzahlen (Stand: 2021).....   | 54 |
| Tabelle 13: | Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) des BMVI (Datenquelle: siehe Fußnote 15).....  | 61 |
| Tabelle 14: | Einordnung der Städte und Gemeinden im Wartburgkreis zu ihren regionalstatistischen Raumtypen und abgeschätzter Modal Split-Anteil des ÖPNV (Datenquelle: RegioStaR – Referenzdateien zur regionalstatistischen Raumtypologie, siehe Fußnote 15) ..... | 62 |
| Tabelle 15: | SPNV-Linien im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand 2021) .....  | 64 |
| Tabelle 16: | Linien im Stadtverkehr Eisenach – Fahrtenzahl je Verkehrstag .....   | 66 |
| Tabelle 17: | Regionale Linien in Aufgabenträgerschaft des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil mit mehr als 17 Stunden Betriebszeit an einem Schultag auf dem Gebiet des Wartburgkreises.....   | 67 |
| Tabelle 18: | Anzahl Fahrten je Verkehrstag im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein.....  | 68 |
| Tabelle 19: | Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen mit mehr als 40 Fahrten (Schultag, auf dem Gebiet des Wartburgkreises) .....   | 68 |
| Tabelle 20: | Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein, die nur an Schultagen verkehren.....  | 69 |
| Tabelle 21: | Fahrplankilometer pro Verkehrstag 2020 – Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 11.2021) .....   | 70 |
| Tabelle 22: | Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum .....   | 71 |
| Tabelle 23: | Verteilung der Fahrausweisarten im ÖPNV-Jedermannverkehr im Jahr 2020 (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021) .....  | 78 |
| Tabelle 24: | Anzahl und Verteilung der Fahrgäste nach Fahrausweisarten (nur ÖPNV-Jedermannverkehr) in 2020 (Hochrechnung) .....   | 79 |

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| Tabelle 25: | Ausstattung der Busbahnhöfe und zentralen Haltestellen im Nahverkehrsraum .....   | 80  |
| Tabelle 26: | Betriebshöfe, Abstellhallen und -plätze im Nahverkehrsraum .....  | 81  |
| Tabelle 27: | Durchschnittsalter der Busflotte (Datenquelle: OHG, Stand: 09.2021) .....   | 82  |
| Tabelle 28: | Zusammensetzung der Busflotte im Wartburgkreis nach Fahrzeugtyp (Datenquelle:<br>Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021) .....  | 83  |
| Tabelle 29: | Zusammensetzung der Busflotte im Wartburgkreis nach Abgasnormen<br>(Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021) .....  | 84  |
| Tabelle 30: | Tarifsystem Regionalverkehr (Stand: 01.02.2022) .....   | 86  |
| Tabelle 31: | Tarifsystem Stadtverkehre (Auszug) (Stand: 01.02.2022) .....  | 87  |
| Tabelle 32: | Bevölkerungsprognose für den Wartburgkreis (ohne Eisenach) (Datenquelle:<br>Thüringer Landesamt für Statistik: Ergebnisse der 1.<br>Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv), Stand: 31.12.2020) .....   | 90  |
| Tabelle 33: | Bevölkerungsprognose für Stadt Eisenach (Datenquelle: Thüringer Landesamt für<br>Statistik: Ergebnisse der 2. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (2.<br>rBv), Stand: 31.12.2019) .....   | 90  |
| Tabelle 34: | Bevölkerungsprognose für den Nahverkehrsraum nach Prognosen der 1. GemBv<br>(Kreisgebiet ohne Eisenach) bzw. 2. rBv (Stadt Eisenach) .....  | 91  |
| Tabelle 35: | Wartburgkreis – Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2020/21 und Prognose der<br>Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2026/27 (Datenquelle: Landratsamt<br>Wartburgkreis, Amt für Schule und Kultur, Stand: 09.11.2021) .....   | 94  |
| Tabelle 36: | Stadt Eisenach – Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2026/27<br>(Datenquelle: Statistisches Informationssystem Bildung auf der Basis der 2.<br>regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (seit Schuljahr 2019/2020<br>(Prognosejahr: 2020/2021)) ..... | 95  |
| Tabelle 37: | Netzebenen im StPNV und deren Funktion und Aufgaben .....   | 96  |
| Tabelle 38: | Qualitätsmerkmale im ÖPNV-Anforderungsprofil für den Nahverkehrsraum .....  | 98  |
| Tabelle 39: | Stadt Eisenach – Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen<br>und entsprechende Gehzeiten .....  | 99  |
| Tabelle 40: | Wartburgkreis – Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und<br>entsprechende Gehzeiten .....  | 100 |
| Tabelle 41: | Stadt Eisenach – Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt .....  | 100 |
| Tabelle 42: | Wartburgkreis – Zeitliche Erreichbarkeit übergeordneter Zentraler Orte .....  | 101 |
| Tabelle 43: | Stadt Eisenach – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge .....   | 101 |
| Tabelle 44: | Wartburgkreis – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge .....  | 101 |
| Tabelle 45: | Stadt Eisenach – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen .....   | 102 |
| Tabelle 46: | Stadt Eisenach – Bedienungshäufigkeiten nach Verkehrszeiten .....   | 102 |
| Tabelle 47: | Wartburgkreis – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen .....  | 102 |
| Tabelle 48: | Wartburgkreis – Bedienungshäufigkeiten StPNV-Hauptnetz .....  | 104 |
| Tabelle 49: | Wartburgkreis – Bedienungsstandards StPNV-Ergänzungsnetz (Linien siehe<br>Anlage 8) .....   | 105 |
| Tabelle 50: | Wartburgkreis – Bedienungsstandards Stadt- und Ortsbusse .....  | 105 |
| Tabelle 51: | Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in<br>Lastrichtung) .....  | 106 |
| Tabelle 52: | Haltestellenkategorien und ihre Merkmale .....  | 108 |
| Tabelle 53: | Mindeststandards für Haltestellen nach Kategorie in Verantwortung der Gemeinden<br>(in Klammern nur bei Bedarf), * = gilt nicht für überwiegend zum Ausstieg genutzte<br>Haltestellen .....   | 109 |
| Tabelle 54: | Mindeststandards für Haltestellen nach Kategorie in Verantwortung der<br>Verkehrsunternehmen (in Klammern nur bei Bedarf), * = gilt nicht für überwiegend<br>zum Ausstieg genutzte Haltestellen .....   | 110 |
| Tabelle 55: | Fahrtenangebot der SPNV-Linien in der Wartburgregion .....  | 118 |
| Tabelle 56: | ÖPNV-Relationen mit aufgabenträgerübergreifenden Entwicklungspotenzialen .....  | 121 |

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| Tabelle 57: | Regionale ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Wartburgkreis bzw. in der Stadt Eisenach .....   | 124 |
| Tabelle 58: | Relevante ÖPNV-Verknüpfungspunkte außerhalb der Wartburgregion.....   | 124 |
| Tabelle 59: | Verknüpfungspunkte von ÖPNV-Haupt- und Ergänzungsnetz .....   | 125 |
| Tabelle 60: | Verknüpfungspunkte der Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen mit dem Haupt- und Ergänzungsnetz .....                                   | 126 |
| Tabelle 61: | Stadtverkehr Bad Salzungen – Angebotskonzept ab August 2022.....  | 127 |
| Tabelle 62: | Stadtverkehr Bad Liebenstein – Angebotskonzept ab August 2022 .....   | 128 |
| Tabelle 63: | Stadtverkehr Eisenach – Angebotskonzept ab August 2022.....   | 130 |
| Tabelle 64: | Linienübersicht Spät- und Veranstaltungsverkehr.....  | 135 |
| Tabelle 65: | Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“ .....  | 137 |
| Tabelle 66: | Entwicklung der freiwilligen Leistungen und Ticketpreise im Zeitraum 2022 bis 2027 (* = Erhöhung zum Fahrplanwechsel im Herbst 2022)..... | 146 |

---

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

|         |   |
|---------|---|
| Abs.    | Absatz  |
| AöR     | Anstalt öffentlichen Rechts   |
| ARGE    | Arbeitsgemeinschaft   |
| AT      | Aufgabenträger  |
| BOKraft | Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr |
| BMVI    | Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur                |
| B+R     | Bike and Ride   |
| CVD     | Clean Vehicle Directive   |
| DB      | Deutsche Bahn AG  |
| DBR     | Deutscher Behindertenrat  |
| DFI     | Dynamische Fahrgastinformation  |
| EUGH    | Europäischer Gerichtshof  |
| EVO     | Eisenbahnverkehrsunternehmen  |
| FGSV    | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen                   |
| GemBV   | Gemeindebevölkerungsvorausberechnung                                    |
| GIS     | Geoinformationssystem   |
| GVFG    | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz                                     |
| Hp      | Haltepunkt  |
| HVZ     | Hauptverkehrszeit   |
| ISEK    | Integriertes Stadtentwicklungskonzept                                   |
| ITCS    | Intermodal Transport Control System                                     |
| Kfz     | Kraftfahrzeug   |
| KMU     | kleine und mittlere Verkehrsunternehmen                                 |
| KOM     | Kraftomnibus  |
| LEP     | Landesentwicklungsprogramm  |
| LK      | Landkreis   |
| Mio.    | Millionen   |
| MIV     | Motorisierter Individualverkehr   |
| MZ      | Mittelzentrum   |
| NVP     | Nahverkehrsplan   |
| NVV     | Nordhessischer Verkehrsverbund  |
| NVZ     | Nebenverkehrszeit   |
| öDA     | öffentlicher Dienstleistungsauftrag                                     |
| OHG     | Offene Handelsgesellschaft  |
| ÖPNV    | Öffentlicher Personennahverkehr   |

|                    |  |
|--------------------|--|
| ÖV                 | Öffentlicher Verkehr   |
| PBefG              | Personenbeförderungsgesetz des Bundes                        |
| Pkw                | Personenkraftwagen   |
| P+R                | Park and Ride  |
| R                  | Regionalzug (Zuggattung der cantus Verkehrsgesellschaft mbH) |
| RB                 | Regionalbahn (Zuggattung der DB Regio AG)                    |
| rBv                | regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung                 |
| RE                 | Regionalexpress  |
| RegioStaR          | Regionalstatistischer Raumtyo                                |
| RMV                | Rhein-Main-Verkehrsverbund                                   |
| RVG                | Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH                    |
| SaubFahrzeugBeschG | Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge        |
| SPFV               | Schienenpersonenfernverkehr                                  |
| SPNV               | Schienenpersonennahverkehr                                   |
| StPNV              | Straßenpersonennahverkehr                                    |
| StVO               | Straßenverkehrsordnung                                       |
| StVZO              | Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung                           |
| SVZ                | Schwachverkehrszeit  |
| ThürKO             | Thüringer Kommunalordnung                                    |
| ThürÖPNVG          | Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr    |
| TLBV               | Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr                      |
| TLS                | Thüringer Landesamt für Statistik                            |
| TöB                | Träger öffentlicher Belange                                  |
| Tsd.               | Tausend  |
| VDV                | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.                   |
| VGW                | Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH                       |
| VMT                | Verkehrsverbund Mittelthüringen                              |
| VUW                | Verkehrsunternehmen Wartburgmobil gkAöR                      |
| ZOB                | Zentraler Omnibusbahnhof                                     |



# Teil A: Rahmenvorgaben, Vorgehensweise und Zielsetzung

## 1 RAHMENVORGABEN UND ZUSTÄNDIGKEIT DES NAH-VERKEHRSPLANES

### 1.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN

#### 1.1.1 EUROPÄISCHES RECHT

Den grundlegenden europarechtlichen Rahmen für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, bildet die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007. Diese ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und geändert worden durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016. Die Verordnung regelt den Marktzugang im ÖPNV und dessen beihilferechtskonforme Finanzierung. Da der Nahverkehrsplan Ausdruck der vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebten ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung 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, weitestmöglich 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, z. B. weil er eine Parallelbedienung zu einem bereits bestehenden Verkehrsangebot darstellt.

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 öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 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<sup>1</sup> 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.

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

---

<sup>1</sup> Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Ad-Hoc-Arbeitsgruppe): Arbeitspapier „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, September 2014.

## 1.2 VORGABEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN

### 1.2.1 LANDESENTWICKLUNGSPROGRAMM

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP)<sup>2</sup> 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 (inkl. MZ 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).

<sup>2</sup> Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel, 15. April 2014.

- 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<sup>3</sup> trat 2012 in Kraft. Im Jahre 2015 wurde ein Änderungsverfahren eingeleitet und im Jahr 2019 ein Entwurf ausgelegt, der bis zum Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplan aber noch nicht beschlossen wurde. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf den Entwurf zur Änderung des Regionalplans von 2019. Auszüge aus der Begründung sind *kursiv* dargestellt.

Der Entwurf zur Änderung des Regionalplan Südwestthüringen enthält u.a. folgende Aussagen zum ÖPNV<sup>4</sup>:

- **Zur Sicherung günstiger Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen den Zentralen Orten bzw. ihren Versorgungsbereichen sollen die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen unter Berücksichtigung der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erhalten und weiterentwickelt werden. Dazu sollen insbesondere die Linien und sonstigen Angebotsformen des ÖPNV an den [... im Plan] bezeichneten und ggf. weiteren, möglichst zentral gelegenen Umsteigepunkten miteinander verknüpft sowie die Zugangsstellen zum ÖPNV erhalten bzw. ausgebaut werden. Die Leistungsangebote der Nahverkehrsträger sollen regionsübergreifend abgestimmt werden.**

*Begründung: [Durch ...] die Bündelung der zentralörtlichen Versorgungseinrichtungen, aber auch der Gewerbeansiedlungen an bestimmten, leistungsfähigen Standorten [... können] möglichst viele Einrichtungen der Daseinsvorsorge erreicht werden [...] und der Aufwand für den ÖPNV vor allem im dünner besiedelten ländlichen Bereich effektiv gestaltet werden kann. [...] Dabei ist es wichtig, das Netz der Zugangsstellen zum ÖPNV zu attraktivieren, sind sie doch Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zwischen dem straßen- und schienengebundenen ÖPNV einerseits sowie dem Individualverkehr andererseits. Mit der Einrichtung zentraler Umsteigemöglichkeiten in den Orten mit Verknüpfungspunkten verschiedener Linien des ÖPNV, eines attraktiven Fahrplanangebotes und der Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel an den Zugangsstellen zum ÖPNV können weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden. In Orten an Eisenbahnverbindungen mit Schienenpersonennahverkehr ist es sinnvoll, die Verknüpfungspunkte möglichst nah an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten einzurichten, um die Attraktivität der Bahn zu verbessern. In Einzelfällen kann in Anpassung an die aktuelle örtliche Siedlungsentwicklung eine Veränderung der Lage oder die Neueinrichtung von Zugangsstellen von Vorteil*

---

<sup>3</sup> Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen: Regionalplan Südwestthüringen, 2012.

<sup>4</sup> Regionalplan Südwestthüringen Entwurf zur Anhörung / Öffentlichen Auslegung vom 11.03.2019 bis einschließlich 15.05.2019 Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen Beschluss-Nr. 06/371/2018 vom 27.11.2018.

sein. Damit verringern sich auch die Notwendigkeit und der Anreiz, individuelle motorisierte Verkehrsmittel zu benutzen. So könnten ggf. an der Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg mit der Einrichtung von Haltepunkten in Meiningen/Defertshäuser Weg (Konzentration von Einkaufsmärkten), Belrieth, Leutersdorf, Henfstädt, Grimmelshausen, Heßberg sowie an der Schienenverbindung Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen in Mittelstille und dem Bereich Schmalkalden-Stadtmitte mit verhältnismäßig geringem Aufwand zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

- **Mit den folgenden [...] Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen die Verbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten, die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktionen an Zentrale Orte sowie an das Schienennetz gesichert werden.**

- Eisenach – Bad Langensalza
- Eisenach – Mühlhausen
- Eisenach – Eschwege (Hessen)
- Eisenach – Marksuhl – Vacha – Geisa – Tann (Hessen)
- Bad Salzungen – Vacha – Bad Hersfeld (Hessen)
- Bad Salzungen – Dermbach – Geisa – Hünfeld (Hessen)
- Bad Salzungen – Dermbach – Kaltennordheim – Mellrichstadt (Bayern)
- Meiningen – Kaltensundheim – Fulda (Hessen)
- Schmalkalden – Gotha
- Hildburghausen – Römhild – Bad Königshofen (Bayern)
- Hildburghausen – Bad Rodach (Bayern)
- Suhl – Schleusingen – Eisfeld – Coburg (Bayern)
- Zella-Mehlis – Oberhof

*Begründung:* Auf den Verbindungsrelationen, auf denen keine Schienenverbindungen vorhanden sind oder keine Schienenpersonennahverkehrsleistungen mehr angeboten werden, müssen Busse die Verbindungsfunktion im öffentlichen Verkehrsnetz übernehmen. Die ausgewiesenen regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs stellen diejenigen Straßenverbindungen dar, die aus raumordnerischer Sicht zur Ergänzung des bestehenden Schienennetzes für notwendig erachtet werden.

- **Die Erreichbarkeit und Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll gesichert und damit die touristische Funktion der Orte gestärkt werden.**

*Begründung:* [...] Die Tatsache, dass immer noch der weitaus überwiegende Anteil der Gäste und Besucher der Tourismusgebiete in Südwestthüringen für Anreise und die Erreichung ihrer touristischen Ziele private Kfz nutzt, erfordert eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, sowohl in

*Sachen Angebot als auch Qualität. Durch eine Attraktivitätssteigerung der vorhandenen Angebote des öffentlichen Nahverkehrs in Verbindung mit deren zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung – insbesondere innerhalb der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung – sowie durch eine bessere Verknüpfung von Bahn- und Buslinien, kann auf eine Reduzierung des Individualverkehrs hingewirkt und die touristischen Funktionen der in den jeweiligen Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung gelegenen Gemeinden/Städte nachhaltig gestärkt werden. So leisten beispielsweise „Wanderbusse“ einen Beitrag dazu, dass der Schutz von Natur und Umwelt mit der weiteren Entwicklung des Tourismus in Einklang gebracht werden kann. [...]*

*Eine Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit und der inneren Erschließung durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes ist geeignet, die Zahl der Gäste zu sichern und weiter zu erhöhen. Dazu gehören u.a. die schrittweise Reaktivierung und Angebotsverbesserung der Rennsteigbahn für den Tourismus (Abschnitt Bahnhof Rennsteig über Schleusingen nach Themar und Suhl bis hin zu einem möglichen Eisenbahn-Ringverkehr im Thüringer Wald), das Rennsteigticket, Pilotprojekte im Rahmen der schrittweisen Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte (z. B. E-Mobilität) und die Schaffung eines ÖPNV-Tarifverbundes im gesamten Thüringer Wald.*

*Bezogen auf die Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung Thüringische Rhön und Hainich mit Teilen des Werraberglandes bedarf es beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einer sensiblen Vorgehensweise. Das betrifft insbesondere die wertvollen naturnahen Räume. Neben dem punktuell erforderlichen schonenden, die jeweilige Landschaft berücksichtigenden Ausbau vorhandener Verkehrsverbindungen zur Verbesserung der Erschließung dieser Gebiete können hier durch attraktive Angebote des ÖPNV umweltschonend weitere Besucher gewonnen werden. Auch hier ist es wichtig, auf die Umsetzung möglichst gesamträumlicher Mobilitätskonzepte hinzuwirken.*

### 1.2.3 STADT EISENACH: INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030

Im Dezember 2019 hat die Stadt Eisenach die zweite Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts für Eisenach beschlossen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030) dient als Grundlage für Pläne, Konzepte und Maßnahmen der nächsten 10 Jahre. Da Verkehrs- und Stadtentwicklung in enger Wechselwirkung zueinanderstehen, hat die Stadt Eisenach parallel zur Fortschreibung ihres Stadtentwicklungskonzepts auch einen neuen Verkehrsentwicklungsplan aufstellen lassen. Wie sein Vorgänger steht das ISEK 2030 unter dem Leitbild "Eisenach verbindet". Die Schwerpunkte haben sich aber gegenüber der Periode bis 2020 geändert. Die Rückbaumaßnahmen des Stadtumbaus in Reaktion auf demografisch bedingte Schrumpfungsprozesse (negative Bevölkerungsentwicklung) müssen mittels städtebaulicher Aufwertungsmaßnahmen sukzessive kompensiert werden. Weiterhin aktuell sind die Themenbereiche

- Stärkung der Innenstadt bezüglich ihrer Zentralität und ihrer Funktionsvielfalt,
- Ausbau und Stärkung von defizitären räumlichen Verbindungen innerhalb der Kernstadt und von der Kernstadt in den Stadtpark bzw. zur Wartburg,
- Wiedernutzen bzw. Wiedernutzbarmachung von Brachflächen im Stadtzentrum,
- Nutzung des nach wie vor nicht ausgeschöpften Potenzials „Wasser in der Stadt“.

Als neue Aspekte kommen hinzu

- touristische Schwerpunkte in der Stadt und ihre Ausstrahlung zu befördern und zu nutzen,
- die Nutzung der Impulswirkung des Mobilitätsknotens Bahnhof / Busbahnhof,
- (Berufs-) Bildungseinrichtungen zu stärken
- Aufwertung von wichtigen defizitären Straßenräumen

Zu den gesamtstädtischen Entwicklungszielen und Handlungsfeldern gehört die Stärkung Eisenachs als Wirtschaftsstandort, kulturelles Zentrum, touristisches Ziel und Sportstadt sowie als Wohnstandort. Dafür soll die räumliche und funktionale Verknüpfung der einzelnen Stadt- und Ortsteile mit der Innenstadt weiter verbessert werden. Eine stadtverträgliche Mobilitätsstrategie, um die Verkehrsbelastungen für Mensch und Natur zu reduzieren ist ein weiteres Ziel, das im Verkehrsentwicklungsplan (siehe Kapitel 1.2.4) vertieft wird.

## 1.2.4 VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN STADT EISENACH

Im Verkehrsentwicklungsplan 2035 (VEP 2035) werden integrierte Handlungskonzepte für die verkehrsmittelumgreifende Entwicklung der nächsten 15 Jahre aufgestellt, die die folgenden von der Stadt Eisenach beschlossenen Ziele umfassen:

- Förderung des emissionsarmen Verkehrs im Stadtgebiet,
- Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs,
- Beachtung der hohen Qualität des öffentlichen Raumes als weicher Standortfaktor,
- Sicherung der Mobilitätsteilhabe für alle, durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur,
- größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung,
- Förderung eines zukunftsorientierten Mobilitäts- und Parkraummanagements, moderner Mobilitätsformen und von auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichteten Innovationen.
- Als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie strebt die Stadt Eisenach einen optimalen Betrieb des Straßennetzes an.
- Leistungsfähige Verkehrsanbindung soll eine komfortable Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile von Eisenach gewährleisten.
- Sicherung und Stärkung der Verkehrsgunst der Stadt Eisenach als bestimmenden Entwicklungsfaktor (ICE-Haltepunkt, BAB 4-Anbindung, B 19-Umverlegung),
- Verstärkung des Prozesscharakters der Verkehrsentwicklungsplanung durch Monitoring, Evaluation und Partizipation.

Da die verbindlichen Festlegungen für den ÖPNV im Nahverkehrsplan getroffen werden, haben die folgenden im Verkehrsentwicklungsplan zu diesem Thema aufgeführten Maßnahmen lediglich empfehlenden Charakter:

- Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen

Barrierefreier Haltestellenausbau gemäß der im NVP enthaltenen Priorisierung. Die Umgestaltung der Haltestellen ist als kontinuierliche Aufgabe innerhalb der Verwaltung zu verankern. Für die Umsetzung empfiehlt sich die Einrichtung eines jährlichen Budgets, durch das auch unabhängig von sonstigen Ausbauvorhaben, Haltestellen umgestaltet werden können.

Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion. Dies sind insbesondere die Haltestellen:

- Karlsplatz
- Markt
- Alexanderstraße
- Friedhof/ Aquaplex (bereits umgesetzt)
- Westbahnhof

- Untere Kasseler Straße
  - Thälmannstraße/ Finanzamt
  - Stregdaer Allee
  - PEP-Markt
  - P+R Prinzenteich
  - P+R Liliengrund
  - Petersberg
- **Neubau von Haltestellen zum Abbau räumlicher Erschließungsdefizite**
- Im Rahmen von Analysen zum VEP 2035 wurden Erschließungsdefizite in den Bereichen Luthergymnasium, Duale Hochschule sowie Kasseler Straße/ Zeppelinstraße festgestellt.
- **Prüfung möglicher künftiger ÖPNV-Führungen bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans**
- Neben neuen Haltestellen schlägt der VEP 2035 folgende Routen zur Beseitigung von Erschließungsdefiziten vor:
- Einrichtung einer neuen tangentialen Verbindung zwischen Altstadt oder Hauptbahnhof und Nord über Wartenberg unter Benutzung der Karolinenstraße oder der Friedrich-Naumann-Straße als Ersatz für die Erschließung des Wartenbergs mit der Linie 7.
  - Erschließung des Quartiers Oppenheimstraße, beispielsweise durch Umlenkung einer der Linien von der Katharinenstraße mit Neu-Einrichtung mindestens einer neuen Haltestelle im Quartier.
  - Prüfung einer weiteren Verbesserung der Anbindung der Südstadt, z. B. durch Anpassung der Linienführung von Linie 3 oder Führung des Quartiersbusses Linie 33 zusätzlich über die Domstraße, Alexanderstraße zum ZOB.
  - Prüfung einer verbesserten Anbindung der Quartiere östlich der Wartburgallee, z. B. durch Einrichtung einer Rufbuslinie und/ oder Ausweitung des vorhandenen Quartiersbusangebotes auf die gesamte Hauptverkehrszeit des ÖPNV.
- **Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verknüpfung von Eisenach mit der Region. Die Stadt Eisenach setzt sich bei den Aufgabenträgern des SPNV für die Umsetzung folgender Maßnahmen ein:**
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Achse Eisenach-Meiningen zur Reduktion der Fahrtzeiten,
  - Einführung einer RE-Linie zwischen Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen bis Schweinfurt,
  - Umstiegsfreie SPNV-Verbindung als Regionalexpress auf der Thüringer Städteachse zwischen Altenburg und Eisenach,
  - Einführung einer RE-Linie zwischen Eisenach und Kassel,

- Verbesserungen der Barrierefreiheit auf der Strecke der Werratalbahn. Die Barrierefreiheit des SPNV im Bereich Südwestthüringen hat noch nicht den heute üblichen Mindeststandard erreicht.
  - weitere Überlegungen sind: Ergänzung eines Bahnsteiges am Bahnhof Eisenach-West, sodass Regionalbahnen von/nach Bad Salzungen hier auch halten können.
- Bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile
- Erreichbarkeit vieler Ortsteile wurde in der öffentlichen Diskussion zum Auftakt des VEP 2035 bemängelt. Durch Fahrplananpassungen konnten mittlerweile einige Defizite behoben werden.
  - Im NVP ist das Angebot zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen mit dem Ziel zu bewerten, dass auch außerhalb von Schulverkehrszeiten sowie in den Abendstunden und an Wochenenden ein angemessenes Fahrplanangebot geschaffen wird.
  - Da solche Angebote nicht kostendeckend durch die Verkehrsunternehmen zu erbringen sind, sollte die Förderung des ÖPNV daher noch stärker als Teil der Daseinsfürsorge und zur Sicherstellung einer Mobilität unabhängig von einem Pkw begriffen werden.
- Prüfung von P+R-Plätzen an angebotsstarken Linien der Stadt und am Hauptbahnhof zur Entlastung der Innenstadt vom fließenden und ruhenden Verkehr. Folgende Bereiche werden hierfür vorgeschlagen:
- Eisenach Hauptbahnhof als Übergang zwischen Fern- und Regionalverkehr
  - an der Mühlhäuser Straße im Bereich Friedhof/ Aquaplex oder im Bereich vom Einkaufszentrum
  - an der oberen Mühlhäuser Straße
  - im Bereich Bahnhof Eisenach-West
  - Haltepunkt Hörschel
  - im Bereich des Fachmarktzentrums Stregda
  - an der Weimarischen Straße im Bereich der Kreuzung mit der Friedensstraße
  - Prinzenteich und Liliengrund (P+R existiert bereits)
  - PEP-Markt Hötzelsroda

Entwicklung eines Tarifsystems, das Parkgebühren und ÖPNV-Nutzung vereint. Ein Erfolg hat diese Maßnahme aber nur, wenn sie von flankierenden Maßnahmen, wie dem Abbau kostenloser Langzeitparkplätze in der Innenstadt begleitet wird.

- Die bereits bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Stadt- und Regionalbussen sind beizubehalten und langfristig auszuweiten. Neben Radtouristen, die z. B. den Aufstieg zum Rennsteig entlang der vielbefahrenen Bundesstraße meiden wollen, profitieren auch Alltagsradler von diesem Angebot (z. B. wenn sie nur eine Teilstrecke mit dem Rad zurücklegen wollen, bei Defekten am Rad oder bei schlechtem Wetter).
- Fortsetzung des Busbevorrechtigungsprogramms als Daueraufgabe der Verwaltung. Bei Konflikten zwischen Busbeschleunigung und der Bündelung von Kfz-Strömen durch grüne Wellen sind bedarfsgerechte Kompromisse unter Berücksichtigung des verkehrlichen Leitbildes zu finden. Die wichtigsten Achsen des Busbeschleunigungsprogramms sind:
  - Hospitalstraße/ Mühlhäuser Straße
  - Kasseler Straße/ Katharinenstraße/ Georgenstraße
  - Bahnhofstraße/ Langensalzaer Straße
  - Wartburgallee
- Die sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte im ÖPNV auf emissionsarme Fahrzeuge ist nach Erfahrungen mit den ersten rein elektrischen Stadtbusen in Eisenach zu prüfen. Anforderungen dazu sollen im NVP möglichst verbindlich festgelegt werden, damit Busunternehmen künftig elektrische Busse bei der Neubeschaffung in Erwägung ziehen. Im Rahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität des VEP 2035 wird sich die Stadt Eisenach (ggf. in Kooperation mit den Nahverkehrsunternehmen) um die Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle bemühen.

## 1.3 ABGRENZUNG DES PLANUNGSRAUMES UND DER VERKEHRE

### 1.3.1 PLANUNGSRAUM

Der Planungs- und Gültigkeitsraum dieses Nahverkehrsplans umfasst den Wartburgkreis mit der Großen Kreisstadt Eisenach – im Folgenden auch Nahverkehrsraum oder Wartburgregion genannt.

Bei statistischen Daten wird aufgrund des zum Zeitpunkt der Erhebungen gültigen Gebietsstandes und um die besondere Situation der Stadt Eisenach zu berücksichtigen, die zwischen 1998 und dem 30. Juni 2021 gültige Trennung von Wartburgkreis und der damals kreisfreien Stadt Eisenach beibehalten. Vor dem 1. Juli 2021 erhobene Daten beziehen sich daher auf den Wartburgkreis ohne die Stadt Eisenach.



### 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 / Kreisstadt Eisenach | Verkehrsunternehmen<br>Wartburgmobil                  | ja   |
| kreisübergreifende Regionalbuslinien                            | in Verantwortung des jeweils bestellenden Landkreises | ja, falls der Wartburgkreis als Aufgabenträger auftritt, sonst nachrichtlich |
| Stadtverkehr Bad Liebenstein                                    | Verkehrsunternehmen<br>Wartburgmobil                  | ja   |
| Stadtverkehr Bad Salzungen                                      | Verkehrsunternehmen<br>Wartburgmobil                  | ja   |
| Stadtverkehr Eisenach   | Verkehrsunternehmen<br>Wartburgmobil                  | ja   |

*Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und Berücksichtigung im Nahverkehrsplan*

## 2 VORGEHEN BEI DER FORTSCHREIBUNG DES NAH- VERKEHRSPANS

### 2.1 VERFAHRENSABLAUF

Wesentliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans bildet der Nahverkehrsplan des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach für den Zeitraum 2017 – 2022, der im Jahr 2017 auf Basis des Vorgängerplans sowie des Angebotskonzeptes für den Stadtverkehr Eisenach und des Strategiekonzeptes für die Wartburgregion erstellt wurde. 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.

Mit dem Beschluss der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans, der Ende des Jahres 2020 durch den Verwaltungsrat des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil (VUW) erfolgte, fiel somit auch die Entscheidung, den 2017 begonnen Weg der Neugestaltung des Nahverkehrssystems im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach fortzusetzen. Gleichzeitig sollten jedoch, mit Blick auf die künftigen Anforderungen an den ÖPNV, die im Nahverkehrsplan getroffenen Aussagen im Hinblick auf ihre Aktualität geprüft und so auf die sich verändernden Rahmenbedingungen abgestimmt werden. Darüber hinaus war es das Ziel der Fortschreibung, den gegenwärtigen und von den ursprünglichen Planungen abweichenden Zustand des ÖPNV-Netzes auch im Anforderungsprofil und Angebotskonzept des Nahverkehrsplans entsprechend abzubilden. Der Auftrag für die inhaltliche Bearbeitung der Fortschreibung erhielt im Februar 2021 im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens das Planungsbüro IGDB GmbH aus Dreieich, das zunächst im Rahmen einer ausführlichen Schwachstellen- und Effizienzanalyse den Umsetzungsstand des im Vorgängerplan enthaltenen ÖPNV-Konzeptes mit Gültigkeit ab dem 01.06.2019 überprüfte. Die Ergebnisse dieser Analyse bildeten eine wesentliche Grundlage für die im Rahmen der Fortschreibung gesetzten inhaltlichen Schwerpunkte.

Begleitet wurde der Fortschreibungsprozess durch eine frühzeitige Beteiligung, bestehend aus einer Befragung der Öffentlichkeit und einer Anhörung der Träger öffentlicher Belange, die jeweils im Sommer 2021 durchgeführt wurden und im folgenden Unterkapitel ausführlicher beschrieben werden. Auf diese konnten Anregungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, aber auch der wesentlichen Akteure mit Bezug zum ÖPNV-Bereich bereits frühzeitig im Rahmen des Bearbeitungsprozesses berücksichtigt werden.

Das formelle Anhörungsverfahren nach § 5 ThürÖPNVG und § 8 PBefG fand im Februar 2022 statt. Nach Sichtung und Aufarbeitung der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde in den Gremien des Wartburgkreises über deren Bewertung sowie deren Aufnahme in den Nahverkehrsplan beraten.

Die Beschlussfassung des Nahverkehrsplans erfolgte am XX.XX.2022 im Kreistag des Wartburgkreises.

## 2.2 BETEILIGUNGSVERFAHREN

Im Sommer 2021 fand im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Wartburgregion eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die Interessierten die Möglichkeit bot, Kritik, Lob und Anregungen zum ÖPNV im Wartburgkreis zu äußern. Die Beteiligung konnte per Online-Fragebogen, E-Mail oder auf postalischem Weg erfolgen. Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am häufigsten genannten Anregungen.

| <b>Anregungen der Teilnehmer der Öffentlichkeitsbeteiligung</b> |   |
|---|---|
|   | <p>Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Abendstunden und am Wochenende in das Umland, sodass Freizeitaktivitäten am Abend wahrgenommen werden können (z. B. Eisenach - Creuzburg, Eisenach - Madelungen, Eisenach - Wenigenlupnitz, Mihla - Creuzburg, mehr Fahrten am Wochenende auf der Linie 170).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung und Angebot v. a. außerhalb des Schulbetriebs verbessern (z. B. Brotterode oder Petersberg, Wenigentaft nach Geisa)</li> <li>- Einführung bzw. Ausweitung von Nachtbusangeboten</li> <li>- Verbindung zwischen Lauchröden und Eisenach am Abend und Wochenende ausbauen</li> </ul> |
|   | <p>Verbesserung des Angebotes für Berufstätige zu relevanten Zeiten (morgens zum Arbeitsbeginn und nachmittags bzw. abends zum Arbeitsende) sowie in den Ferien (fehlende Fahrt um 9 Uhr nach Hötzelroda, keine Fahrten zum bzw. vom Gewerbegebiet Kindel auf der Linie 150 zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr; fehlende Fahrten am Morgen zwischen Langenfeld und Bad Salzungen).</p>   |
|   | <p>Einführung zusätzlicher Schulfahrten auf nachfragestarken Relationen, sodass Busse weniger überfüllt sind (z. B. morgens Eisenach - Berka v.d.H. - Mihla oder Madelungen - Eisenach).</p>  |
|   | <p>Einführung neuer oder Änderung bestehender Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buslinie 151 von Eisenach - Ettenhausen/Nesse bis Sättelstädt verlängern für Bahnanschluss bei gleichzeitigem Anschluss an Linie 152 Eisenach – Hastrungsfeld</li> <li>- Regelmäßige Direktverbindung zwischen Bad Salzungen und Möhra über Gräfen-Nitzendorf</li> <li>- Bessere Anbindung der Dörfer am nördlichen Rand der Hørselberge</li> <li>- Fehlende Anbindung des Werra-Suhl-Tals sowie von Heringen</li> <li>- Einführung einer (Rufbus-) Linie zwischen Unterbreizbach und Philippsthal</li> </ul>                                   |
|   | <p>Verbesserung der Anschlusssituation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anschlusssicherung zwischen Bussen bei Verspätung des Zubringers</li> <li>- Anschlusszeiten verbessern und Abfahrtszeiten der Busse an Zugankünften ausrichten</li> </ul>   |
|   | <p>Anregungen zum Tarif, wie bspw. Verbesserung der Tarifauskunft (auch via HandyTicket Deutschland-App) oder Beitritt zum VMT, sodass ein Umstieg zwischen Schienen- und Busverkehr ohne den Kauf eines neuen Fahrscheins möglich ist.</p>   |
|   | <p>Verbesserungen, die die HandyTicket Deutschland-App betreffen wie bspw. die Ansicht der Fahrkarten auch offline verfügbar zu machen, jedoch auch den Fahrkartenkauf an Fahrscheinautomaten weiterhin anzubieten sowie die Live-Verfolgung der Busse über die App zu ermöglichen und rechtzeitig über Verspätungen und Ausfälle zu informieren.</p>   |

*Tabelle 2: Anregungen der Teilnehmer der Öffentlichkeitsbeteiligung zum ÖPNV im Wartburgkreis (Auswahl häufig genannter Themen)*

Zusätzlich wurden in diesem Zeitraum auch die Träger öffentlicher Belange (TöB) angehört. Dafür wurden die Aufgabenträger des ÖPNV, die Behindertenbeauftragten, der Fahrgastbeirat, die Städte und Gemeinden des Wartburgkreises, benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen mit Konzessionen nach §§ 42 und 43 PBefG, Parteien, Tourismusorganisationen bzw. -verbände, Kirchen, Unternehmen sowie weitere Interessensgruppen angeschrieben.

Eine Auswahl der durch die TöB genannten Anregungen und Wünsche sind in Tabelle 3 zu finden.

---

#### **Anregungen der Träger öffentlicher Belange**

---

Verbessertes Angebot oder Erschließung ausgewiesener touristischer (Erholungs-) Gebiete z. B. Thüringer Wald und Rhön, Hainich, Bad Liebenstein, Hörselberg-Hainich, Dermbach, Treffurt

- Spätere Rückfahrmöglichkeiten von touristisch attraktiven Regionen (z. B. auf der Linie 142, 160 oder 196)
- Verbesserte Anbindung von Altenstein
- Ausbau des Fahrtenangebots am Wochenende in touristische Regionen z. B. Linie 2 in Richtung Lauchröden

---

Vermehrte Ausrichtung des Angebotes auf Berufspendler, Berufsschüler, Wochenendtouristen und Jedermann

- Verstärktes Fahrtenangebot zu Gewerbegebieten oder Betrieben zu Schichtzeiten (z. B. Klinikum Bad Salzungen oder Seniorenpflegeeinrichtungen)
- Fahrtenangebot am Nachmittag und Abend sowie am Wochenende und in den Ferien verbesserungswürdig (z. B. Verbindungen Bad Salzungen – Bad Liebenstein und Mihla - Creuzburg)

---

Vermehrte Einführung von Ruf- bzw. Dorfbussen, z. B. Ortsteil Übelroda (Gemeinde Barchfeld-Immelborn) und Ebenshausen (Stadt Amt Creuzburg)

- Vermarktung der Dorfbusse auch für Touristen

---

Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit

---

Zusätzliche Haltestellen zur besseren Erschließung (z. B. Immelborn Bahnhof, Haltestelle zwischen Dermbach Krankenhaus und Busbahnhof, zwischen Barchfeld Wendepunkt und Schlachthof, Hütscheroda Dorfmitte anstatt Abzweig, Jugendherberge „Urwald-Life-Camp bei Lauterbach“)

---

Möglichkeit eines Toilettengangs bei Fahrten von mehr als einer Stunde

---

Ausstattung von bestimmten Linien mit Fahrradanhänger in der Saison (z. B. Linie 100, 110 und 170)

---

Einführung einer Gästekarte gemäß den Bedingungen von „Fahrtziel Natur“

---

Verknüpfung von Bus und Bahn

---

Alternative Mobilitätsangebote vorhalten (Carsharing, Leihräder) und Verknüpfung der Angebote

---

*Tabelle 3: Anregungen der Träger öffentlicher Belange zum ÖPNV im Wartburgkreis (Auswahl häufig genannter Themen)*

### 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 Große Kreisstadt Eisenach verfolgen das übergeordnete Ziel, die Standortbedingungen in der Region zu verbessern. Hierbei ist insbesondere die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung langfristig sicherzustellen, wozu in besonderem Maße auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Standorten zählt.

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 einschließlich der Großen Kreisstadt 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. 1,4 Tsd. km<sup>2</sup> der größte Landkreis Thüringens. Am 31.12.2020 hatte der Wartburgkreis ca. 118 Tausend Einwohner. Dazu kommen ca. 42 Tausend Einwohner der damals noch kreisfreien Stadt Eisenach.<sup>5</sup>

Der Landkreis besteht heute aus 32 Gemeinden, darunter neun kreisangehörige Städte:

- Bad Liebenstein, Stadt
- Bad Salzungen, Stadt
- Creuzburg, Stadt
- Eisenach, Große Kreisstadt
- Geisa, Stadt
- Ruhla, Stadt
- Treffurt, Stadt
- Vacha, Stadt
- Werra-Suhl-Tal, Stadt

Die Verwaltungsaufgaben übernehmen

- elf gemeinschaftsfreie Städte und Gemeinden (Barchfeld-Immelborn, Bad Liebenstein, Eisenach, Gerstungen, Hörselberg-Hainich, Krayenberggemeinde, Treffurt, Unterbreizbach, Vacha, Werra-Suhl-Tal und Wutha-Farnroda);
- vier Städte und Gemeinden (Bad Salzungen, Dermbach, Geisa und Ruhla) mit erfüllender Funktion für andere Gemeinden sowie
- die Verwaltungsgemeinschaft Hainich-Werratal mit Verwaltungssitz in Amt Creuzburg.

---

<sup>5</sup> Thüringer Landesamt für Statistik: Bevölkerung nach Altersgruppen und Kreisen in Thüringen, Stand 31.12.2020 (<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kr000103%7C%7C>, abgerufen am 30.07.2021).

Die folgende Abbildung zeigt das Gebiet des Wartburgkreises und die Grenzen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden im Jahr 2021.

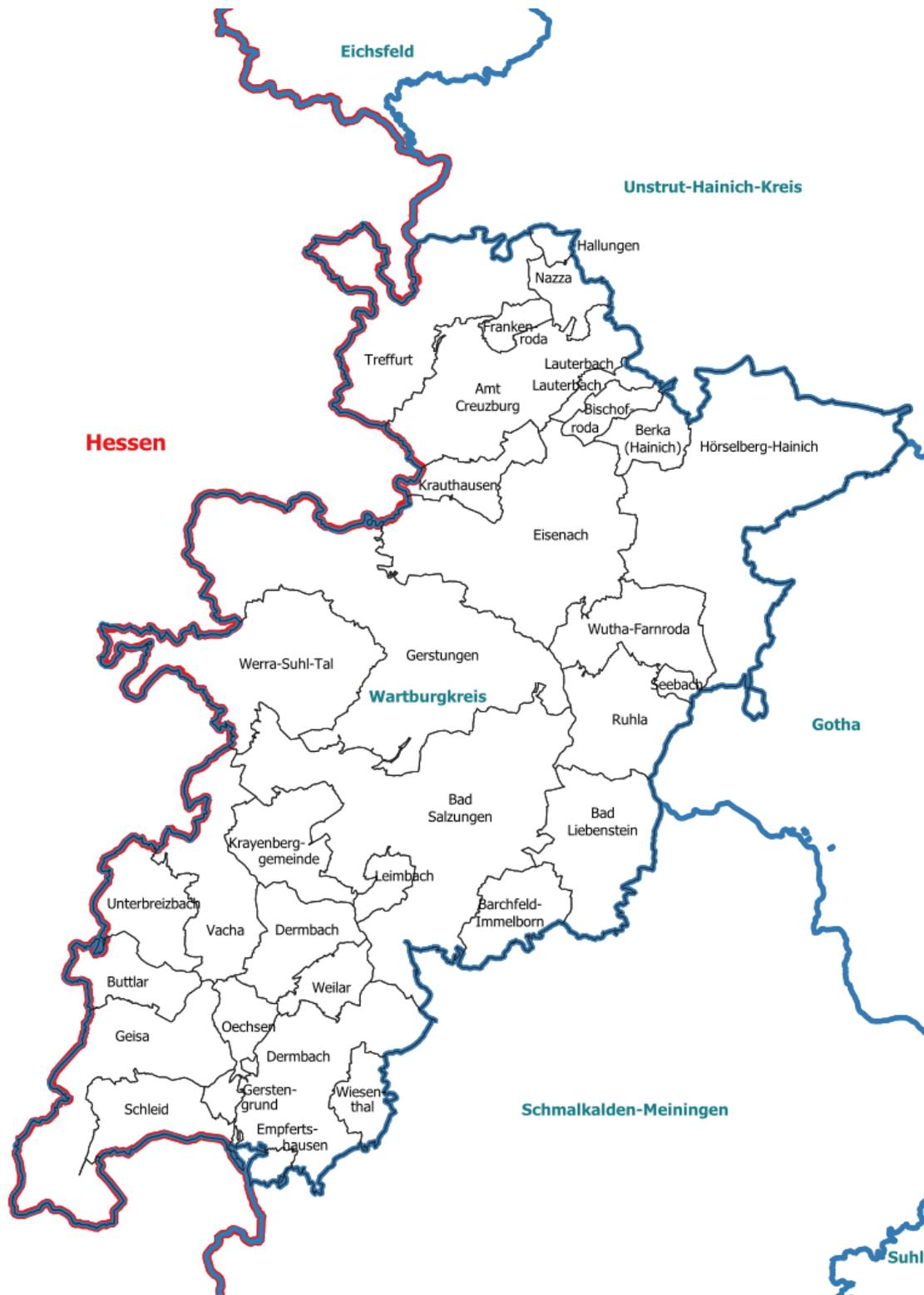


Abbildung 2: Nahverkehrsraum (Gebietsstand 26.10.2021)

## 1.2 RAUMORDNUNGSPOLITISCHE VORGABEN

### 1.2.1 RAUMSTRUKTURGRUPPEN UND -TYPEN

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel 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.<sup>6</sup>

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 des LEP soll in diesem Raum die eigene wirtschaftliche Leistungskraft in überwiegend oberzentrenferner Lage unter Berücksichtigung der Anpassungsbedarfe an den demografischen Wandel gefestigt werden.



Abbildung 3: Raumstrukturgruppen und -typen (Quelle: Ausschnitt aus Landesentwicklungsplan Thüringen 2025)

### 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 festgelegt. Die Bestimmung

<sup>6</sup> Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel, 15. April 2014.

der Grundzentren wird gesondert durch eine nachfolgende Änderung des Landesentwicklungsprogramms erfolgen. Bis dahin behalten die Grundzentren entsprechend den 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
  - 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 Abbildung 4 sind entsprechend dem LEP Thüringen 2025, dem Regionalplan Südwestthüringen und dem Landesentwicklungsplan Hessen<sup>7</sup> die Zentralen Orte im Nahverkehrsraum sowie die benachbarten Zentralen Orte höherer Stufe (bis Mittelzentrum) dargestellt.

---

<sup>7</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung: Landesentwicklungsplan Hessen 2020, 2021.

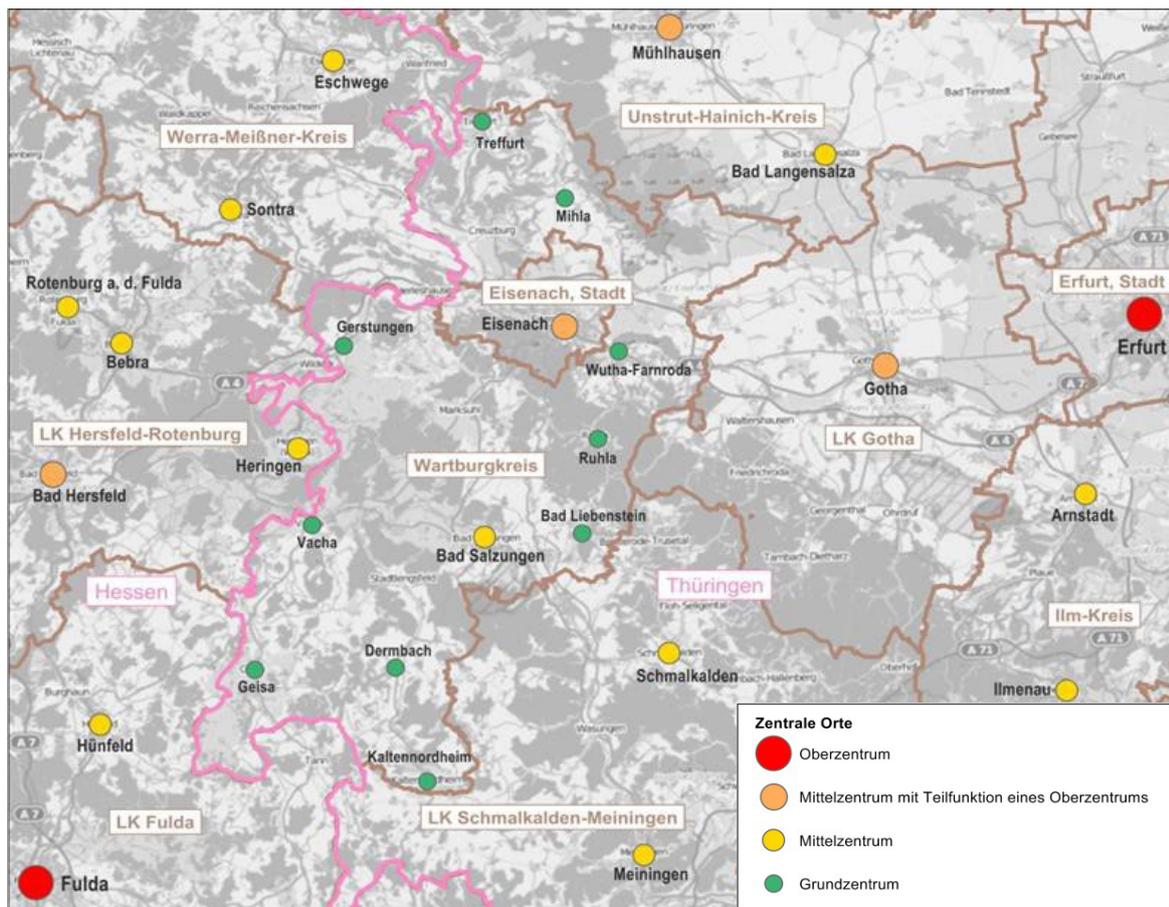


Abbildung 4: Zentrale Orte im Nahverkehrsraum und benachbarte Zentrale Orte höherer Stufe

Die Ausstattungs- und Versorgungsmerkmale der Zentralen Orte sind ebenfalls im LEP Thüringen 2025 beschrieben. Oberzentren versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfs. 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 (Quelle: Ausschnitt aus LEP Thüringen 2025)

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, Apotheken, Grundschulen). 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 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 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. 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/M. 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.

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

## 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 verläuft und früher weiter nach Lichtenfels führte.

## 1.3 EINWOHNER

### 1.3.1 EINWOHNERZAHLEN

Im Wartburgkreis leben ca. 117.970 Einwohner (Stand: 31.12.2020).<sup>8</sup> Bezogen auf den Freistaat Thüringen sind das etwa 6 % der Einwohner auf ca. 8 % der Fläche. Mit ca. 1,3 Tsd. km<sup>2</sup> ist der Wartburgkreis der flächenmäßig größte Landkreis im Freistaat Thüringen. Die mittlere Einwohnerdichte des Landkreises liegt bei 93 Einwohnern/km<sup>2</sup>; die mittlere Einwohnerdichte Thüringens bei 131 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Die Stadt Eisenach hat ca. 42.000 Einwohner (Stand: 31.12.2020) und gehört mit Suhl zu den kleinsten kreisfreien Städten im Freistaat Thüringen. Die Stadt hat eine Fläche von ca. 104 km<sup>2</sup> und eine Einwohnerdichte von ca. 403 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Die Tabelle 4 zeigt die Einwohnerverteilung für den Nahverkehrsraum und für den Freistaat Thüringen nach den Angaben des Statistischen Landesamtes.

| Altersgruppe       | Wartburgkreis  |             | Stadt Eisenach |             | Nahverkehrsraum |             | Thüringen            |                         |
|--------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------|-------------------------|
|                    | Einwohner      | Anteil      | Einwohner      | Anteil      | Einwohner       | Anteil      | Absolute Veränderung | Prozentuale Veränderung |
| unter 6 Jahre      | 5.780          | 5%          | 2.182          | 5%          | 7.962           | 5%          | 106.623              | 5%                      |
| 6 bis u. 15 Jahre  | 9.302          | 8%          | 3.184          | 8%          | 12.486          | 8%          | 165.117              | 8%                      |
| 15 bis u. 18 Jahre | 2.942          | 2%          | 1.084          | 3%          | 4.026           | 3%          | 52.134               | 2%                      |
| 18 bis u. 65 Jahre | 68.632         | 58%         | 24.418         | 58%         | 93.050          | 58%         | 1.229.555            | 58%                     |
| 65 Jahre und älter | 31.311         | 27%         | 11.102         | 26%         | 42.413          | 27%         | 566.808              | 27%                     |
| <b>Gesamt</b>      | <b>117.967</b> | <b>100%</b> | <b>41.970</b>  | <b>100%</b> | <b>159.937</b>  | <b>100%</b> | <b>2.120.237</b>     | <b>100%</b>             |

Tabelle 4: Einwohner nach Altersgruppen (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2020)

### 1.3.2 EINWOHNERDICHTEN UND ALTERSSTRUKTUR

Die Einwohnerdichte im Wartburgkreis zeigt erwartungsgemäß ein ähnliches Bild wie das in Kapitel 1.2.2 dargestellte Zentrale-Orte-Konzept. Die auf den Zensus-Daten von 2011 basierende Darstellung der Bevölkerungsdichte im Wartburgkreis (Abbildung 6) zeigt jedoch ein demografisch höher aufgelöstes Bild, da hier neben den deutlichen Siedlungsschwerpunkten der Mittel- und Grundzentren auf einem Raster von einem Quadratkilometer auch die weniger dicht besiedelten Flächen zu erkennen sind. Rund die Hälfte der Fläche des Wartburgkreises fällt unter eine Besiedlungsdichte von weniger als 10 Personen pro Quadratkilometer und ist in der Karte unten als nicht gekachelte Region zu erkennen. Gleichzeitig besitzen nur 32 der 535 dargestellten Kacheln eine Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Personen pro Quadratkilometer. Dies macht deutlich, dass es sich beim Wartburgkreis, nicht erst seit der Einkreisung der Stadt Eisenach, um einen demografisch heterogenen Raum handelt.

<sup>8</sup> Thüringer Landesamt für Statistik: Bevölkerung nach Altersgruppen und Kreisen in Thüringen, Stand 31.12.2020 (<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kr000103%7C%7C>, abgerufen am 30.07.2021).

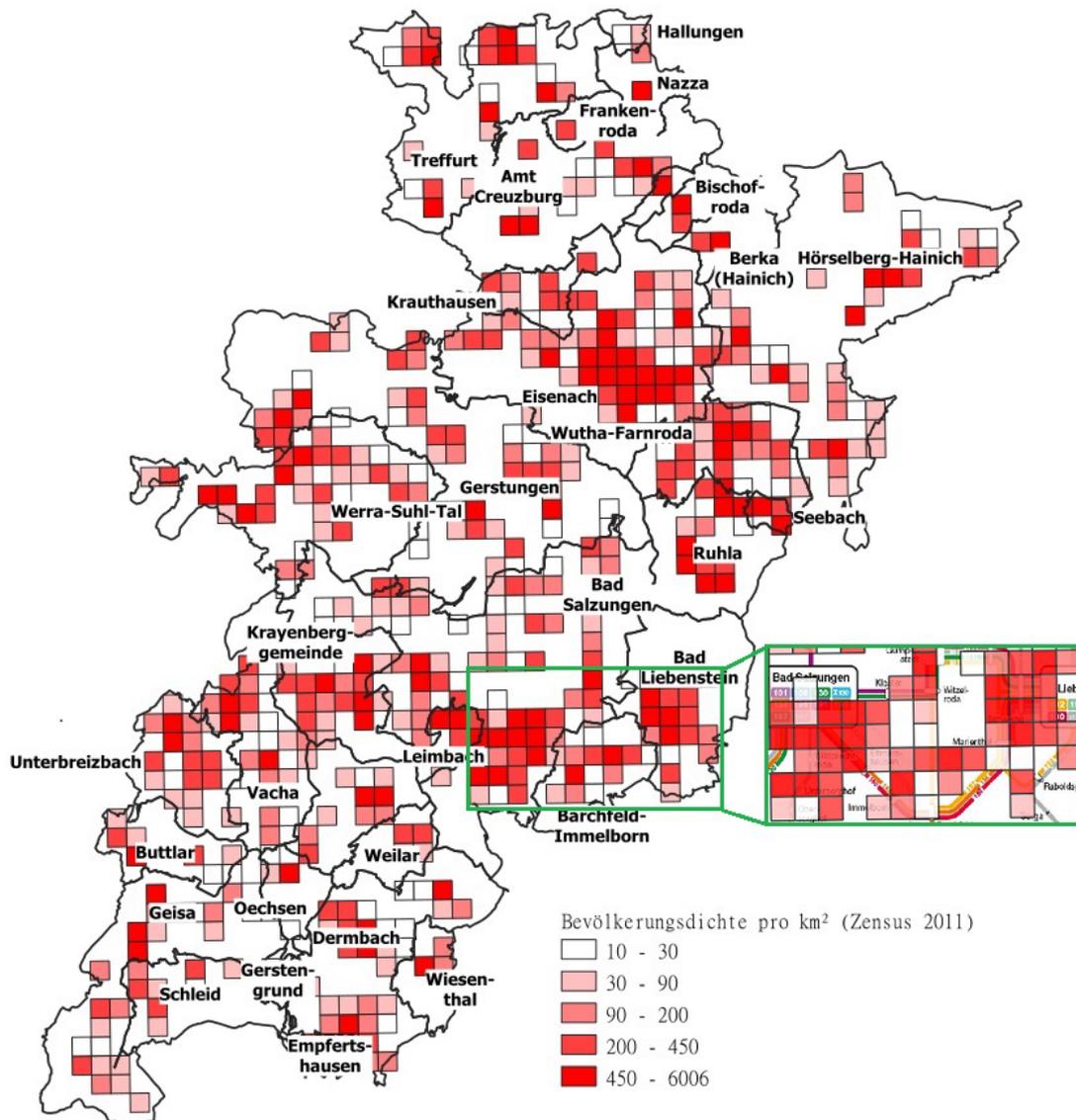


Abbildung 6: Bevölkerungsdichte pro km<sup>2</sup> im Wartburgkreis (Datenquelle: abgeleitet aus Zensusdaten 2011)

Für die Nahverkehrsplanung bedeutet dies eine sehr disperse Verteilung des Fahrgastpotenzials, welches sich im Zuge der Veränderungen der Altersstrukturen noch mehr diversifizieren wird. Nicht nur das aktuelle Leistungsangebot, sondern auch im Rahmen der Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes gilt es, dieser Entwicklung gerecht zu werden. Die Überlagerung des schematischen Liniennetzplanes mit dem Zensusraster in Abbildung 6 stellt nur einen groben (da schematischen) Vergleich zwischen ÖPNV-Infrastruktur und Bevölkerungsdichte dar. Mit Hilfe von GIS-Systemen können jedoch auf Basis der demografischen Daten detaillierte Analysen zu verschiedensten Fragestellungen der Nahverkehrsplanung durchgeführt werden und so die Abstimmung des ÖPNV-Angebotes auf aktuelle und zukünftige Bevölkerungsstrukturen optimiert werden.

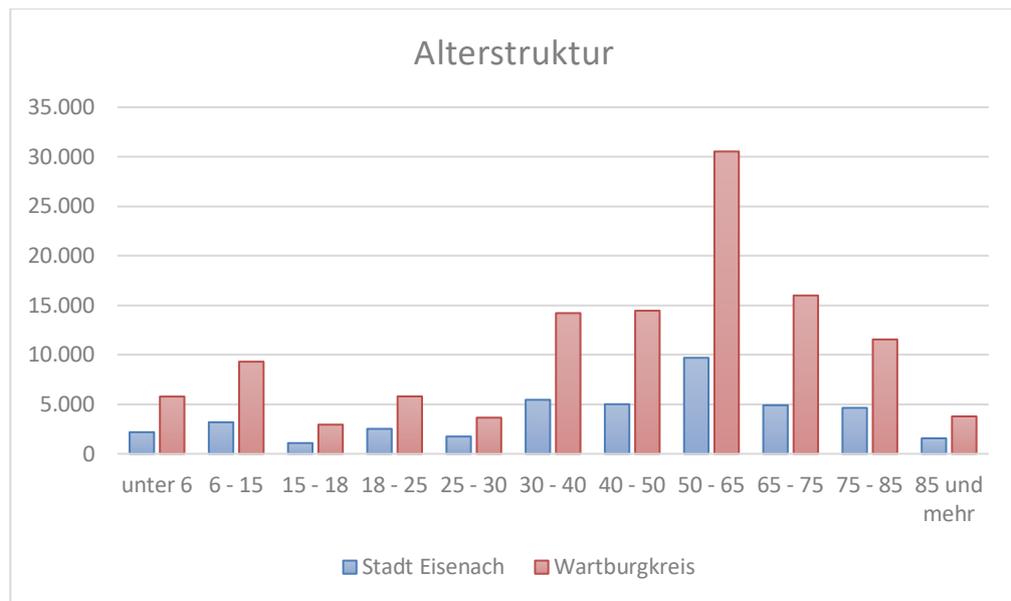


Abbildung 7: *Bevölkerung nach Altersgruppen in der Stadt Eisenach und dem Wartburgkreis (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2000)*

Abbildung 7 zeigt, wie die geburtenstarken Jahrgänge von Ende der 1950er Jahre bis zum Beginn der 1970er Jahre die Altersstruktur prägen. Derzeit hat die Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 einen Anteil von 58 % der Gesamtbevölkerung des Wartburgkreis. Wenn die geburtenstarken Jahrgänge ins Rentenalter kommen, ist aber mit einer Verschiebung der Altersstruktur zu rechnen, die in Kapitel 4.1 näher beschrieben wird.

In den einzelnen Gemeinden liegt das Durchschnittsalter zwischen 37 und 50 Jahren. Abbildung 8 zeigt die räumliche Verteilung des gemeindebezogenen Durchschnittsalters im Wartburgkreis sowie die durchschnittlichen Einwohnerdichte. Einen ergänzenden und detaillierten Einblick in die Altersverteilung auf Gemeinde- und Ortsteilebene liefert Anlage 1. So listet diese die in Abbildung 8 in Form von Altersdurchschnittswerten kartografisch vereinfacht dargestellten Daten in tabellarischer Form noch einmal im Detail auf. Anzumerken ist, dass es sich hierbei um Daten handelt, die anhand eines Prognosemodells für den Wartburgkreis auf Basis der tatsächlichen Bevölkerungsdaten von 2013 berechnet wurden, wobei sich diese Prognose, in der Rückschau betrachtet, als etwas zu pessimistisch herausgestellt hat. Ein aktuellerer Datensatz liegt derzeit auf Ortsteilebene jedoch nicht vor.

Die Kartendarstellung liefert im Gegensatz zur tabellarischen Übersicht in der Anlage einen besseren räumlichen Überblick über das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Siedlungsdichten und Altersstrukturen in den jeweiligen Gemeinden. Denn letztendlich beeinflussen die beiden Faktoren Einwohnerdichte und Altersverteilung die Fahrgastnachfrage und somit auch das bereitzustellende Angebot gleichermaßen. Darauf, dass der Betrachtung auf Gemeindeebene immer die kleinteilige Siedlungsstruktur der einzelnen Ortsteile zugrunde liegt, ist bereits am Anfang des Kapitels und in Abbildung 6 eingegangen worden. Letztendlich ist es genau die Herausforderung der Verkehrsplanung, Daten verschiedener räumlicher Ebenen bzw. mit einem unterschiedlichen Informationsgehalt zu analysieren und basierend hierauf ein ÖPNV-Netz zu schaffen, das die Anforderungen der Daseinvorsorge erfüllt, indem es auf die jeweiligen, durch die verfügbaren Strukturdaten abgebildeten Gegebenheiten im Planungsgebiet möglichst optimal zugeschnitten wird.

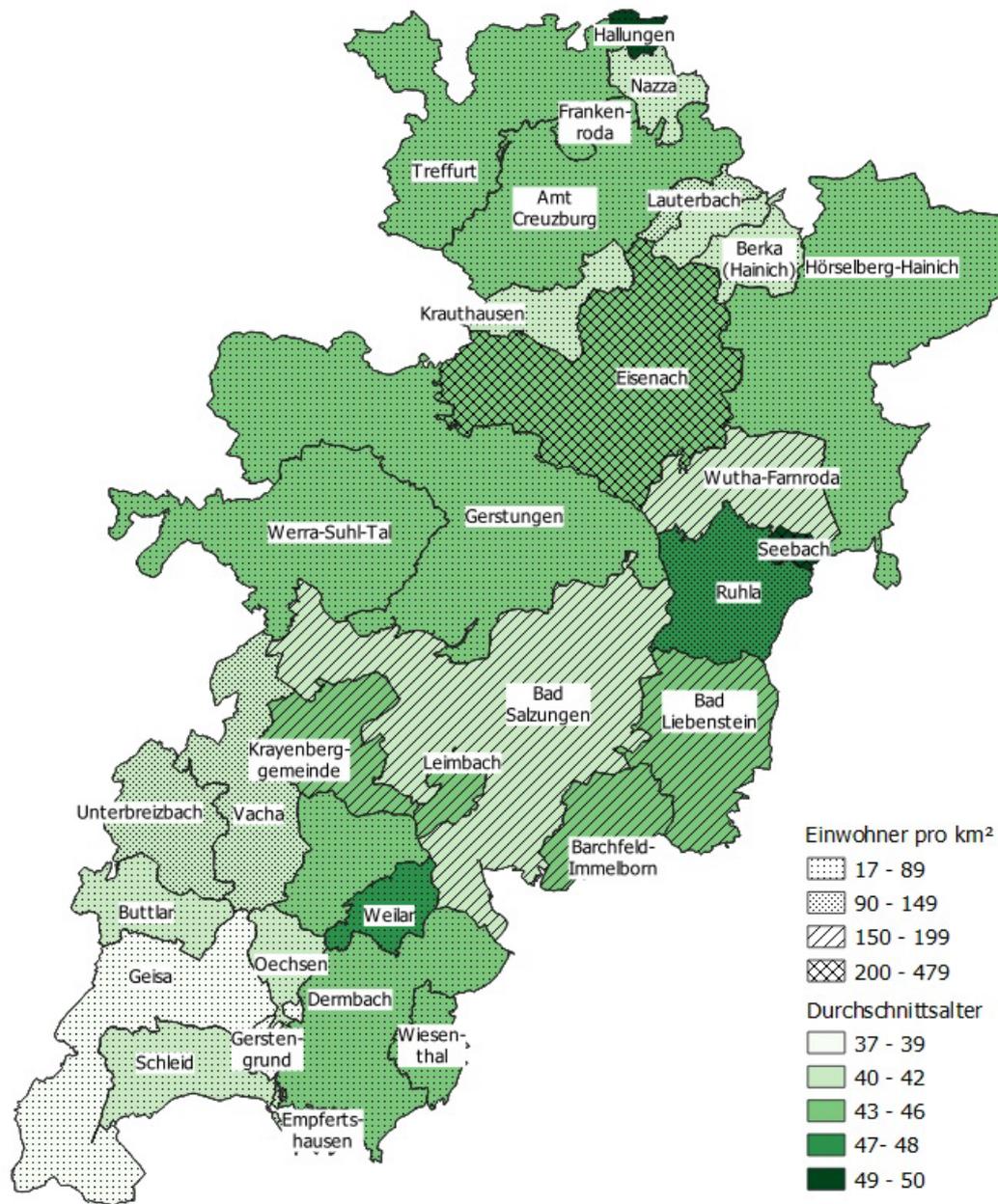


Abbildung 8: Räumliche Verteilung des gemeindebezogenen Durchschnittsalters im Wartburgkreis (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2020)

## 1.4 ARBEITSMARKT

### 1.4.1 BESCHÄFTIGTE

Der Arbeitsmarkt teilt sich auf in Beschäftigte mit und ohne Sozialversicherungspflicht. Während sozialversicherungspflichtig Beschäftigte von der Statistik der Bundesagentur für Arbeit nach Wohn- und Arbeitsort erfasst werden, lässt sich die Zahl der sonstigen Erwerbstätigen (wie Selbstständige und Beamte) nur schwer ermitteln. Nach dem letzten Zensus aus dem Jahr 2011 sind aktuellere Erwerbstätigenzahlen daher nur hochgerechnet. Für den Nahverkehrsraum ergab sich so für das Jahr 2019 für die Erwerbstätigen am Arbeitsort eine Anzahl von rund 81.500 Personen, davon hatten rund 64.000 Personen eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung (vgl. Tabelle 5). Aufgrund ihres hohen Anteils und der verfügbaren Daten sind die Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als Indikator für die Beschäftigung und Pendlerbewegungen geeignet.

| Erwerbsstatus                             | Wartburgkreis | Stadt Eisenach | Nahverkehrsraum | Thüringen | Deutschland |
|---|---------------|----------------|-----------------|-----------|-------------|
| Erwerbstätige am Arbeitsort               | 54.000        | 27.500         | 81.500          | 1.044.700 | 46.497.000  |
| davon Sozialvers.-pflichtige Beschäftigte | 41.218        | 22.812         | 64.030          |           | 33.407.000  |
| Erwerbslose                               | 2.582         | 1.406          | 3.988           | 59.065    | 1.374.000   |
| Arbeitslosenquote                         | 3,9%          | 6,4%           | -               | 5,3%      | 3,0%        |

*Tabelle 5: Erwerbsstatus im Nahverkehrsraum im regionalen Vergleich (Datenquelle: Berechnungen des Thüringer Landesamt für Statistik, Bundesagentur für Arbeit, Stand 2019)*

Ein Drittel der Arbeitsplätze des Nahverkehrsraums liegen in Eisenach. Damit hat die Stadt eine starke Bedeutung für den Arbeitsmarkt der Region – was sich auch im positiven Pendlersaldo zeigt.

Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmer, einschließlich der Auszubildenden, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig 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 und die Stadt Eisenach zum Jahr 2020 zusammengestellt. Die folgende Tabelle enthält die zusammengefassten Werte für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach.

|                              | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte |               |                        |               |
|------------------------------|---|---------------|------------------------|---------------|
|                              | Am Wohnort                                | Am Arbeitsort | Wohnort ist Arbeitsort | Pendlersaldo  |
| Wartburgkreis                | 50.226                                    | 40.679        | 26.358                 | -9.574        |
| Stadt Eisenach               | 16.592                                    | 21.829        | 9.635                  | 5.224         |
| <b>Summe Nahverkehrsraum</b> | <b>66.818</b>                             | <b>62.508</b> | <b>35.993</b>          | <b>-4.350</b> |

*Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wartburgkreis und Stadt Eisenach (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020)*

Bei der Zählung wird zwischen Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort unterschieden. Gibt die erste Zahl die Beschäftigten in der Wohnbevölkerung unabhängig vom Arbeitsort an, sagt die zweite Zahl wieviel Arbeitsplätze unabhängig von den Einwohnern im Ort sind. Die Beschäftigten am Wohnort setzen sich also zusammen aus den vor Ort Arbeitenden und den Auspendlern. Die Beschäftigten am Arbeitsort folglich aus den vor Ort Arbeitenden und den Einpendlern. In Tabelle 6 wird daher die Zahl der Beschäftigten, die im selben Ort wohnen und arbeiten als „Wohnort ist Arbeitsort“ extra ausgewiesen. Nachrichtlich ist auch noch das Pendlersaldo aufgeführt. Aufgrund von Pendelfahrten in und aus Gebieten außerhalb des Nahverkehrsraums ist das Pendlersaldo nicht identisch mit der Differenz zwischen Wohn- und Arbeitsort, wie im folgenden Kapitel beschrieben wird.

#### 1.4.2 PENDLERBEZIEHUNGEN

Mit der Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz entstehen Arbeitswege. Werden diese innerhalb einer Gemeinde bzw. Gebietseinheit zurückgelegt spricht man von Binnenpendlern. Beschäftigte, die nicht an ihrem Arbeitsort wohnen, sind aus der Perspektive des Arbeitsortes Einpendler und aus der Perspektive des Wohnortes Auspendler. Der Pendlersaldo berechnet sich aus den Einpendlern abzüglich der Auspendler bzw. Beschäftigten 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. Ist das Saldo nicht ausgeglichen, bedeutet dies für den Verkehr, dass es im Berufsverkehr deutliche Lastrichtungen gibt und somit die Kapazitäten nicht gleichmäßig ausgelastet werden können. In Thüringen haben 55 % der Pendlerwege eine Länge von unter 10 Kilometern. Ein Viertel der Pendler hat einen Weg zwischen 10 und 25 Kilometer. Lediglich 5 % der Pendler legen Wege über 50 Kilometer zurück.<sup>9</sup>

Anhand der statistischen Daten zu Wohn- und Arbeitsort von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lassen sich Pendlerbeziehung erfassen. Die folgende Auswertung basiert auf Angaben der Bundesagentur für Arbeit zum Stichtag 30.06.2020. Da zum Stichtag die Stadt Eisenach noch kreisfrei war, enthalten die Zahlen für den Wartburgkreis nicht die Eisenacher Aus- und Einpendler anderer Städte und Kreise. Diese sind gesondert in Abbildung 10 und Tabelle 8 dargestellt.

<sup>9</sup> BAUER-HAILER, Ursula (2019): Berufspendler im Bundesländervergleich (=Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2019), S.11.

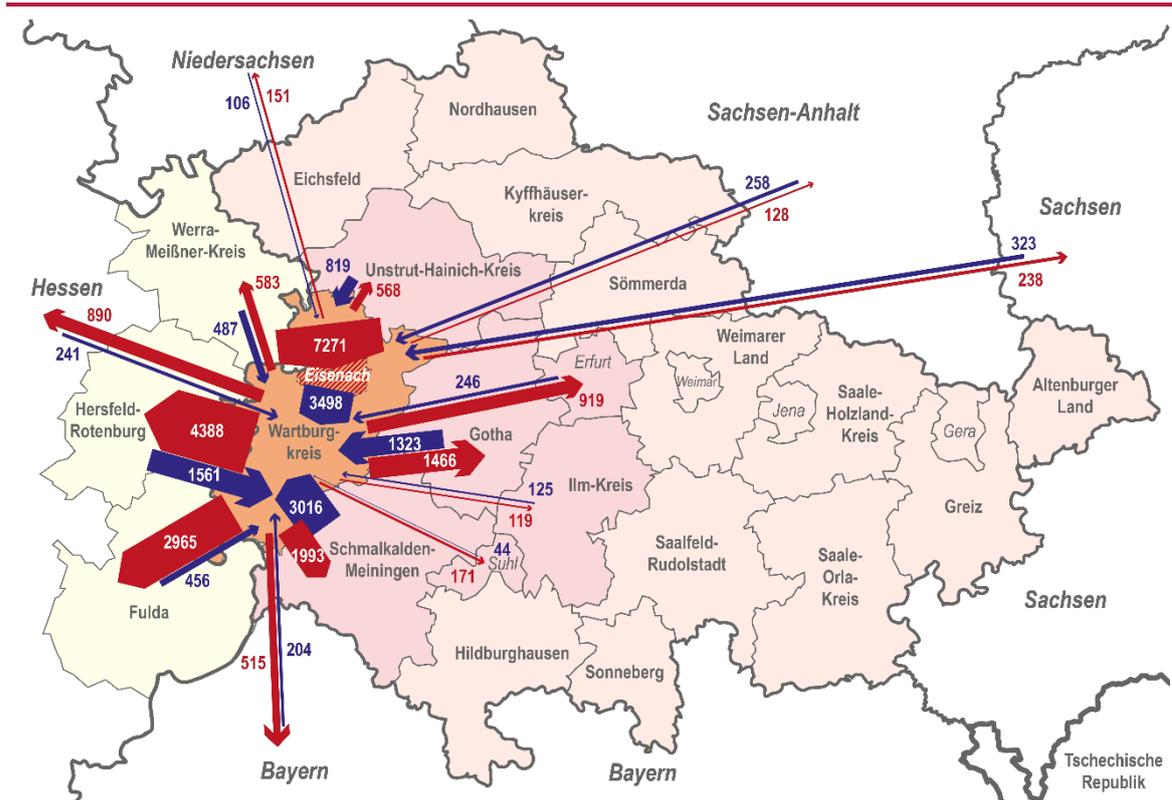


Abbildung 9: Pendlerströme zwischen dem Wartburgkreis (ohne Eisenach) und dem Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020)

| Quelle/Ziel               | Einpendler<br>... nach Wartburg-<br>kreis | Auspendler<br>... von Wartburg-<br>kreis | Saldo         |
|---------------------------|---|--|---------------|
| Eisenach, Stadt           | 3.498                                     | 7.271                                    | -3.773        |
| LK Hersfeld-Rotenburg     | 1.561                                     | 4.388                                    | -2.827        |
| LK Fulda                  | 456                                       | 2.965                                    | -2.509        |
| Erfurt, Stadt             | 246                                       | 919                                      | -673          |
| BL Hessen (sonstige)      | 241                                       | 890                                      | -649          |
| BL Bayern                 | 204                                       | 515                                      | -311          |
| LK Gotha                  | 1.323                                     | 1.466                                    | -143          |
| Suhl, Stadt               | 44  | 171                                      | -127          |
| Werra-Meißner-Kreis       | 487                                       | 583                                      | -96           |
| BL Niedersachsen          | 106                                       | 151                                      | -45           |
| Ilm-Kreis                 | 125                                       | 119                                      | 6             |
| BL Sachsen                | 323                                       | 238                                      | 85            |
| BL Sachsen-Anhalt         | 258                                       | 128                                      | 130           |
| Unstrut-Hainich-Kreis     | 819                                       | 568                                      | 251           |
| LK Schmalkalden-Meiningen | 3.016                                     | 1.993                                    | 1.023         |
| <i>übrige Relationen</i>  | <i>1.587</i>                              | <i>1.503</i>                             | <i>84</i>     |
| <b>Summe</b>              | <b>14.294</b>                             | <b>23.868</b>                            | <b>-9.574</b> |

*Tabelle 7: Pendlerverflechtungen Wartburgkreis (ohne Stadt Eisenach) mit Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020)*

Die stärksten Pendlerbeziehungen des Wartburgkreises bestehen mit der Stadt Eisenach. Rund 3.500 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Eisenacher pendeln täglich in den Wartburgkreis. In der Gegenrichtung pendeln etwa 7.300 Erwerbstätige vom Wartburgkreis nach Eisenach. Erkennbar ist auch die starke Verflechtung mit den angrenzenden Kreisen im benachbarten Bundesland Hessen. Insbesondere die Kreise Hersfeld-Rotenburg und Fulda sind als Arbeitsort Ziel von Pendlern aus dem südwestlichen Kreisgebiet.

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 relativ 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 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beträgt rund 9.600 (auspendelnde) Erwerbstätige.

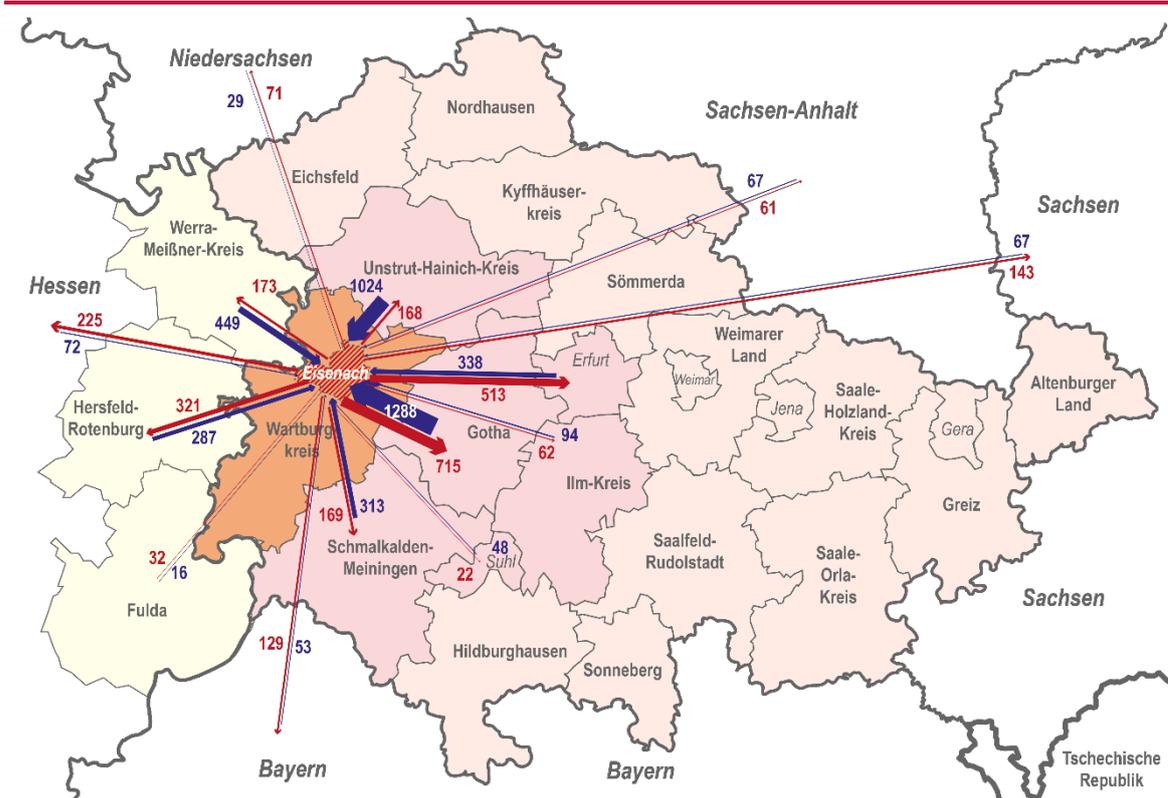


Abbildung 10: Pendlerströme zwischen Eisenach und dem Umland (ohne Wartburgkreis) (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2020)

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

| Quelle/Ziel               | Einpendler<br>... nach Eisenach | Auspendler<br>... von Eisenach | Saldo        |
|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Erfurt, Stadt             | 338                             | 513                            | -175         |
| BL Hessen (sonstige)      | 72                              | 225                            | -153         |
| BL Bayern                 | 53                              | 129                            | -76          |
| BL Sachsen                | 67                              | 143                            | -76          |
| BL Niedersachsen          | 29                              | 71                             | -42          |
| LK Hersfeld-Rotenburg     | 287                             | 321                            | -34          |
| LK Fulda                  | 16                              | 32                             | -16          |
| BL Sachsen-Anhalt         | 67                              | 61                             | 6            |
| Suhl, Stadt               | 48                              | 22                             | 26           |
| Ilm-Kreis                 | 94                              | 62                             | 32           |
| LK Schmalkalden-Meiningen | 313                             | 169                            | 144          |
| Werra-Meißner-Kreis       | 449                             | 173                            | 276          |
| LK Gotha                  | 1.288                           | 715                            | 573          |
| Unstrut-Hainich-Kreis     | 1.024                           | 168                            | 856          |
| Wartburgkreis             | 7.271                           | 3.498                          | 3.773        |
| <i>übrige Relationen</i>  | 765                             | 655                            | 110          |
| <b>Summe</b>              | <b>12.181</b>                   | <b>6.957</b>                   | <b>5.224</b> |

*Tabelle 8: Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach mit Umland (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2020)*

Eisenach ist als Arbeitsstandort attraktiv. Unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist die Zahl der Einpendler doppelt so hoch wie die der Auspendler. Somit ist das Eisenacher Pendlersaldo deutlich im Plus.

Wie bereits aus der Pendlerauswertung für den Wartburgkreis hervorging, bestehen die größten Pendlerverflechtungen zwischen der Stadt Eisenach und dem Wartburgkreis. Täglich pendeln ca. 7.200 Erwerbstätige zur Arbeit nach Eisenach ein, ca. 3.500 in Eisenach Wohnende pendeln zu einem Arbeitsplatz im Wartburgkreis aus. Nach Erfurt pendeln täglich ca. 500 Eisenacher. Von den benachbarten Landkreisen Gotha und Unstrut-Hainich-Kreis fahren täglich mehr als 2.300 Personen zur Arbeit nach Eisenach. Im Gegensatz zum übrigen Wartburgkreis sind die benachbarten Kreise in Hessen von der Eisenacher Bevölkerung als Arbeitsorte wenig nachgefragt.

### 1.4.3 UNTERNEHMEN UND GEWERBEGEBIETE

Das ehemals größte Unternehmen im Wartburgkreis, die Rege Motorenteile GmbH in Hörselberg-Hainich, musste nach der Übernahme durch JD Norman im Jahr 2020 Insolvenz anmelden. Somit verbleiben als größere Arbeitgeber außerhalb Eisenachs z. B. die AE Group AG in Gerstungen (Am Kreuzweg) mit 600 Mitarbeitern. 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 mit gegenwärtig mehr als 400 Arbeitsplätzen.

Im Stadtgebiet von Eisenach sind neben der öffentlichen Verwaltung die Opel Automobile GmbH sowie die Robert Bosch GmbH die größten Arbeitgeber mit zusammen rund 3.700 Beschäftigten.

| Gemeinde           | Gewerbegebiet  |
|--------------------|--|
| Barchfeld          | Im Vorwerk / Am Eisberg                                    |
| Berka, Stadt       | „Auf der Dornenhecke“                                      |
| Berka / Werra      | Wildecke Straße  |
| Creuzburg, Stadt   | Weststadt Creuzburg  |
| Gerstungen         | Am Kreuzweg  |
| Hörselberg-Hainich | Industriegebiet Eisenach-Kindel (JD Norman Insolvenz)      |
| Immelborn          | Gewerbepark Immelborn (Altstandort - ehem. Hartmetallwerk) |
| Seebach            | Gewerbegebiet Seebach                                      |

*Tabelle 9: Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen im Wartburgkreis (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 04.2021)*

| Industrie- bzw. Gewerbegebiet                   | Anzahl Arbeitsplätze |
|---|----------------------|
| Industriegebiet "Eisenach-West" (Opel)          | 2.657                |
| Industriegebiet "Wartenberg" (Bosch)            | 1.800                |
| Gewerbegebiet "An der Rennbahn"                 | 821                  |
| Gewerbegebiet "Eichrodter Weg"                  | 528                  |
| Gewerbegebiet "Kasernengelände"                 | 728                  |
| Gewerbegebiet "Obere Mühlhäuser Straße"         | 487                  |
| Gewerbegebiet "Im Eisenacher Feld" OT Stedtfeld | 850 (Stand: 2013)    |
| Gewerbegebiet "Stockhausen" OT Stockhausen      | 561                  |

*Tabelle 10: Industrie- und Gewerbegebiete mit mehr als 400 Arbeitsplätzen in der Stadt Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 26.04.2021)*

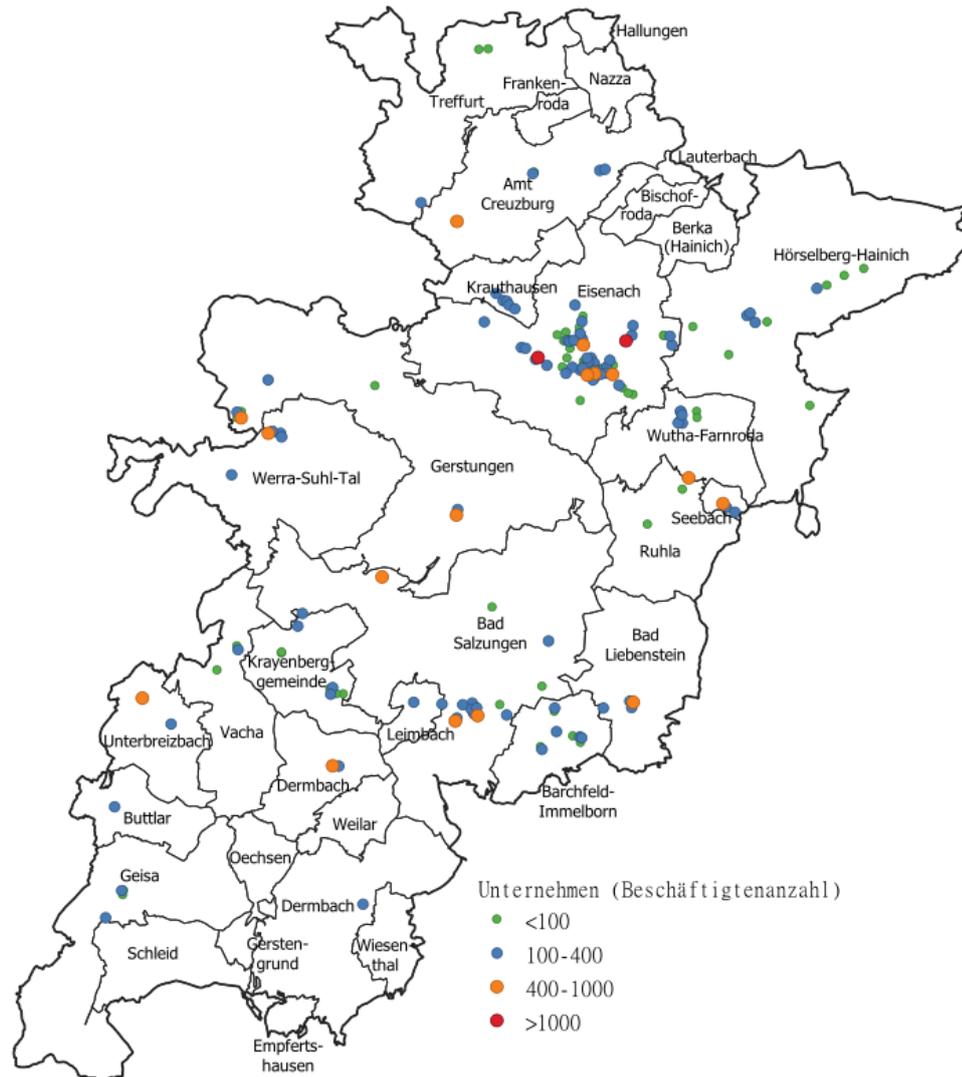


Abbildung 11: Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 04.2021)

In Abbildung 11 sind Unternehmen mit mehr als 40 Mitarbeitern in der Wartburgregion dargestellt. So ist eine Ballung größerer Unternehmen insbesondere in der Stadt Eisenach und den angrenzenden Nachbargemeinden festzustellen. Auch im Bereich des Mittelzentrums Bad Salzungen sowie entlang des Werratals ist eine größere Zahl an Unternehmen mit Mitarbeiterzahlen zwischen 100 und 1.000 angesiedelt. Vor allem im gesamten südlichen, aber auch in Teilen des westlichen Kreisgebietes (Gemeinden Gerstungen und Werra-Suhl-Tal) sind hingegen nur wenige Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten zu finden.

Industrie- und Gewerbegebiete stellen an die ÖPNV-Anbindung besondere Anforderungen, da die Erschließung solcher Gebiete oftmals schwerpunktmäßig auf den Pkw- bzw. Schwerlastverkehr ausgerichtet ist. Dies bedeutet, dass teilweise Schienestrecken sowie Bundesstraßen und Autobahnen die fußläufige Erreichbarkeit und somit in vielen Fällen auch den Weg zum nächstgelegenen ÖPNV-Zugangspunkt erschweren, sofern nicht direkt im Gewerbegebiet eine Haltestelle vorhanden ist. Aber auch

innerhalb von Gewerbegebieten können großflächige Firmengrundstücke bzw. das Fehlen von Gehwegen ein Hindernis im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Haltestellen darstellen. Umso wichtiger ist es, in diesen Fällen eine genaue Analyse des Haltestelleneinzugsgebietes vorzunehmen. Das Ergebnis ist meistens kein einheitlicher kreisförmiger Haltestelleneinzugsradius, sondern ein verzerrtes Polygon, das, wie Abbildung 12 zeigt, beispielsweise durch unpassierbare Barrieren, zustande kommt.



Abbildung 12: Analyse der Erschließungssituation von Gewerbegebieten am Beispiel Gerstungen (Molybdänwerk/Oberhalb der Bahn) (Datenquelle: Basisdaten Openstreetmap)

## 1.5 SCHULSTANDORTE

Wie aus Tabelle 11 und der Anlage 3 entnommen werden kann, befinden sich im Wartburgkreis 33 Grundschulen. Das Grundzentrum Mihla besitzt keine eigene Grundschule. Die Kinder werden in der benachbarten Grundschule in Nazza unterrichtet. 15 Regelschulen sind flächendeckend über den Landkreis verteilt. Diese befinden sich im Mittelzentrum Bad Salzungen, in sechs 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.

Die jeweiligen Einzugsgebiete der einzelnen Schulen mit den entsprechenden Schülerströmen von den Wohnorten der Schüler und Schülerinnen zum Schulstandort sind in Anlage 3 dargestellt. Hier lassen sich sowohl die sich in der Regel auf wenige Orte beschränkenden Einzugsgebiete der Grundschulen als auch die flächenmäßig deutlich größeren Einzugsgebiete der Regelschulen und Gymnasien erkennen. Zur besseren Lesbarkeit wurden die grafischen Darstellungen der Schülerströme der Regelschulen und Gymnasien auf Basis des Liniennetzplans erstellt, bei den Grundschulen hingegen in Form eines Organigramms.

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

Tabelle 11: Wartburgkreis – Staatliche Schulen (Stand: Schuljahr 2021/22)

In Trägerschaft der Stadt Eisenach befinden sich insgesamt zwölf Schulen (vier Grundschulen, drei Regelschulen, zwei Gymnasien mit drei Standorten, ein Staatliches Regionales Förderzentrum, eine Gemeinschaftsschule, ein Staatliches Berufsschulzentrum mit 3 Standorten). Darüber hinaus gibt es in Eisenach noch vier Schulen in freier Trägerschaft (eine Grundschule, ein Gymnasium, eine Waldorfschule und eine Förderschule) (siehe Abbildung 13 und Tabelle 12). Zum Schuljahr 2020/21 besuchten etwa 4.500 Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Stadtgebiet. Hinzukommen rund 1.800 Schüler des Berufsschulzentrums. Mehr als 1.000 Schulplätze befinden sich in den Planungsbezirken Stadtzentrum und Thälmannstraße. Darüber hinaus gibt es in beide Richtungen Schülerströme zwischen Gemeinden im Grenzbereich des Wartburgkreises und Gemeinden in angrenzenden Landkreisen. In diesen Fällen nutzen die Schüler Schulstandorte im jeweils anderen Landkreis.

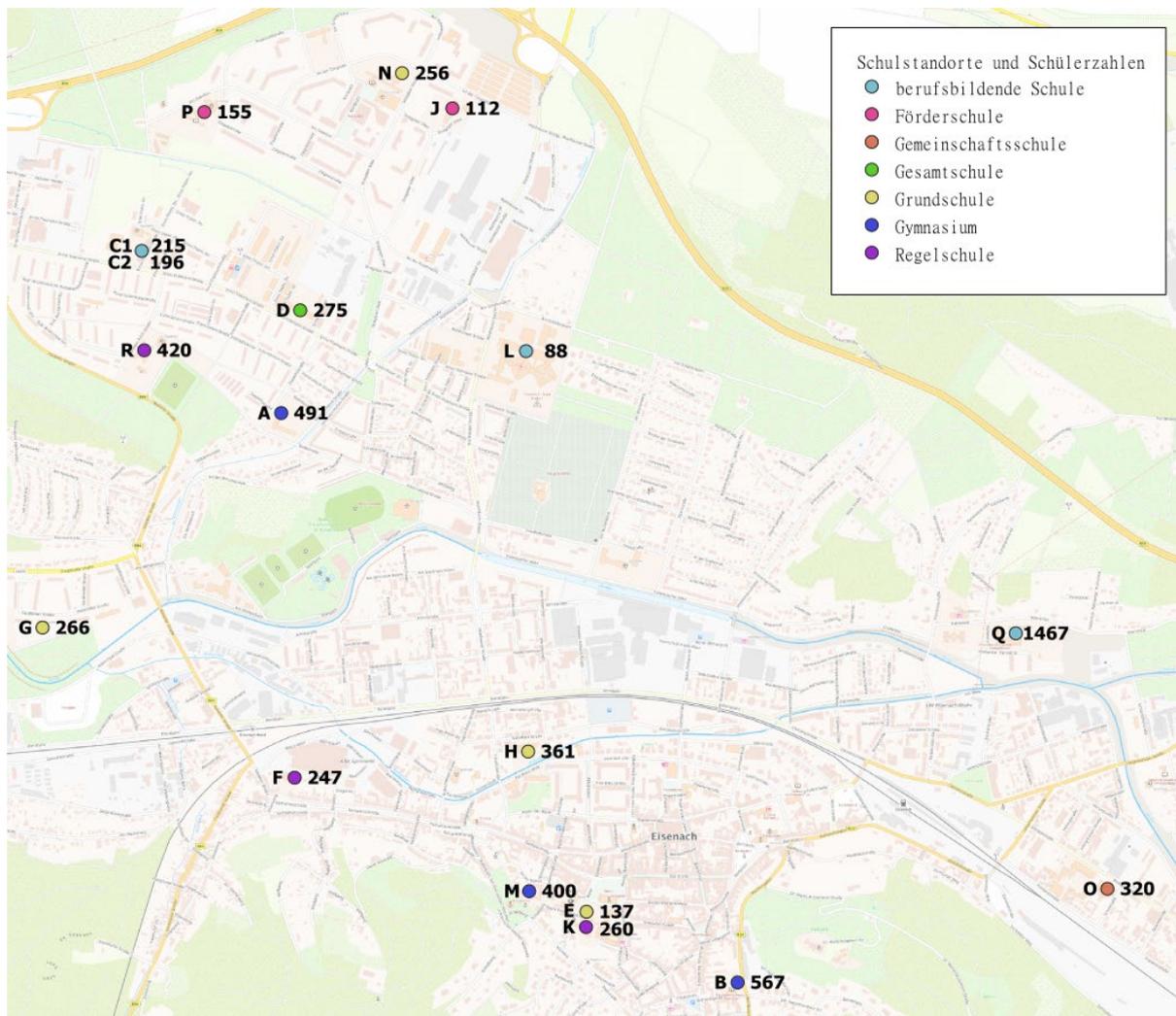


Abbildung 13: Stadt Eisenach – Schulstandorte und Schülerzahlen (Datenquelle: Basisdaten Openstreetmap, Stand: 2021)

| Schulform             | Name  | Schülerzahl | Kartenlabel |
|-----------------------|---|-------------|-------------|
| Gymnasium             | Elisabeth-Gymnasium                               | 491         | A           |
| Gymnasium             | Ernst-Abbe-Gymnasium                              | 567         | B           |
| Berufsbildende Schule | Evangelische Fachschule "Johannes Falk"           | 215         | C1          |
| Grundschule           | Evangelische Grundschule                          | 196         | C2          |
| Gesamtschule          | Freie Waldorfschule Eisenach                      | 275         | D           |
| Grundschule           | Georgenschule                                     | 137         | E           |
| Regelschule           | Geschwister-Scholl-Schule                         | 247         | F           |
| Grundschule           | Hörselschule                                      | 266         | G           |
| Grundschule           | Jakobschule                                       | 361         | H           |
| Förderschule          | Johannes-Falk-Schule                              | 112         | J           |
| Regelschule           | Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule                 | 260         | K           |
| Berufsbildende Schule | Krankenpflegerschule St. Georg                    | 88          | L           |
| Gymnasium             | Martin-Luther-Gymnasium                           | 400         | M           |
| Grundschule           | Mosewaldschule                                    | 256         | N           |
| Gemeinschaftsschule   | Oststadtschule                                    | 320         | O           |
| Förderschule          | Pestalozzischule                                  | 155         | P           |
| Berufsbildende Schule | Staatliches Berufsschulzentrum "Heinrich Erhardt" | 1467        | Q           |
| Regelschule           | Wartburg-Schule                                   | 420         | R           |

*Tabelle 12: Stadt Eisenach – Schulstandorte und Schülerzahlen (Stand: 2021)*

## 1.6 EINRICHTUNGEN DER DASEINSVORSORGE

### 1.6.1 EINRICHTUNGEN DES GESUNDHEITSWESENS (KRANKENHÄUSER)

Insgesamt lässt sich im Nahverkehrsraum eine Ballung der Krankenhäuser auf wenige Gemeinden feststellen. So bilden Bad Salzungen mit vier Kliniken (u.a. Klinikum Bad Salzungen und Asklepios Kliniken) und Bad Liebenstein mit drei Kliniken (Dr. Lauterbach-Klinik, Heinrich-Mann-Klinik, m&i Fachklinik für Physikalische Medizin und Medizinische Rehabilitation) sowie Eisenach mit dem St. Georg Klinikum und Dermbach mit der Dr. Becker Burg-Klinik die Zentren der medizinischen Versorgung im Wartburgkreis. Um die Bevölkerung flächendeckend mit medizinischen Leistungen zu versorgen, existieren im Landkreis verschiedene Medizinische Versorgungszentren, deren flächenmäßige Verteilung jedoch Versorgungslücken aufweist. Diese Lücken, zu denen beispielsweise das gesamte nördliche sowie das südöstliche Kreisgebiet zählt, sind in der folgenden Abbildung 14 der Standorte von Krankenhäusern und Medizinischen Versorgungszentren im Wartburgkreis deutlich zu erkennen.

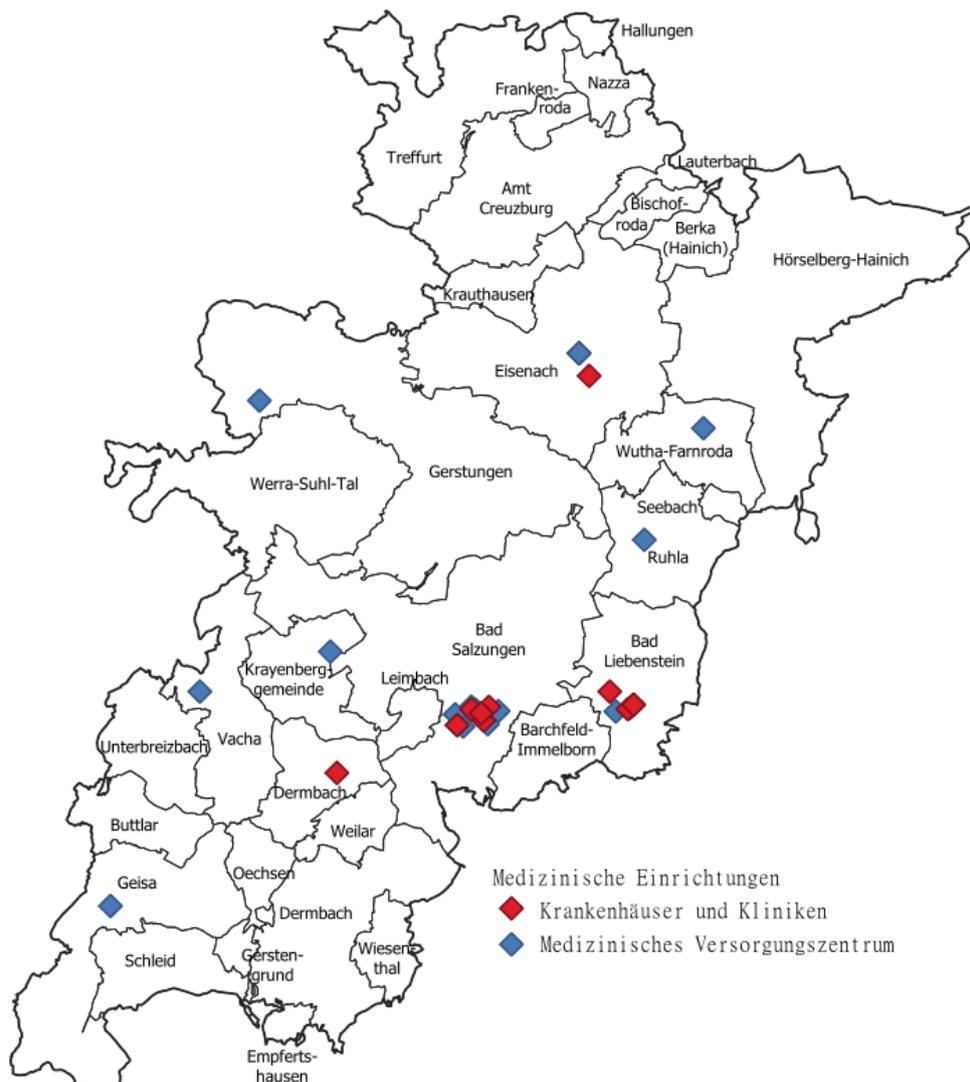


Abbildung 14: Medizinische Einrichtungen im Wartburgkreis und in Eisenach (Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Stand: 2021)

## 1.6.2 EINRICHTUNGEN IM EINZELHANDEL

Für den Wartburgkreis wurden die Verkaufsflächen von den Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften im Rahmen der Erarbeitung des Strategiekonzeptes<sup>10</sup> 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 m<sup>2</sup> in den Städten bzw. Gemeinden Bad Salzungen, Geisa, Gerstungen, Marksuhl, Ruhla und Wutha-Farnroda befinden. Bis auf Marksuhl besitzen alle genannten Orte eine zentralörtliche Funktion.

In der Stadt Eisenach ist die Gesamtverkaufsfläche der groß- und kleinflächigen Einzelhandelseinrichtungen zwischen 2011 und 2020 von ca. 143.900 m<sup>2</sup> auf 135.700 m<sup>2</sup> gesunken.<sup>11</sup> Die Verkaufsflächenausstattung Eisenachs liegt aber weiterhin über dem Durchschnitt anderer Mittelzentren (mit Teilfunktion eines Oberzentrums) in der Region. In der Einkaufsinnenstadt Eisenachs konzentrieren sich rund 15 % der Gesamtverkaufsfläche und etwa 39 % der Gesamtzahl aller Betriebe. Die Verteilung der Verkaufsflächen des Lebensmitteleinzelhandels auf das Stadtgebiet sowie die Standorte der Einzelhandelsbetriebe insgesamt einschließlich ihrer Funktionen sind in Abbildung 15 und Abbildung 16 dargestellt. Gemeinsam geben sie einen Überblick über die räumliche Situation der Nahversorgung in Eisenach und lassen in Abhängigkeit der Funktionalität der Einzelhandelsansiedlungen Rückschlüsse auf die unterschiedlichen Anforderungen an die ÖPNV-Anbindung der jeweiligen Gebiete zu.

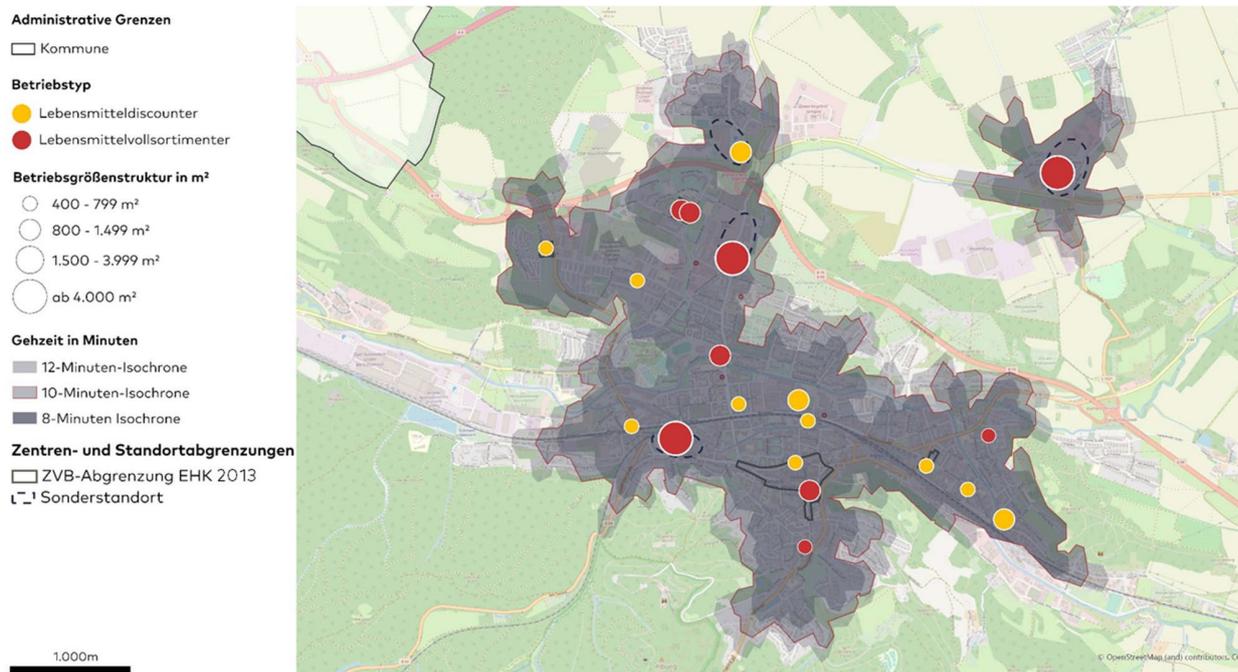


Abbildung 15: Räumliche Verteilung des Lebensmitteleinzelhandels auf das Stadtgebiet von Eisenach (Quelle: Stadt + Handel Beckmann und Föhrer Stadtplaner PartGmbH. Kartengrundlage: OpenStreetMap – veröffentlicht unter ODbL, Fortschreibung Stand: 2021)

<sup>10</sup> PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG: Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion, Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.

<sup>11</sup> Stadt + Handel Beckmann und Föhrer Stadtplaner PartGmbH: Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Eisenach, Fortschreibung 2021.



Abbildung 16: Räumliche Verteilung der Einzelhandelsbetriebe nach Funktionen im Gebiet Einkaufsinnenstadt (Quelle: Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbH. Kartengrundlage: Stadt Eisenach, Fortschreibung Stand: 2021)

## 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 insbesondere in den Naherholungsgebieten. Das sind der Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal, der UNESCO-Weltnaturerbe Nationalpark Hainich, der Naturpark Thüringer Wald, die Hørselberge und das Biosphärenreservat Rhön. 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 und insbesondere der Stadt Eisenach spiegeln die Übernachtungs- und Besucherzahlen wider. Die Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik<sup>12</sup> weisen für das Jahr 2019 (das Jahr 2020 ist wegen Corona-Beschränkungen nicht repräsentativ) knapp unter 215 Tsd. Gästeankünfte in Eisenach und 129 Tsd. Gästeankünfte im übrigen Landkreis aus. Wegen der längeren durchschnittlichen Verweildauer im Kreis (6,0 Tage gegenüber 1,7 Tage in Eisenach) lagen die Übernachtungszahlen im Kreis 2019 aber mehr als doppelt so hoch wie in Eisenach (780,6 Tsd. Gegenüber 367,7 Tsd.).

Da Reiseentscheidungen von vielen Faktoren abhängen (u.a. Sicherheitslage im Ausland, besondere Veranstaltungen) gab es bei der Gästeentwicklung in den letzten Jahren Schwankungen sowohl in positiver als auch in negativer Richtung. Ein Trend ist daher derzeit nicht absehbar.

Das Statistische Landesamt weist auch Ankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach ausgewählten Gemeinden<sup>13</sup> 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 2019 die meisten Gästeankünfte (30.749 bzw. 30.268). In Bad Liebenstein gab es aufgrund der längeren Verweildauer von durchschnittlich 10,7 Tagen (Bad Salzungen 7,3 Tage) aber deutlich mehr Übernachtungen (327.843 gegenüber 222.170 in Bad Salzungen). Weitere beliebte Ziele sind die Gemeinde Hørselbach-Hainich mit 9.122 Ankünften und 18.760 Übernachtungen bei einer durchschnittlichen Verweildauer von 2,1 Tagen und die Stadt Ruhla mit 7.675 Ankünften und 22.553 Übernachtungen (2,9 Tage Verweildauer). In Gerstungen konnten 2.123 Ankünfte und 5.614 Übernachtungen (2,6 Tage Verweildauer) verzeichnet werden.

<sup>12</sup> Thüringer Landesamt für Statistik: Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach Kreisen in Thüringen, Stand 01.01.2020 (<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=kr000802>), abgerufen am 10.01.2022).

<sup>13</sup> Thüringer Landesamt für Statistik: Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach Gemeinden in Thüringen, Stand 01.01.2020 (<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=ge000802>), abgerufen am 10.01.2022).

## 2 MOTORISIERUNG UND VERKEHRSANTEIL

Zum 01.01.2021 gab es im Wartburgkreis (ohne Eisenach) 93.755 gemeldete Kraftfahrzeuge, davon ca. 74.256 Pkw.<sup>14</sup> Bei 117.967 Einwohnern (Stand: 31.12.2020) ergibt sich ein Motorisierungsgrad von 629 Pkw je 1.000 Einwohner. Damit liegt der Wartburgkreis deutlich über dem landesweiten Durchschnitt. So belief sich in Thüringen der Wert zum selben Zeitpunkt auf 564 Pkw je 1.000 Einwohner.

Im Vergleich zum vorherigen Nahverkehrsplan ist der Motorisierungsgrad sowohl im Wartburgkreis (2014: 597 Pkw/1000 Einwohner) als auch in Thüringen (2014: 539 Pkw/1000 Einwohner) deutlich gestiegen.

Für die Stadt Eisenach ergibt sich mit 21.213 gemeldeten Pkw bei 41.970 Einwohnern (Stand: 31.12.2020) ein Motorisierungsgrad von 505 Pkw je 1.000 Einwohner. Der Motorisierungsgrad blieb damit in Eisenach weitgehend stabil (2014: 499 Pkw/1000 Einwohner).

Die Abbildung 17 zeigt den Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Wartburgkreises.

---

<sup>14</sup> Kraftfahrt Bundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 01. Januar 2021 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl.

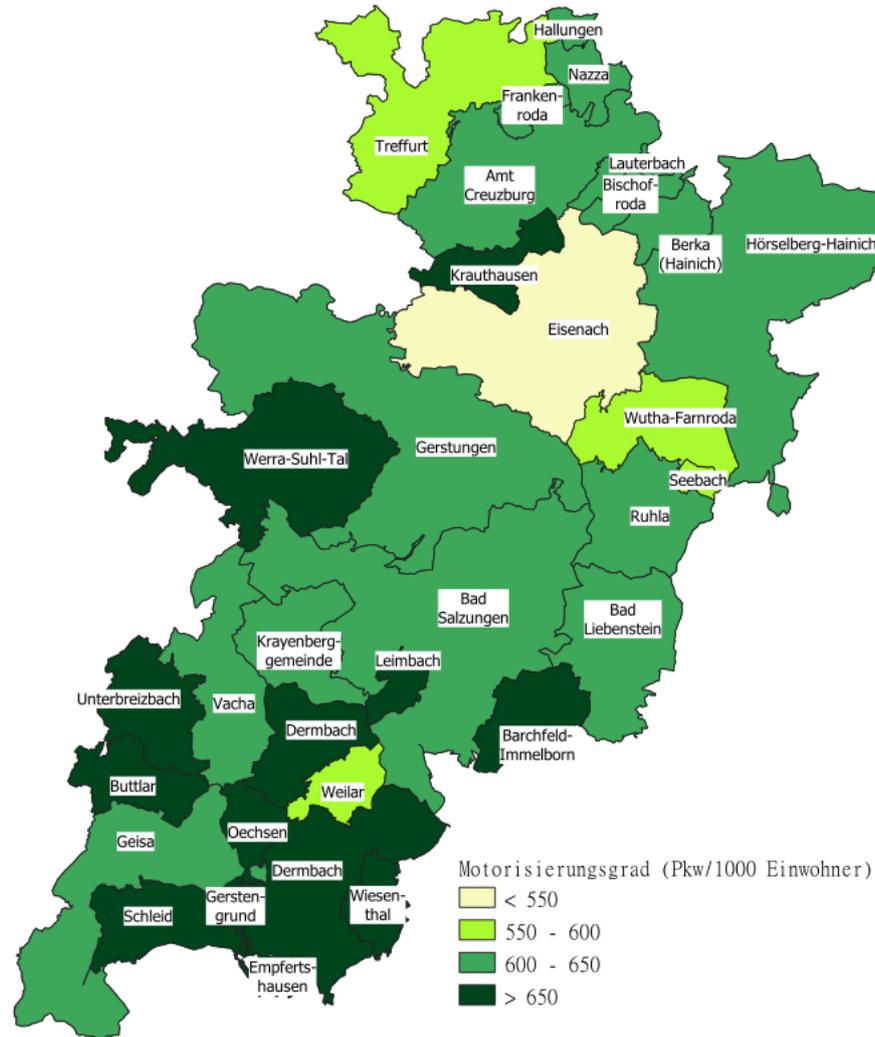


Abbildung 17: Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Wartburgkreises (Datenquelle: siehe Fußnote 14)

Bezogen auf die derzeitige ÖPNV-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.

Der Anteil der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen wird durch Befragungen ermittelt. Bei Wegekettten mit verschiedenen Verkehrsmitteln (zum Beispiel zu Fuß zur Haltestelle) gehen nur die Hauptverkehrsmittel in die Anteile der Verkehrsmittel, Modal-Split genannt, ein. Fuß- und Radverkehr in Kombination mit Auto oder ÖPNV wird also nicht berücksichtigt.

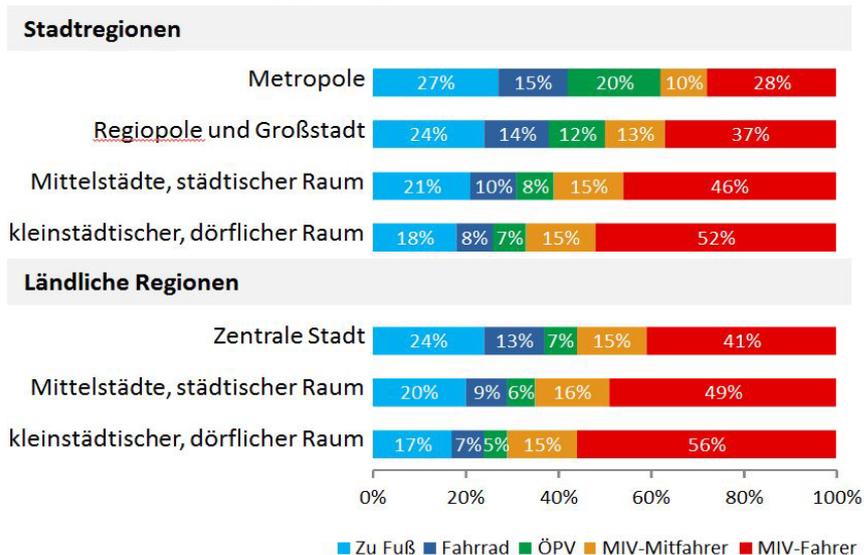
Da es für viele Gemeinden keine Ergebnisse aus Befragungen gibt, kann der Modal-Split anhand der in Tabelle 13 genannten Raumtypen geschätzt werden. Diesen wurden in der regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)<sup>15</sup> des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Durchschnittswerte für die Verkehrsmittelwahl (siehe Abbildung 18) zugordnet.

| Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) |  |
|---|--|
| 71  | Stadtregion - Metropole                              |
| 72  | Stadtregion - Regiopole und Großstadt                |
| 73  | Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum          |
| 74  | Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum      |
| 75  | Ländliche Region - Zentrale Stadt                    |
| 76  | Ländliche Region - Städtischer Raum                  |
| 77  | Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum |

Tabelle 13: Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) des BMVI (Datenquelle: siehe Fußnote 15)

### Verkehrsmittelwahl nach dem zusammengefassten regionalstatistischen Raumtyp (RegioStaR 7) 2017

Anteil an den zurückgelegten Wegen



Quelle: Mobilität in Deutschland 2017

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach dem zusammengefassten regionalstatistischen Raumtyp (RegioStaR 7) 2017 (Datenquelle: siehe Fußnote 15)

Anhand der Einordnung der Gemeinden zu ihren Raumtypen und unter Berücksichtigung der spezifischen Verkehrsmittelwahl nach den regionalstatistischen Raumtypen (vgl. Abbildung 18), die in der Erhebung "Mobilität in Deutschland 2017" ermittelt wurde, lässt sich der Modal Split der einzelnen Städte und Gemeinden des Wartburgkreises abschätzen (siehe Tabelle 14).

<sup>15</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), Stand 12.2021 (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 11.01.2022).

| Name                   | RegioStaR7 | Regionalstatistischer Raumtyp     | Modal Split |     |      |     |
|------------------------|------------|-----------------------------------|-------------|-----|------|-----|
|                        |            |                                   | zu Fuß      | Rad | ÖPNV | MIV |
| Eisenach, Stadt        | 75         | Zentrale Stadt                    | 24%         | 13% | 7%   | 56% |
| Bad Salzungen, Stadt   | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Leimbach               | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Ruhla, Stadt           | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Seebach                | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Wutha-Farnroda         | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Bad Liebenstein, Stadt | 76         | Städtischer Raum                  | 20%         | 9%  | 6%   | 65% |
| Barchfeld-Immelborn    | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Berka v. d. Hainich    | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Bischofroda            | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Buttlar                | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Dermbach               | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Empfertshausen         | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Frankenroda            | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Geisa, Stadt           | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Gerstengrund           | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Hallungen              | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Krauthausen            | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Lauterbach             | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Nazza                  | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Oechsen                | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Schleid                | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Treffurt, Stadt        | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Untereibitzbach        | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Vacha, Stadt           | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Weilar                 | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Wiesenthal             | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Moorgrund              | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Gerstungen             | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Hörselberg-Hainich     | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Krayenberggemeinde     | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Werra-Suhl-Tal, Stadt  | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |
| Amt Creuzburg, Stadt   | 77         | Kleinstädtischer, dörflicher Raum | 17%         | 7%  | 5%   | 71% |

**Tabelle 14:** *Einordnung der Städte und Gemeinden im Wartburgkreis zu ihren regionalstatistischen Raumtypen und abgeschätzter Modal Split-Anteil des ÖPNV (Datenquelle: RegioStaR – Referenzdateien zur regionalstatistischen Raumtypologie, siehe Fußnote 15)*

In der Praxis können die auf Basis der Raumtypen abgeschätzten Zahlen von der Realität abweichen. So wurden im Rahmen der Befragung Mobilität in Städten- SrV 2018<sup>16</sup> Werte für Eisenach ermittelt, die in der Verteilung des Fuß- und Radverkehrs vom Durchschnitt abweichen. So ist der Anteil des Fußverkehrs in Eisenach höher als in vergleichbaren Städten. Dafür ist der Anteil des Radverkehrs – auch im Vergleich mit Städten ähnlicher Topografie – geringer.

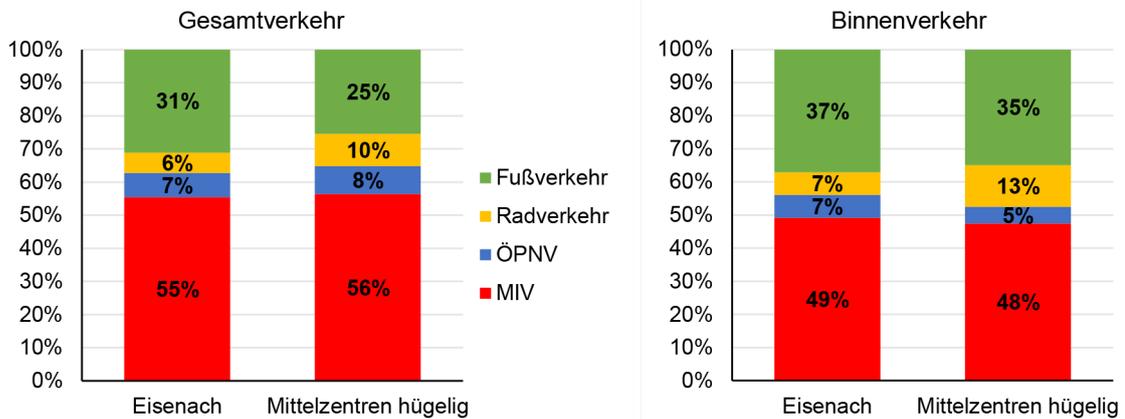


Abbildung 19: Verkehrsmittelanteil (Modal Split) in der Stadt Eisenach (Quelle: Befragung Mobilität in Städten – SrV 2018“, Darstellung aus: Stadt Eisenach Verkehrsentwicklungsplan 2035)

Alle Städte und Gemeinden des Wartburgkreises werden als Ländliche Region kategorisiert. Dadurch ist der MIV-Anteil am Modal Split mit bis zu 71 % relativ hoch. Eisenach weist Merkmale einer zentralen Stadt im ländlichen Raum auf und verfügt über einen MIV-Anteil am Modal Split von 55 %. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV beläuft sich in Eisenach auf 7 %. Die Städte bzw. Gemeinden Bad Salzungen, Leimbach, Ruhla, Seebach, Wutha-Farnroda und Bad Liebenstein sind unter dem Raumtyp Städtischer Raum eingeordnet. Diese weisen einen angenommenen Anteil des MIV am Modal Split von 65 % und einen 6 %-Anteil des ÖPNV auf. Alle anderen Städte und Gemeinden werden als kleinstädtischer, dörflicher Raum in der ländlichen Region kategorisiert, sodass hier mit einem MIV-Anteil von 71 % und einem ÖPNV-Anteil von 5 % gerechnet wird.

<sup>16</sup> GERICKE, Regine u.a.: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich.

## 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 RB 41 der Süd Thüringen Bahn GmbH. (siehe Tabelle 15 und Anlage 5).

| Linie | Linienweg                                    | Verkehrsunternehmen             |
|-------|--|---------------------------------|
| RB 20 | Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Leipzig | Abellio Rail Mitteldeutschland  |
| R 6   | Eisenach – Gerstungen – Bebra                | cantus Verkehrsgesellschaft mbH |
| RB 41 | Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen         | Süd Thüringen Bahn GmbH         |

Tabelle 15: SPNV-Linien im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand 2021)

Wie aus Anlage 5 hervorgeht, verkehren alle drei SPNV-Linien an Schultagen und schulfreien Tagen im 60-Minuten-Takt. Die RB 20 und RB 41 werden dabei um weitere Einzelzüge ergänzt. An Samstagen und Sonn- bzw. Feiertagen verkehren die RB 20 und die RB 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 1 Uhr. Die Linie R 6 wird an Schultagen und schulfreien Tagen von ca. 4 Uhr bis 22 Uhr, an Samstagen von ca. 6 Uhr bis 22:30 Uhr und an Sonn- bzw. Feiertagen von ca. 7 Uhr bis 22:30 Uhr bedient. Die RB 41 verkehrt an Schultagen und schulfreien Tagen von ca. 4 Uhr bis 23:00 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, Hirschel). Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind in der Abbildung 20 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 Anlage 5 sind die StPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil sowie der benachbarten Gebietskörperschaften aufgelistet. Angegeben ist die Bedienzeit, die Fahrtenanzahl und ggf. die Taktung je Linie und Verkehrstag.

#### Stadtbusverkehr Eisenach

Das Stadtverkehrsnetz der großen Kreisstadt Eisenach umfasst insgesamt 14 Stadtbuslinien und eine Nachtbuslinie. Es wird durch drei Hauptachsen (vom Hauptbahnhof nach Eisenach Nord, zur Karlskuppe und zur Stadtfelder Straße) geprägt, die vorrangig durch die Linien 1, 2, 5/25 und 15 bedient werden.

Eine Übersicht zum Linien- und Fahrtenangebot im Stadtverkehr Eisenach auf Basis des Fahrplanstandes im Februar 2022 ist in Anlage 5 enthalten. In der folgenden Abbildung ist der schematische Liniennetzplan dargestellt.

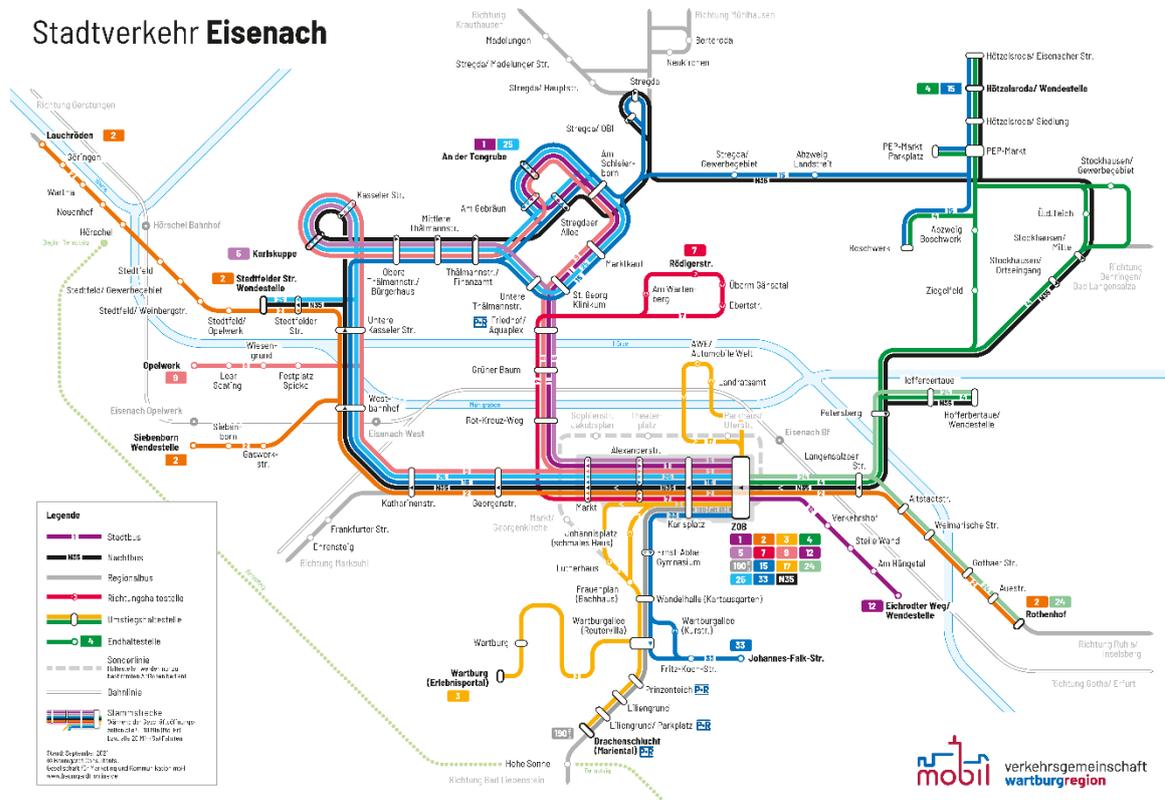


Abbildung 20: Schematischer Liniennetzplan Stadtverkehr Eisenach (Quelle: [https://www.vg-wartburgregion.de/fileadmin/user\\_upload/netzpläne/SLNP\\_Eisenach\\_gueltig\\_ab\\_05092021.pdf](https://www.vg-wartburgregion.de/fileadmin/user_upload/netzpläne/SLNP_Eisenach_gueltig_ab_05092021.pdf), Stand: 09.2021)

Nahezu alle Stadtbuslinien verkehren in Eisenach an Schul- und Ferientagen. Ausnahmen stellen lediglich die nur an Christi Himmelfahrt angebotene Linie 24 und die Nachtbuslinie N35 dar, deren Angebot sich auf den späten Samstagabend beschränkt. Die Linien 9 und 12 sind hauptsächlich für den Berufsverkehr von Bedeutung, da diese den Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Industriegebiet West (Opel) bzw. dem Eichrodter Weg abdecken und sich an den Schichtzeiten der dort angesiedelten Betriebe orientieren.

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. 23:30 Uhr). Am Wochenende beginnt der Betrieb auf allen Linien erst zwischen 8 und 10 Uhr, auf den Hauptachsen ab ca. 5 Uhr.

Die Fahrtenanzahl an Ferientagen entspricht in etwa der an Schultagen. Am Wochenende wird das Angebot ausgedünnt und umfasst an Samstagen lediglich noch sieben Linien, an Sonn- und Feiertagen sechs Linien. Die Anzahl der Fahrten pro Verkehrstag ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

| Verkehrstag        | Fahrtenzahl je Verkehrstag |
|--------------------|----------------------------|
| Schultag           | 436                        |
| Ferientag          | 440                        |
| Samstag            | 131                        |
| Sonn- und Feiertag | 103                        |

*Tabelle 16: Linien im Stadtverkehr Eisenach – Fahrtenzahl je Verkehrstag*

Im 20-Minuten-Takt verkehren montags bis freitags nur die Linien 1, 2 und 5. Letztere wird in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende durch die Linie 25 ergänzt. Bis auf die Linien 3, 4, 17 und 23, deren Fahrplan aus einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt besteht, weisen alle übrigen Stadtverkehrslinien einen ausgedünnten Takt oder gar kein Taktangebot auf. Das Leistungsangebot im Stadtverkehr Eisenach umfasste im Jahr 2020 ca. 790.000 Fahrplankilometer.<sup>17</sup>

Drei Linien sind von großer Bedeutung für den Tourismus und Freizeitverkehr und werden teilweise nur in der Sommersaison (01.04. bis 31.10.) bedient:

- Die Linie 3 verbindet ganzjährig den Hauptbahnhof mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt und bietet eine Direktverbindung zur Wartburg. In der Sommersaison werden auf der Linie zusätzliche Fahrten in den Abendstunden angeboten.
- Das Mariental, das Naherholungsgebiet Hohe Sonne und somit auch der Rennsteig wurden bis Dezember 2021 durch die Linien 13 und 195 mit Eisenach verknüpft. Seit Dezember 2021 übernimmt dies die regionale Hauptnetzlinie 190. Diese bietet an den Wochenenden der Sommersaison zusätzliche Fahrten zum Wilhelmsthaler See an.
- Die Linie 23 verbindet das Mariental über die P+R-Plätze Liliengrund und Prinzenteich mit der Wartburg. Neben der Linie 3, die Eisenach ZOB direkt mit der Wartburg verbindet, bestehen auf dieser Relation auch Umsteigeverbindungen mit den Linien 190 und 23.

<sup>17</sup> Datenquelle: Zuarbeit VUW

## Regionalbus- und Stadtverkehre Bad Salzungen und Bad Liebenstein

Für die folgenden Auswertungen wurden die Fahrpläne mit Stand Februar 2022 verwendet (siehe Anlage 5).

In Aufgabenträgerschaft des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil befinden sich, neben dem Stadtverkehr Eisenach, 10 regionale Hauptlinien und 40 Ergänzungslinien. Davon werden zwei Linien als Dorfbus betrieben. Darüber hinaus existieren vier Stadtbuslinien in Bad Salzungen und drei Stadtbuslinien in Bad Liebenstein.<sup>18</sup> Von den somit insgesamt 57 Linien führen 16 Regionalbuslinien auch in benachbarte Landkreise in Thüringen und Hessen. Fünf dieser Linien stellen Verbindungen zu Mittelzentren außerhalb des Wartburgkreises her:

- Bad Hersfeld (Linie 100)
- Hünfeld (Linie 120)
- Bad Langensalza (Linie 150)
- Mühlhausen (Linie 160)
- Eschwege (Linie 170)

Des Weiteren gibt es 13 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften, die das Gebiet des Wartburgkreises an Schultagen bedienen.

Rund 30 % bzw. 17 Linien beginnen bereits vor 5:30 Uhr. 36 der insgesamt 57 Linien und somit 63 % beginnen mit ihrem Betrieb zwischen 5:30 und 7:30 Uhr, woran sich eine deutliche Ausrichtung zahlreicher Linien auf den Schülerverkehr erkennen lässt. Etwa 67 % der Linien (38 Linien) stellen ihren Betrieb zwischen 16 Uhr und 20 Uhr ein. Mit der ersten Abfahrt um 4:11 Uhr (Linie 140) und der letzten Ankunft um 23:25 Uhr (Linie 140) ergibt sich für einen mittleren Schultag eine maximale Betriebszeit von 19 Stunden, die auf den meisten Linien jedoch deutlich kürzer ausfällt. In den Nachtstunden steht lediglich während einzelner Feste und Veranstaltungen in Bad Salzungen ein Busangebot zur Verfügung.

Tabelle 17 beinhaltet die fünf Linien mit den längsten Betriebszeiträumen während eines mittleren Schultags.

| Linie | Linienweg  |
|-------|--|
| 53    | Stadtbus Bad Salzungen: ZOB – Rhönblick – Str. Der Einheit – ZOB |
| 100   | Bad Salzungen – Vacha – Bad Hersfeld                             |
| 140   | Eisenach – Wutha-Farnroda – Thal – Ruhla                         |
| 170   | Eisenach – Creuzburg – Treffurt (– Falken) – Eschwege            |
| 174   | Eisenach – Madelungen – Krauthausen – Pferdsdorf                 |

*Tabelle 17: Regionale Linien in Aufgabenträgerschaft des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil mit mehr als 17 Stunden Betriebszeit an einem Schultag auf dem Gebiet des Wartburgkreises*

Die oben genannten 13 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Gebietskörperschaften weisen ca. 133 Fahrten an Schultagen auf. Dabei besitzt die Linie 330 (Obersuhl – Dankmarshausen – Heringen – Friedewald – Bad Hersfeld) mit 36 Fahrten

<sup>18</sup> Nachtbuslinien sind hier nicht berücksichtigt.

das umfangreichste Fahrtenangebot, gefolgt von der Linie 840 (Eisenach – Seebach – Bad Tabarz – Friedrichroda) mit 23 Fahrten. Von diesen 13 Linien verkehren an Ferientagen noch 10 Linien mit ca. 115 Fahrten. Lediglich vier Linien (77, 330, 822 und 840) verkehren an Samstagen und zwei Linien (330, 840) auch an Sonn- und Feiertagen.

In der folgenden Tabelle sind die Fahrtenanzahlen je Verkehrstag für die Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein dargestellt.

| Verkehrstag        | Anzahl Fahrten / Verkehrstag |
|--------------------|------------------------------|
| Schultag           | 1.303                        |
| Ferientag          | 736                          |
| Samstag            | 156                          |
| Sonn- und Feiertag | 148                          |

*Tabelle 18: Anzahl Fahrten je Verkehrstag im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein*

An allen Verkehrstagen verkehren 17 Linien, einschließlich der Stadtbuslinien 41, 51 und 53. Insbesondere die Linien 100, 110, 140, 142, 150, 160, 170, 190 und 196 übernehmen neben ihrer Erschließungsfunktion für die Bevölkerung auch noch wichtige Aufgaben für die Erschließung der Tourismusregionen „Thüringer Wald“, „Werratal“, „Thüringer Rhön“ sowie die „Welterberegion Wartburg-Hainich“.

An einem mittleren Schultag verkehren elf Linien mit mehr als 40 Fahrten (Summe beider Richtungen) (siehe Tabelle 19). Mit Ausnahme der Linie 162 beginnen bzw. enden diese in den Mittelzentren Eisenach oder Bad Salzungen oder in den Grundzentren Vacha und Geisa und verkehren auch an Ferientagen, jedoch mit einem eingeschränkten Fahrtenangebot.

| Linie | Linienweg  |
|-------|--|
| 53    | Stadtbus Bad Salzungen: ZOB - Rhönblick - Str. der Einheit - ZOB     |
| 104   | Vacha – Dorndorf – Stadtlengsfeld – Dermbach                         |
| 110   | Eisenach – Förtha – Vacha – Geisa – Tann                             |
| 120   | Dermbach – Oechsen – Geisa – Hüfeld                                  |
| 140   | Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla                                    |
| 150   | Eisenach – Behringen – Bad Langensalza                               |
| 162   | Hallungen – Nazza – Mihla – Creuzburg                                |
| 170   | Eisenach – Creuzburg – Treffurt – Wanfried – Eschwege                |
| 180   | Eisenach – Förtha – Berka/W. – Gerstungen – Großensee                |
| 190   | Eisenach – Gumpelstadt – Bad Liebenstein – Barchfeld – Bad Salzungen |
| 191   | Bad Salzungen – Gumpelstadt/Oberrohn (– Ettenhausen/S.) – Möhra      |

*Tabelle 19: Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen mit mehr als 40 Fahrten (Schultag, auf dem Gebiet des Wartburgkreises)*

An Ferientagen ist das Fahrtenangebot gegenüber Schultagen deutlich ausgedünnt. Im Vergleich zu einem mittleren Schultag verkehren an Ferientagen nur noch ca. 57 % aller Fahrten (siehe Anlage 5). Darunter sind auch einige Linien, die ausschließlich zur Schülerbeförderung eingesetzt werden (siehe Tabelle 20).

| Linie | Linienweg   |
|-------|---|
| 43    | Stadtbus Bad Liebenstein: ZOB – Steinbach – Altenstein – Schweina – ZOB |
| 55    | Stadtbus Bad Salzungen: ZOB – Langenfeld – Hohleborn                    |
| 103   | Merkers - Dorndorf - Kieselbach - Dönges - Hämbach - Merkers            |
| 113   | Geisa – Gerstengrund  |
| 115   | Sünna – Deicheroda  |
| 116   | Buttlar - Bermbach - Wenigentaft - Geisa                                |
| 136   | Dermbach – Andenhausen – Tann – Geisa                                   |
| 176   | Creuzburg – Krauthausen – Deubachshof – Pferdsdorf                      |
| 188   | Sallmannshausen - Gerstungen - Berka/W. - Großensee                     |
| 192   | Bad Liebenstein – Barchfeld – Möhra                                     |

*Tabelle 20: Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein, die nur an Schultagen verkehren*

Das ÖPNV-Angebot beschränkt sich am Wochenende hauptsächlich auf die Einzugsbereiche der Stadt Eisenach und der zentralen Orte Bad Salzungen, Bad Liebenstein und Vacha. Die Linie 190 verbindet die Mittelzentren Bad Salzungen und Eisenach über Bad Liebenstein miteinander. Die Linie 100 stellt die Verbindung zwischen Bad Salzungen und Bad Hersfeld her, während die Linien 150, 160 und 170 Eisenach mit den in den Nachbarkreisen gelegenen Mittelzentren Bad Langensalza, Mühlhausen und Eschwege verbinden.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht von den 57 Buslinien lediglich auf den Stadtbuslinien 41, 51 und 53 sowie auf 14 Regionalbuslinien ein Angebot.

Aufgrund ihrer überwiegenden Ausrichtung auf die Schülerbeförderung und der hieraus resultierenden Anforderungen (Berücksichtigung von Schulanfangs- und -endzeiten) sind die Fahrpläne der meisten Ergänzungslinien an Schultagen nicht vertaktet. Lediglich 14 der 47 Ergänzungs- und Stadtbuslinien verfügen an Schultagen über ein Taktangebot:

- Stadtverkehr Bad Salzungen: Linien 51 und 53 (30-Minuten-Takt) und Linie 52 (120-Minuten-Takt)
- Regionalverkehr: Linien 101, 104, 111, 118, 119, 143, 151, 152, 183, 187 und 191 (60- bzw. 120-Minuten-Takt)

In den Ferien weisen 15 Ergänzungslinien ein Taktangebot auf. Darunter befinden sich die Linien 51 und 53 mit einem 30-Minuten-Takt sowie die Linien 41, 42, 52, 101, 104, 143, 151 und 152 mit einem 60- bzw. 120-Minuten-Takt. Die Linien 111, 118, 119, 187 und 191 bieten im 120- bzw. 180-Minuten-Takt Fahrten in den Ferien an.

An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen fahren die Stadtbuslinien 51 und 53 in Bad Salzungen im 60-Minuten-Takt. Die regionalen Hauptnetzlinien 100 und 190 verkehrt im Zweistundentakt. Sechs weitere Linien (41, 110, 130, 143, 150, 160, 170 und 197) verfügen zumindest über ein regelmäßiges dreistündliches Fahrtenangebot. Von einem Taktangebot kann in diesen Fällen jedoch nicht gesprochen werden.

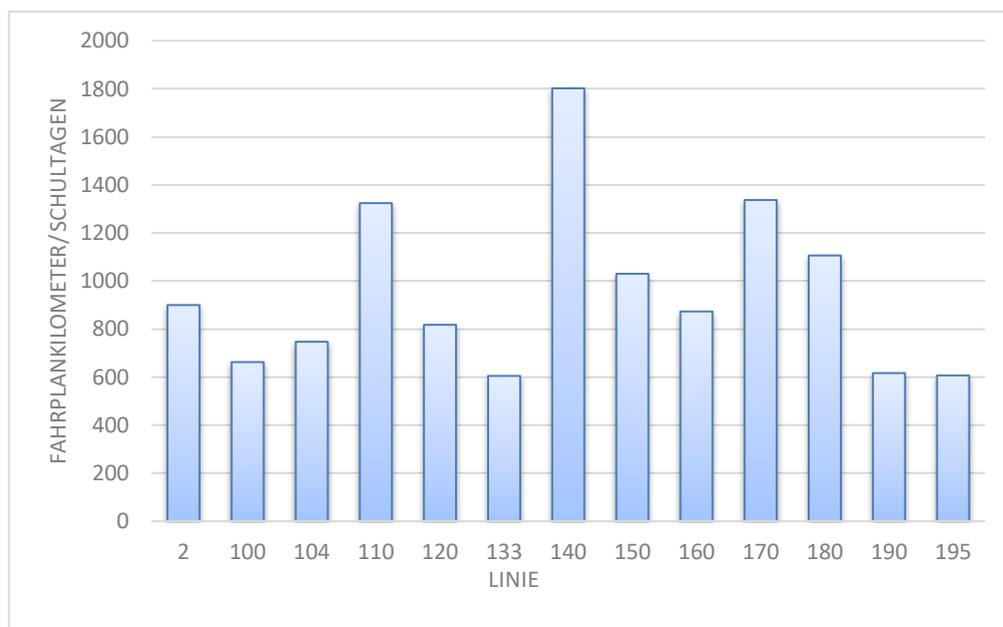
Im Jahr 2020 erbrachte das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil im Regionalbusverkehr und in den Stadtverkehren Bad Salzungen und Bad Liebenstein insgesamt ca. 3.449.194 Fahrplankilometer (einschließlich Dorfbusangebot). Zusammen mit dem Stadtverkehr Eisenach ergibt sich eine Gesamtsumme von 4.188.419 Fahrplankilometern, wobei Leerkilometer nicht berücksichtigt sind.

Für die einzelnen Verkehrstage ergibt sich folgende Verteilung der Fahrplankilometer:

| Verkehrstag                         | Fahrplankilometer / Verkehrstag | Anteil       |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------|
| Schultag                            | 23.530                          | 51 %         |
| Ferientag                           | 17.520                          | 35 %         |
| Samstag                             | 4.815                           | 8 %          |
| Sonn- und Feiertag                  | 3.845                           | 6 %          |
| <b>Summe über alle Verkehrstage</b> | <b>49.710</b>                   | <b>100 %</b> |

*Tabelle 21: Fahrplankilometer pro Verkehrstag 2020 – Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 11.2021)*

Abbildung 21 zeigt die Linien, bei denen im Jahr 2020 an Schultagen 500 Fahrplankilometer überschritten werden. Demnach weisen die Linien 110, 140, 150, 170 und 180 mit über 1.000 Fahrplankilometern pro Tag die höchsten Betriebsleistungen auf.



*Abbildung 21: Linien im Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr Bad Salzungen und Bad Liebenstein mit mehr als 500 Fahrplankilometern/Schultag (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 11.2021)*

### Flexible Bedienformen

Im August 2020 ist der Dorfbus auf der Linie 132 im Feldatal gestartet. Dieser besitzt eine Zu- und Abbringerfunktion in Abstimmung auf die Linie 130 in Dermbach. Statt eines festen Fahrplans sind Bedienungszeiten festgelegt, die in der Schulzeit die Zeiträume zwischen 8 und 12 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr und in der Ferienzeit den Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr umfassen. Der Fahrtwunsch mit dem Dorfbus kann bis zu einer Stunde vor Abfahrt per App, Internet oder telefonisch (unter einer zentralen Rufnummer) angemeldet werden. Er verkehrt dann zwischen der gewünschten Start- und Zielhaltestelle. Weitere On-Demand-Linien sind in Planung und werden, beginnend mit der im September 2021 im Bereich Geisa in Betrieb gegangenen Linie 112, sukzessive umgesetzt.

Es erfolgen fortlaufend Auswertungen der Nutzungshäufigkeit, um die Annahme des zusätzlichen Angebotes und die Wirtschaftlichkeit bewerten zu können.

### Verknüpfungsstellen

Im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen<sup>19</sup> 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, da die nächste Bushaltestelle „Meileshof“ mit etwa 500 Meter sehr weit entfernt vom Bahnhof Marksuhl gelegen ist.

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            | -             |
| Vacha, ZOB (Bahnhof)                           | -            | x             |
| Wutha-Farnroda, Bahnhof                        | x            | x             |

Tabelle 22: Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum

<sup>19</sup> Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL); Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022, 2018 ([https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr\\_und\\_Strassenbau/OEPNV/Nahverkehrsplan\\_2018\\_2022\\_web.pdf](https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/OEPNV/Nahverkehrsplan_2018_2022_web.pdf), abgerufen am 10.01.2022)

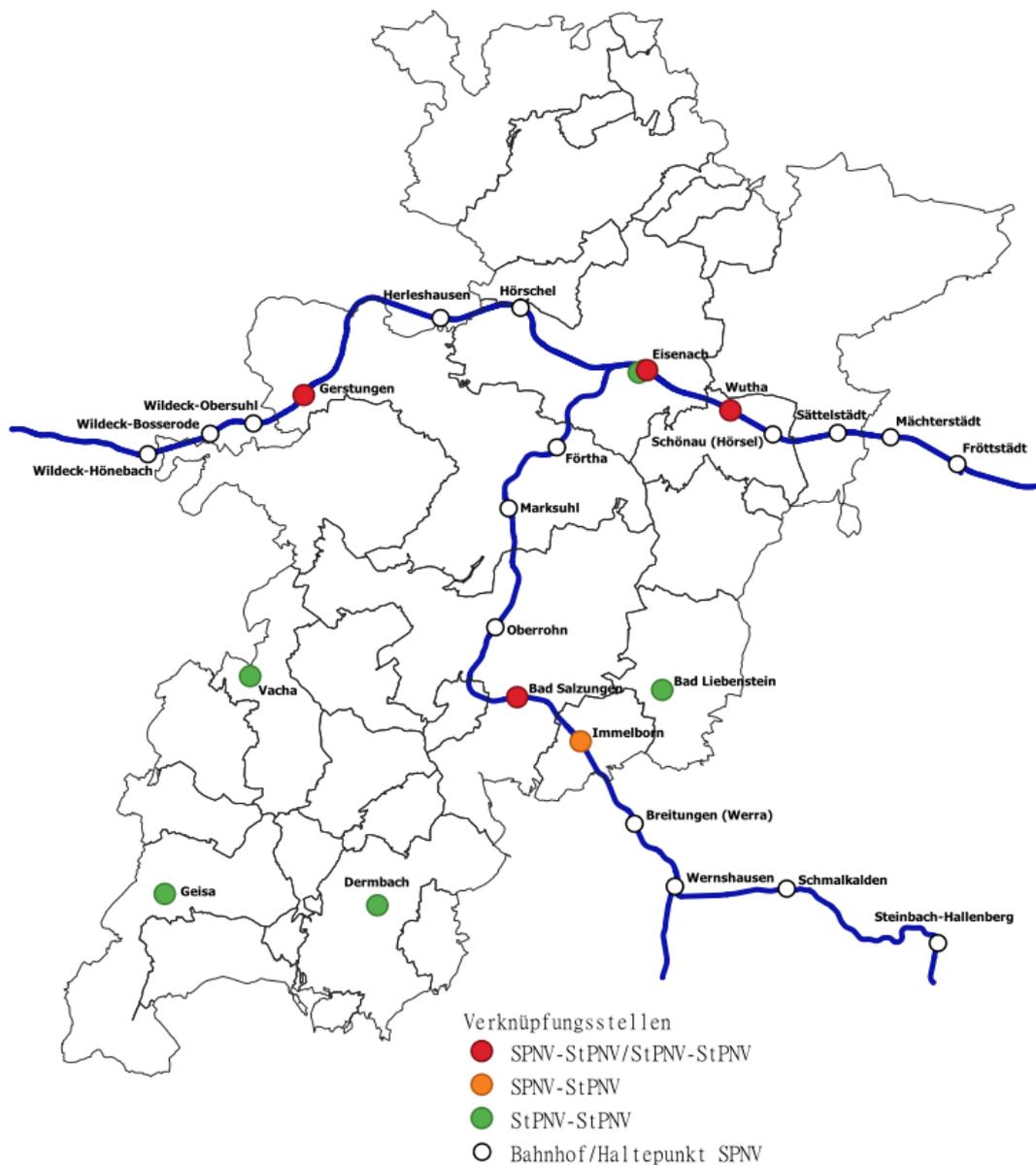


Abbildung 22: Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum

Für den nördlichen Teil des Landkreises und die Stadt Eisenach befinden sich aufkommensstarke Verknüpfungspunkte in Eisenach, Wutha-Farnroda 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 mit dem ZOB 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 ebenfalls als Verknüpfungsstelle zwischen dem SPNV und dem StPNV ausgewiesen. Da die dort verkehrenden Regionalbuslinien (Linien 190 und 196) auch in Bad Salzungen halten, wird die zeitliche Verknüpfung in Bad Salzungen hergestellt. Zusätzlich gibt es im südlichen Landkreis mit Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa und Vacha weitere vier zentrale Haltestellen, an denen die Buslinien untereinander verknüpft werden (siehe Abbildung 22).

## 3.2 ÖPNV-NACHFRAGE

### 3.2.1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Die Nachfrage im SPNV wird anhand der Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger) des Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) beschrieben. Die höchsten Aufkommenswerte im Nahverkehrsraum hat erwartungsgemäß der Bahnhof Eisenach. Die Zahl der Ein- und Aussteiger liegt hier mit mehr als 3.000 an einem mittleren Werktag deutlich über allen übrigen Bahnhöfen/Haltepunkten (siehe Abbildung 23).

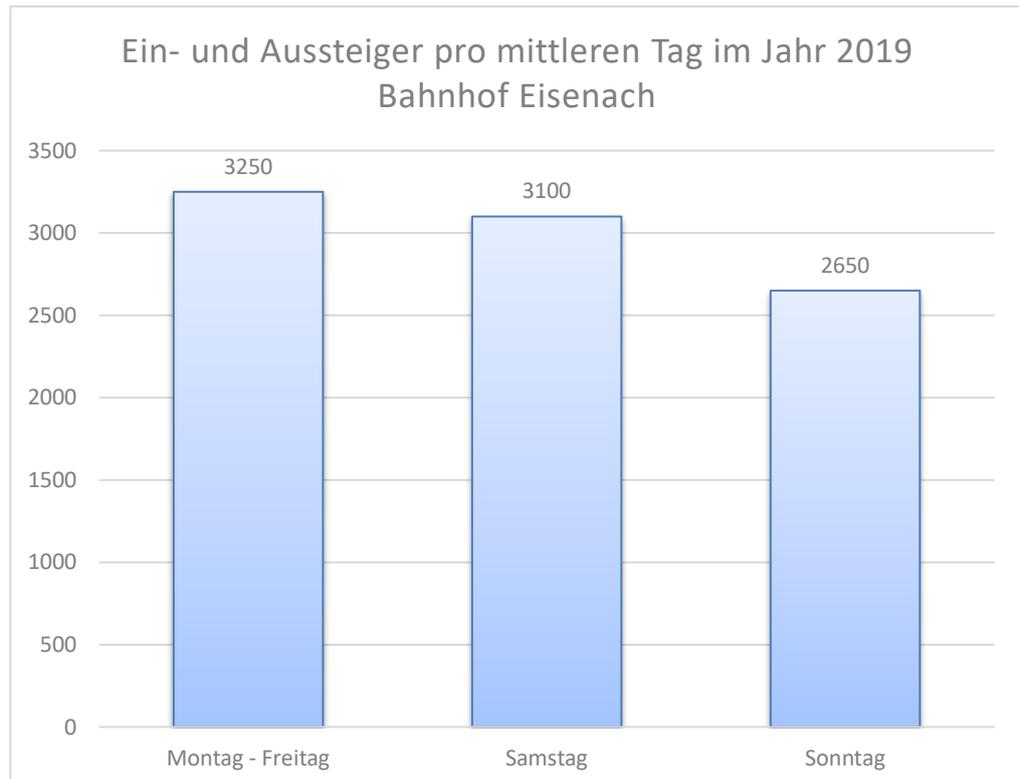


Abbildung 23: Anzahl der Ein- und Aussteiger im SPNV pro mittleren Tag im Jahr 2019 am Bahnhof Eisenach (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU)

Außerhalb der Stadt Eisenach sticht vor allem der Bahnhof Bad Salzungen mit mehr als 700 Ein- und Aussteigern an einem mittleren Werktag und ca. 500 Ein- und Aussteigern an Sonn- und Feiertagen heraus. Eine vergleichsweise hohe Nachfrage verzeichnen auch die Bahnhöfe Gerstungen und Wutha. Die Bahnhöfe Ettenhausen und Oberrohn sowie die Haltepunkte Opelwerke und Hörschel in Eisenach werden hingegen nur von wenigen Fahrgästen genutzt (siehe Abbildung 24).

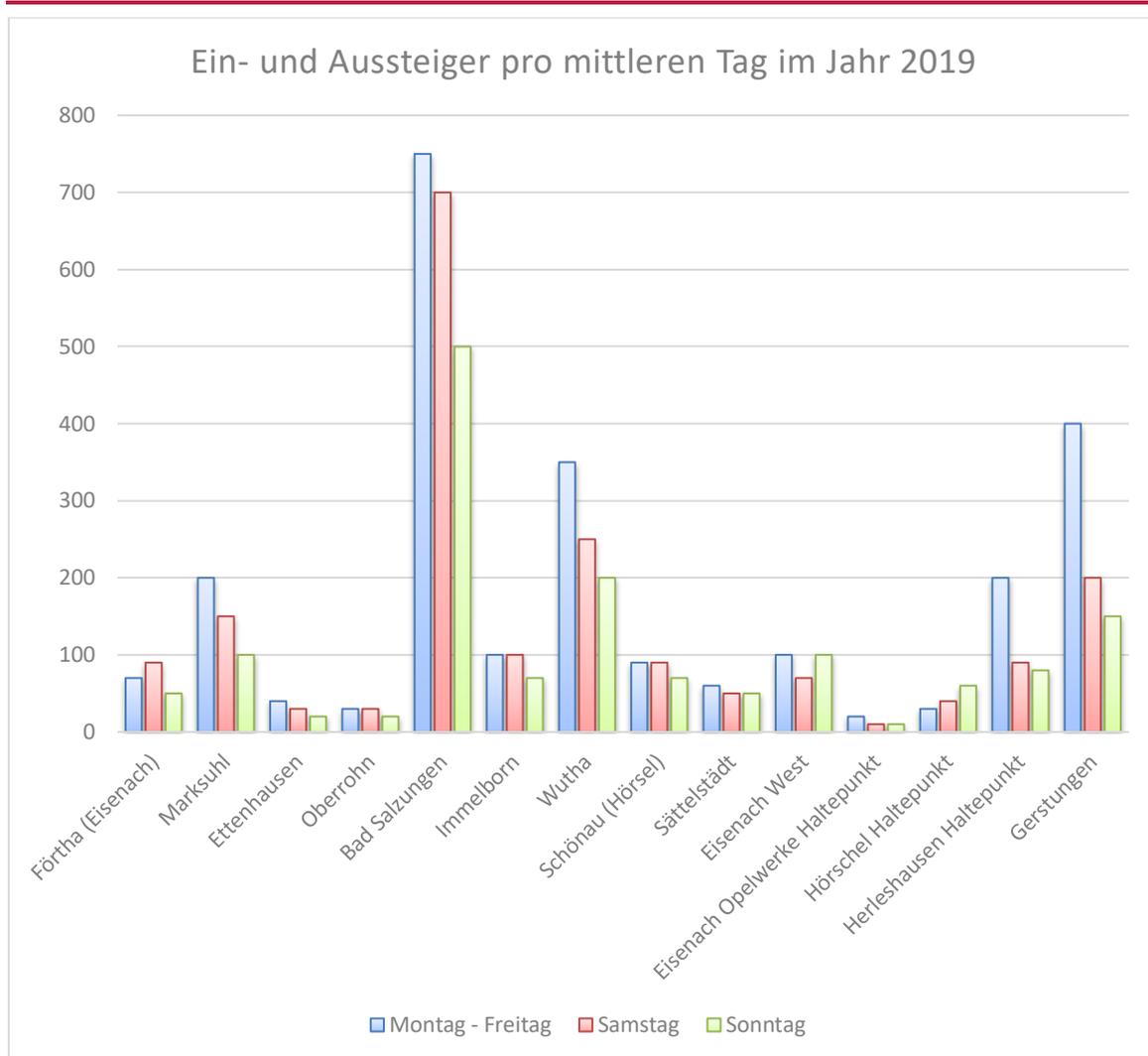


Abbildung 24: Anzahl der Ein- und Aussteiger im SPNV pro mittleren Tag im Jahr 2019 an allen Bahnhöfen im Wartburgkreis (exkl. Eisenach) (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU)

Abbildung 25 zeigt auf Basis kontinuierlicher Reisendenzählungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Querschnittsbelastung auf den durch den Wartburgkreis führenden Schienenstrecken in Personenkilometern pro Zugkilometer. Es wird somit die Summe aller Fahrgäste in den auf dem jeweiligen Abschnitt verkehrenden Zügen des SPNV an einem mittleren Tag dargestellt.

Die mit Abstand höchste Querschnittsbelastung ist mit deutlich über 1.000 Fahrgästen pro Tag an allen Wochentagen auf der RB 20 festzustellen, wobei auf dem Abschnitt zwischen Eisenach und Mechterstädt aufgrund der eher geringen Anzahl an Ein- und Aussteigern keine größeren Veränderungen im Linienverlauf zu erkennen sind. Auf der RB 6 ist zwischen Eisenach und Wildeck-Obersuhl ebenfalls eine kontinuierliche Querschnittsbelastung festzustellen, die sich montags bis freitags auf 700 bis 800 und am Wochenende auf 500 bis 600 Fahrgäste pro Tag beläuft. Auf der RB 41 liegt die Querschnittsbelastung zwischen Eisenach und Marksuhl mit bis zu 1.000 Fahrgästen pro Tag an Samstagen am höchsten. Während sie im weiteren Verlauf bis Bad Salzungen auf 800 bis 900 Fahrgäste pro Tag zurückgeht, sinkt sie von Bad Salzungen aus in Richtung Meiningen auf Werte zwischen 500 und 600.

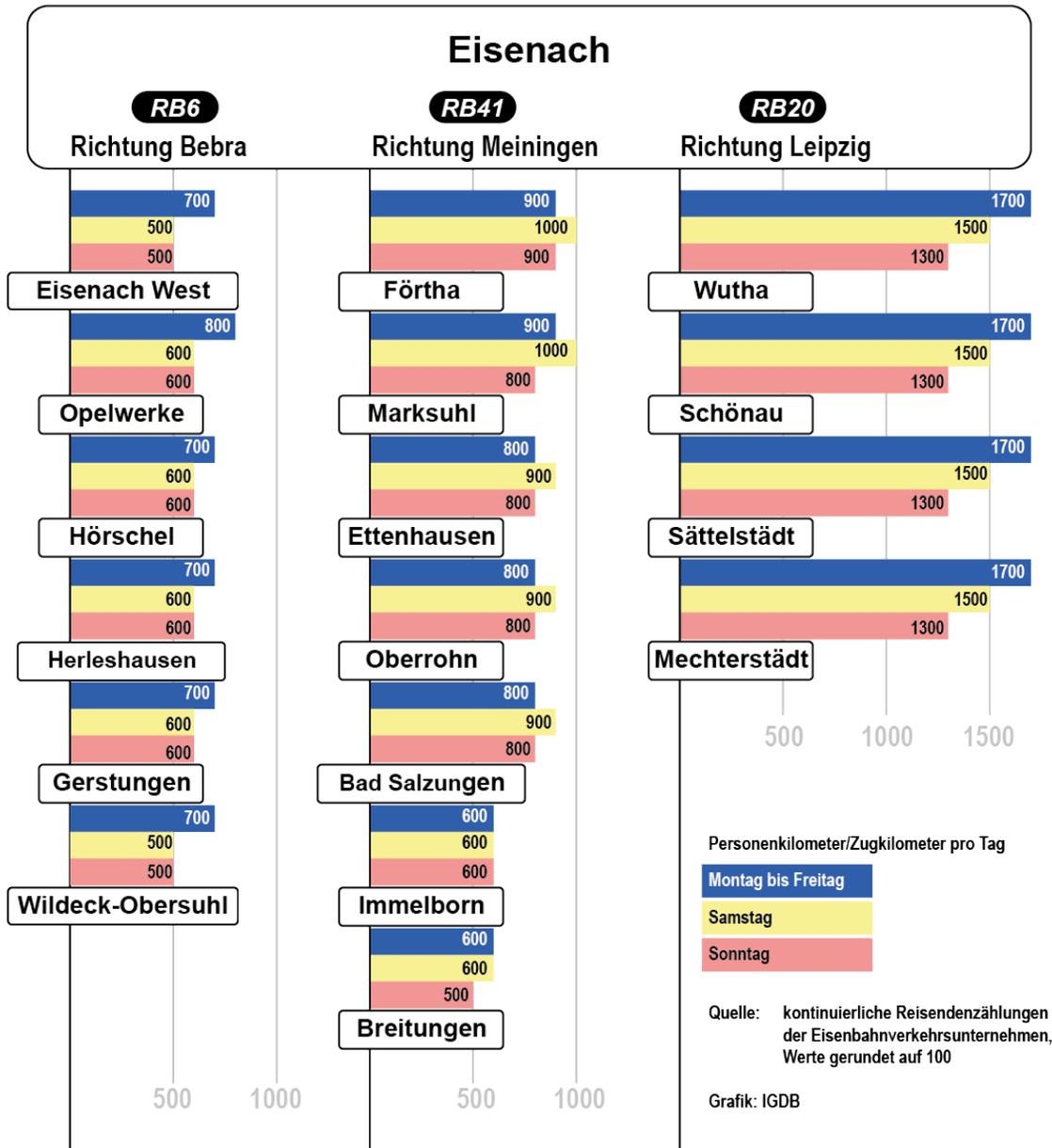


Abbildung 25: Querschnittsbelastung (Personenkilometer pro Zugkilometer) an einem mittleren Tag auf den SPNV-Linien im Wartburgkreis (Datenquelle: Kontinuierliche Reisendenzählungen der EVU)

### 3.2.2 STADTBUSVERKEHR EISENACH

Auf den Stadtbuslinien in der Stadt Eisenach wurden im Jahr 2020 ca. 739.000 Fahrplankilometer zurückgelegt und ca. 1,3 Mio. Fahrgäste<sup>20</sup> befördert. Auf Basis der Ticketverkäufe wurde berechnet, dass 34 % dieser Fahrgäste auf den Schülerverkehr und 66 % auf den Jedermannverkehr entfielen.

Im gesamten Stadtgebiet wurden 2020 einschließlich der durch die Schulverwaltung ausgegebenen Schülermonatskarten 556.000 Fahrscheine verkauft. Davon machte der Schülerverkehr 2 % und der Jedermannverkehr 98 % aus. Mit einem Anteil von 95 % stellt der Einzelfahrschein die mit Abstand meistverkaufte Ticketart dar.

Die nachfragestärksten Linien (gemessen an der Zahl der verkauften Tickets<sup>21</sup>) im Stadtverkehr Eisenach sind die Linie 1 (ZOB – Friedhof/Aquaplex – Eisenach Nord), gefolgt von der Linie 5 (ZOB – Thälmannstraße – Karlskuppe) und der Linie 2 (Lauchröden – Stedtfeld / Siebenborn – Stedtfelder Str. – ZOB – Rothenhof). Diese drei Linien machen rund 78 % der Gesamteinnahmen im Stadtverkehr Eisenach aus.<sup>22</sup>

Es ist anzumerken, dass im Jahr 2020 die Covid-19-Pandemie begann und die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen stark zurückging. Aufgrund dieser Ausnahmesituation lässt sich die Zahl der verkauften Fahrausweise für 2020 nicht ohne Weiteres auf andere Jahre übertragen. Da das neue Liniennetz im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach erst Mitte 2019 in Betrieb genommen wurde, liegen somit noch keine aussagekräftigen Nachfragewerte für ein gesamtes Kalenderjahr vor.

### 3.2.3 REGIONALBUSVERKEHR UND STADTVERKEHR BAD SALZUNGEN

Die Nachfrage für die Regionalbuslinien und den Stadtverkehr Bad Salzungen wurde auf Basis der folgenden Datengrundlagen ermittelt:

- Fahrausweisstatistik Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (Stand 2020) sowie
- Statistik der Fahrschüler des Wartburgkreises inkl. landkreisüberschreitender Fahrbeziehungen.

Wie bereits für den Stadtverkehr Eisenach angemerkt, führte die Covid-19-Pandemie zu einem erheblichen Rückgang der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen, weshalb die im Nachfolgenden für 2020 dargestellten Daten nur eine begrenzte Aussagekraft besitzen.

So wurden im Jahr 2020 im Regionalverkehr einschließlich der Stadtverkehre Bad Salzungen und Bad Liebenstein ca. 435.350 Fahrausweise verkauft. Die nachfolgende Abbildung 26 zeigt die Verteilung der verkauften Fahrausweise auf den Schüler- und den Jedermannverkehr.

---

<sup>20</sup> Datenquelle: Zuarbeit VUW

<sup>21</sup> nur Busdrucker, kein Vorverkauf, keine Automaten und Agenturen

<sup>22</sup> In der Linie 1 sind die Verkäufe vom ZOB Eisenach enthalten.

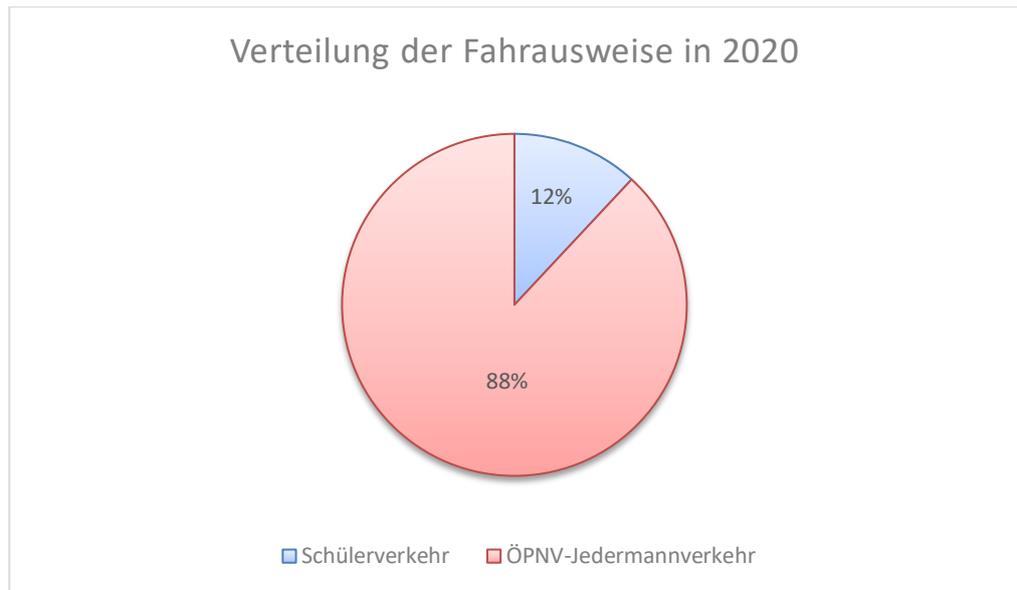


Abbildung 26: Verteilung der im Jahr 2020 verkauften Fahrausweise auf den Schüler- und Jedermannverkehr (Datenquelle: Zuarbeit VUW)

Wie Abbildung 26 aufzeigt, machte der Schülerverkehr rund 12 % der gesamten Ticketverkäufe im Wartburgkreis aus. Diese umfassen sowohl die durch die Schulverwaltung ausgegebenen Schülermonatskarten als auch die ermäßigten Wochen- bzw. Monatskarten.

Der Großteil der Ticketverkäufe entfiel im Jahr 2020 mit rund 88 % auf den Jedermannverkehr. Abbildung 27 gliedert die in diesem Bereich verkauften Tickets nach Fahrausweisarten weiter auf. Der mit Abstand größte Anteil von etwa 91 % entfällt auf Einzelfahrkarten. Dies entspricht, wie Tabelle 23 zeigt, einer absoluten Anzahl von 348.013. Es folgen Wochenkarten und Tagestickets mit einer Verkaufszahl von 8.788 (2 %) bzw. 2.512 (1 %).

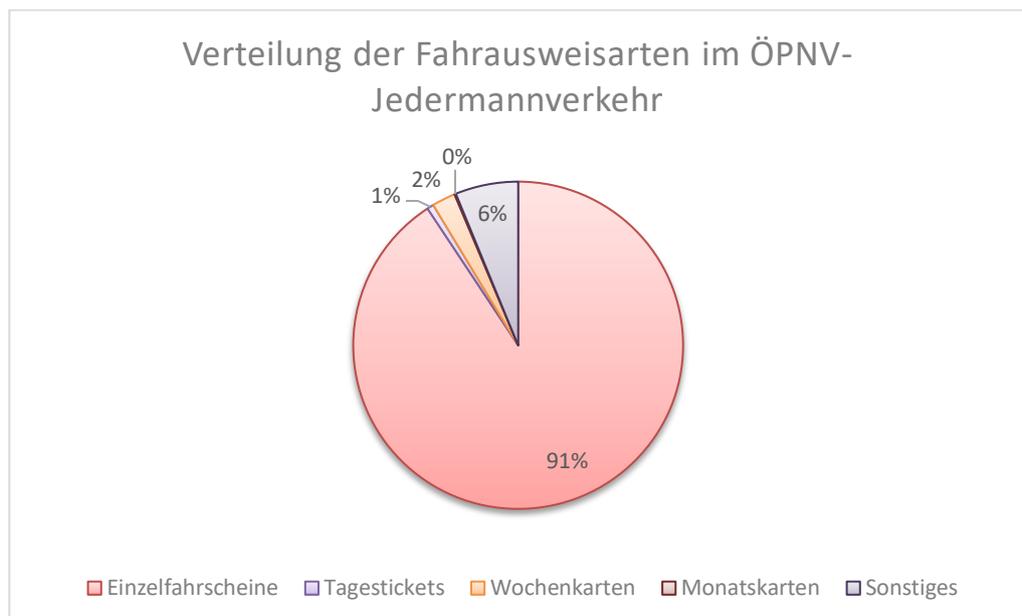


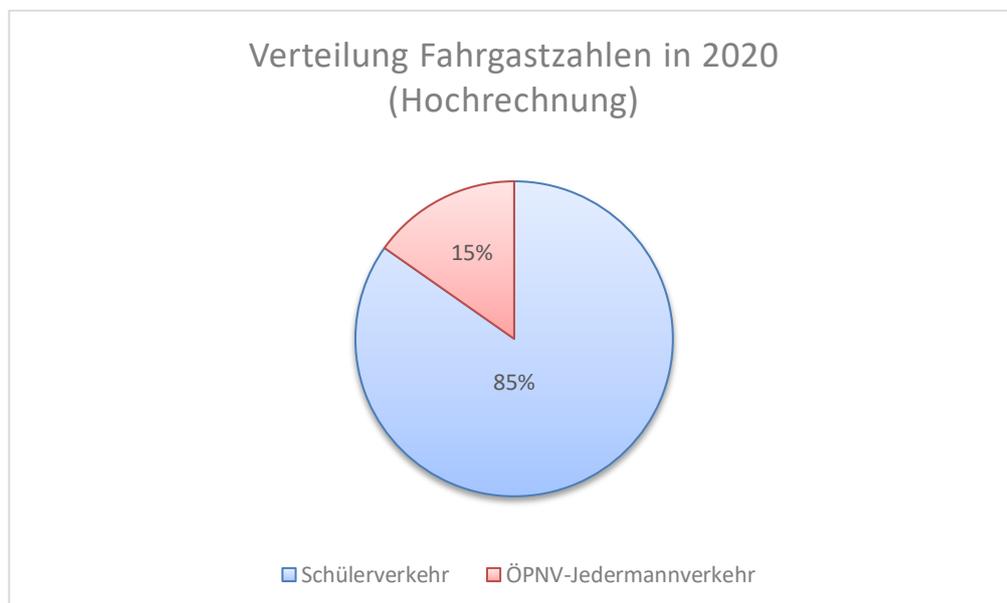
Abbildung 27: Verteilung der Fahrausweisarten im ÖPNV-Jedermannverkehr (Datenquelle: Zuarbeit VUW)

| Fahrausweisart                  | Anzahl und prozentuale Verteilung verkaufter Fahrscheine (Jahreswert) |             |
|---------------------------------|---|-------------|
| Einzelfahrscheine <sup>23</sup> | 348.013   | 91%         |
| Tagestickets <sup>24</sup>      | 2.512   | 1%          |
| Wochenkarten                    | 8.788   | 2%          |
| Monatskarten                    | 570   | 0%          |
| Sonstiges <sup>25</sup>         | 23.645  | 6%          |
| <b>Summe</b>                    | <b>383.528</b>  | <b>100%</b> |

*Tabelle 23: Verteilung der Fahrausweisarten im ÖPNV-Jedermannverkehr im Jahr 2020 (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021)*

Auf Basis der Ticketverkäufe wurden die Fahrgastzahlen für das Jahr 2020 berechnet. Annahme für die Berechnung waren die verschiedenen Fahrtenhäufigkeiten je Ticketart. So wurde ein Einzelfahrschein als eine Fahrt gewertet, während bei einem Tagesticket drei Fahrten, bei einer Wochenkarte zehn und bei einer Monatskarte 60 Fahrten pro Ticket angenommen wurden. Hingegen wurde bei Schülermonatskarten davon ausgegangen, dass im Durchschnitt an 26 Tagen 2,3 Fahrten zurückgelegt werden.

Aus der beschriebenen Hochrechnung ergibt sich eine Zahl in Höhe von rund 3.540.000 im Jahr 2020 beförderten Personen. Abbildung 28 zeigt die prozentuale Verteilung der Fahrgastzahlen auf die beiden Nachfragesegmente Schüler- und ÖPNV-Jedermannverkehr. So machten Schüler im Jahr 2020 rund 85 % der Fahrgäste im Regionalverkehr aus, wodurch noch einmal die enorme Bedeutung des Schülerverkehrs unterstrichen wird.



*Abbildung 28: Verteilung der ÖPNV-Fahrgastzahlen nach Schüler- und Jedermannverkehr in 2020 (Hochrechnung)*

<sup>23</sup> u.a. mit Mehrfahrtenkarten

<sup>24</sup> u.a. mit Hessenticket, Kombitickets und Multi-NVV

<sup>25</sup> u.a. Quartalskarten, Gruppentickets, Ferientickets, Schwerbehinderte

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hochrechnung der absoluten Anzahl der Fahrgäste für den ÖPNV-Jedermannverkehr aufgegliedert nach Fahrausweisarten sowie deren prozentualen Verteilung im Jahr 2020.

| <b>Fahrausweisart</b> | <b>Anzahl und prozentuale Verteilung der Fahrgäste je Fahrausweisart (Jahreswert)</b> |             |
|-----------------------|---|-------------|
| Einzelfahrscheine     | 376.861   | 70%         |
| Tagestickets          | 11.036  | 2%          |
| Wochenkarten          | 87.880  | 16%         |
| Monatskarten          | 34.200  | 6%          |
| Sonstiges             | 28.607  | 5%          |
| <b>Summe</b>          | <b>538.584</b>  | <b>100%</b> |

*Tabelle 24: Anzahl und Verteilung der Fahrgäste nach Fahrausweisarten (nur ÖPNV-Jedermannverkehr) in 2020 (Hochrechnung)*

Die mit Abstand meisten ÖPNV-Fahrgäste erwarben im Jahr 2020 demnach einen Einzelfahrausweis, was auf einen vergleichsweise hohen Anteil an Gelegenheitsnutzern hindeutet. Der Anteil der Zeitkartennutzer (Wochen- und Monatskarten) liegt mit einem Anteil von nur 22 % hingegen verhältnismäßig niedrig. Dabei überwiegen die Wochenkarten, was vermutlich auf die Preisstruktur zurückzuführen ist, da eine Monatskarte im Vergleich zur Wochenkarte nur einen geringen Preisvorteil bietet.

Die nachfragestärksten Linien (gemessen an den Verkaufszahlen) waren 2020 im Regionalverkehr die Linie 100 (Bad Salzungen - Vacha - Bad Hersfeld), die Linie 140 (Eisenach - Wutha-Farnroda - Ruhla) und die Linie 170 (Eisenach – Treffurt - Eschwege). Alle drei Linien zusammen machen ca. 50 % der Gesamteinnahmen im Regionalverkehr aus.

### 3.2.4 MODAL SPLIT IM WARTBURGKREIS

Unterkapitel 2 der Bestandsaufnahme gibt eine Übersicht über den Modal Split der einzelnen Städte und Gemeinden im Wartburgkreis. So wurden diese ihren Raumtypen gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI zugeordnet, wodurch die Verkehrsmittelwahl innerhalb der Städte und Gemeinden abgeschätzt und in Tabelle 14 dargestellt wurde. An dieser Stelle wird der Anteil des ÖPNV an den im Landkreis zurückgelegten Wegen deshalb nicht noch einmal gesondert betrachtet.

## 3.3 BAULICHE ÖPNV-INFRASTRUKTUR

### 3.3.1 BUSBAHNHÖFE UND HALTESTELLEN

Gegenwärtig existieren im Nahverkehrsraum elf zentrale Haltestellen bzw. Busbahnhöfe (siehe Tabelle 25). Am Bahnhof Eisenach entstand 2017 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.

| Busbahnhöfe / zentrale Haltestellen            | Ausstattung                   |      |            |            |                 |              |                           |
|--|-------------------------------|------|------------|------------|-----------------|--------------|---------------------------|
|  | Anzahl Bussteige              | DFI  | Unterstand | Papierkorb | Sitzgelegenheit | barrierefrei | befestigte Aufstellfläche |
| Bad Liebenstein, ZOB (Bahnhof)                 | 5 Bussteige                   | nein | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Bad Salzungen, Bahnhof (Busbahnhof)            | 5 Bussteige                   | ja   | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Dermbach, Bahnhof                              | 4 Bussteige                   | nein | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Eisenach, Alexanderstraße                      | 1 Bussteig                    | nein | nein       | ja         | nein            | nein         | ja                        |
| Eisenach, Markt                                | 1 Bussteig mit 2 Haltestellen | nein | nein       | ja         | nein            | nein         | ja                        |
| Eisenach, Sophienstraße                        | 1 Bussteig                    | nein | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Eisenach, ZOB (für Regional- und Stadtverkehr) | 17 Bussteige                  | ja   | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Geisa, Zentralhaltestelle (Busbahnhof)         | 4 Bussteige                   | ja   | ja         | ja         | ja              | nein         | ja                        |
| Gerstungen, Zentralhaltestelle (Bahnhof)       | 4 Bussteige                   | nein | nein       | nein       | nein            | ja           | ja                        |
| Vacha, ZOB (Bahnhof)                           | 6 Bussteige                   | ja   | ja         | ja         | ja              | ja           | ja                        |
| Wutha-Farnroda, Zentralhaltestelle (Bahnhof)   | 1 Bussteig                    | nein | ja         | ja         | ja              | nein         | ja                        |

Tabelle 25: Ausstattung der Busbahnhöfe und zentralen Haltestellen im Nahverkehrsraum

Drei Haltestellen verfügen über alle untersuchten Ausstattungsmerkmale und sind somit u.a. mit elektronischer Fahrgastinformation, einem Unterstand und einer Sitzgelegenheit an allen Bussteigen ausgestattet. Dazu gehören die Busbahnhöfe in Bad Salzungen, Eisenach und Vacha. Acht der elf zentralen Haltestellen verfügen sowohl über einen Unterstand als auch über einen Papierkorb, eine Sitzgelegenheit und eine befestigte Aufstellfläche an allen Abfahrtspositionen. Bei den Haltestellen Eisenach Alexanderstraße und Markt sowie Gerstungen Bahnhof fehlen Unterstand und Sitzgelegenheit. Von den elf zentralen Haltestellen bzw. Busbahnhöfen sind sieben

barrierefrei<sup>26</sup> ausgebaut. Dabei handelt es sich um die (zentralen) Busbahnhöfe in Bad Liebenstein, Bad Salzungen, Dermbach, Eisenach und Vacha sowie um die zentralen Haltestellen Eisenach Sophienstraße und Gerstungen Bahnhof. Über alle Haltestellen im Wartburgkreis betrachtet sind bisher rund 17 % barrierefrei ausgebaut. Zudem erfolgt bei der Neuerrichtung von Haltestellen im Nahverkehrsraum zugleich ein niederfluriger Ausbau.

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 (VGW) verfügen im Nahverkehrsraum über elf Omnibusbetriebshöfe. Diese wurden mit Hilfe von GVFG-Mitteln in den Jahren 1993 bis 2002 errichtet. Des Weiteren existieren noch sieben Abstellhallen und -plätze. Insgesamt können im Bedienegebiet des Aufgabenträgers rund 180 Omnibusse für den Linienverkehr abgestellt werden (vgl. Tabelle 26).

| Art                 | Ort             | Kapazität                               | Firma         |
|---------------------|-----------------|---|---------------|
| Betriebshof         | Bad Liebenstein | 5 KOM                                   | Hartmann      |
|                     | Bad Salzungen   | 29 KOM                                  | VUW           |
|                     | Behringen       | 10 KOM                                  | Schieck       |
|                     | Dankmarshausen  | 4 KOM                                   | Katzmann      |
|                     | Eisenach        | 6 KOM                                   | Möller        |
|                     | Eisenach        | 5 KOM                                   | Thiele        |
|                     | Geisa           | 20 KOM                                  | VUW           |
|                     | Mosbach         | 3 KOM                                   | Gabriel       |
|                     | Treffurt        | 10 KOM                                  | Först/Riemann |
|                     | Wiesenthal      | 5 KOM                                   | Fleischmann   |
|                     | Wutha-Farnroda  | 30 KOM                                  | VUW           |
| Abstellhalle/-platz | Creuzburg       | 4 KOM                                   | VUW           |
|                     | Eisenach        | 25 KOM (für Stadt- und Regionalverkehr) | VUW           |
|                     | Förtha          | 5 KOM                                   | VUW           |
|                     | Gerstungen      | 2 KOM                                   | Herwig        |
|                     | Oechsen         | 10 KOM                                  | VUW           |
|                     | Spichra         | 2 KOM                                   | VUW           |
|                     | Treffurt        | 5 KOM                                   | VUW           |

Tabelle 26: Betriebshöfe, Abstellhallen und -plätze im Nahverkehrsraum

<sup>26</sup> Berücksichtigt wurden Haltestellen, die über ein Kasseler Bord verfügen.

## 3.4 FAHRZEUGE

Im September 2021 standen für den Linienbetrieb im Wartburgkreis 165 Busse<sup>27</sup> zur Verfügung, davon 26 Busse für den Stadtverkehr Eisenach. Eine detaillierte Übersicht über die verfügbaren Fahrzeuge ist der Anlage 7 zu entnehmen.

Es kommen verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz (Midibusse, 12-Meter- und 15-Meter-Überlandbusse). Niederflur- und Low-Entry-Busse machen 80 % der Busflotte aus. Alle Fahrzeuge sind mit ITCS-Technik ausgestattet. Zum Standard gehören Bordrechner, Kassensysteme und elektrische Matrixanzeigen.

### 3.4.1 FAHRZEUGALTER

Die Lebensdauer von Bussen hängt von der Kilometerleistung, der Herstellungsqualität sowie der Wartung und Pflege ab. Allein anhand des Fahrzeugalters lassen sich somit keine Rückschlüsse auf die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge ziehen. Ältere Fahrzeuge erfüllen in der Regel aber nicht die aktuellen Normen bezüglich Ausstattung und Schadstoffausstoß. Zudem kann mit zunehmenden Fahrzeugalter die Reparaturanfälligkeit steigen. Das durchschnittliche Fahrzeugalter hat somit Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs.

|                    | Wartburgmobil (VUW)* | Werra OHG | Werraland OHG | Hainich OHG | Werraland OHG & Hainich OHG |
|--------------------|----------------------|-----------|---------------|-------------|-----------------------------|
| Durchschnittsalter | 7,5                  | 6,4       | 8,5           | 6,9         | 7,25                        |

\* = beinhaltet die Fahrzeuge der Subunternehmen

Tabelle 27: Durchschnittsalter der Busflotte (Datenquelle: OHG, Stand: 09.2021)

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Flotte vom Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) liegt bei 7,5 Jahren. Bei den zu OHG zusammengeschlossenen Busunternehmen ist das Durchschnittsalter ähnlich (siehe Tabelle 27). Durch die geringere Anzahl von Fahrzeugen machen sich hier ältere Fahrzeuge deutlicher im Durchschnitt bemerkbar. Die Zusammensetzung der Busflotte nach Fahrzeugalter kann für die VUW aus Abbildung 29 und für die OHG aus Abbildung 30 entnommen werden.

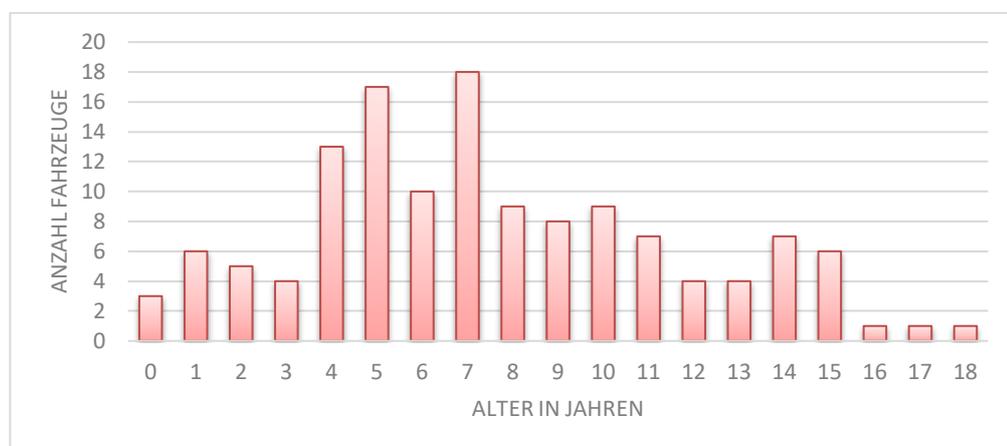


Abbildung 29: Busse der VUW inkl. Subunternehmen nach Fahrzeugalter (Datenquelle: Zuarbeit VUW, Stand: 09.2021)

<sup>27</sup> Nicht enthalten sind Anhänger, PKW, LKW, intern genutzte Fahrzeuge und Fahrschulfahrzeuge.

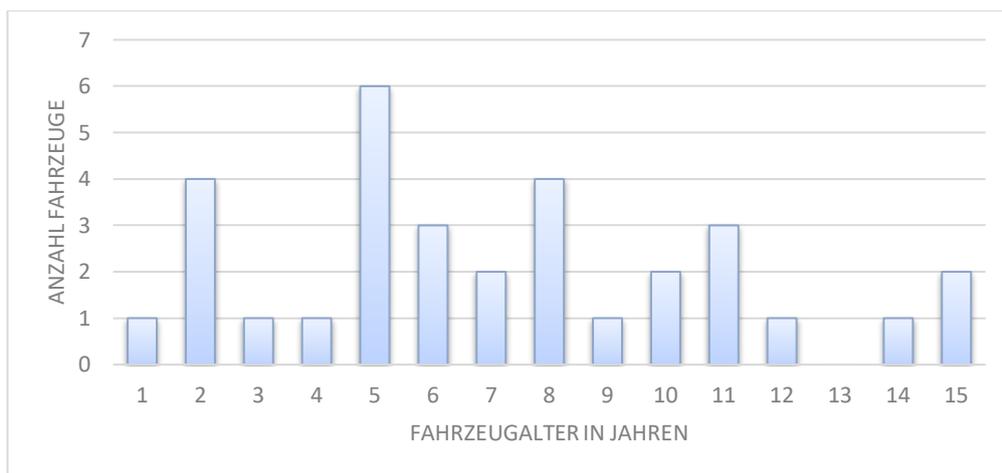


Abbildung 30: Busse der OHG nach Fahrzeugalter (Datenquelle: Zuarbeit der OHG, Stand: 09.2021)

### 3.4.2 BARRIEREFREIHEIT DER FAHRZEUGE

Größtenteils werden bereits heute Niederflur- und Low-Entry-Busse eingesetzt. Im Stadtverkehr Eisenach und Bad Salzungen kommen nur solche Fahrzeuge zum Einsatz. Seit 2017 beschaffte das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Busse. Die verbliebenen Hochflurbusse werden – wo immer möglich – eher in Randbereichen bzw. nur an Schultagen eingesetzt. Die Zusammensetzung der Busflotte ist aus Tabelle 28 ersichtlich.

| Fahrzeugtyp           | Wartburgmobil (VUW)* | Werra OHG | Werraland OHG | Hainich OHG | Werraland OHG & Hainich OHG | Gesamt     |
|-----------------------|----------------------|-----------|---------------|-------------|-----------------------------|------------|
| Niederflur            | 98                   | 2         | 0             | 1           | 3                           | <b>104</b> |
| Low-Entry             | 12                   | 6         | 4             | 8           | 0                           | <b>30</b>  |
| Hochboden             | 20                   | 2         | 0             | 2           | 1                           | <b>25</b>  |
| Sonstige/keine Angabe | 3                    | 0         | 3             | 0           | 0                           | <b>6</b>   |
| <b>Gesamt</b>         | <b>133</b>           | <b>10</b> | <b>7</b>      | <b>11</b>   | <b>4</b>                    | <b>165</b> |

\* = beinhaltet die Fahrzeuge der Subunternehmen

Tabelle 28: Zusammensetzung der Busflotte im Wartburgkreis nach Fahrzeugtyp (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021)

Generell verfügt ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge über Rollstuhlrampen und einen speziellen Platz für Rollstühle. Im Stadtverkehr Eisenach kommen noch sechs Fahrzeuge ohne eine solche Mitnahmemöglichkeit zum Einsatz. Im Stadtverkehr Bad Salzungen erfüllen alle Fahrzeuge diese Vorgabe.

Bei Fahrzeugneubeschaffungen werden alle Anforderungen der Vorschriften zu technischen Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt. Mit dem Ersatz weiterer Busse durch Neufahrzeuge wird die Flotte in absehbarer Zeit dann komplett die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen.

### 3.4.3 UMWELTSTANDARDS

Rund die Hälfte aller im Linienverkehr des Wartburgkreises eingesetzten Busse erfüllen die aktuelle Abgasnorm Euro VI (vgl. Tabelle 29). Darunter sind 2 Elektrobusse, die in Eisenach eingesetzt werden. Mit dem Ersatz älterer Fahrzeuge wird der Anteil weiter steigen.

| Abgasnorm     | Wartburgmobil (VUW)* | Werra OHG | Werraland OHG | Hainich OHG | Werraland OHG & Hainich OHG | Gesamt     |
|---------------|----------------------|-----------|---------------|-------------|-----------------------------|------------|
| Euro VI       | 71**                 | 6         | 3             | 6           | 3                           | <b>89</b>  |
| EEV           | 4                    | 1         | 0             | 3           | 0                           | <b>8</b>   |
| Euro V        | 31                   | 2         | 0             | 1           | 0                           | <b>34</b>  |
| Euro IV       | 18                   | 1         | 0             | 1           | 0                           | <b>20</b>  |
| Euro III      | 2                    | 0         | 0             | 0           | 1                           | <b>3</b>   |
| keine Angabe  | 7                    | 0         | 4             | 0           | 0                           | <b>11</b>  |
| <b>Gesamt</b> | <b>133</b>           | <b>10</b> | <b>7</b>      | <b>11</b>   | <b>4</b>                    | <b>165</b> |

\* = beinhaltet die Fahrzeuge der Subunternehmen

\*\* = darunter 2 Elektrobusse

Tabelle 29: Zusammensetzung der Busflotte im Wartburgkreis nach Abgasnormen (Datenquelle: Zuarbeit VUW und OHG, Stand: 09.2021)

## 3.5 MARKETING UND FAHRGASTINFORMATION

Eine ausführliche Bestandsaufnahme zur ÖPNV-Vermarktung und Fahrgastinformation in der Wartburgregion wurde in dem Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“ (2015)<sup>28</sup> durchgeführt. 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 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 zum Linien- und Haltestellennetz, zum Fahrplan, zu Tarifen und Fahrpreisen und zu Beförderungsregelungen). Durch eine ansprechendere Gestaltung der Webseite ([www.vg-wartburgregion.de](http://www.vg-wartburgregion.de)) durch die Geschäftsstelle der VGW bei der VUW sowie deren besserer Vermarktung (u.a. durch Positionierung der entsprechenden Internetadresse auf den Heckscheiben der Busse) sind die Informationen leichter zugänglich. Als Kundenbetreuungsprogramm wurde die Kundenzeitschrift „omni“ eingeführt, die mindestens viermal jährlich erscheint.

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.

<sup>28</sup> PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG: Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion, Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.

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

Themen- bzw. zielgruppenspezifische Marketingkampagnen, die die Emotionen der potenziellen Kunden ansprechen, sollten weitergeführt werden. Vor allem die gezieltere Ansprache der Berufspendler ist hier zu erwähnen. Demgegenüber wurde die ÖPNV-Vermarktung im Bereich Tourismus weiter ausgebaut (u.a. Werbung in Tourismus-Broschüren oder die Benennung von touristisch relevanten Linien wie bspw. Linie 3 „Luthershuttle“ oder Linie 110 „Rhönkurier“). Einige Vorzeigebispiele aus der Region zeigen, wie eine kundengerechte ÖPNV-Vermarktung mit vertretbarem Aufwand aussehen kann.

Einige Verbesserungen der Fahrgastinformation und für gemeinsame Vermarktungsaktivitäten haben die Verkehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern unternommen. Als Beispiel hierfür ist die Einrichtung von Service-Centern in Eisenach und Bad Salzungen zu nennen. Weiterhin erfolgte unter anderem die Erstellung, Veröffentlichung und Verteilung von Wanderprospekten in deren Mittelpunkt die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem Öffentlichen Personennahverkehr steht. Darüber hinaus wurden diverse Kombiangebote neu geschaffen wie beispielsweise das Kombiticket Bus Eisenach - Bad Salzungen – Brotterode - Bad Liebenstein, welches den Eintritt in den Tierpark Bad Liebenstein beinhaltet oder auch das Kombiticket Bus Eisenach Stadt – Lutherhaus – Wartburg. Zur Vermarktung der Kombitickets werden regionale sowie lokale Partner (z. B. Touristeninformation) eingebunden.

Durch die Entwicklung einer Corporate Identity (u.a. für Fahrzeuge, Haltestellen und Druckerzeugnisse) konnte der Aufbau einer Dachmarke für den ÖPNV bzw. öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Wartburgregion erreicht werden. Deren weiterer Ausbau soll in den kommenden Jahren kontinuierlich erfolgen.

## 3.6 TARIF UND FAHRPREIS

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

Der Grundtarif im Stadtverkehr als Kurzstrecke für die Einzelfahrt liegt bei 1,80 € im Jahr 2022 und im Regionalverkehr für die erste Preisstufe bis 7 Kilometer bei ebenfalls 1,80 €. Übergangstarife sind nur für Fahrgäste mit Schülerzeitkarten in die Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen vorhanden.

Der kilometerbezogene Fahrpreis im Regionalverkehr beginnt ab acht Kilometer und endet bei 35 Kilometer. Danach bleibt der Fahrpreis konstant. Es wird von einer degressiven Rabattierung ausgegangen von 0,25 € bis 0,21 € pro Kilometer.

Sowohl im Regional- als auch im Stadtverkehr bieten Zeit- und Mehrfahrtenkarten günstige Alternativen für Vielfahrer.

In den folgenden Tabellen sind die ab dem 01.02.2022 gültigen Tarifdaten für den Stadt- und Regionalverkehr zusammengestellt.

| Regionalverkehr   | Fahrpreis   |
|---|---|
| <b>Einzelfahrt Erwachsene</b>                               |   |
| 1 – 7 Kilometer   | 1,80 €  |
| ab 8 km bis 35 km   | von 0,25 €/km bis 0,21 €/km degressiv rabattiert  |
| <b>Einzelfahrt Kinder</b>                                   |   |
| bis zum 6. Geburtstag                                       | Freifahrt in Begleitung einer Begleitperson mit gültigem Fahrschein (max. 5 Kinder)   |
| bis zum 15. Geburtstag                                      | 72,22 % des Einzeltarifs  |
| Mindestfahrpreis  | 1,30 €  |
| <b>Mehrfahrtenkarten</b>                                    |   |
| Mehrfahrtenkarte  | 10 % Rabatt zum Einzelfahrschein  |
| Wochenkarte   | 71 % des Einzeltarifs (10 Fahrten)  |
| Monatskarte   | 67 % des Einzeltarifs (40 Fahrten)  |
| <b>Schülerzeitkarten</b>                                    |   |
| Schülerwochenkarte  | Wochenkarte (davon ca. 80 v. Hd.)   |
| Schülermonatskarte  | Monatskarte (davon ca. 80 v. Hd.)   |
| Schülerfreizeitkarte  | 15 €/Monat, Gültigkeit: im Gesamtnetz der VGW, für Schüler (ab 15 Jahre nur in Verbindung mit Nachweis), Mo – Fr ab 14.30 Uhr und am Wochenende und Feiertagen den ganzen Tag |
| <b>Sonstiges</b>  |   |
| Fahrrad, Gepäckstück und Kinderwagen                        | frei  |
| Tiere   | ermäßigter Einzelfahrpreis  |
| <b>Klima Jahreskarte</b>                                    | 1.095,00 €<br>Gültigkeit: im Gesamtnetz der VGW   |
| <b>67+ Klima Ticket</b><br>Jahreskarte Personen ab 67 Jahre | 677, 00 €<br>Gültigkeit: im Gesamtnetz der VGW (für Personen ab 67 Jahre)   |
| <b>Firmen-Jobticket</b><br>Jahreskarte                      | Ab 10 Mitarbeiter möglich, 10 Monate zahlen 12 Monate nutzen, Preisberechnung (Basis Zonen- oder Regionaltarif) auf Anfrage   |

Tabelle 30: Tarifsystem Regionalverkehr (Stand: 01.02.2022)

| Stadtverkehr   | Fahrpreis             |
|--|-----------------------|
| Einzelfahrt Erwachsene                               | 1,80 €                |
| Ermäßigte Einzelfahrt                                | 1,30 €                |
| Tageskarte   | 5,00 €                |
| Tageskarte ermäßigt                                  | 2,50 €                |
| Wochenkarte  | 12,80 €               |
| Schüler-Wochenkarte                                  | 9,60 €                |
| Monatskarte  | 48,00 €               |
| Schüler-Monatskarte                                  | 38,50 €               |
| Quartalskarte  | 120,00 €              |
| Klima Jahreskarte                                    | siehe Regionalverkehr |
| 67+ Klima Ticket                                     |                       |
| Firmen-Jobticket                                     |                       |
| Tiere  | 1,30 €                |
| Gepäck, Fahrräder                                    | frei                  |
| Schwerbehinderte,<br>Kinder bis 5 Jahre, Kinderwagen | frei                  |

*Tabelle 31: Tarifsystem Stadtverkehre (Auszug) (Stand: 01.02.2022)*

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

- Anerkennung Azubi-Ticket Thüringen
- Anerkennung Kurkarte Tabarz
- Anerkennung Fahrausweise anderer Verkehrsunternehmen (RVG)
- Anwendung von RMV- und NVV-Tarif auf ausbrechenden Linien
- GUT - Gut unterwegs Ticket (unternehmensgebundene Tageskarte)
- Umweltticket (Kombi-Ticket Hin- und Rückfahrt auf Linie 150 und Eintritt Baumkronenerlebnispfad)
- Welterbeticket (Kombi-Ticket Hin- und Rückfahrt auf Linie 150 und Eintritt Wartburg, Wildkatzendorf und Baumkronenerlebnispfad)
- Gästekarten Bad Liebenstein und Bad Salzungen

## 4 STRUKTURELLE ENTWICKLUNG

### 4.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND DEMOGRAFIE

In den letzten 20 Jahren sank die Bevölkerung im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach. Von dem Rückgang waren die Gemeinden unterschiedlich stark betroffen (siehe Abbildung 31). So lag der Bevölkerungsrückgang in Geisa, Bischofroda und Lauterbach unter 5 %. Hallungen, Nazza und Seebach waren dagegen von einem Rückgang von über 25 % betroffen. Im gesamten Wartburgkreis (ohne Eisenach) nahm die Bevölkerung um rund 18,5 % ab – von 144.700 Einwohnern (Stand: 31.12.2000) auf rund 118.000 Einwohner (Stand: 31.12.2020). In Eisenach war der Rückgang von 44.442 (2000) auf 41.970 Einwohner (2020) – also um 5,6 % – weniger dramatisch.

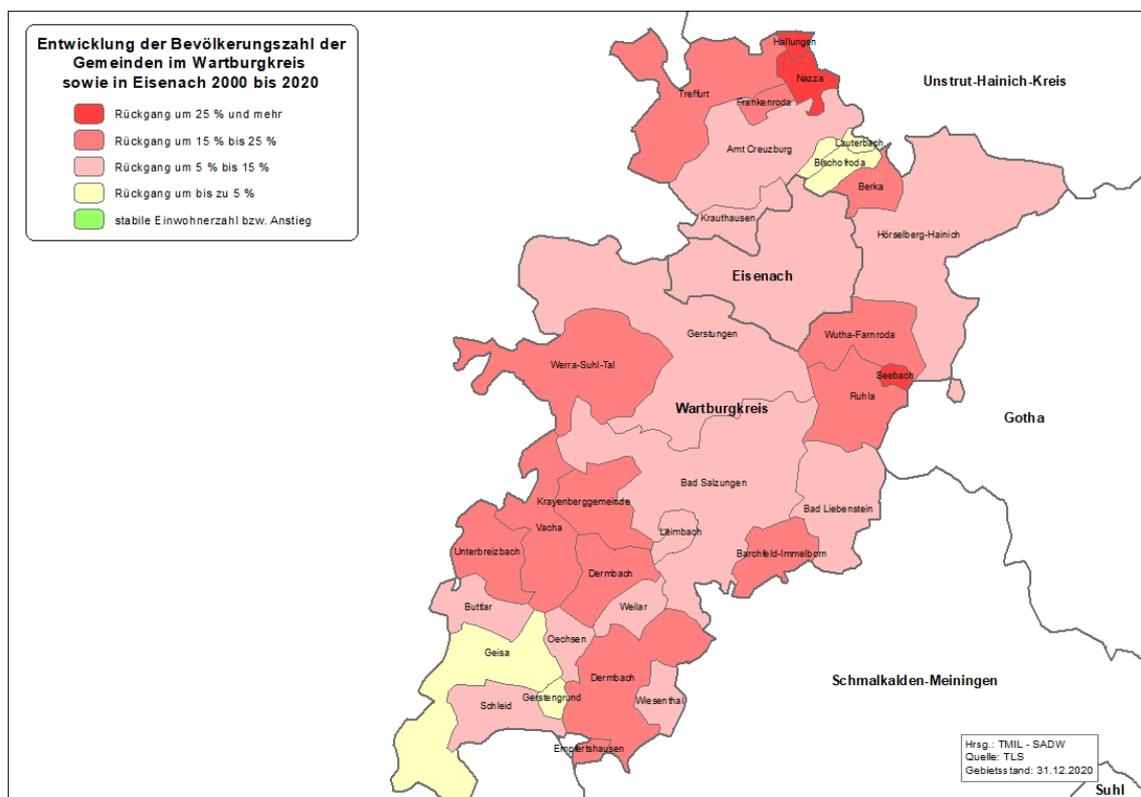


Abbildung 31: Entwicklung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Wartburgkreis sowie in Eisenach 2000 bis 2020 (Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft –Serviceagentur Demografischer Wandel auf Basis der Daten des TLS)

Für die Entwicklung der Bevölkerung zwischen 2020 und 2040 hat das Thüringer Landesamt für Statistik (TLS) zwei Prognosen erstellt. Für die kreisfreien Städte und die Landkreise wurde der Bevölkerungsstand zum 31.12.2017 in der 2. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (2. rBv) fortgeschrieben. Im Dezember 2020 wurden mit der 1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv) auch Zahlen für die erwartete Entwicklung in den Gemeinden auf Basis des Bevölkerungstandes 2019 veröffentlicht. Dabei ist zu beachten, dass die Unsicherheit der Prognosen wächst, je kleiner eine Gebietseinheit ist.

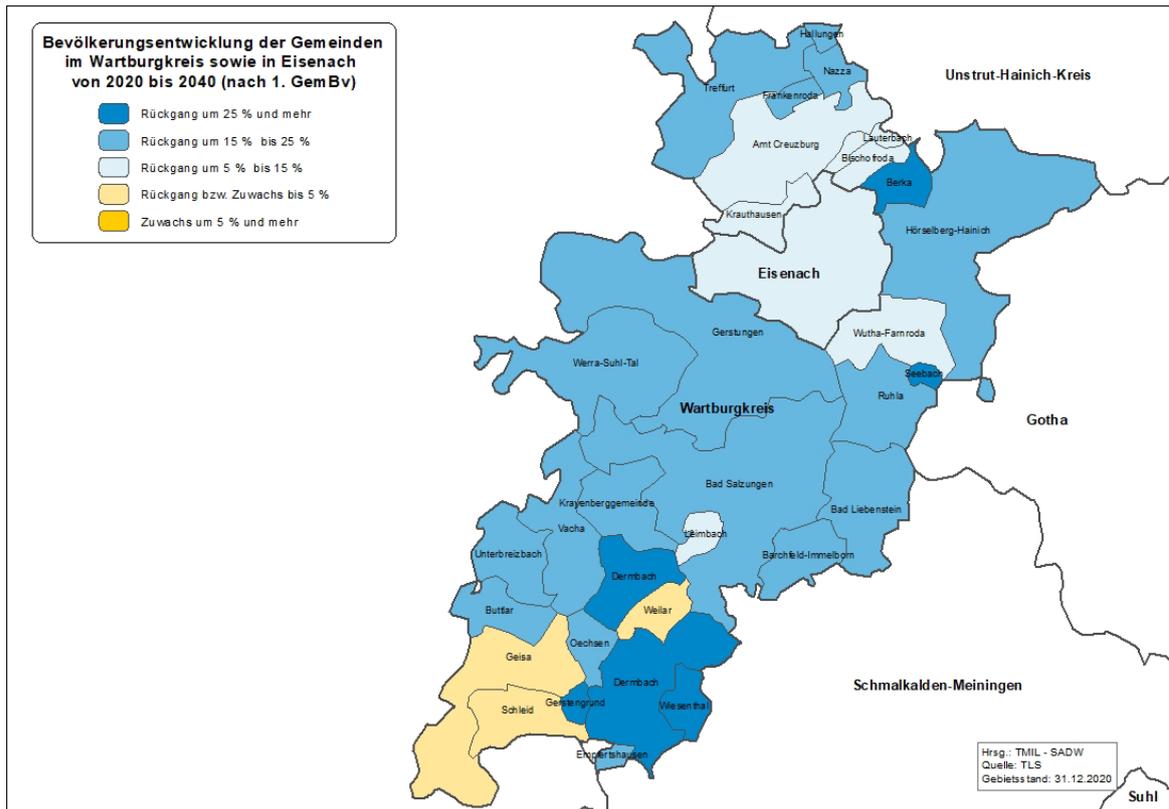


Abbildung 32: Entwicklung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Wartburgkreis sowie in Eisenach 2020 bis 2040 nach Prognosen der 1. GemBv (Kreisgebiet ohne Eisenach) bzw. 2. rBv (Stadt Eisenach) (Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft – Serviceagentur Demografischer Wandel auf Basis der Daten des TLS)

Für den Zeitraum von 2020 bis 2040 prognostiziert die 2. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Wartburgkreis (ohne Eisenach) eine jährliche Abnahme der Bevölkerung zwischen 0,8 und 0,9 % und in Eisenach zwischen 0,3 und 0,5 %

Die 1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv) sieht für den Zeitraum bis 2040 in weiten Teilen des Wartburgkreises eine Bevölkerungsabnahme zwischen 15 und 25 %. Am geringsten (+/- 5 %) fallen die Veränderungen in den Gemeinden Geisa, Schleid und Weilar aus. Mit besonders starken Bevölkerungsrückgängen wird in den Gemeinden Berka, Dermbach, Gerstengrund, Seebach und Wiesenthal gerechnet.

Gründe für den Bevölkerungsrückgang sind Wanderungsbewegungen sowie eine demografische Entwicklung, bei der es durch Geburtenrückgang bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung zu Verschiebungen in den Altersanteilen der Bevölkerung kommt. Wie überall in Deutschland nimmt auch im Wartburgkreis die Bevölkerung über 65 Jahre zu, während die Anteile der unter 65 Jahre alten Menschen abnehmen.

Tabelle 32 zeigt diese Entwicklung für den Wartburgkreis (ohne Eisenach) anhand der Prognosen der 1. GemBv. Die Zahlen für das Jahr 2020 sind bereits berechnet und weichen daher von den in Tabelle 4 gemachten Angaben ab. Während der Anteil der 20- bis unter 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung des Kreises zwischen den Jahren 2020 und 2040 von 57 % auf 48 % absinkt, würde der Anteil der Bevölkerung ab 65 Jahren von 27 % auf 36 % steigen.

| <b>Wartburgkreis</b> | <b>2020</b>    |             | <b>2030</b>    |             | <b>2040</b>   |             | <b>2020-2040</b>     |                         |
|----------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|---------------|-------------|----------------------|-------------------------|
| <b>Altersgruppe</b>  | Einwohner      | Anteil      | Einwohner      | Anteil      | Einwohner     | Anteil      | Absolute Veränderung | Prozentuale Veränderung |
| 0 bis u. 20 Jahre    | 19.890         | 17%         | 18.060         | 17%         | 15.790        | 16%         | -4.100               | -21%                    |
| 20 bis u. 65 Jahre   | 66.810         | 57%         | 53.790         | 50%         | 47.790        | 48%         | -19.020              | -28%                    |
| 65 Jahre und älter   | 31.370         | 27%         | 36.100         | 33%         | 35.300        | 36%         | 3.930                | 13%                     |
| <b>Gesamt</b>        | <b>118.070</b> | <b>100%</b> | <b>107.950</b> | <b>100%</b> | <b>98.880</b> | <b>100%</b> | <b>-19.190</b>       | <b>-16%</b>             |

*Tabelle 32: Bevölkerungsprognose für den Wartburgkreis (ohne Eisenach)  
(Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik: Ergebnisse der  
1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv), Stand:  
31.12.2020)*

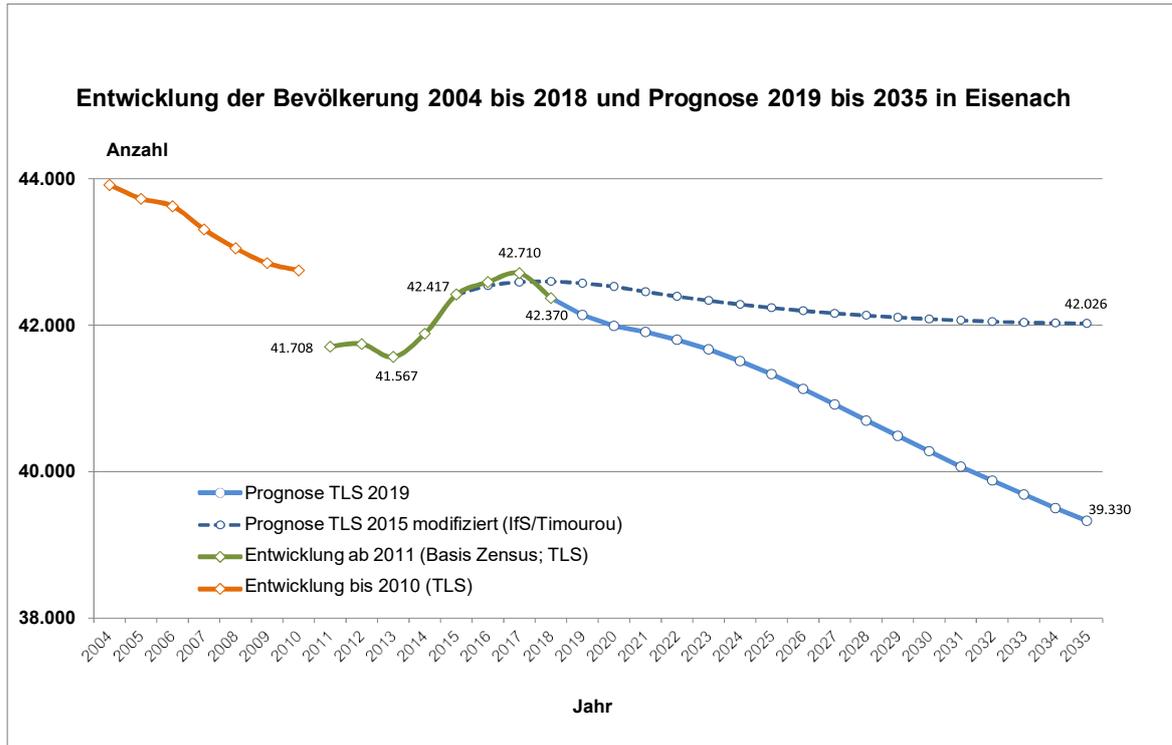
Insgesamt nimmt danach die Bevölkerung im Wartburgkreis (ohne Eisenach) zwischen 2020 und 2040 um 16 % ab. In der Altersgruppe "0 bis unter 20 Jahre" wäre die Abnahme aber mit 21 % und in der Altersgruppe "20 bis unter 65 Jahre" mit 28 % wesentlich höher.

Die Bevölkerungsprognosen für die Stadt Eisenach sind in Tabelle 33 aufgeführt. Da Eisenach zum Zeitpunkt der Prognose noch kreisfreie Stadt war, sind die Ergebnisse der 2. rBv entnommen. Das Bezugsjahr ist daher mit dem Jahr 2018 ein anderes. In Eisenach bleibt der Altersdurchschnitt jünger. Der Bevölkerungsanteil der 20- bis unter 65-Jährigen nimmt zwischen 2018 und 2040 nur um 6 % statt um 9 % im übrigen Kreisgebiet ab. Dies ist u.a. mit der guten Arbeitsplatzsituation in Eisenach zu erklären, die auch zu mehr Zuwanderungen in dieser Altersgruppe führt.

| <b>Eisenach</b>     | <b>2018</b>   |             | <b>2030</b>   |             | <b>2040</b>   |             | <b>2018-2040</b>     |                         |
|---------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|----------------------|-------------------------|
| <b>Altersgruppe</b> | Einwohner     | Anteil      | Einwohner     | Anteil      | Einwohner     | Anteil      | Absolute Veränderung | Prozentuale Veränderung |
| 0 bis u. 20 Jahre   | 7.200         | 17%         | 7.100         | 18%         | 6.500         | 17%         | -700                 | -10%                    |
| 20 bis u. 65 Jahre  | 24.200        | 57%         | 20.900        | 52%         | 19.500        | 51%         | -4.700               | -19%                    |
| 65 Jahre und älter  | 11.000        | 26%         | 12.300        | 31%         | 12.500        | 32%         | 1.500                | 14%                     |
| <b>Gesamt</b>       | <b>42.400</b> | <b>100%</b> | <b>40.300</b> | <b>100%</b> | <b>38.500</b> | <b>100%</b> | <b>-3.900</b>        | <b>-9%</b>              |

*Tabelle 33: Bevölkerungsprognose für Stadt Eisenach  
(Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik: Ergebnisse der 2.  
regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (2. rBv), Stand:  
31.12.2019)*

Für den Nahverkehrsraum ergeben sich durch die Summierung der Ergebnisse des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach die in Tabelle 34 angegebenen Werte. Aufgrund unterschiedlicher Bezugsjahre der beiden Bevölkerungsvorausrechnungen und den daraus resultierenden Abweichungen besteht im Hinblick auf diese Zahlen jedoch ein gewisser Unsicherheitsfaktor. Aus den genannten Gründen sowie wegen einer anderen Klassifizierung der Altersgruppen, kann als Vergleichswert für das Jahr 2020 nur die Einwohnerzahl zum 31.12.2020 angegeben werden. Demnach beträgt der Bevölkerungsrückgang im Nahverkehrsraum bzw. im Wartburgkreis inklusive Eisenach ca. 14 %.



Datengrundlage: TLS, Stadt

P60 Prog G(11f-2)

IfS/Timourou

Abbildung 33: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Eisenach bis 2035 (Quelle: IfS/Timourou: Fortschreibung der Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Stadt Eisenach, Stand: 2018)

| Nahverkehrsraum    | 2020           |        | 2030           |             | 2040           |             | 2020-2040            |                         |
|--------------------|----------------|--------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------------|-------------------------|
|                    | Einwohner      | Anteil | Einwohner      | Anteil      | Einwohner      | Anteil      | Absolute Veränderung | Prozentuale Veränderung |
| 0 bis u. 20 Jahre  |                |        | 25.160         | 17%         | 22.290         | 16%         |                      |                         |
| 20 bis u. 65 Jahre |                |        | 74.690         | 50%         | 67.290         | 49%         |                      |                         |
| 65 Jahre und älter |                |        | 48.400         | 33%         | 47.800         | 35%         |                      |                         |
| <b>Gesamt</b>      | <b>159.937</b> |        | <b>148.250</b> | <b>100%</b> | <b>137.380</b> | <b>100%</b> | <b>-22.557</b>       | <b>-14%</b>             |

Tabelle 34: Bevölkerungsprognose für den Nahverkehrsraum nach Prognosen der 1. GemBv (Kreisgebiet ohne Eisenach) bzw. 2. rBv (Stadt Eisenach)

Da Veränderungen in der Altersstruktur Auswirkung auf das Verkehrsverhalten und damit auf die Nachfrage im ÖPNV haben, soll diese nachfolgend nochmal genauer betrachtet werden.

Sieht man Nahverkehrsplanung vor diesem raum- und bevölkerungsumfassenden Aspekt, so liegt es nahe demografische Daten in einer Weise darzustellen und aufzubereiten, welche die Diversität des Raums und der Bevölkerung so eindeutig wie möglich und gleichzeitig so großräumig wie nötig dargestellt. Dies geschieht im Rahmen der folgenden Abbildung 34 einerseits mittels der Darstellung der Entwicklung des Gesamtquotienten im Zeitraum zwischen 2020 und 2040. Dieser Quotient stellt den Personenkreis der wirtschaftlich abhängigen Altersgruppen (Personen, die noch nicht bzw. nicht mehr im erwerbsfähigen Alter sind) ins Verhältnis zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Die untere Darstellung zeigt den Einfluss des Altenquotienten auf die Zunahme des Gesamtquotienten. Es wird hier also untersucht, inwieweit die Altersgruppe der über 65-Jährigen an der generellen Verschiebung der Altersstruktur, also am demografischen Wandel, beteiligt ist. Der Altenquotient ist auch in diesem Fall kein absoluter Wert, sondern der Anteil der Einwohner, die 65 Jahre und älter sind, bezogen auf die erwerbsfähigen Einwohner im Alter von 20 bis 64 Jahren. Für die tabellarische Datenquelle zu Abbildung 34 sei auf die Anlage 1 verwiesen.

Das Bild des Gesamtquotienten für das Jahr 2020 (vgl. Abbildung 34, oben) ist über die meisten Gemeinden hinweg mit Werten zwischen 70 und 80 relativ einheitlich. Er zeigt auf, wie hoch der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung in den Städten und Gemeinden des Wartburgkreises ausfällt. Im Hinblick auf die Entwicklung bis 2040, bei der bewusst keine konkreten Werte angegeben wurden, sind aber regional deutliche Unterschiede zu erkennen. Da bei solch langfristigen Prognosen eine hundertprozentige Zuverlässigkeit der Daten nie gegeben ist, ist es umso wichtiger, sich auf den sich durch das Gesamtbild abzeichnenden Trend und nicht auf konkrete Zuwachszahlen zu fokussieren. Während die obere Darstellung der Abbildung 34 also einen Hinweis auf die Auswirkungen des demografischen Wandels in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden gibt, zeigt die untere Darstellung auf, wie ausgeprägt der Einfluss der Überalterung auf die Bevölkerungsentwicklung ausfällt. Am Beispiel Ruhlas lässt sich erkennen, dass hier trotz eines für 2020 errechneten hohen Gesamt- und Altersquotienten und einer weiterhin prognostizierten Zunahme der Auswirkung des demografischen Wandels, was sich durch den erheblichen Anstieg des Gesamtquotienten verdeutlichen lässt, dem Einfluss der Überalterung durch den Zuzug von Familien entgegengewirkt wird. Diese statistischen Werte stellen somit wichtige demografische Kennzahlen dar, um einen Nahverkehrsraum nicht nur technisch als Infrastrukturräum zu verstehen, sondern als ein an die dort ansässige Bevölkerung gekoppeltes Gesamtkonstrukt.

Der ÖPNV ist ein Massentransportsystem und lässt sich deshalb nie ausschließlich auf die Bedürfnisse bestimmter Altersgruppen ausrichten, sondern sollte stets die Bedürfnisse aller Fahrgäste berücksichtigen. So ist z. B. der Aspekt der Barrierefreiheit keineswegs eine Anforderung, die ausschließlich älteren Fahrgästen zugutekommt. Aufgabe der Altersstrukturanalyse war in diesem Kapitel somit nicht das unmittelbare Ableiten von Handlungsempfehlungen basierend auf absoluten Zahlen von Altersgruppen, sondern die Darstellung der Komplexität des untersuchten Nahverkehrsraums.

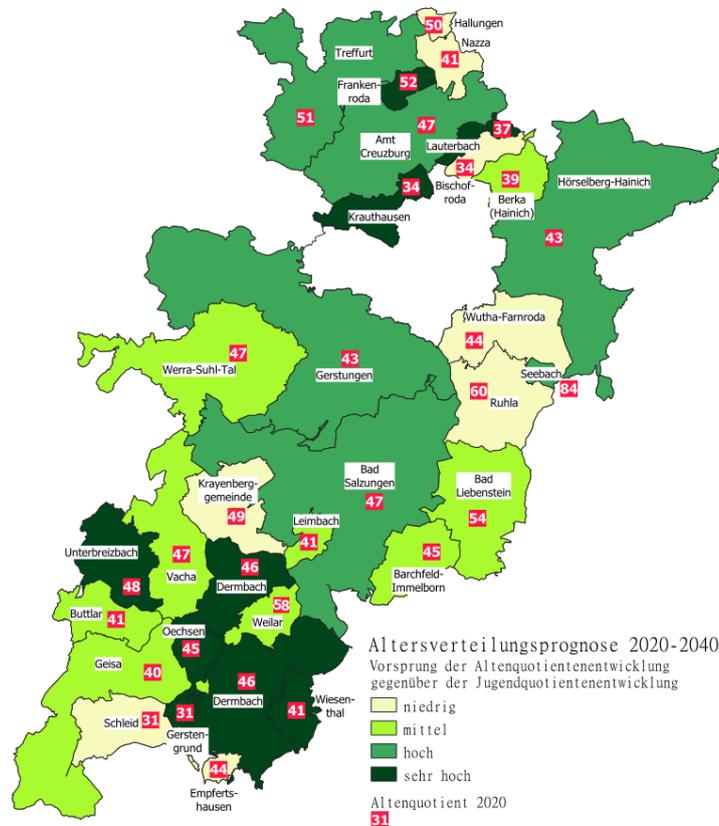
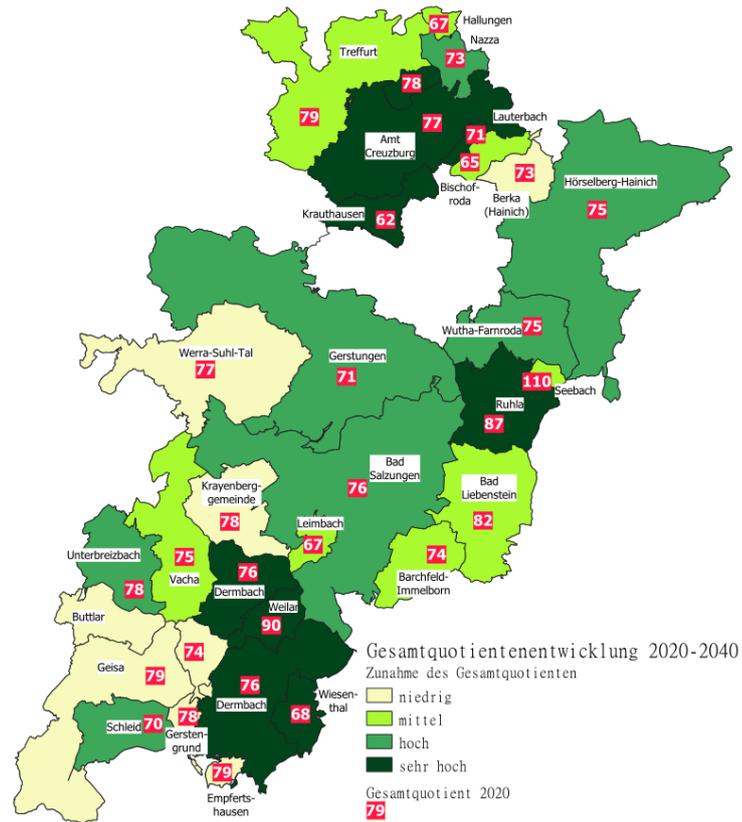


Abbildung 34: Altersstrukturentwicklung im Wartburgkreis bis 2040 (Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik: Ergebnisse der 1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv), Stand: 31.12.2020)

## 4.2 SCHULENTWICKLUNG

Die Prognose bzgl. der Entwicklung der Schülerzahlen erfolgt auf Basis der Geburtenzahlen und der Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen der vergangenen 5 Jahre. Zahlen für Förderschulen und Berufsschulen wurden nicht berücksichtigt, da weder der zukünftige Förderbedarf noch die Berufswahl zuverlässig vorhergesagt werden können. Da die geburtenstarken Jahrgänge 2014 und 2015 aktuell in die Grundschulen kommen, steigt dort die Schülerzahl an, was sich zeitversetzt auch auf die weiterführenden Schulen auswirkt.

### 4.2.1 WARTBURGKREIS

In den nächsten 5 Jahren wird die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung keine gravierenden Auswirkungen auf die Schülerzahlen haben. Die anhand der Geburtenstatistik der Einwohnermeldeämter errechnete Prognose sieht bis 2025/26 einen Anstieg der Schülerzahlen voraus. Allerdings wird aufgrund von Geburtenrückgängen mittelfristig ein Rückgang der Anzahl der Grundschüler vorhergesehen. Dieser schlägt sich aber erst zeitversetzt auf die weiterführenden Schulen durch, die erst mal von den starken Grundschuljahrgängen der Vorjahre profitieren. Im Vergleich zum Schuljahr 2020/21 wird im Schuljahr 2025/26 mit einer Abnahme der Schülerzahlen in den Grundschulen um 5 % gerechnet. In den Regelschulen wird dagegen eine Zunahme um 11 % und in den Gymnasien um 26 % prognostiziert. Damit ist der Bestand der heutigen Schulstandorte vorerst gesichert (siehe Tabelle 35).

| Schuljahr                      | 2018/<br>2019 | 2019/<br>2020 | 2020/<br>2021 | 2021/<br>2022 | 2022/<br>2023 | 2023/<br>2024 | 2024/<br>2025 | 2025/<br>2026 | 2026/<br>2027 |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Grundschulen<br>(Klassen 1-4)  | 4.205         | 4.189         | 4.266         | 4.422         | 4.416         | 4.431         | 4.288         | 4.053         | 3.887         |
| Regelschulen<br>(Klassen 5-10) | 3.275         | 3.228         | 3.233         | 3.260         | 3.256         | 3.308         | 3.437         | 3.584         | 3.674         |
| Gymnasien<br>Klassen (5-12)    | 2.225         | 2.256         | 2.254         | 2.369         | 2.466         | 2.577         | 2.700         | 2.834         | 2.855         |
| <b>Gesamt</b>                  | <b>9.705</b>  | <b>9.673</b>  | <b>9.753</b>  | <b>10.051</b> | <b>10.138</b> | <b>10.316</b> | <b>10.425</b> | <b>10.471</b> | <b>10.416</b> |

Tabelle 35: Wartburgkreis – Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2020/21 und Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2026/27  
(Datenquelle: Landratsamt Wartburgkreis, Amt für Schule und Kultur, Stand: 09.11.2021)

## 4.2.2 STADT EISENACH

Die Bevölkerungsprognosen rechnen für Eisenach mit einer weitgehend konstanten Zahl in der Altersgruppe unter 20 Jahre. Dementsprechend kann je nach Schulform mit gleichbleibenden bzw. leicht steigenden Schülerzahlen gerechnet werden.

| Schuljahr                                 | 2018/<br>2019              | 2019/<br>2020 | 2020/<br>2021 | 2021/<br>2022 | 2022/<br>2023 | 2023/<br>2024 | 2024/<br>2025 | 2025/<br>2026 | 2026/<br>2027 |
|---|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Grundschulen<br>(Klassen 1-4)             | 1.250                      | 1.229         | 1.201         | 1.237         | 1.268         | 1.300         | 1.323         | 1.323         | 1.307         |
| Regelschulen<br>(Klassen 5-10)            | 913                        | 919           | 930           | 931           | 928           | 925           | 932           | 941           | 947           |
| Gymnasien<br>Klassen (5-12)               | 1.723                      | 1.731         | 1.743         | 1.471         | 1.481         | 1.484         | 1.495         | 1.514         | 1.527         |
| Gemeinschafts-<br>und Waldorf-<br>schulen | In obigen Zahlen enthalten |               |               | 610           | 620           | 626           | 634           | 637           | 638           |
| <b>Gesamt</b>                             | <b>3.886</b>               | <b>3.879</b>  | <b>3.874</b>  | <b>4.249</b>  | <b>4.297</b>  | <b>4.335</b>  | <b>4.384</b>  | <b>4.415</b>  | <b>4.419</b>  |

*Tabelle 36: Stadt Eisenach – Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2026/27 (Datenquelle: Statistisches Informationssystem Bildung auf der Basis der 2. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (seit Schuljahr 2019/2020 (Prognosejahr: 2020/2021))*

## Teil C: ÖPNV-Anforderungsprofil und ÖPNV-Konzept

### 1 ÖPNV-ANFORDERUNGSPROFIL

#### 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 in drei Netzebenen:

| Netzebene  | Funktion  | Konkrete Aufgabe  |
|--|---|---|
| <b>StPNV-Hauptnetz</b>                                     | Rückgrat des regionalen ÖPNV in funktionaler Kooperation mit dem SPNV-Netz                | Verbindung des Mittelzentrums Bad Salzungen mit der Stadt Eisenach als Mittelzentrum mitoberzentraler 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.<br><br>Hierzu zählen auch Relationen mit besonderer regionaler Bedeutung, die innerhalb des Landkreises bzw. auch im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV entsprechende Nachfragepotenziale aufweisen, z. B. Berufspendler oder Touristen. |
| <b>StPNV-Ergänzungsnetz</b>                                | Flächenerschließung abseits erreichbarer Zugangsstellen des StPNV-Haupt- bzw. SPNV-Netzes | Bedienung des Schülerverkehrs.<br><br>Gewährleistung der ÖPNV-Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes an Werktagen.  |
| <b>StPNV-Stadtverkehrsnetze Eisenach und Bad Salzungen</b> | Gewährleistung spezifischstädtischer 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 37: Netzebenen im StPNV und deren Funktion und Aufgaben

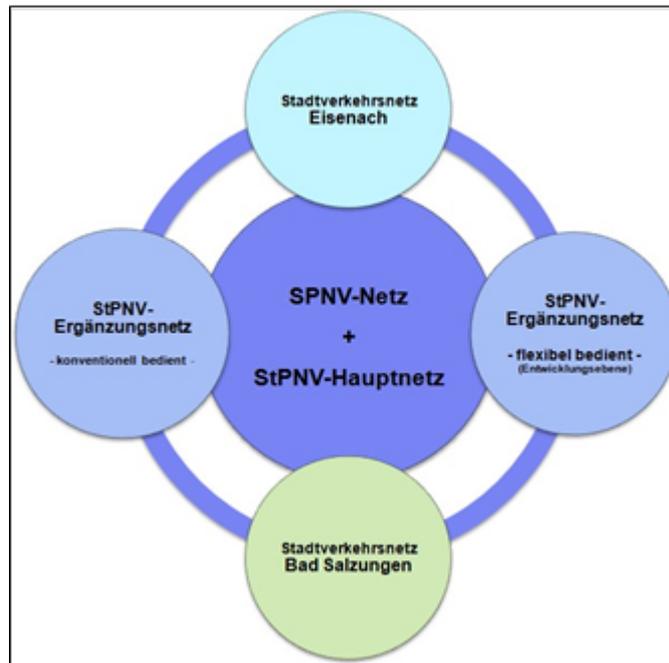


Abbildung 35: ÖPNV-Netzebenen im Nahverkehrsraum

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

## 1.2 ZIELSETZUNG

In seiner Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil 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 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.

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

*Tabelle 38: Qualitätsmerkmale im ÖPNV-Anforderungsprofil für den Nahverkehrsraum*

Die Auswahl der Qualitätskriterien zur Beschreibung des geforderten Angebotsniveaus und deren Ausprägung in Form von (Mindest-) Standards wurden im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2017 in einem 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 den Wartburgkreis den unterschiedlichen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnissen entsprechend 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 Fahrtzahlen 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.

## 1.3 STANDARDS DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT

### 1.3.1 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.

### 1.3.2 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. Der zugrunde liegende Luftlinienradius berücksichtigt keine topografischen 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 39 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<br>(5 Min.) |
| locker bebaute Stadtgebiete und Stadtrandbereiche | 500 m<br>(9 Min.) |

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

Tabelle 39: Stadt Eisenach – Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen und entsprechende Gehzeiten

#### Wartburgkreis

Für den Wartburgkreis werden die in Tabelle 40 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<br>(5 Min.)  | 1.000 m<br>(17 Min.) |
| dicht bebaute Gebiete in den Grundzentren (Bad Liebenstein, Dermbach, Geisa, Gerstungen, Mihla, Ruhla, Treffurt, Vacha, Wutha-Farnroda) | 500 m<br>(9 Min.)  | 1.000 m<br>(17 Min.) |
| sonstige Orte   | 600 m<br>(10 Min.) | 1.000 m<br>(17 Min.) |

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

*Tabelle 40: 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.

## 1.4 STANDARDS DER VERBINDUNGSQUALITÄT

### 1.4.1 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 Ortsteilen und | mit dem ÖPNV erreichbar in maximal *) |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Innenstadt                           | 30 Minuten                            |

\* = Zeit für den Weg zwischen Ortsteil und Innenstadt ohne Zu- und Abgangszeiten zur/von Haltestelle<sup>29</sup>

*Tabelle 41: 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 einschließlich flexibler Angebotsformen ist für möglichst alle Orts- bzw. Stadtteile im Wartburgkreis sicherzustellen. Die ÖPNV-Erreichbarkeit von Verwaltungssitzen aus deren jeweiligen Mitgliedsgemeinden ist

<sup>29</sup> Die Innenstadt (Haltestelle Markt) wird bereits derzeit innerhalb von 30 Minuten aus den Stadtteilen erreicht.

werktätlich zu gewährleisten.

Für die zeitliche Erreichbarkeit Zentraler Orte werden die Angaben des LEP 2025 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 zu bzw. von der jeweiligen Haltestelle). Gemäß Tabelle 42 sollen die folgenden Wegezeiten nicht überschritten werden:

| 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 der gesamten Kernstadt aus in maximal 30 Minuten erreichbar sein.

Tabelle 42: Wartburgkreis – Zeitliche Erreichbarkeit übergeordneter Zentraler Orte

## 1.4.2 UMSTEIGEHÄUFIGKEIT ZU WICHTIGEN ZIELEN

### Stadt Eisenach

Innerhalb des Stadtgebietes 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 43: 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 44: Wartburgkreis – Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge

### 1.4.3 VERKEHRZEITEN, BEDIENTUNGSZEITEN UND BEDIENTUNGSHÄUFIGKEITEN

#### 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 45: Stadt Eisenach – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit zwischen 8 und 19 Uhr. Montag bis Freitag nach 20 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nach 19 Uhr wird bei Bedarf ein vom regulären Linienweg abweichender Spätverkehr ggf. auch in Form eines Rufbusses angeboten.

#### Bedienungshäufigkeiten

In Abhängigkeit von der Netzebene gelten folgende Bedienungshäufigkeiten je Relation:

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

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

Tabelle 46: 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 47: Wartburgkreis – Verkehrszeiten an Schul- und Ferienwerktagen

An Wochenend- und Feiertagen gilt die Schwachverkehrszeit zwischen 8 und 19 Uhr.

### **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 alle StPNV-Hauptnetzlinien
- Bad Salzungen (ca. 6 Uhr): Gewährleistung des Übergangs zum SPNV nach Eisenach für alle StPNV-Hauptnetzlinien

Montags bis freitags letzte Abfahrt frühestens in:

- Eisenach (ca. 19 Uhr): Gewährleistung des Übergangs vom SPFV und SPNV am Bahnhof Eisenach für alle StPNV-Hauptnetzlinien
- Bad Salzungen (ca. 19 Uhr): Gewährleistung des Übergangs vom SPNV aus Eisenach für alle StPNV-Hauptnetzlinien

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 die in den folgenden Tabellen dargestellten Bedienungshäufigkeiten bzw. Takte:

| StPNV-Hauptnetz   | Bedienungshäufigkeit   |
|---|--|
| Achse 100: Bad Salzungen – Krayenberggemeinde – Vacha – Bad Hersfeld                            | Mo-Fr alle 60 Minuten  |
| Achse 110: (Abschnitt A): Eisenach – Förtha – Marksuhl – Tiefenort – Krayenberggemeinde – Vacha | 4 Fahrtenpaare Mo-Fr,<br>Sa/So/Ftg. 2 Fahrtenpaare<br>möglichst in Taktlücken der Linie 180  |
| Achse 110: (Abschnitt B): Vacha – Buttlar – Geisa – Tann  | Mo-Fr alle 60 Minuten, Anschluss in Vacha von/nach Bad Salzungen<br>Mo-Fr 2 Fahrtenpaare Geisa - Tann                              |
| Achse 120: Geisa – Point Alpha – Rasdorf – Hünfeld  | Mo-Fr alle 120 Minuten in Kombination mit Linie FD-77<br>Sa/So/Ftg. nur Anbindung Point Alpha auf Linie 110                        |
| Achse 130: Bad Salzungen – (Dorndorf – Stadtlengsfeld –) Dermbach                               | Mo-Fr alle 60 Minuten<br>(Dorndorf – Stadtlengsfeld nur in SVZ)  |
| Achse 140: Eisenach – Wutha-Farnroda – Seebach – Ruhla  | Mo-Fr alle 60 Minuten, Abschnitt Eisenach – Wutha alle 30 Minuten,<br>Mölmen alle 30 Minuten,<br>Wohngebiet Mölmen alle 60 Minuten |
| Achse 150: Eisenach – Behringen – Craula – Bad Langensalza                                      | Mo-Fr bis Behringen alle 60 Minuten,<br>danach alle 120 Minuten  |
| Achse 160: Eisenach – Berka v.d.H. – Mihla – Nazza – Mühlhausen                                 | Mo-Fr bis Nazza alle 60 Minuten,<br>danach alle 120 Minuten  |
| Achse 170: Eisenach – Creuzburg – Treffurt – Eschwege   | Mo-Fr bis Treffurt alle 60 Minuten,<br>danach alle 120 Minuten   |
| Achse 180: Eisenach – Förtha – Marksuhl – Gerstungen – Berka/W. – Dippach – Großensee           | Mo-Fr alle 120 Minuten, teilweise verdichtet auf 60-Minuten-Takt<br>Sa/So/Ftg. kein Verkehr  |
| Achse 190: Eisenach – Moorgrund – Bad Liebenstein – Barchfeld – Bad Salzungen                   | Mo-Fr alle 60 Minuten inkl. kurzgeführte Fahrten ZOB – Mariental   |

*Tabelle 48: Wartburgkreis – Bedienungshäufigkeiten StPNV-Hauptnetz*

Das Fahrtenangebot im StPNV-Hauptnetz sollte möglichst vertaktet sein. Anzustreben ist ein 60-Minuten-Takt. Auf Zentrenverbindungen im StPNV-Hauptnetz kann die Fahrtenfolge weiter verdichtet werden. In begründeten Fällen kann von der Mindest-Bedienungshäufigkeit (vgl. Tabelle 48) 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. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen soll ein Betrieb zwischen 9 Uhr und 18 Uhr mit mindestens 4 Fahrtenpaaren gegeben sein.

| StPNV-Ergänzungsnetz            | Anforderungen  |
|---------------------------------|--|
| Montag – Freitag an Schultagen  | 1 Hinfahrt / 2 Rückfahrten zu jeder Schule zwischen 8 und 12 Uhr sowie 16 und 19 Uhr<br>Dorfbus-Verkehr  |
| Montag – Freitag an Ferientagen | Zwischen 7 und 19 Uhr Dorfbus-Verkehr  |
| Samstag, Sonn- und Feiertage    | Kein regelmäßiger Betrieb<br>Fahrten nach Bedarf und insbesondere zu touristischen Zielen<br>Sinnvoller und realisierbarer Einsatz von Dorfbus-Verkehr bzw. anderer innovativer Bedienformen |

*Tabelle 49: Wartburgkreis – Bedienungsstandards StPNV-Ergänzungsnetz (Linien siehe Anlage 8)*

Das Fahrtenangebot des Ergänzungsnetzes ist an Schultagen vorwiegend auf die Schülerbeförderung auszurichten. Die vorgegebenen An- und Abfahrten zu jeder Schule (vgl. Tabelle 49) werden durch ein Dorfbus-Angebot oder den Einsatz anderer innovativer Bedienformen ergänzt. In der Ferienzeit wird dieses Angebot auf den gesamten Tag ausgedehnt. Am Wochenende ist kein regelmäßiger Betrieb vorgesehen. Die Bedienung touristischer Ziele soll jedoch sichergestellt werden. Bei Bedarf ist auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen die Realisierung eines Dorfbus-Angebotes bzw. einer anderen sich eignenden flexiblen Bedienform zu prüfen.

| Stadt- und Ortsbusse | Anforderungen  |
|----------------------|--|
| Montag – Freitag     | alle 15 bis alle 60 Minuten<br>zwischen 4 Uhr und 20 Uhr auf den Normallinien,<br>danach bei Bedarf Spätlinien |
| Samstag              | alle 60 Minuten<br>8 Uhr bis 19 Uhr, danach bei Bedarf Spätlinien<br>oder Rufbus                               |
| Sonn- und Feiertag   | alle 60 Minuten<br>8 Uhr bis 19 Uhr, danach bei Bedarf Spätlinien<br>oder Rufbus                               |

*Tabelle 50: Wartburgkreis – Bedienungsstandards Stadt- und Ortsbusse*

Tabelle 50 stellt die Bedienungszeiten und -häufigkeiten für die Stadt- und Ortsbusverkehre im Wartburgkreis dar. So ist an allen Verkehrstagen mindestens ein 60-Minuten-Takt anzustreben, der in der Hauptverkehrszeit bis zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet werden kann. Schülerfahrten sind grundsätzlich in den Taktfahrplan zu integrieren. Nicht vertaktete Schülerfahrten mit abweichendem Linienweg sollten entsprechend in gesonderten Linien dargestellt werden.

#### 1.4.4 ANSCHLUSSSICHERUNG

An wichtigen Verknüpfungshaltstellen 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 51: Anschlusszeit (Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten (ggf. nur in Lastrichtung)*

## 1.5 STANDARDS DER BEFÖRDERUNGSQUALITÄT

### 1.5.1 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 Low-Entry-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
  - Haltewunschtaaste
  - 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 topografischen Verhältnisse)
  - Gepolsterte Stadtbustbestuhlung
  - 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:
  - Niederflurfahrzeuge oder LowEntry-Fahrzeuge
  - Gepolsterte Überlandbestuhlung
  - 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.

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. Zudem sind die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) bezüglich der Quote von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben zu beachten (vgl. auch Teil B, Kapitel 3.4 und Teil C, Kapitel 1.7).

## **1.5.2 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. 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.

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:

| Bezeichnung                 | Kennung  | Merkmale   |
|-----------------------------|----------|--|
| <b>Bahnhofs-ZOB</b>         | <b>A</b> | Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bahn/Bus<br>Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB)<br>Hohe Anzahl Umsteiger<br>Sehr hohes Fahrgastaufkommen<br>In städtischen Gebieten, zentrale Lage |
| <b>ZOB</b>                  | <b>B</b> | Viele Umsteigeverbindungen Bus/Bus<br>Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen<br>In städtischen und ländlichen Gebieten  |
| <b>Umsteige-Haltestelle</b> | <b>C</b> | Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus/Bus<br>Mittleres Fahrgastaufkommen<br>In städtischen und ländlichen Gebieten<br>Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum, Schulzentrum                    |
| <b>Haltestelle</b>          | <b>D</b> | Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus/Bus<br>Geringe Anzahl Umsteiger<br>Mittleres Fahrgastaufkommen<br>Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten  |
| <b>Haltepunkt außerorts</b> | <b>E</b> | Bushaltestelle<br>Keine Umsteigebeziehungen<br>Geringes Fahrgastaufkommen<br>In ländlichen Gebieten, außerhalb von Siedlungen  |

*Tabelle 52: Haltestellenkategorien und ihre Merkmale*

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 (vgl. Tabelle 53 und Tabelle 54).

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.

| Ausstattungsmerkmal<br>(in Verantwortung der zuständigen Kommune)  | Haltestellenkategorie |     |     |      |     |
|--|-----------------------|-----|-----|------|-----|
|  | A                     | B   | C   | D    | E   |
| <b>Aufenthaltskomfort</b>  |                       |     |     |      |     |
| (verkehrs-)sichere Anlage  | X                     | X   | X   | X    | X   |
| Konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger),<br>ausreichend breiter Aufstellraum für wartende Fahrgäste, Kinderwagen, Rollstuhl etc.                               | X                     | X   | X   | X    |     |
| behindertenfreundliche Anlage (bei Neu- und Umbau Hochbord<br>mindestens 18 cm, taktile Leitstreifen usw.)   | X                     | X   | X   | X    |     |
| Wasserfest befestigte Wartefläche  | X                     | X   | X   | X    |     |
| hindernisfreie Fläche mind. 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten<br>Bustür (für 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer)   | X                     | X   |     |      |     |
| hindernisfreie Fläche mind. 1,5 x 1,5 m in Höhe der zweiten<br>Bustür  |                       |     | X   | X    |     |
| überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden  | X                     | X   | X   | (X*) |     |
| Sitzgelegenheit im Wartebereich (Sitzfläche aus Material mit geringer<br>Temperaturleitfähigkeit)  | X                     | X   | X   | (X*) |     |
| Beleuchtung des Haltestellenbereichs inkl. überdachte Bereiche<br>(sofern nicht ausreichend durch Straßenlaterne vorhanden)                                      | X                     | X   | X   | X    |     |
| optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum  | X                     | X   | X   | X    |     |
| <b>Informationen / Orientierung</b>  |                       |     |     |      |     |
| Informationsvitrine zur gesammelten Aufhängung Aushangfahrpläne,<br>Liniennetzplan und sonstigen Fahrgastinformationen   | X                     | X   | X   |      |     |
| Stadtplan  | X                     | X   | (X) |      |     |
| elektronische Haltestellenanzeigesysteme und ergänzende Infrastruktur<br>für dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung<br>lesbare Anzeigen) | X                     | X   | (X) |      |     |
| Bussteig- bzw. Haltepositionsbezeichnung   | X                     | X   | (X) |      |     |
| <b>Sicherheit und Sauberkeit</b>   |                       |     |     |      |     |
| Abfallbehälter (in räumlicher Trennung von Fahrplankästen)   | X                     | X   | X   | X    | (X) |
| Reinigung und Instandhaltung Haltestelle   | X                     | X   | X   | X    | (X) |
| Videüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes)  | (X)                   | (X) |     |      |     |
| <b>Systemverknüpfung</b>   |                       |     |     |      |     |
| Park+Ride-Anlage   | X                     | (X) |     |      |     |
| Kiss+Ride-Haltezone  | X                     | (X) |     |      |     |
| Bike+Ride-Anlage   | X                     | (X) | (X) |      |     |
| Taxi-Stellplätze   | X                     | (X) |     |      |     |
| Lade- und sichere Abstellmöglichkeit für Pedelecs sowie Lademöglichkeiten<br>für E-Fahrzeuge (P+R)   | (X)                   |     |     |      |     |

*Tabelle 53: Mindeststandards für Haltestellen nach Kategorie in Verantwortung der Gemeinden (in Klammern nur bei Bedarf),  
\* = gilt nicht für überwiegend zum Ausstieg genutzte Haltestellen*

| Ausstattungsmerkmal<br>(in Verantwortung der Verkehrsunternehmen)                                      | Haltestellenkategorie |   |     |      |     |
|--|-----------------------|---|-----|------|-----|
|  | A                     | B | C   | D    | E   |
| <b>Grundausrüstung</b>   |                       |   |     |      |     |
| Haltestellenschild nach StVO und Gestaltungsvorgaben von Wartburgmobil mit Angabe Haltestellenamen     | X                     | X | X   | X    | X   |
| Liniennummer und Fahrziel  |                       |   |     | X    | X   |
| Fahrplankasten in vorgegebener Farbe   |                       |   |     | X    | X   |
| <b>Informationsmedien</b>  |                       |   |     |      |     |
| Aushangfahrplan (gem. Vorgaben) mit Angaben zu Servicetelefon und Kontakt bei flexiblen Angebotsformen | X                     | X | X   | X    | X   |
| Angaben über Linienbedienung (über die Aushangfahrpläne hinaus), Zusatzinformationen                   | X                     | X | (X) | (X*) | (X) |
| Aushang von Tarif-/Liniennetzplan und sonstigen Informationen der VUW                                  | X                     | X | X   | X*   |     |

*Tabelle 54: Mindeststandards für Haltestellen nach Kategorie in Verantwortung der Verkehrsunternehmen (in Klammern nur bei Bedarf), \* = gilt nicht für überwiegend zum Ausstieg genutzte Haltestellen*

### 1.5.3 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.

## 1.5.4 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, Tariffbroschüre 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.
- Verwendung einer zentralen Rufnummer im gesamten Landkreis für Informationen zu und Buchung von Dorfbus-Angeboten.

## 1.5.5 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. Verantwortlich für das Marketing des Gesamtnetzes ist dabei die Geschäftsstelle der Verkehrsgemeinschaft Wartburgregion (VGW) bei dem Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW). Eine eigene handelsrechtliche Struktur z. B. in Form einer GmbH ist dafür nicht notwendig, da die Finanzierung der Geschäftsstelle gemäß Kooperationsvertrag der VGW die VUW trägt.

Das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil handelt insofern handelsrechtlich für alle Rechtsgeschäfte der VGW unter Beachtung des vom Aufgabenträger definierten Corporate Design des ÖPNV und im Auftrag aller Kooperationspartner nach Abstimmung mit diesen.

### **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. Der begonnene Prozess der Einrichtung eines zentralen Beschwerde- und Eingabemanagements für den gesamten Landkreis ist weiter voranzutreiben.

### **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 Tarifenkenntnisse)
- 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

## 1.5.6 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. Die Tarifauskunft sollte auf der Internetseite sowie in der Handyticket Deutschland-App transparent, nachvollziehbar und einwandfrei dargestellt werden.

Eine vollständige gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen des SPNV im gesamten StPNV der Wartburgregion 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 weitere Tarifkooperationen mit dem Tourismus- und Freizeitsektor anzustreben. Die Einführung einer Gästekarte für den gesamten Landkreis sowie eines 3-Tage-Tickets ist zu prüfen.

Zur besseren Ansprache von (potenziellen) Berufspendlern ist eine stärkere Vermarktung des Jobtickets und das Angebot eines Abonnements, das gleichzeitig zur Stärkung der Kundenbindung beitragen soll, zu fokussieren.

Durch eine schrittweise Anhebung der Beförderungstarife sollen die Ertragssituation der ÖPNV-Unternehmen generell verbessert und die steigenden Kosten kompensiert werden.

## 1.6 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.

Der Gesetzgeber schreibt in § 8 PBefG vor, dass bis zum 1. Januar 2022 die Nutzung des ÖPNV vollständig barrierefrei möglich zu sein hat. Ausnahmen sind nur mit besonderer Begründung möglich.

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 Finanzierbarkeit zu berücksichtigen.

- Anforderungen an die Gestaltung von 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 Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen
  - barrierefreier Türöffnungsbereich
  - Mehrzweckflächen für die Rollstuhlmitnahme
  - 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 an Haltestellen (auch Fahrscheinautomaten), in Fahrzeugen und in 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.

## 1.7 UMWELTSTANDARDS

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient der Allgemeinheit durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation 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.

Mit der nationalen Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) zum 2. August 2021 traten Vorgaben für die Quote von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben in Kraft, die bei öffentlichen Beschaffungen und Dienstleistungsaufträgen zu erfüllen sind. Im Bereich des ÖPNV gelten diese Quoten für Busse der Fahrzeugkategorie „M3, Klasse 1“, die gemäß der EU-Busrichtlinie als „Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ definiert sind. Bis Ende 2025 sollen 45 % der im öffentlichen Auftrag fahrenden Busse dieser Fahrzeugklasse mit sauberen Antrieben ausgestattet sein. Bis Ende 2030 muss ein Anteil von 65 % erfüllt sein. Zu den sauberen Antrieben zählen Elektroantriebe, gespeist durch Batterie, Brennstoffzelle/Batterie oder Oberleitung sowie Verbrennungsmotoren, die mit Biomethan oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Jeweils mindestens die Hälfte der „sauberen Fahrzeuge“ müssen emissionsfrei im Sinne des Gesetzes verkehren, d. h. sie haben keinen Verbrennungsmotor oder emittieren bei Verbrennungsmotoren weniger als 1g CO<sub>2</sub>/kWh.

Die Umstellung der Busflotte stellt Aufgabenträger und Verkehrsbetriebe vor eine enorme Herausforderung, insbesondere weil für alternative Antriebsarten die Infrastruktur zum Betanken bzw. Laden erst geschaffen werden muss. Zudem sind für Fahrzeuge und Infrastruktur größere Investitionen notwendig. Weiterhin ist mit einer Erhöhung der laufenden Betriebskosten zu rechnen. Da zur Erfüllung der Klimaschutzziele auch das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden muss, besteht hier bezüglich der Finanzierung ein Zielkonflikt, den es zu lösen gilt.

Im Wartburgkreis werden daher zuerst die Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen auf saubere Fahrzeuge umgestellt. Im Stadtverkehr Bad Salzungen kommen derzeit bereits zwei Elektrobusse zum Einsatz. Für die Umstellung des Stadtverkehrs Eisenach wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die untersucht welche Antriebsart sich für die Spezifika des Eisenacher Stadtbusnetzes unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Möglichkeiten am besten eignet.

Sofern im Regionalbusverkehr Fahrzeuge der Klasse 1 zum Einsatz kommen, ist zu prüfen, inwieweit diese mit Biomethan oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden können, um die Quote zu erfüllen.

Ein wichtiger Baustein, gerade auch beim Einsatz von Elektroantrieben, ist die regelmäßige Schulung des Fahrpersonals für eine defensive und energiesparende Fahrweise.

Neben den Schadstoffemissionen ist auch der Lärm ein wichtiger Umweltfaktor. Hier sind die Lärmgrenzwerte nach dem aktuellen Bundes-Immissionsschutzgesetz bzw. eines gültigen Lärmaktionsplans einzuhalten.

## 2 ÖPNV-KONZEPT 2022

### 2.1 VORBEMERKUNG

Das ab August 2022 gültige Anforderungsprofil für den ÖPNV enthält unter anderem (Mindest-) Bedienungsstandards für die Erschließungs- und Verbindungsqualität (vgl. Teil C, Kapitel 1.3 und 1.4). Ein hierauf abgestimmtes Konzept für den straßengebundenen ÖPNV aus Liniennetz, Fahrplan und Tarif schafft die Voraussetzung dafür, diese Standards gewährleisten zu können. Bereits im Jahr 2015 wurde mit dem vom Kreistag des Wartburgkreises beschlossenen Strategiekonzept „Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion“<sup>30</sup> der Grundstein des neuen ÖPNV-Konzepts gelegt. So bildeten die dort enthaltenen Empfehlungen zu Liniennetz, Fahrplan, Tarif und Organisation (in zum Teil angepasster und konkretisierter Form) die Grundlage für den im Jahr 2017 beschlossenen Nahverkehrsplan. Durch dessen Fortschreibung wird nun die Umsetzung des Strategiekonzeptes und somit die Umgestaltung des straßengebundenen ÖPNV vor dem Hintergrund sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse in der Wartburgregion weiter fortgeführt. Auf diese Weise werden eine effiziente Betriebsorganisation ermöglicht und die Voraussetzungen für ein attraktives und aus Fahrgastsicht leicht verständliches ÖPNV-Angebot geschaffen.

### 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 55).

---

<sup>30</sup> PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG: Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion, Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.

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

Tabelle 55: Fahrtenangebot der SPNV-Linien in der Wartburgregion

## 2.3 REGIONALBUSKONZEPT FÜR DEN WARTBURGKREIS

### 2.3.1 SYSTEMATIK DER LINIENNUMMERIERUNG

Das bis 2019 bestehende 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, wurde mit Blick auf die Nutzer eine bessere Verständlichkeit, Kommunizierbarkeit und Vermarktung des Zusammenhangs von Linienführung, Linienfunktion und Fahrplanangebot angestrebt. Ein wesentliches Instrument hierbei war eine einfach nachzuvollziehende Systematik der Liniennummerierung im Regionalbusverkehr.

Die neue Liniennummerierung im Regionalbusverkehr orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Alle Regionalbuslinien in der Wartburgregion verfügen über eine dreistellige Liniennummer aus dem Nummernbereich 100 bis 199.
- Linien auf Hauptnetzachsen weisen stets Nummern mit geraden Zehnerstellen auf, also 100, 110, 120, ..., 180, 190.
- Linien des Ergänzungsnetzes werden einer Hauptnetzachse zugeordnet und erhalten eine fortlaufende Liniennummer, die sich aus der Linie der Hauptnetzachse ableitet.
- Alle Dorfbuslinien erhalten eine dreistellige, den Hauptnetzachsen zugeordnete, Liniennummer, die auf die Ziffer 2 endet.

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. entspricht die Linie 100 im Wartburgkreis der Linie 300 im Nordhessischen Verkehrsverbund).

### 2.3.2 AXEN DES STRAßENGEBUNDENEN ÖPNV-HAUPTNETZES

Das ab August 2022 gültige Hauptnetz des straßengebundenen ÖPNV umfasst zehn Achsen (siehe Abbildung 36):

- Achse 100: Bad Salzungen – Krayenberggemeinde – Vacha – Bad Hersfeld
- Achse 110: Eisenach – Marksuhl – Vacha – Buttlar – Geisa – Tann
- Achse 120: Geisa – Point Alpha – Rasdorf – Hülfeld
- Achse 130: Bad Salzungen – (Dorndorf – Stadtlengsfeld –) Dermbach
- Achse 140: Eisenach – Wutha-Farnroda – Ruhla
- Achse 150: Eisenach – Behringen – Craula – Bad Langensalza
- Achse 160: Eisenach – Mihla – Nazza – Mühlhausen
- Achse 170: Eisenach – Kreuzburg – Treffurt – Eschwege
- Achse 180: Eisenach – Förtha – Marksuhl – Gerstungen – Berka/W. – Dippach – Großensee
- Achse 190: Eisenach – Moorgrund – Bad Liebenstein – Barchfeld – Bad Salzungen

Die Grundbedienung der Achsen erfolgt möglichst im Taktverkehr<sup>31</sup>, im Idealfall durch jeweils eine Linie. Auf Teilstrecken können sich auch mehrere Linien überlagern. Die Fahrtenangebote bzw. Taktzeiten sind dann aufeinander abzustimmen. Die Linien 100, 110, 130, 140, 150, 160, 170 sowie 190 verkehren auf PlusBus-/TaktBus-Niveau gemäß den Vorgaben des Bus & Bahn Thüringen e.V.

---

<sup>31</sup> Durchgehende Linienführungen können aus wirtschaftlichen Gründen (Dienstgestaltung) sinnvoll gebrochen werden.

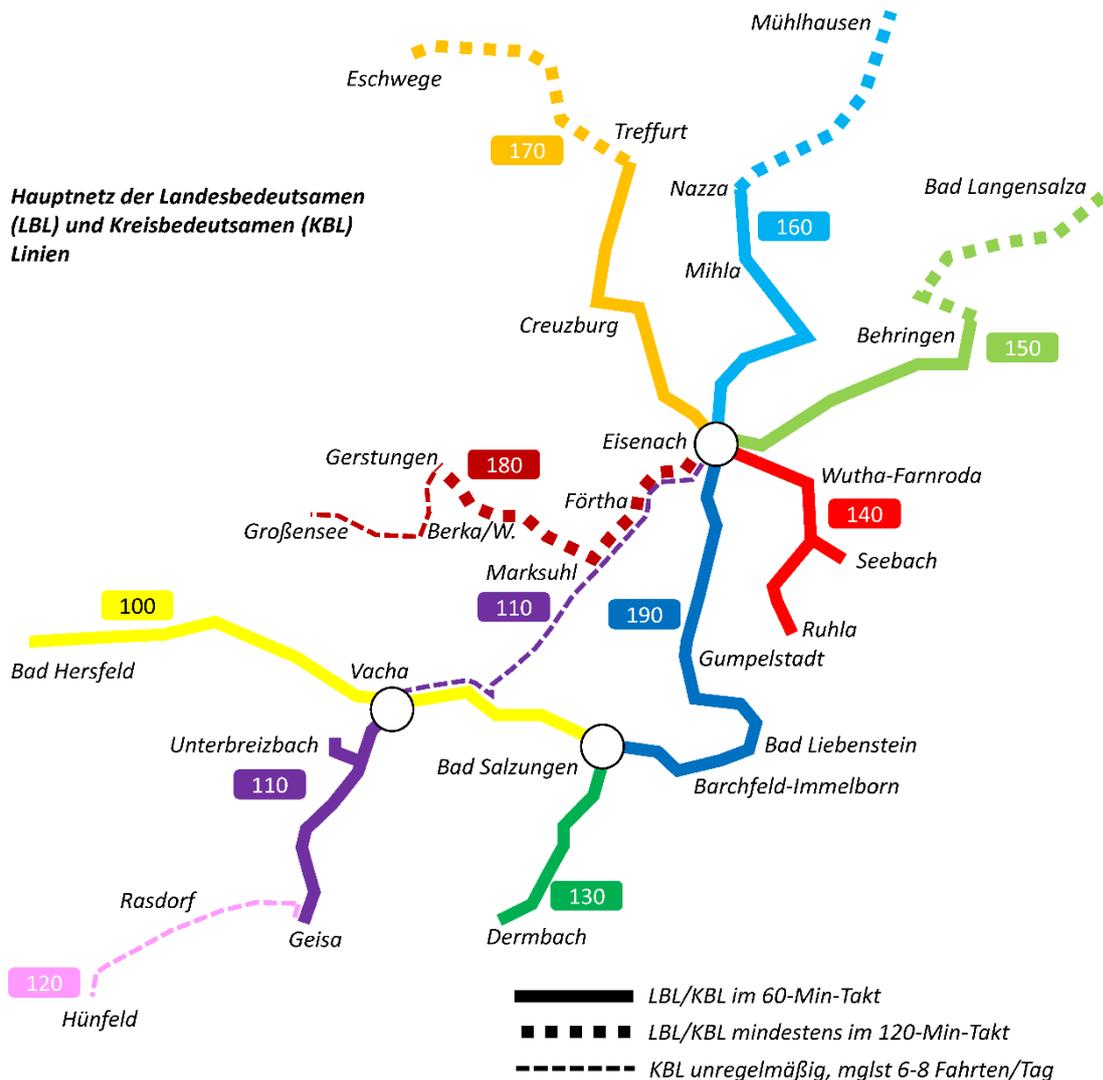


Abbildung 36: Netz des straßengebundenen ÖPNV-Hauptnetzes ab August 2022  
(Quelle: VUW, Stand: 01.2022)

Aufgrund von Planungsüberlegungen des hessischen Nachbarverbundes NVV kann es während der Laufzeit des NVP – ggf. bereits zum Dezember 2023 – zu folgenden Ergänzungen im grenznahen Liniennetz zu Hessen kommen:

- Linie 170: Verdopplung des Angebotes zwischen Trefffurt und Eschwege, dadurch Montag bis Freitag ggf. durchgängiger 60-Minuten-Takt, an den Wochenenden 120-Minuten-Takt (analog zur Linie 100).
- Linie 240: neue Hauptlinie mit dem Linienweg Eschwege – Wichmannshausen – Ringgau – Ifta – Creuzburg mit dortigem Anschluss an die Linie 170 von/nach Trefffurt und Eisenach, wodurch auf den Linien 170, 173, 174 die Bedienung Creuzburg – Ifta im Wesentlichen entfallen würde (bis auf den Schülerverkehr nach Eisenach).
- Neue Hauptlinie Gerstungen – Heringen – Vacha, die bei ihrer Realisierung Teile der Linien 104, 180, 186, 187, 188 übernehmen würde.

Weiterhin 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 Fahrtenangebotes, Fahrradmitnahme usw.)  
Dies betrifft die folgenden Relationen (vgl. Tabelle 56):

| ÖPNV-Relation  | Angrenzender ÖPNV-Aufgabenträger                           |
|--|--|
| Hünfeld – Geisa – Dermbach (Achse 120) – Wernshausen (SPNV-Knoten) | Landkreis Fulda / NVV,<br>Landkreis Schmalkalden-Meiningen |
| Bad Liebenstein/Ruhla – <i>Inselsberg-Region</i> – Tabarz          | Landkreis Schmalkalden-Meiningen,<br>Landkreis Gotha       |

*Tabelle 56: ÖPNV-Relationen mit aufgabenträgerübergreifenden Entwicklungspotenzialen*

Darüber hinaus arbeitet das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil mit den benachbarten Aufgabenträgern an vorgesehenen bzw. bereits bestehenden Verbindungen. Im Entwurf des Nahverkehrsplan des Landkreises Schmalkalden-Meiningen 2022-2026<sup>32</sup> wird beispielsweise eine durchgehende Verbindung von Fladungen über Kaltennordheim bis Dermbach zur Planung vorgesehen. Die kreisübergreifende Linie 440 von Schmalkalden über Breitung nach Barchfeld soll weiterhin bestehen bleiben.

Der Landkreis Gotha sieht im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2022-2026<sup>33</sup> folgende in den Wartburgkreis bzw. die Stadt Eisenach einbrechende und aktuell bereits bestehende 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

<sup>32</sup> Landkreis Schmalkalden-Meiningen: Nahverkehrsplan des Landkreises Schmalkalden-Meiningen, Planungszeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2026, Entwurfsfassung, 2021 (<https://www.lra-sm.de/wp-content/uploads/2021/07/Textteil-Nahverkehrsplan-SM-2022-2026-Entwurf.pdf>, abgerufen 10.01.2022).

<sup>33</sup> Landratsamt Gotha Büro Landrat / ÖPNV: Nahverkehrsplan für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2022-2026, 21.06.2021 ([https://www.landkreis-gotha.de/fileadmin/user\\_upload/pdf-Dateien/dokumente/oepnv/NVP\\_LK\\_Gotha\\_22\\_26\\_Entwurf.pdf](https://www.landkreis-gotha.de/fileadmin/user_upload/pdf-Dateien/dokumente/oepnv/NVP_LK_Gotha_22_26_Entwurf.pdf), abgerufen am 10.01.2022).

### 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 Linienverkehr 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 vermehrt flexible Bedienungsformen des ÖPNV zum Einsatz kommen. Diese eröffnen die Möglichkeit, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit wirtschaftlichen Gesichtspunkten in Einklang zu bringen. Insbesondere ist der Ausbau von Dorfbus-Angeboten bzw. anderer geeigneter innovativer Bedienformen zur Stärkung des ÖPNV auf innergemeindlichen Relationen vorgesehen.

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.

Weitere Hinweise zum Linienverlauf, 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“.<sup>34</sup>

Die in dem geplanten Nebenliniennetz aktuell als feste Verbindungen vorgesehene Bedienungen können 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.

<sup>34</sup> PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG: Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion, Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.

### 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
- c) das straßengebundene Stadtverkehrsnetz und das straßengebundene ÖPNV-Hauptnetz bzw. Ergänzungsnetz sowie der Schienenverkehr

miteinander zu verknüpfen.

Der fahrplanseitige Anschluss ist dabei regelmäßig und mit kurzen Umsteigewegen bzw. -zeiten zu gewährleisten (vgl. auch Teil C, Kapitel 1.4).

#### **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 Takt-systematik 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 die in Tabelle 57 dargestellten Bahnhöfe, SPNV-Haltepunkte und Haltestellen festgelegt.

| Verknüpfungspunkt                           | Haltestellen-<br>kategorie | SPNV- bzw. straßengebundene ÖPNV-Linien   |
|---|----------------------------|---|
| Eisenach Bf. /<br>Eisenach ZOB              | A                          | SPFV: ICE/IC-Linien von/nach Fulda / Frankfurt (M.), Leipzig, Halle (S.)<br>SPNV: R 6 von/nach Eisenach bzw. Gerstungen/Bebra<br>RB 20 von/nach Eisenach bzw. Gotha/Erfurt<br>RB 41 von/nach Eisenach bzw. Bad Salzungen/Meiningen<br>StPNV: Achsen 140, 150, 160, 170 und 190 (Taktverdichtung,<br>Tagesrandfahrten) |
| Bad Salzungen Bf. /<br>Bad Salzungen<br>ZOB | A                          | SPNV: RB 41 von/nach Eisenach<br>StPNV: Achsen 100 und 130<br>SPNV: RB 41 von/nach Wernshausen/Meiningen<br>StPNV: Achsen 100, 130 und 180  |
| Gerstungen Bf.                              | A                          | SPNV: R 6 von/nach Eisenach bzw. Bebra<br>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<br>StPNV: Achse 140   |

*Tabelle 57: 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 58):

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Bad Hersfeld Bf.      | SPNV: R 5 von/nach Fulda<br>StPNV: Achse 100 (Nordhessischer Verkehrsverbund: Linie 300)  |
| Bad Langensalza Bf.   | SPNV: RE 1 von/nach Göttingen bzw. Gotha/Erfurt/Glauchau<br>RE 2 von/nach Kassel-Wilhelmshöhe Gotha/Erfurt/Glauchau<br>RB 52 von/nach Leinefelde/Mühlhausen bzw. Gotha/Erfurt<br>RB 53 von/nach Gotha<br>StPNV: Achse 150 |
| Eschwege Bf.          | SPNV: R 7 von/nach Göttingen bzw. Bebra<br>StPNV: Achse 170   |
| Hünfeld Bf.           | SPNV: R 5 von/nach Fulda<br>StPNV: Achse 120  |
| Mühlhausen (Thü.) Bf. | SPNV: RE 1 von/nach Göttingen bzw. Gotha/Erfurt/Glauchau<br>RE 2 von/nach Kassel-Wilhelmshöhe Gotha/Erfurt/Glauchau<br>RB 52 von/nach Leinefelde bzw. Gotha/Erfurt<br>StPNV: Achse 160                                    |

*Tabelle 58: 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 59).

| Haltestelle                    | Haltestellenkategorie | Verknüpfung von Linien des Ergänzungsnetzes mit SPNV- bzw. Hauptnetzlinie ... |
|--------------------------------|-----------------------|---|
| Bad Liebenstein                | B                     | 190   |
| Bad Salzungen ZOB              | A                     | 100, 130, 190   |
| Barchfeld                      | B                     | 190   |
| Berka/Werra                    | B                     | 180   |
| Buttlar                        | B                     | 110   |
| Creuzburg                      | B                     | 170   |
| Dermbach (Bf)                  | B                     | 130   |
| Dorndorf                       | B                     | 100, 130  |
| Eisenach ZOB                   | A                     | 150, 160, 170   |
| Eisenach-Neukirchen            | B                     | 160   |
| Förtha                         | B                     | RB 41   |
| Geisa, Zentralhaltestelle (Bf) | A                     | 110, 120  |
| Gerstungen Bf.                 | A                     | R 6, 180  |
| Großenlupnitz                  | B                     | 150   |
| Gumpelstadt                    | B                     | 190   |
| Hartschwinden                  | B                     | 130   |
| Herleshausen                   | B                     | R 6   |
| Immelborn                      | B                     | 190   |
| Krauthausen                    | B                     | 170   |
| Langenfeld                     | B                     | 130   |
| Marksuhl                       | B                     | RB 41   |
| Mihla                          | B                     | 160   |
| Nazza                          | B                     | 160   |
| Oberrohn                       | B                     | RB 41   |
| Ruhla                          | B                     | 140   |
| Sättelstädt                    | B                     | RB 20   |
| Schönau (Hörsel)               | B                     | RB 20   |
| Seebach                        | B                     | 140   |
| Stadtlengsfeld                 | B                     | 130   |
| Sünna                          | B                     | 110   |
| Thal                           | B                     | 140   |
| Tiefenort                      | A                     | 110   |
| Treffurt                       | B                     | 170   |

Tabelle 59: Verknüpfungspunkte von ÖPNV-Haupt- und Ergänzungsnetz

## Verknüpfung Stadtverkehre mit übergeordnetem ÖPNV-/SPNV-Netz

Auch die Stadtverkehre der Stadt Eisenach und Bad Salzungen sind mit den übergeordneten Achsen des ÖPNV-Hauptnetzes bzw. dem SPNV-Netz sowie dem Ergänzungsnetz an relevanten Knoten zu verknüpfen. Als wichtige Verknüpfungspunkte des Stadtverkehrs werden folgende Bahnhöfe, SPNV-Haltpunkte und Haltestellen festgelegt (vgl. Tabelle 60)

| Haltestelle                        | Verknüpfung von Linien des Stadtverkehrs mit SPNV- bzw. Hauptnetzlinie ...  |
|------------------------------------|---|
| Eisenach Stregda                   | 15 und 160, 161, 173, 174   |
| Eisenach Stockhausen               | 4 und 150, 151  |
| Eisenach Lauchröden                | 2 und 117   |
| Eisenach ZOB                       | SPNV: R 6 von/nach Eisenach bzw. Gerstungen/Bebra<br>RB 20 von/nach Eisenach bzw. Gotha/Erfurt<br>RB 41 von/nach Eisenach bzw. Bad Salzungen/Meiningen<br>StPNV: Achsen 140, 150, 160, 170 und 190 (Taktverdichtung, Tagesrandfahrten<br>Stadtverkehrslinien: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 12, 13, 15, 22 |
| Eisenach Katharinenstraße          | 180   |
| Bad Liebenstein H.-M.-Klinik / ZOB | StPNV: Achse 190 und 41   |
| Ruhla Bahnhof                      | StPNV: Achse 140  |
| Bad Salzungen ZOB/Bahnhof          | SPNV: RB 41 von/nach Eisenach   |
| Bad Salzungen Lindig               | StPNV: Achse 130  |

*Tabelle 60: Verknüpfungspunkte der Stadtverkehre Eisenach und Bad Salzungen mit dem Haupt- und Ergänzungsnetz*

### 2.3.5 SCHNITTSTELLENINFRASTRUKTUR UND HERSTELLUNG VON BARRIEREFREIHEIT

Die für Verknüpfungspunkte anzustrebenden Infrastruktur-Standards sind im ÖPNV-Anforderungsprofil (vgl. Teil C, Kapitel 1.5.2 bzw. 1.6) 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 C, Kapitel 1.6, 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 C, Kapitel 1.6, 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 STADTVERKEHRE

### 2.4.1 STADTBUSKONZEPT FÜR DIE STADT BAD SALZUNGEN

Der Stadtverkehr Bad Salzungen weist derzeit, mit den beiden (Haupt-) Linien 51 und 53 einen guten Erschließungsgrad auf. Die beiden Linien bedienen das westliche und östliche Stadtgebiet in einem 30-Minuten-Takt. Darüber hinaus existieren zwei weitere Linien, die die außenliegenden Stadtteile (v. a. an Schultagen) anbinden. Zentraler Umsteigepunkt, sowohl zwischen den beiden Stadtlinien als auch für Umstiege zum Regionalverkehr, ist der ZOB Bad Salzungen.

Durch die beiden Stadtbuslinien wird insgesamt eine gute Flächenerschließung sowohl für die Einwohner der Stadt als auch für die Bevölkerung aus dem Umland und eine bessere Anbindung von Fahrtzielen, wie z. B. dem Klinikum, der Berufsschule oder dem Schwimmbad erreicht. Andererseits ergeben sich durch die Ringlinienführung aller Linien in eine Richtung jedoch z. T. lange Fahrtzeiten, um zu wichtigen Zielen im Stadtgebiet zu gelangen.

Perspektivisch sollen die beiden Linien 51 und 53 wieder zu einer Linie zusammengefasst werden. Des Weiteren wird ein Dorfbus die außerhalb der Kernstadt liegenden Ortsteile an das Stadtzentrum anbinden (vgl. Tabelle 61).

| Linie | Linienweg   | Bemerkung  | Takt   |
|-------|---|--|--|
| 51    | Bad Salzungen, Straße der Einheit – Stadtfriedhof – Kaltenborn – Rhönblick – ZOB - Klinikum – ZOB – Kaltenborn - Straße der Einheit   | Sa/So/Ftg. teilweise über Parkklinik               | alle 30 Min., Schwimmbad alle 120 Min., Kaltenborn alle 120 Min. |
| 52    | Bad Salzungen ZOB/Bahnhof – Kloster – Gumpelstadt – Witzelroda - Waldfisch – Möhra – Kupfersuhl – Eitenhausen/S. – Oberrohn – Unterrohn – Tiefenort – Frauensee – Häm bach – Hohleborn – Kaltenborn – Bad Salzungen ZOB/Bahnhof | Dorfbus Bad Salzungen und Schülerverkehr Hohleborn | an Schultagen 8-12 Uhr und 16-19 Uhr, in den Ferien 7-19 Uhr     |

Tabelle 61: Stadtverkehr Bad Salzungen – Angebotskonzept ab August 2022

## 2.4.2 STADTBUSKONZEPT FÜR DIE STADT BAD LIEBENSTEIN

Das Stadtbuskonzept für die Stadt Bad Liebenstein sieht eine einzige Linie vor. Diese soll sowohl den Schülerverkehr in Bad Liebenstein als auch den Ortsverkehr nach Altenstein/Steinbach abdecken (vgl. Tabelle 62). Da ab 2022 die Zufahrt nach Altenstein an Wochenenden für den Pkw-Verkehr gesperrt ist, wird die Linie 41 die entstehende Nachfrage auffangen und mit einem Stundentakt die Kernstadt Bad Liebenstein mit Altenstein verbinden.

| Linie | Linienweg   | Bemerkung  | Takt  |
|-------|---|--|---|
| 41    | Bad Liebenstein ZOB - H.M.-Klinik – Bairoda – Meimers – Sorga – Raboldsgrube – Aldi – Schweina – Marienthal – Steinbach - ZOB | Schülerverkehr Bad Liebenstein und Ortsverkehr Altenstein/ Steinbach | Schülerverkehr, nach Altenstein alle 60-120 Min. inkl. Sa/So/Ftg. Bairoda/Meimers einzelne Rufbusse |

Tabelle 62: Stadtverkehr Bad Liebenstein – Angebotskonzept ab August 2022

## 2.4.3 STADTBUSKONZEPT FÜR DIE STADT EISENACH

Das Stadtbuskonzept für die Stadt Eisenach umfasst drei Hauptachsen:

- ZOB – Marktkauf – Eisenach Nord (Linie 1)
- ZOB – Stedtfelder Straße (Linien 2, 15 und 22)
- ZOB – Thälmannstraße – Karlskuppe (Linie 5)

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

Das Nebennetz besteht aus den folgenden neun Achsen:

- Rothenhof – ZOB und ZOB – Lauchröden (Linie 2)
- ZOB – Siebenborn (Linie 22)
- ZOB – Hofferbertaue – Hötzelsroda (Linie 4)
- ZOB – Stedtfelder Straße – Opel – Karlskuppe - Thälmannstraße – Eisenach Nord – Bosch – PEP – Hötzelsroda (Linie 15)
- ZOB (– Landratsamt) – Südstadt – Drachenschlucht – Wartburg (Linie 3)
- ZOB – Wartenberg – Palmental – ZOB (Linie 7)
- ZOB – Nord – Thälmannstraße – Karlskuppe – Industriegeb. Gries (Linie 9)
- ZOB – Eichrodter Weg (Linie 12)
- ZOB – J.-Falk-Straße (Linie 13)

Perspektivisch sollen sechs reguläre Stadtbuslinien und fünf Linien mit Bedarfsverkehr bzw. als HVZ-Verstärker das Stadtgebiet Eisenach abdecken. Alle bisher durch den Regionalbus bedienten Ortsteile werden auch weiterhin durch den Regionalbus angebunden. Stedtfeld wird durch den Stadtbus und den Regionalbus bedient. Die Linien 140, 142 und 143 bieten, neben der Linie 2 an Schultagen, ein ausreichendes Fahrtenangebot in Richtung Rothenhof.

In der folgenden Tabelle sind die Angebotsparameter für die Linien des Stadtverkehrs Eisenach zusammengefasst.

| Linie | Linienweg  | Bemerkung                               | Takt   |
|-------|--|---|--|
| 1     | Eisenach, ZOB – St.-Georg-Klinikum – An der Tongrube   |   | 30 Min., HVZ an Schultagen alle 20 Min.  |
| 2     | Eisenach, Rothenhof – ZOB – Industriegebiet Gries – Stedtfelder Straße – Lauchröden  | Durchbindung auf Linie 117              | alle 60 Min., Rothenhof nur an Schultagen  |
| 3     | Eisenach, ZOB – Landratsamt – AWE – ZOB – Lutherhaus – Bachhaus – Drachenschlucht – Wartburg, Erlebnisportal                 | Anbindung Landratsamt (bisher Linie 17) | alle 60 Min., zwischen Drachenschlucht und Wartburg in den Ferien, Sa/So/Ftg. im Sommer 20- bis 40-Min.-Takt, zusammen mit Linie 190 30-Min.-Takt zwischen ZOB – Drachenschlucht |
| 4     | Eisenach, ZOB – Hofferbertaue – Stockhausen – PEP-Markt – Hötzelsroda  | weiter als Ringlinie -> Linie 15        | alle 60 Min., Taktzeit ZOB ca. 0:30  |
| 5     | Eisenach, ZOB – Thälmannstr. – Karlskuppe  |   | Alle 30 Min. in der HVZ, an Schultagen alle 20 Min.  |
| 7     | Eisenach, ZOB – Friedhof/ Aquaplex – Wartenberg – Palmental – ZOB  | Neu über Palmental                      | Schülerverkehr und Linienbedarfsverkehr (ca. 8-17 Uhr)   |
| 9     | Eisenach, ZOB – Nord – Thälmannstr. – Karlskuppe – Industriegebiet Gries   |   | nach Bedarf im Berufsverkehr   |
| 12    | Eisenach, ZOB – Eichrodter Weg   |   | HVZ  |
| 13    | Eisenach, ZOB – J.-Falk-Straße   |   | Linienbedarfsverkehr (ca. 8-17 Uhr)  |
| 15    | Eisenach, ZOB – Stedtfelder Str. – Opel – Karlskuppe – Thälmannstr. – St.-Georg-Klinikum – Stregda – Boschwerk – Hötzelsroda | weiter als Ringlinie -> Linie 4         | alle 60 Min., Taktzeit ZOB ca. 0:00 Uhr  |

| Linie | Linienweg                                     | Bemerkung | Takt   |
|-------|---|-----------|--|
| 22    | Eisenach, ZOB – Stedtfelder Str. – Siebenborn |           | Schülerverkehr und Erledigungsverkehr 8 bis 17 Uhr, Linienbedarfsverkehr |

*Tabelle 63: Stadtverkehr Eisenach – Angebotskonzept ab August 2022*

Die Linien verkehren montags-freitags im Zeitraum von 4:00 bis 20:00 Uhr, danach werden bei Bedarf Spätlinien eingesetzt.

Am Wochenende und Feiertag erfolgt mindestens im Stundentakt eine Bedienung der Linien im Zeitraum von 8:00 bis 19:00 Uhr. Im Spätverkehr wird bei Bedarf auf Spätlinien oder ein flexibles ÖPNV-Angebot zurückgegriffen. Nicht vertaktete Schülerfahrten mit abweichendem Linienweg werden in gesonderten Linien aufgeführt.

Die Linienverläufe und Angebotsstandards ergeben eine konsequente Vertaktung auf den meisten Abschnitten:

- 30-Minuten-Takt in Richtung Stedtfelder Straße
- 20-Minuten-Takt in Richtung Nordplatz und Thälmannstraße/Karlskuppe
- 60-Minuten-Takt zum Rothenhof (an Schultagen)<sup>35</sup>
- 60-Minuten-Takt in Richtung Hofferbertaue sowie Mariental (Wartburg)
- 30-Minuten-Takt nach Hötzelsroda

Die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten zum SPNV bleibt durch die ungünstigen Fahrplanlagen des SPNV auch weiterhin problematisch.

### 2.4.3.1 LINIENÜBERSICHT

Im folgenden Abschnitt sollen die Linien des Stadtbuskonzeptes für Eisenach genauer beschrieben und mit dem Liniennetz im IST-Zustand in Bezug gebracht werden.

#### Linie 1

Die Linie 1 verläuft, wie im heutigen Fahrplan, vom ZOB über das St.-Georg-Klinikum zur Haltestelle „An der Tongrube“. Anstelle eines 20-Minuten-Taktes verkehrt sie zukünftig in einem 30-Minuten-Takt. Eine 20-Minuten-Takt wird nur in der HVZ an Schultagen angeboten.

#### Linie 2

Die Linie 2 verläuft weiterhin vom Rothenhof über den ZOB, das Industriegebiet Gries und die Stedtfelder Straße nach Lauchröden in einem 60-Minuten-Takt. Die Bedienung von Rothenhof findet jedoch nur an Schultagen statt. Weitere Fahrten nach Rothenhof bieten die Linien 140, 142 und 143. Die derzeitigen Fahrten nach Siebenborn werden von der Linie 22 übernommen.

#### Linie 3

Die Linie 3 verläuft vom ZOB über die Drachenschlucht zur Wartburg. Zusätzlich wird das Landratsamt und die AWE von Montag bis Freitag durch eine Schleife

<sup>35</sup> Weitere Fahrten bis Rothenhof auf den Linien 140, 142 und 143.

angebunden. Die Taktfrequenz beträgt 60 Minuten, wobei in den Ferien und am Wochenende im Sommer auf einen 20- bis 40-Minuten-Takt verdichtet wird. Zusammen mit der regionalen Linie 190 soll sich ein 30-Minuten-Takt im Abschnitt zwischen ZOB und Drachenschlucht ergeben.

#### **Linie 4**

Die Linie 4 verkehrt im Stundentakt auf dem Abschnitt ZOB – Hofferbertaue – Stockhausen – PEP-Markt – Hötzelsroda. Anschließend fährt sie weiter als Linie 15, sodass sich eine Ringlinie ergibt, mit der auch das Gewerbegebiet Stregda erreicht werden kann.

#### **Linie 5**

Die Linie 5 verläuft weiterhin im 30-Minuten-Takt vom ZOB über die Thälmannstraße zur Karlskuppe. An Schultagen wird die Taktfrequenz während der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt erhöht.

#### **Linie 7**

Die Linie 7 deckt den Schülerverkehr sowie einen Linienbedarfsverkehr zwischen 8 und 17 Uhr auf der Relation Eisenach, ZOB – Friedhof/Aquaplex – Wartenberg – Palmental und ZOB ab.

#### **Linie 9**

Die Linie 9 wird zukünftig nach Bedarf im Berufsverkehr die Relation ZOB – Nord – Thälmannstraße – Karlskuppe – Industriegebiet Gries bedienen.

#### **Linie 12**

Die Linie 12 deckt die Relation zwischen dem ZOB und dem Eichrodter Weg in der HVZ ab.

#### **Linie 13**

Die Linie 13 verbindet den ZOB mit der J.-Falk-Straße. Hier ist ein Linienbedarfsverkehr zwischen 8:00 und 17:00 Uhr angedacht.

#### **Linie 15**

Die Linie 15 verkehrt alle 60 Minuten zwischen dem ZOB – Stedtfelder Straße – Opel – Karlskuppe – Thälmannstraße – St.-Georg-Klinikum – Stregda – Boschwerk und Hötzelsroda. Ab Hötzelsroda fährt sie weiter als Linie 4. Im Vergleich zum heutigen Stand bedient die Linie 15 noch zusätzlich das Opelwerk und die Karlskuppe. Zusammen mit der Linie 2 ergibt sich auf dem Abschnitt ZOB – Stedtfelder Straße ein 30-Minuten-Takt. Weitere Fahrten auf dem Abschnitt ZOB – Stedtfelder Straße werden im Schüler- und Erledigungsverkehr auf der Linie 22 angeboten. Die Linie übernimmt somit die direkteste Anbindung des Bosch-Werkes vom Hauptbahnhof und ZOB aus.

#### **Linie 22**

Die Linie 22 verläuft vom ZOB über die Stedtfelder Straße nach Siebenborn. Das Angebot auf der Linie besteht im Schüler- sowie im Erledigungsverkehr zwischen 8:00 und 17:00 Uhr.

### 2.4.3.2 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
- 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.

■ **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 topografisch 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 Fahrtenangebot der Linie 2 ist am Wochenende zu erhöhen. Zurzeit bestehen drei Fahrtmöglichkeiten am Samstag und kein Angebot an Sonntagen (Stand: 04.2021). 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 2 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.

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.

## 2.4.4 SPÄT- UND VERANSTALTUNGSVERKEHR

In der Stadt Eisenach soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein Nachtbusverkehr eingerichtet werden, der die Stadtteile der Kernstadt abdeckt.

Des Weiteren ist ein Veranstaltungsverkehr in den Städten Eisenach und Bad Salzungen vorgesehen. In Eisenach bietet die Linie 23 eine Verbindung zum Weihnachtsmarkt auf der Wartburg und bei der Veranstaltung „Summer in the City“ ermöglicht die N21 eine Verbindung vom und zum ZOB. Während des Stadtfestes in Bad Salzungen bedient die Linie N56 alle zentralen Ortsteile der Stadt.

Zusätzlich dient die Linie N195 als Abbringerverkehr für die Zuschauer des Comödienhauses in Bad Liebenstein in Richtung Gumpelstadt, Witzelroda, Barchfeld und Bad Salzungen.

Die folgenden Linien verkehren im Spät- und Veranstaltungsverkehr nach Bedarf:

| Linie | Linienweg  | Bemerkung  | Takt   |
|-------|--|--|--|
| 23    | Eisenach, Festplatz Spitze – ZOB – Drachenschlucht – Wartburg  | Sonderlinie Weihnachtsmarkt Wartburg,<br>(keine Finanzierung durch NVP)    | nach Bedarf  |
| N21   | Eisenach, ZOB – Wandelhalle – Bürgerhaus – Nord – Eisenach, ZOB  | Sonderlinie, z. B. „Summer in the City“,<br>(keine Finanzierung durch NVP) | nach Bedarf  |
| N25   | Eisenach, ZOB - Stedtfelder Str – Karlskuppe – Thälmannstraße – Stregdaer Allee – Stregda – Hötzelsroda – Stockhausen – Hofferbertaue – Eisenach, ZOB                                  | Nachtbus Eisenach  | Samstag 20:00 – 23:55 Uhr und<br>Sonntag 20:00 – 21:55 Uhr         |
| N56   | Bad Salzungen, R.-Breitscheid-Str. - ZOB/Bahnhof – Untere Beete – Rhönblick – Allendorf – Kloster – Leimbach - Hermannsroda – Langenfeld – Kaltenborn – Bad Salzungen, Hersfelder Str. | Sonderlinie, z. B. Stadtfest Bad Salzungen                                 | nach Bedarf  |
| N195  | Bad Liebenstein – Gumpelstadt-Witzelroda – Barchfeld – Immelborn – Bad Salzungen   | Nur zum Ausstieg<br>(keine Finanzierung durch NVP)                         | nach Ende der Theatervorstellungen im Comödienhaus Bad Liebenstein |

Tabelle 64: *Linienübersicht Spät- und Veranstaltungsverkehr*

## 2.5 MARKETING UND FAHRGASTINFORMATION

### 2.5.1 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. Angesichts der großen Aufgabe des Klimaschutzes ist der Marktanteil des ÖPNV zu erhöhen. 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)

### 2.5.2 HANDLUNGSFELDER

Die genannten Zielgruppen sind über spezifisch ausgerichtete Marketingmaßnahmen in geeigneter Weise anzusprechen. Dafür wurden im Vorgängerplan fünf Handlungsfelder für ÖPNV-Marketingaktivitäten in der Wartburgregion definiert (vgl. Abbildung 37):

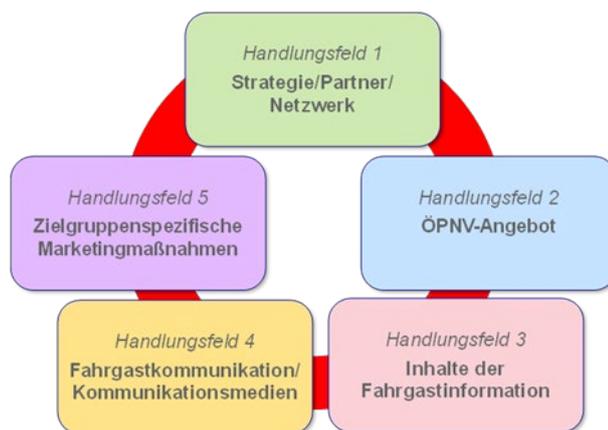


Abbildung 37: Handlungsfelder im ÖPNV-Marketing

Diesen fünf Handlungsfelder lassen sich folgende Maßnahmen zuordnen, deren schrittweise Umsetzung fortzusetzen ist (vgl. Tabelle 65).

| <b>Handlungsfeld und Maßnahmen</b>  |
|---|
| <b>Handlungsfeld „Strategie/Partner/Netzwerk“</b>   |
| 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)   |
| <b>Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“</b>   |
| 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) |
| <b>Handlungsfeld „Inhalte der Fahrgastinformation“</b>  |
| Maßnahme 3.1: Fahrplanbuchseiten als PDF-Datei im Internet (Weiterführung)  |
| Maßnahme 3.2: Frühzeitige Bereitstellung von Fahrplandaten (Weiterführung)  |
| Maßnahme 3.3: Unternehmensübergreifende ÖPNV-Verbindungs Auskunft (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)    |
| <b>Handlungsfeld „Fahrgastkommunikation/Kommunikationsmedien“</b>   |
| Maßnahme 4.1: Bereitstellung aller ÖPNV-bezogenen Printmedien im Internet (Weiterführung)   |
| Maßnahme 4.2: Online-Verbindungs Auskunft 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  |
| <b>Handlungsfeld „Zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen“</b>  |
| 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 65: Maßnahmenplan „ÖPNV-Marketing“*

### **2.5.3 HANDLUNGSFELD „STRATEGIE / PARTNER / NETZWERK“**

Vermarktungsaktivitäten im ÖPNV sollten aufgrund des gesamtgesellschaftlichen Nutzens des ÖPNV nicht nur von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ausgehen. Einzubinden sind auch Städte und Gemeinden, wirtschaftliche und touristische Einrichtungen sowie große Arbeitgeber, die alle von einem guten ÖPNV-Angebot und dessen verstärkter Nutzung profitieren. Die im Handlungsfeld „Strategie/Partner/Netzwerk“ definierten Maßnahmen zielen darauf ab, eine Vermarktungsstrategie zu entwickeln bzw. diese durch eine kontinuierliche Wirkungsanalyse zu verbessern und weiterzuentwickeln. Über eine Dachmarke sind alle in der Wartburgregion tätigen Verkehrsträger des ÖPNV in das Marketingkonzept integriert. Die bisherige Vernetzung mit touristischen Akteuren ist auszubauen und auf weitere, für die in Kapitel 2.5.1 genannten Zielgruppen relevanten Akteure auszuweiten.

Nachdem in der Vergangenheit bereits eine Corporate Identity für Fahrzeuge, Haltestellen und Druckerzeugnisse entwickelt wurde, sind aktive Marketingaktivitäten in die Vermarktungsstrategie aufzunehmen. Dazu gehört auch die Einbeziehung von Sozialen Medien. Um Marketingaktivitäten zu steuern und Schwerpunkte zu setzen sollte Marktforschung betrieben werden. So können durch Befragungen potenzieller ÖPNV-Nutzergruppen der Bekanntheitsgrad bestimmter Angebote oder auch Hinderungsgründe für die Nutzung von Angeboten ermittelt werden. Gleichzeitig wird den befragten Personen der Eindruck vermittelt, dass ihre Wünsche und Bedürfnisse von den ÖPNV-Trägern ernst genommen werden.

Eine wichtige Rolle spielt auch der 2016 gegründete Fahrgastbeirat. Über ihn kann in beiden Richtungen zwischen ÖPNV-Kunden und Verkehrsbetrieben bzw. Aufgabenträger kommuniziert werden. Durch einen offenen Dialog lassen sich Probleme schon im Vorfeld erkennen und lösen. Gleichzeitig kann das gegenseitige Verständnis gestärkt werden.

### **2.5.4 HANDLUNGSFELD „ÖPNV-ANGEBOT“**

Wichtige Voraussetzung für Vermarktung ist ein möglichst transparent gestaltetes ÖPNV-Angebot. Dazu gehört ein einheitliches und verständliches System der Liniennummerierung sowie leicht merkbare Fahrpläne – zumindest auf den Hauptlinien. Dies erleichtert nicht nur die Nutzung des Angebotes, sondern auch dessen Kommunikation.

Um neue Zielgruppen zu erreichen, deren Bedürfnisse zuvor im Rahmen des Handlungsfeld „Strategie/Partner/Netzwerk“ ermittelt wurden, sind Fahrplanangebote ggf. anzupassen (z. B. Anpassung Fahrzeiten an Öffnungszeiten oder Arbeitszeiten). Eine Überprüfung erfolgt im Vorfeld jedes Fahrplanwechsels.

Um Liniennetz sowie Fahrpläne übersichtlich zu halten, die Fahrplanstabilität und Verbindungen in alle Richtungen zu gewährleisten, basiert das Netz auf Verbindungen zu Umsteigeknoten. Das Liniennetz und die Fahrpläne sind so auszurichten, dass das Umsteigen an den Knoten zeitlich und räumlich optimiert wird. Wo immer möglich, wird versucht Umsteigezwänge durch sinnvolle Durchbindungen zu reduzieren.

### **2.5.5 HANDLUNGSFELD „INHALTE DER FAHRGASTINFORMATION“**

Fahrpläne werden in Form eines Fahrplanbuches, im Internet als generierte PDF-Dateien sowie in der Online-Verbindungsauskunft bereitgestellt. Fahrplandaten sind mit

ausreichend Vorlauf für die Online-Verbindungsauskunft sowie die Fahrgastinformation bereitzustellen. Die Online-Verbindungsauskunft ist so auszubauen, dass auch überregionale Verbindungen gefunden werden. Die Online-Tarifauskunft ist hinsichtlich ihrer Nutzerfreundlichkeit und Funktionalität zu optimieren. So ist eine Suchmöglichkeit von Start und Ziel über eine Karte, wie beim Routenplaner, anzustreben. Alternative Mobilitätsangebote ergänzen den ÖPNV. Oftmals fehlt potenziellen Nutzern aber der Überblick über die verschiedenen Möglichkeiten an ein Ziel zu gelangen. Daher sollten die Möglichkeiten der kombinierten Nutzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. P+R- und B+R-Plätze, Standorte von Sharing-Angeboten in der Öffentlichkeitsarbeit verstärkt dargestellt werden. Im Internet kann die Webseite [www.wartburgmobil.info](http://www.wartburgmobil.info) zu einem Mobilitätsportal ausgebaut werden, um die Mobilitätsangebote verschieden Anbieter zu vernetzen.

## 2.5.6 HANDLUNGSFELD „FAHRGASTKOMMUNIKATION/KOMMUNIKATIONSMEDIEN“

Als digitale Anlaufstelle hält die Webseite alle Inhalte der Fahrgastinformation bereit. Damit Inhalte schnell auffindbar sind, sollte ihre Einordnung für den Nutzer leicht nachvollziehbar sein. Eine Indexierung der Inhalte ermöglicht ihre Einordnung in verschiedene Kategorien. So können Inhalte zusätzlich nach Relevanz für bestimmte Nutzergruppen (z. B. Touristen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) sortiert werden und lassen sich gezielter finden. Alle für die Fahrgastinformation und das Marketing erstellten Printmedien sind nach Kategorien geordnet im Internet zum PDF-Download bereitzustellen. Als Alternative zum Download ist die Angabe einer Bestellmöglichkeit bzw. ein Online-Bestellformular für Informationsmaterialien sinnvoll.

Die hohe Abrufquote von Webinhalten mit mobilen Geräten ist durch ein responsives Webdesign bzw. durch eine spezielle Mobilversion von Webseite und Online-Auskunft zu berücksichtigen und gemäß technischem Stand weiterzuentwickeln. Neben der Bereitstellung von Fahrgastinformation zum Abruf sollten die Möglichkeiten des aktiven Informationsaustausches im Internet genutzt werden. Dazu gehört die Bereitstellung von aktuellen Informationen (z. B. zu Änderungen im Betrieb oder besonderen Aktionen) per RSS-Feed, Twitter und weiteren Kanälen Sozialer Medien. Im Gegenzug ist die Verkehrsgemeinschaft Wartburgregion (VGW) auch über Online-Kommentarfunktionen Sozialer Medien erreichbar. Als weitere Möglichkeit zur Kontaktaufnahme steht eine telefonische Servicehotline zur Verfügung.

Neben digitalen Medien haben auch Printmedien weiterhin ihre Bedeutung. Dies nicht nur, um Menschen ohne Smartphone und Internet zu erreichen, sondern auch wegen der Vorteile in Darstellungsweise und Präsenz der Informationen.

So enthält das Fahrplanbuch unternehmensübergreifend alle ÖPNV-Fahrpläne in der Wartburgregion sowie Zusatzinformationen wie Liniennetz- und Bussteigbelegungspläne. Damit stellt es kompakt das Gesamtangebot des ÖPNV in der Wartburgregion dar. Auch Informationen, die in einer größeren Darstellung übersichtlicher sind - wie Liniennetzpläne oder Tabellen - lassen sich in der Printversion besser darstellen.

## 2.5.7 HANDLUNGSFELD „ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE MARKETINGMAßNAHMEN“

In diesem Handlungsfeld sind Maßnahmen zusammengefasst, die sich an spezielle Zielgruppen richten. Die zielgruppenspezifischen Marketingmaßnahmen können von der Verkehrsgemeinschaft Wartburgregion allein oder zusammen mit Partnern (vgl.

Kapitel 2.5.3) durchgeführt werden. Durch die Marketingmaßnahmen soll der ÖPNV und sein Angebot in der Wartburgregion von der Öffentlichkeit stärker wahrgenommen werden. Gleichzeitig sollen die Vorteile, die jeder Einzelne vom ÖPNV hat, herausgestellt werden.

Eine besondere Bedeutung als Zielgruppe haben Ausflügler und Touristen. Der Freizeitverkehr (ohne Einkaufs- und Urlaubsverkehr) hat mit über 30 % des motorisierten Individualverkehrs und 27 % des öffentlichen Straßenpersonen-nahverkehrs<sup>36</sup> einen hohen Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland. Ein Schwerpunkt der zielgruppenspezifischen Marketingmaßnahmen liegt daher im Bereich Tourismus und Freizeit. In Zusammenarbeit mit touristischen Partnern wird der ÖPNV als Verbindung zu Ausflugszielen oder für die Kombination mit Wanderungen oder Radtouren beworben. Dies geschieht sowohl in Broschüren und sonstigen Medien der touristischen Partner, als auch in Medien der Verkehrsgemeinschaft Wartburgregion. Zudem werden touristisch interessante Buslinien mit eigenen Namen aktiv vermarktet. Als Beispiele zu nennen sind der Luthershuttle (Linie 3), der Rhönkurier (110) und der Inselbergexpress (142). Das Marketing im Bereich Tourismus und Freizeit ist durch besondere Tarifangebote, wie Gästetickets oder Kombitickets (z. B. Welterbeticket) zu begleiten.

Als weitere Zielgruppe stehen die Berufspendler im Fokus dieses Handlungsfeldes. Um diese Zielgruppe anzusprechen ist eine Kooperation mit Arbeitgebern wichtige Voraussetzung. Fördern Arbeitgeber im Rahmen ihres Betrieblichen Mobilitätsmanagement den ÖPNV, z. B. in dem sie Mitarbeitern ohne Parkplatzbedarf die eingesparten Kosten für Parkraum in Form von Zuschüssen zum Jobticket vergüten, können alle Seiten profitieren. Durch einen höheren ÖPNV-Anteil unter den Pendlern können Arbeitgeber ihr Parkplatzangebot reduzieren und Flächen anderweitig nutzen. Zudem verbessert eine Reduktion des Pendlerverkehrs durch Betrieblichen Mobilitätsmanagement das Image des Unternehmens. Arbeitnehmer können Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und finanziell von einem Wechsel des Verkehrsmittels profitieren. Die Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger profitieren von zusätzlichen Fahrgästen. Bei größeren Arbeitgebern ist das ÖPNV-Angebot ggf. zeitlich und räumlich anzupassen, um den Pendler-Anforderungen gerecht zu werden. Um bei der ÖPNV-Planung die Bedürfnisse der Berufspendler besser berücksichtigen und mögliche Potenziale dieser Zielgruppe abschätzen zu können, sollte als weitere Maßnahme dieses Handlungsfeldes regelmäßig ein Monitoring der Berufspendlermobilität durchgeführt werden. Dafür können Pendler-Daten der Arbeitsämter über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durch Befragungen bei größeren Arbeitgebern ergänzt werden, um ein Bild über die Pendlerströme und die Verkehrsmittelwahl zu bekommen.

Auf Webseiten und Publikationen von Freizeiteinrichtungen, aber auch von Einrichtungen der Verwaltung, des Gesundheitswesens und der Kultur, sollte stets die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV angegeben werden. Hier ist auch die Initiative der Städte und Gemeinden gefragt, mit gutem Beispiel voranzugehen.

Angebotsverbesserungen bzw. -veränderungen sind eine gute Gelegenheit für Marketingmaßnahmen. Dabei können Schwerpunkte bei den Zielgruppen gesetzt werden, die von dem geänderten Angebot besonders profitieren.

---

<sup>36</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Verkehr in Zahlen 2020/2021“, S.224f.

Der Fahrgastinformation und Kundenbindung dient die Kundenzeitschrift „Omni“, die mindestens 4x jährlich erscheint und größtenteils als Postwurfsendung verteilt wird. Im Rahmen eines Kundenbetreuungsprogramms sind weitere Maßnahmen zur Kundenbindung zu entwickeln.

## 2.6 ÖPNV-TARIF

Der Tarif im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach wird durch den Aufgabenträger (AöR) bestimmt. Der „Tarif-Wartburgregion“ gilt seit dem 01.06.2019. Zur Tarifgemeinschaft (VGW) gehören die Verkehrsunternehmen Verkehr Hainich OHG, Verkehr Werraland OHG, Verkehr Werra OHG, „Der Wiesenthaler“ (Omnibusbetrieb Sina Fleischmann), die Firma Reise Schieck (Inh. Reinhard Schieck e. K.) sowie das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil. Weiteren Unternehmen ist der Beitritt zur Tarifgemeinschaft offengehalten.

Der Tarif ist weiterhin als „Tarif-Wartburgregion“ auszugestalten, wobei die folgenden Aspekte zu berücksichtigen sind:

- Er ist als regionaler Tarif unter Berücksichtigung der aktuellen VGW-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.
- Die kontinuierliche Tariffortentwicklung einschließlich der Preisfestsetzung obliegt der AöR als Aufgabenträger. Dabei sind die Interessen der Kooperationspartner über die VGW zu beachten. Generell wird bis zum Jahr 2027 eine durchschnittliche Tarifierhöhung von 5 % pro Jahr angestrebt. Ansprüche auf Tarifanpassungen durch den Aufgabenträger bestehen jedoch grundsätzlich nicht.
- 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 Bedarfe (einschließlich Kur) 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

- Ausbau der Tarifkooperation mit dem 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 ist im Hinblick auf die Verringerung der Schwächen der heutigen Tarifstruktur (z. B. fehlende Möglichkeit des Übersteigens zwischen SPNV und StPNV) sowie den technischen Fortschritt weiterzuentwickeln und umzusetzen; bedarfsweise sind die Verkehrsunternehmen bei der Finanzierung neuer Vertriebstechnik zu unterstützen.

## 2.7 MOBILITÄTSMANAGEMENT IN DER WARTBURGREGION

Ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Einhaltung der Klimaziele ist die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Hierzu zählen vor allem der ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr sowie deren kombinierte Nutzung (nachfolgend als Umweltverbund bezeichnet). Der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach fördern daher diese Verkehrsmittel und unterstützen Maßnahmen, die zum Umstieg auf den Umweltverbund anregen. Die Etablierung eines regionalen Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion dient der Koordination dieser Maßnahmen.

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 für bestimmte in Teil C, Kapitel 2.5.1 genannte Zielgruppen (z. B. bei Neubürgerinformationspaketen) und die Schaffung von Schnupperangeboten
  - 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

- Kooperationen mit Anbietern von Sharing-Angeboten (Pkw, Fahrrad, E-Scooter etc.) und weiteren Mobilitätsanbietern (Parkhaus-Betreiber, Taxiunternehmen, Bahn-Fernverkehr, Fernbus)
- **Handlungsfeld 4 „Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote“**
  - Beteiligung an einer Mobilitätsgästekarte für die Wartburgregion
  - Beteiligung an und Informationszulieferung für digitale Angebote, die verkehrsträgerübergreifend über Mobilitätsangebote informieren (Apps, Routing-Programme, Online-Karten).

## 2.8 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 Fahrgastbeirates 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 Fahrgastbeirates 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.

### 3 LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT

Im Vorgängerplan wurden, aufbauend auf dem damaligen Angebotskonzept, mit dem Ziel der Schaffung einer integrierten Verkehrsbedienung als Voraussetzung für eine wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung, Linienbündel gebildet. Auf diese Weise sollte ein entscheidender Beitrag zur Sicherung einer attraktiven und wirtschaftlichen Verkehrsbedienung geleistet werden.

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 Erstellung des vorangegangenen Nahverkehrsplans 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.

Die detaillierten Ausführungen zum gewählten Verfahren bei der Bildung der aktuell bestehenden Teilnetze und Linienbündel sind somit im Vorgängerplan zu finden.

Im Verlauf des Geltungszeitraums des vorliegenden Nahverkehrsplans gilt es, die Organisation des Nahverkehrssystems mit Gültigkeit ab dem 1. Juni 2029 im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach zu diskutieren und hierauf aufbauend ein neues Linienbündelungskonzept zu erarbeiten.

## 4 INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN

Tabelle 66 stellt den prognostizierten Finanzierungsbedarf, getrennt für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis, für den Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplans dar. Die dargestellten Kosten beinhalten das prognostizierte Defizit für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans, das die Stadt Eisenach und der Wartburgkreis zu tragen haben. Alle relevanten Einnahmen, wie bspw. Einnahmen aus Fahrgelderlösen und Einnahmeaufteilung oder den gesetzlichen Ausgleichsleistungen gem. § 45a PBefG bzw. nach §§ 228ff SGB-IX, sind hier bereits gegengerechnet.

Die Ermittlung des Finanzierungsbedarfs erfolgt unter der Annahme, dass kein zusätzliches Angebot im Vergleich zum aktuellen Status Quo eingeführt wird bzw. bei Angebotsausweitungen an anderer Stelle entsprechende Kürzungen vorgenommen werden. Ausnahme davon wäre ein Mehrangebot bei gleichzeitig generierten Mehreinnahmen, sodass ein Ausgleich zwischen Kosten und Einnahmen erreicht wird.

Bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs wird von einer jährlichen Steigerung des Zuschussbedarfs durch die Stadt Eisenach und des Wartburgkreises von 3 % ausgegangen. Diese geschätzte Steigerungsrate ergibt sich durch die prognostizierten Veränderungen bei den zukünftigen Kosten und Einnahmen.

Auf der Kostenseite ist insbesondere die Entwicklung der Personal- und Kraftstoffkosten maßgeblich. Dabei wurden hinsichtlich der zukünftigen Personalkosten sowohl die Tarifentwicklungen in Thüringen und den umliegenden Bundesländern als auch die tatsächliche Kostenentwicklung beim Verkehrsunternehmen Wartburgmobil in der Schätzung berücksichtigt. Die Kraftstoffkosten unterliegen über einen längeren Zeitraum einer starken Volatilität. Aufgrund der zukünftig stetig steigenden CO<sub>2</sub>-Abgabe ist jedoch damit zu rechnen, dass die Kraftstoffpreise in Zukunft im Schnitt eher zunehmen werden. Je nach politischer Lage kann die CO<sub>2</sub>-Abgabe auch schneller steigen als bislang geplant, was zu einer Erhöhung des Finanzierungsbedarfs führen würde.

Auf der Einnahmeseite wurden die Tarifierhöhungen der Basispreisstufe „regional“ und „Stadt“ zum 01.02.2022 und weiterhin der für Herbst 2022 geplante Preisanstieg im Regionalverkehr berücksichtigt. Ab dem Jahr 2023 wird eine Tarifierhöhung von durchschnittlich ca. 5 % pro Jahr bis 2027 bei beiden Basispreisstufen angenommen (vgl. Tabelle 66). Eine wesentliche Voraussetzung hierbei ist, dass es sich um einen Gemeinschaftstarif handelt, der von allen Konzessionären gleichermaßen angewendet wird. Da nur auf diese Weise das Übersteigen zwischen den Linien verschiedener Betreiber gewährleistet werden kann. Im Hinblick auf die Entwicklung der Tarifpreise nicht berücksichtigt wurden Übergangstarife, da diese von den Verkehrsunternehmen in eigener Verantwortung festgelegt werden. Daraus folgt, dass bei einem (teilweisen) Verzicht auf Tarifierhöhungen der Finanzierungsbedarf für die Stadt Eisenach und den Wartburgkreis steigen würde.

|   | 2022 [in €]      | 2023 [in €]      | 2024 [in €]      | 2025 [in €]      | 2026 [in €]      | 2027 [in €]      |                                   |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------------|
| <b>Basispreis-<br/>stufe Stadt</b>        | 1,80             | 1,80             | 1,90             | 2,00             | 2,10             | 2,20             | <b>Einzelfahrt<br/>Erwachsene</b> |
| <b>Basispreis-<br/>stufe<br/>regional</b> | 1,80/1,90*       | 2,00             | 2,10             | 2,20             | 2,30             | 2,40             | <b>Einzelfahrt<br/>Erwachsene</b> |
| <b>Stadt<br/>Eisenach</b>                 | <b>421.270</b>   | <b>433.908</b>   | <b>446.925</b>   | <b>460.333</b>   | <b>474.143</b>   | <b>488.367</b>   | <b>absolut</b>                    |
|   | 10,03            | 10,33            | 10,64            | 10,96            | 11,29            | 11,63            | <i>pro Ew</i>                     |
|   | 0,58             | 0,60             | 0,62             | 0,63             | 0,65             | 0,67             | <i>pro Nwkm</i>                   |
| <b>Wartburg-<br/>kreis</b>                | <b>4.346.600</b> | <b>4.476.998</b> | <b>4.611.307</b> | <b>4.749.647</b> | <b>4.892.136</b> | <b>5.038.900</b> | <b>absolut</b>                    |
|   | 36,53            | 37,62            | 38,75            | 39,91            | 41,11            | 42,34            | <i>pro Ew</i>                     |
|   | 0,89             | 0,91             | 0,94             | 0,97             | 1,00             | 1,03             | <i>pro Nwkm</i>                   |
| <b>Summe</b>                              | <b>4.767.870</b> | <b>4.910.906</b> | <b>5.058.233</b> | <b>5.209.980</b> | <b>5.366.279</b> | <b>5.527.268</b> | <b>absolut</b>                    |
|   | 29,61 €          | 30,50            | 31,42            | 32,36            | 33,33            | 34,33            | <i>pro Ew</i>                     |
|   | 0,85 €           | 0,87 €           | 0,90             | 0,93             | 0,95             | 0,98             | <i>pro Nwkm</i>                   |

Tabelle 66: *Entwicklung der freiwilligen Leistungen und Ticketpreise im Zeitraum 2022 bis 2027*  
(\* = Erhöhung zum Fahrplanwechsel im Herbst 2022)

Nicht in der Defizitprognose enthalten sind die finanziellen Auswirkungen aufgrund des zukünftigen Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Die Prognose des zukünftigen Finanzierungsbedarfs erfolgt folglich unter Vorbehalt zukünftiger Antriebsanpassungen. Eine Entscheidung der Aufgabenträger, welche alternativen Antriebsarten (u. a. Elektro, Gas, Brennstoffzelle, etc.) zukünftig zum Einsatz kommen sollen und in welchem Umfang dies erfolgen soll, wurde bislang noch nicht getroffen. Aktuell werden seitens der Verkehrsunternehmen die ersten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben testweise eingesetzt. Ferner ist die Durchführung einer Studie für den Wartburgkreis zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) bei den Stadtverkehren im Landkreis geplant.

---

## QUELLENVERZEICHNIS

**Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände** (Ad-Hoc-Arbeitsgruppe): Arbeitspapier „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, September 2014.

**Bundesministerium für Digitales und Verkehr:** Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 11.01.2022).

**FIRU mbH - Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH:** Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030).

**GERICKE, Regine u.a.:** Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich ([https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018\\_Staedtevergleich.pdf](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf), abgerufen am 12.01.2022).

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:** Landesentwicklungsplan Hessen 2020; 2021.

**IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH und TIMOUROU Wohn- & Stadtraumkonzepte:** Fortschreibung der Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Stadt Eisenach, Mai 2020.

**Kontinuierliche Reisendenzählungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.**

**Kraftfahrt Bundesamt:** Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 01. Januar 2021 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl.

**Landkreis Schmalkalden-Meiningen:** Nahverkehrsplan des Landkreises Schmalkalden-Meiningen, Planungszeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2026, Entwurfsfassung.

**Landratsamt Gotha Büro Landrat / ÖPNV:** Nahverkehrsplan für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2022 – 2026 (Stand: 21.06.2021).

**Landratsamt Wartburgkreis:** Diverse Statistiken.

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822).

**PTV Transport Consult GmbH:** Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach. Landratsamt Wartburgkreis, 11.11.2016.

**PTV Transport Consult GmbH, PricewaterhouseCoopers AG:** Strategiekonzept Zukunft des ÖPNV in der Wartburgregion. Landratsamt Wartburgkreis, 09.01.2015.

**Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen:** Regionalplan Südwestthüringen, 2012.

**Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner PartGmbB:** Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Eisenach, Fortschreibung 2021.

**Stadtverwaltung der Wartburgstadt Eisenach - Amt für Bildung - Abteilung Schulverwaltung:** diverse Statistiken zu den Schulen.

**Stadtverwaltung Eisenach - Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Stadtplanung:** Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030). Endfassung Oktober 2019.

**Stadtverwaltung Eisenach - Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Stadtplanung/ IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme:**  
Verkehrsentwicklungsplan 2035, Handlungs- und Realisierungskonzept, Bericht Stufen II und III, Abschlussbericht.

**Statistik der Bundesagentur für Arbeit:** Tabellen, Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2020 (<http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Statistik-nach-Themen-Nav.html>).

**Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)** in der Fassung vom 18.12.2018 (GVBl. S. 731).

**Thüringer Landesamt für Statistik:** Diverse Statistiken (abgerufen von der Webseite <https://statistik.thueringen.de>).

**Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr:**  
Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel, 15. April 2014.

**Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport – Statistikstelle:** Statistisches Informationssystem Bildung (<https://www.schulstatistik-thueringen.de/>).

**Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL):** Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022.

**Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR:** diverse Daten.

**Wartburgkreis, Amt für Schule und Kultur:** diverse Daten zur Schulstatistik.

## ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1 Einwohnerdichte und Altersstruktur (ortsteilbezogen) Wartburgregion
- Anlage 2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Nahverkehrsraum
- Anlage 3 Schulstandorte in der Wartburgregion (nach Gemeinden) und Schülerstromkarten
- Anlage 4 Ausgewählte touristische Ziele im Nahverkehrsraum
- Anlage 5 ÖPNV-Linien im Nahverkehrsraum
- Anlage 6 Übersicht ÖPNV-Haltestellen, Ausbauzustand und Kategorisierung
- Anlage 7 Übersicht Fahrzeugbestand
- Anlage 8 Geplantes straßengebundenes ÖPNV-Ergänzungsnetz im Wartburgkreis ab August 2022