

BERICHT
Nahverkehrsplan
2022 – 2026
für den
Zweckverband
ÖPNV Saale-Orla

Nahverkehrsplan für den
Zweckverband ÖPNV Saale – Orla 2022-2026

Auftraggeber:

Zweckverband ÖPNV Saale-Orla
c/o Landratsamt Saalfeld-Rudolstadt
Schloßstraße 24
07318 Saalfeld

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden

02.12.2021

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan 2022 – 2026 für den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla
Auftraggeber	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	PTV: Melanie Knorr, Alexander Pesch Zweckverband ÖPNV Saale-Orla: Anja Richter

Inhalt

1	Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung	8
1.1	Funktion und Zielstellung des Nahverkehrsplanes	8
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	8
1.2.1	Die Aufgabenträgerschaft	8
1.2.2	Europäische Normen	9
1.2.3	Bundesnormen	10
1.2.4	Landesnormen	12
1.2.5	Übergeordnete Rahmenplanung	15
1.3	Organisation des ÖPNV im Zweckverband ÖPNV Saale – Orla	15
2	Lage und Raumstruktur	17
2.1	Der Nahverkehrsraum	17
2.2	Bevölkerung und deren Entwicklung	18
2.3	Erwerbstätige und Wirtschaftszentren	19
2.4	Schulen und Schüler:innen	23
2.5	Tourismus und Tagestourismus	25
3	Verkehrsangebot und Mobilität	27
3.1	Verkehrsinfrastruktur allgemein	27
3.2	Angebot des Schienenpersonennahverkehrs	28
3.3	Angebot des Straßenpersonennahverkehrs	30
3.3.1	Landesbedeutsames StPNV-Netz	32
3.3.2	Touristische Angebote	34
3.4	Verknüpfungspunkte und Haltestellen	36
3.5	Fahrzeuge und Verkehrstechnik	38
3.6	Tarif und Fahrgastinformation	38
3.7	Verkehrsnachfrage	39
4	Anforderungsprofil und Bedienungsstandards	40
4.1	Entwicklungsziele	40
4.2	Erschließung und Anbindung des Verkehrsraumes	42
4.3	Netzgliederung	43

4.4	Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen _____	46
4.5	Barrierefreiheit _____	51
4.6	Fahrzeuge _____	55
4.7	Information und Service _____	57
4.8	Tarif _____	60
5	Bilanzierung des IST-Zustandes _____	61
5.1	Rückblick auf den Nahverkehrsplan 2015-2021 _____	61
5.2	Bewertung des ÖPNV-Angebotes _____	62
5.2.1	Erschließung _____	62
5.2.2	Zeitliche Erreichbarkeit Zentraler Orte _____	63
5.2.3	Bedienungshäufigkeit _____	66
5.2.4	Barrierefreiheit _____	67
6	Maßnahmenplan _____	68
6.1	Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen _____	68
6.1.1	Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen _____	68
6.1.2	Flexible und alternative Bedienformen _____	69
6.1.3	Stadtbus im Städtedreieck _____	69
6.1.4	Stadtbusverkehre der Marke „Stadtmobil“ _____	70
6.1.5	Linien-schiffahrt auf dem Thüringer Meer _____	70
6.1.6	Touristische Verkehre _____	71
6.2	Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität _____	71
6.3	Verknüpfungspunkte _____	72
6.4	Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge _____	73
6.4.1	Haltestellen _____	73
6.4.2	Fahrzeuge _____	73
6.5	Maßnahmenkatalog _____	74
7	Finanzierungs- und Investitionsplan _____	77
7.1	Finanzierung des StPNV im Zweckverband ÖPNV Saale-Orla _____	77
7.2	Investitionen _____	80

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland _____	10
Tabelle 2:	Entwicklung der Bevölkerung nach Altersklassen bis 2030 _____	19
Tabelle 3:	Berufspendelnde im Umland (Stand: 30.06.2019) _____	22
Tabelle 4:	Schulen im Saale-Orla-Kreis mit Anzahl Schüler:innen _____	23
Tabelle 5:	Schulen im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt mit Anzahl Schüler:innen _____	24
Tabelle 6:	Schulen in der Stadt Rudolstadt mit Anzahl Schüler:innen _____	24
Tabelle 7:	Schulen in der Stadt Saalfeld/Saale mit Anzahl Schüler:innen _____	24
Tabelle 8:	Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten (ohne Camping) für 2019 _____	26
Tabelle 9:	SPNV-Linien im Verbandsgebiet _____	30
Tabelle 10:	ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet _____	37
Tabelle 11:	Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen _____	42
Tabelle 12:	Mindestbedienungsstandards der Netzebenen _____	44
Tabelle 13:	Mindestanforderungen an flexible Bedienformen _____	46
Tabelle 14:	Zielzustand: Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet _____	47
Tabelle 15:	Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Verbandsgebiet _____	50
Tabelle 16:	Mindeststandards barrierefreier Haltestellen _____	52
Tabelle 17:	zeitliche Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus _____	53
Tabelle 18:	Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge _____	54
Tabelle 19:	Fahrzeugeigenschaften für Neubeschaffungen _____	55
Tabelle 20:	Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2015-2021 _____	61
Tabelle 21:	Defizite der zeitlichen Erreichbarkeit _____	65
Tabelle 22:	ÖPNV-Hauptnetz im Regionalverkehr _____	66
Tabelle 25:	Investitionsanmeldungen der Kommunen (Zusammenfassung) _____	80

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Organisationsstruktur des StPNV in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt _____	16
Abbildung 2:	Lage des Nahverkehrsraumes _____	17
Abbildung 3:	Bevölkerungsentwicklung im Zweckverband ÖPNV Saale-Orla _____	19
Abbildung 4:	Arbeitsplatzstandorte nach Anzahl der Beschäftigten (DDS Digital Data Services GmbH, 2019) _____	20
Abbildung 5:	Industrie- und Gewerbestandorte _____	21
Abbildung 6:	Berufspendlerströme (Thüringer Landesamt für Statistik, 30.06.2019) _____	22
Abbildung 7:	Schulstandorte nach Schultyp _____	25
Abbildung 9:	Linienetzplan des SPNV und landesbedeutsamen StPNV in Thüringen (TLBV) _____	29
Abbildung 10:	Linienetz des StPNV im Verbandsgebiet (KomBus) _____	32
Abbildung 11:	Förderfähige landesbedeutsame ÖPNV-Achsen (TMIL) _____	34
Abbildung 12:	anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023) _____	48
Abbildung 13:	Haltestellenerschließung innerhalb der Landkreise _____	62
Abbildung 14:	Mittelzentrale Funktionsräume in Thüringen (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 2014) _____	63
Abbildung 15:	Bedienungshäufigkeit im ÖPNV _____	67

Abkürzungsverzeichnis

BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CNG	Komprimiertes Erdgas (zum Antrieb von Kraftfahrzeugen nutzbar)
EU	Europäische Union
ITCS	Intermodal Transport Control System (ehemals Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
k.A.	keine Angabe
LNG	verflüssigtes Erdgas (zum Antrieb von Kraftfahrzeugen nutzbar)
LK	Landkreis
LPG	Flüssiggas
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßengebundener Personennahverkehr
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen

1 Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung

1.1 Funktion und Zielstellung des Nahverkehrsplanes

Der Zweckverband ÖPNV Saale-Orla ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) auf dem Gebiet des Saale-Orla-Kreises sowie des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt zuständig. Er plant und finanziert das Angebot des StPNV. Entsprechend § 5 Abs. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) ist der Zweckverband verpflichtet einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Freistaat Thüringen durch das Land, über das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, organisiert, das als Aufgabenträger einen eigenen Nahverkehrsplan beschließt.

Der Nahverkehrsplan für den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla in seiner Fassung von 2015 bis 2021 wird nun neu aufgestellt. Der Anpassungsbedarf ergibt sich beispielsweise durch Veränderungen des Bevölkerungsstands und den Beitritt in den Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) im Jahr 2020 sowie veränderte Handlungsspielräume, beispielsweise durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Durch den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung des StPNV festgeschrieben. Dafür werden im Folgenden die Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrsbedingungen des StPNV durchgeführt und Bedienungsstandards definiert. Anhand dieser Ausführungen wird das StPNV-Angebot in den beiden Landkreisen bewertet. Darauf aufbauend werden Maßnahmen zur Entwicklung des StPNV abgeleitet. Ein weiteres Betrachtungsfeld ist zudem die Finanzierung des StPNV im Zweckverband.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rechtliche Vorgaben der Europäischen Union und gesetzliche Grundlagen, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen des Bundes und des Freistaats Thüringen bilden den Rechtsrahmen für die Organisation und Durchführung des ÖPNV im Gebiet der Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla.

1.2.1 Die Aufgabenträgerschaft

Im Jahr 2005 wurde die Aufgabenträgerschaft entsprechend § 3 (1) ThürÖPNVG für die Organisation des ÖPNV von den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt auf den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla übertragen. Seit der Fortschreibung im Jahr 2007 wird nur noch ein Nahverkehrsplan für das Zweckverbandsgebiet erstellt. Die Gültigkeit der Fortschreibung ist entsprechend der gesetzlichen Regelung auf fünf Jahre angelegt.

Die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes basiert auf den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, des Personenbeförderungsgesetzes und des Thüringer Gesetzes

über den öffentlichen Personennahverkehr. Der bestehende Nahverkehrsplan ist bis zum 31.12.2021 gültig. Die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes erfolgt für den Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2026.

1.2.2 Europäische Normen

EU-Verordnung 1370/2007

Die EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr VO 1370/2007 (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, 2007), gültig seit 03.12.2009 und zuletzt geändert durch die VO 2016/2338 vom 14.12.2016, legt im Rahmen des europäischen Rechts für die EU-Mitgliedsstaaten verbindlich fest, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Daraus ergeben sich für ÖPNV-Aufgabenträger u. a. unmittelbar vergaberechtliche Regelungen. Um den Anforderungen der VO 1370/2007 Rechnung zu tragen, empfiehlt es sich, bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen klare Anforderungsprofile mit Kriterien für die Angebots- und Beförderungsqualität im ÖPNV zu definieren. Als objektive Leistungs- und Finanzierungsparameter können sie eine rechtskonforme Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Sinne der EU-Verordnung unterstützen.

Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)

Durch die Clean Vehicles Directive besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde. Dabei sind Personenverkehrsdienste ausgenommen, die die Schwellwerte nach Artikel 5 (4)¹ nicht überschreiten.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen M₁² und M₂³, die den Grenzwert für CO₂-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M₃⁴ gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel:

- Elektrizität und Wasserstoff
- Biokraftstoffe
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe

¹ Die jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung beträgt weniger als 300.000 km bzw. der geschätzte Jahresdurchschnittswert unterschreitet die Grenze von 1.000.000 Euro – bei kleinen und mittleren Unternehmen bis 23 Fahrzeuge betragen die Grenzwerte 600.000 km p.a. bzw. 2.000.000 Euro p.a.

² Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die neben dem Fahrersitz über höchstens acht Sitzplätze verfügen

³ Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz) und einer zulässigen Gesamtmasse von maximal fünf Tonnen

⁴ Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz) und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen

- Erdgas (CNG und LNG)
- Flüssiggas (LPG)

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CDV Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M₃ „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (CDV Artikel 4 (5)).

	Fahrzeugklassen M ₁ und M ₂		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %

Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland⁵

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive wird über ein Bundesgesetz organisiert (Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge vom 09.06.2021).

1.2.3 Bundesnormen

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Fassung vom 16.04.2021)

Das auf Bundesebene geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist an die EU-Verordnung VO 1370/2007 angepasst und regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (O-Bussen) und Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG). Solche Verkehre benötigen eine Genehmigung (§ 2 PBefG), um eine Mehrfachbedienung zu vermeiden. Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre durchführen, sollen auf diese Weise vor Konkurrenz geschützt werden. Mit der Genehmigung erhält der Inhaber das Recht zur exklusiven wirtschaftlichen Nutzung der Linie (Verwertung der Einnahmen). Damit hat er wirtschaftliche Planungssicherheit und garantiert im Gegenzug ein entsprechendes Fahrtenangebot.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG haben die von den Bundesländern zu bestimmenden Aufgabenträger für den ÖPNV:

- die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten
- entsprechende Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen zu definieren

⁵ Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen im Sinne von Artikel 4 Nummer 5 erfüllt werden.

- diese Vorgaben (in der Regel) in einem Nahverkehrsplan festzuhalten
- in der Nahverkehrsplanung die Belange von mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Menschen besonders zu berücksichtigen mit dem Ziel, die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, zuständigen Behörden und Interessensverbänden bis zum 01.01.2022 zu erreichen.

Die zuständige Genehmigungsbehörde, das Thüringer Landesverwaltungsamt, Referat 520 „Straßen- und Luftverkehr“, wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der Aufgabenträgerverantwortung mit (§ 8 Abs. 3a PBefG). Dabei hat sie PBefG-konforme Nahverkehrspläne zu berücksichtigen und vorhandene Verkehrsstrukturen zu beachten.

Im Zuge der Novelle des PBefG 2021 (Bundestagsbeschluss vom 5. März 2021) entstehen zusätzliche Anforderungen und Möglichkeiten für den ÖPNV.

- In den §§ 3a bis 3c wird die Bereitstellung von statischen und dynamischen Verkehrsdaten über den Nationalen Zugangspunkt vorgeschrieben. Dies umfasst auch IST-Fahrplandaten (Echtzeitdaten), siehe § 3a (1, Satz 1 „Linienverkehr“ und Satz 2 „Gelegenheitsverkehr“).
- Im § 44 wird der „Linienbedarfsverkehr“ neu eingeführt, „der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient“. Es handelt sich dabei um ein in den ÖPNV integriertes „Ridepooling“.
- Im § 50 wird der „gebündelte Bedarfsverkehr“ neu eingeführt. Dieser bezieht sich auf kommerzielles Ridepooling außerhalb des ÖPNV. Dieser ist für den ÖPNV im Zweckverbandsgebiet nicht relevant.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG, Fassung vom 16.04.2021)

Durch das Regionalisierungsgesetz werden finanzielle Zuwendungen des Bundes für die Durchführung des ÖPNV (insbesondere des SPNV) in den Ländern geregelt.

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021)

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über die Paragraphen § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und

konstruktiven Merkmalen für häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen.

Weitergehende Verordnungen zur Umsetzung auf Landesebene, die beispielsweise landesweise Ausgleiche zur Einhaltung des landesweiten Mittelwertes ermöglichen, bestehen in Thüringen noch nicht.

Autonomes Fahren (Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren)

Mit Beschluss des Bundestages vom 20. Mai 2021 und des Bundesrates vom 28. Mai 2021 wurde ein Gesetz zum Autonomen Fahren geschaffen, durch welches im ÖPNV der Betrieb automatischer bzw. autonomer (Klein-)Busse:

- auf festgelegten Routen
- zu Randzeiten
- auf der „ersten/letzten Meile“

ohne den Einsatz von Fahrpersonal ermöglicht wird. Bedingung dafür ist eine Technische Aufsicht über die „Kraftfahrzeuge mit autonomen Funktionen“, die durch den Halter (in der Regel das Verkehrsunternehmen) zu etablieren ist. Über diese ist sicherzustellen (über stabile Funkverbindungen) jederzeit alternative Fahrmanöver des Fahrzeuges freizuschalten, die autonomen Funktionen zu deaktivieren und in Kontakt mit den Insassen treten zu können.

1.2.4 Landesnormen

Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) definiert den ÖPNV und regelt die rechtlichen Zuständigkeiten (zum Beispiel Aufgabenträgerschaften) und damit auch die Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung im Freistaat Thüringen.

Demnach ist ÖPNV als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen“ (§ 1 Abs. 2 ThürÖPNVG) definiert. „Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ (§ 1 Abs. 2 ThürÖPNVG). Der öffentliche Personennahverkehr in Thüringen „soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche erschließende Schienenpersonennahverkehr ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen Straßenpersonennahverkehr zu verknüpfen, dass durchgehende weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.“ (§ 2 Abs. 3 ThürÖPNVG).

Aufgabenträger und damit finanzierungsverantwortlich sind der Freistaat Thüringen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Landkreise bzw. kreisfreien Städte (...) für den StPNV (§ 3 ThürÖPNVG). Die ÖPNV-Aufgabenträger sind insbesondere auch für eine aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit sowie die Angebots- und Tarifkoordination in Thüringen und ggf. über die Landesgrenze hinaus verantwortlich (§ 4 ThürÖPNVG). In diesem Sinne ausgestaltete Kooperationen zwischen Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen können vom Land finanziell unterstützt werden (vgl. Kooperationsrichtlinie vom 28.10.2020).

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind zudem verpflichtet, für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich unter Beachtung des PBefG einen Nahverkehrsplan für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen bzw. bedarfsgerecht fortzuschreiben (§ 5 Abs. 1 ThürÖPNVG). Dabei ist den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen.

Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz (Fassung vom 29.04.2016)

Das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz regelt grundsätzlich die Zweckbindung der Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz. Die Ausführung wird durch die Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) geregelt.

Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschifffahrtsangeboten in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie)

In der StPNV-Finanzierungsrichtlinie wird im Teil A die finanzielle Förderung des StPNV geregelt. Dabei werden grundsätzlich Aufgabenträger gefördert, nach einem definierten Verteilungsschlüssel (Ziffer 2, Ziffer 5.2.1). Zusätzlich wird die Umsetzung von landesbedeutsamen Linien mit einem Fördersatz von 0,50 € je Fahrplan-Kilometer gefördert (Ziffer 2, Ziffer 5.2.2), sofern die darin definierten Mindeststandards umgesetzt sind. Eine Fördervoraussetzung ist die Verknüpfung derartiger StPNV-Linien mit dem SPNV.

Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Kooperationsrichtlinie, Fassung vom 28.10.2020)

Die ÖPNV-Kooperationsrichtlinie verfolgt das Ziel, den Thüringer ÖPNV durch die Förderung von Verkehrskooperationen attraktiver und zukunftsfähig auszugestalten. Dabei werden unter anderem Schwerpunkte in den Bereichen Gemeinschaftstarif und moderne verkehrs- und unternehmensträgerübergreifende Fahrgastinformationsmedien gesetzt. Gefördert werden unter anderem:

- Personalaufwendungen für kooperative Arbeiten
- Entwicklung und Weiterentwicklung innovativer gemeinsamer verkehrsträgerübergreifender digitaler Tarifstrukturen und Fahrgastinformationsmedien

- kundenorientierte Vermarktung gemeinsamer Produkte und Dienstleistungen von ÖPNV-Kooperationen
- Studien, Erhebungen und Gutachten, die der Verbesserung der kooperativen Zusammenarbeit sowie zur Einführung innovativer Projekte und Produkte im ÖPNV dienen
- Erstellung von aufgabenträgerübergreifenden Nahverkehrsplanungen, sofern mindestens zwei Aufgabenträger dabei kooperieren und die Belange des Landes als Aufgabenträger für den SPNV berücksichtigt werden.

Zuwendungsempfänger sind Kooperationen von Verkehrsunternehmen oder mehreren Aufgabenträgern, Verkehrsgemeinschaften und Verbände. Eine Kombination mit anderen Förderrichtlinien ist nicht möglich.

Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL – ÖPNV-Unternehmensförderung, Fassung vom 08.10.2019)

Die RL – ÖPNV-Unternehmensförderung fördert Investitionen von Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen des ÖPNV unter anderem in Telematikvorhaben im ÖPNV, wie Errichtung und Erneuerung von Leit-, Beschleunigungs-, Sicherungs-, Dispositions-, Vertriebs-, Fahrgastservice- und Fahrgastinformationssystemen sowie investive Vorhaben zur Verbesserung der Fahrgastsicherheit (Ziffer 2.2, Förderquote 75 %). „Voraussetzung für die Förderung von Telematikvorhaben ist die Anwendung der VDV-Kernapplikation (standardisierte Datenschnittstellen zwischen ÖPNV-Anwendungen).“ (Ziffer 4.4).

Richtlinie zur Förderung der Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen (Fassung vom 08.12.2020)

Diese Richtlinie ist für den StPNV im Gebiet des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla nicht relevant, da diese ausschließlich für Aufgabenträger außerhalb des Verkehrsverbundes Mittelthüringen gilt.

Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI, Fassung vom 08.10.2019)

Die RL-KVI fördert Investitionen von Gemeinden, kreisfreien Städten sowie der Landkreise des Freistaats Thüringen oder deren Zusammenschlüssen unter anderem mit folgenden Fördertatbeständen (siehe Ziffer 2.3. – Vorhaben des ÖPNV) – Neu-, Um- und Ausbau von:

- ÖPNV-Haltestellen und Verknüpfungsanlagen (Förderquote 75 %)
- P+R- und B+R-Anlagen
- Telematikanlagen, zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationssysteme (Förderquote 75 %)
- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes (Förderquote 50 %)

Ein wesentliches Förderziel ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 3 PBefG (Ziffer 1.3). Dies gilt auch als Fördervoraussetzung gemäß Ziffer 4.1.4. und 4.2.3.

1.2.5 Übergeordnete Rahmenplanung

Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025

Das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP 2025) formuliert übergeordnete strategische Ziele und Handlungsnotwendigkeiten im Bereich der Raumordnung. Im Punkt 4.5.13 werden strategische Handlungserfordernisse im ÖPNV definiert, beispielsweise eine Ausrichtung der Netze auf die Zentralen Orte.

Damit verbunden sind Soll-Vorgaben für die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte (s. Punkt 2.2.13), die als Bedienungsstandard übernommen werden (siehe Abschnitt 4.2)

Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 bis 2022

Der 5. Nahverkehrsplan für den SPNV in Thüringen stellt eine wichtige Planungsgrundlage für den SPNV dar. Darin werden der Bestand des SPNV-Angebotes beschrieben, die Entwicklung des Angebotes aufgezeigt und festgelegte Vergabernetze mit Vergabezeiträumen fixiert.

Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 bis 2023

Der VMT-Rahmenplan definiert aufgabenträgerübergreifende Rahmenvorgaben, auf denen die einzelnen StPNV-Nahverkehrspläne der Landkreise aufbauen, wie zum Beispiel:

- Standards im aufgabenträgerübergreifenden StPNV
- Standards zum Fahrzeugeinsatz und zur Fahrgastinformation
- Standards zur Barrierefreiheit
- Qualitätskriterien zur Anschlusssicherung (zum Beispiel Wartezeiten bei Bestandsaufnahme).

1.3 Organisation des ÖPNV im Zweckverband ÖPNV Saale – Orla

Im Jahr 2005 wurde die Aufgabenträgerschaft entsprechend § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG für die Organisation des ÖPNV von den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt auf den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla übertragen. Seither ist der Zweckverband für die Festlegung der verkehrspolitischen Zielsetzungen verantwortlich, wobei er im Sinne der beiden Landkreise handelt. Der Einfluss der Landkreise wird darüber hinaus durch die Besetzung der Verbandsversammlung bedingt. Mit jeweils fünf Kreistagsmitgliedern sind die beiden Landkreise zu gleichen Teilen stimmberechtigt und treffen die Entscheidungen für die Ausgestaltung des ÖPNV im Verbandsgebiet.

Seit 2013 sind die ursprünglich drei eigenständigen Verkehrsunternehmen OVS GmbH, PVG mbH und OVO GmbH in der KomBus Verkehr GmbH verschmolzen. Diese hält die Linienkonzessionen und ist eine hundertprozentige Tochter der KomBus GmbH, welche wiederum zu je 50 Prozent im Eigentum der beiden Mitgliedslandkreise ist.

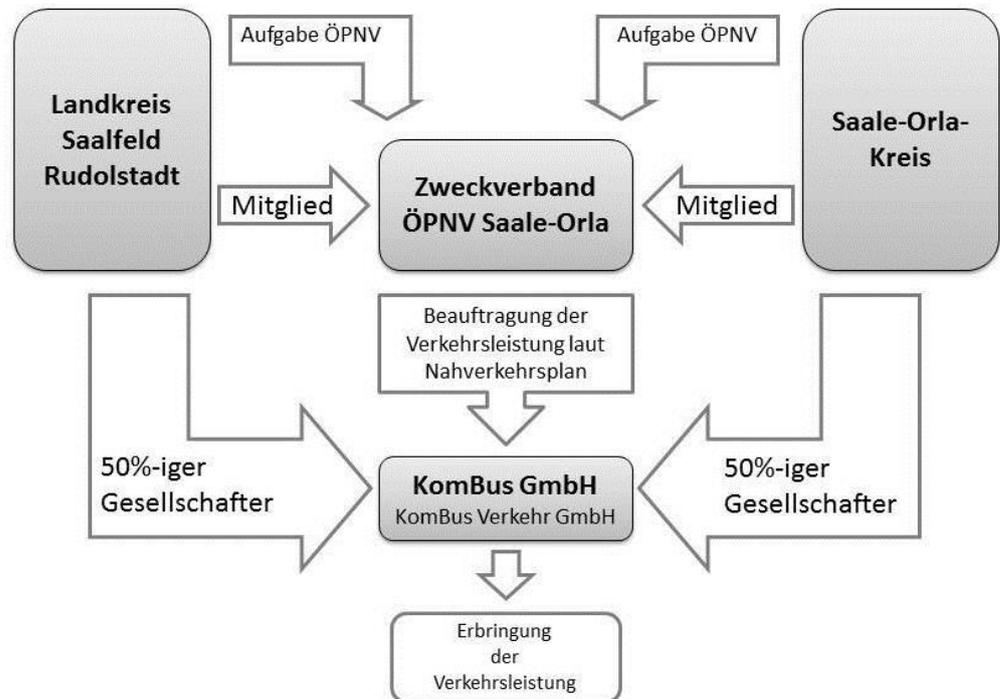


Abbildung 1: Organisationsstruktur des StPNV in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt

2 Lage und Raumstruktur

2.1 Der Nahverkehrsraum

Das Zweckverbandsgebiet umfasst den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis. Das Territorium wird im Bereich Thüringens durch die Landkreise Sonneberg, Hildburghausen, den Ilm-Kreis, den Landkreis Weimarer Land, den Saale-Holzland-Kreis und den Landkreis Greiz begrenzt. Weitere Nachbarn sind der Vogtlandkreis in Sachsen und die Landkreise Hof und Kronach in Bayern. Abbildung 2 zeigt den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis mit allen angrenzenden Landkreisen sowie den zentralen Orten.

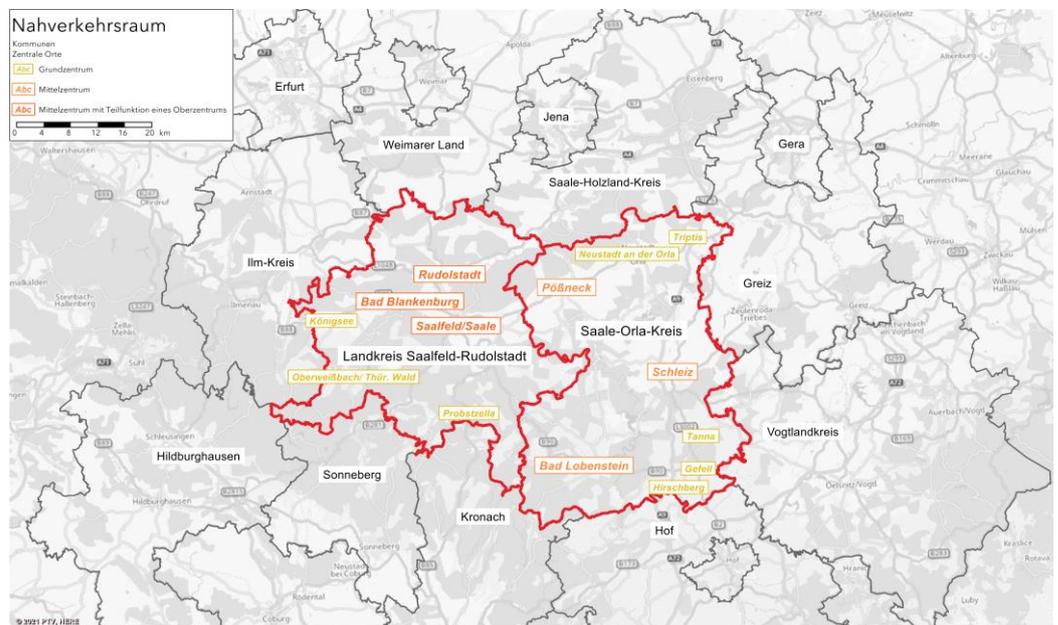


Abbildung 2: Lage des Nahverkehrsraumes

Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt liegt im Thüringer Schiefergebirge und wird von der Saale durchzogen. Im Kreisgebiet liegt die zweitgrößte Waldfläche Thüringens. Die Städte Rudolstadt, Bad Blankenburg und Saalfeld/Saale bilden funktionsteilig ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums.⁶

Im Saale-Orla-Kreis finden sich mit Bad Lobenstein, Pößneck und Schleiz drei Mittelzentren. Der Landkreis liegt im Südosten Thüringens und ist durch einen deutlichen Mittelgebirgscharakter gekennzeichnet. Über 80% der Kreisfläche liegen über 400 Meter Höhe. Der größte Teil des Kreisgebietes zählt zum Thüringer Schiefergebirge. Im Nordosten beginnt das Thüringer Holzland und östlich ragt das Kreisgebiet ins Vogtland hinein. Die namensgebenden Flüsse Saale und Orla durchqueren das Kreisgebiet.

⁶ Vgl. Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025

Das Verbandsgebiet zeichnet sich durch die Fluss- und Seenlandschaft aus, zu der neben Saale und Orla auch Schwarza, Sormitz und Wisenta sowie markante Täler, Senken (Gebiet der Orlasenke), Stauseen und das Plothener Teichgebiet gehören. Im Verbandsgebiet finden sich entlang der Saale die Hauptsperrren bei Bleiloch und Hohenwarte mit den größten Stauseen Deutschlands.

Das Verbandsgebiet hat eine Flächenausdehnung von 2.183 km², davon der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt 1.035 km² und der Saale-Orla-Kreis 1.148 km². Fast die Hälfte der Fläche bilden Wald- und Wasserflächen und ein ähnlich hoher Teil wird landwirtschaftlich genutzt.

Die Ost-Westausdehnung beträgt ca. 70 km, die Nord-Südausdehnung ca. 50 km, die Höhenlage liegt zwischen ca. 169 m über NN im Saaletal und 792 m über NN am Wetzstein bei Lehesten. Verkehrsbezogen bestehen insbesondere vom Schwarzatal und von Saalfeld aus auf die angrenzenden Höhenlagen Höhenunterschiede bis zu ca. 250 Meter auf kurzen Streckenabschnitten (Gefälle Strecken über 10 %).

Das Klima hat in weiten Teilen des Gebietes Mittelgebirgscharakter. In den Wintermonaten herrschen überwiegend schwierige Straßenbedingungen.

2.2 Bevölkerung und deren Entwicklung

Im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt lebten zum 31.12.2020 insgesamt 102.139 Menschen in vier Städten, zwei Gemeinden, zwei erfüllenden Gemeinden und zwei Verwaltungsgemeinschaften. Bis zum Jahr 2030 wird in den Bevölkerungsprognosen von einem Absinken der Bevölkerungszahl auf 91.500 ausgegangen.

Für den Saale-Orla-Kreis wird ein Rückgang der Bevölkerungszahl von 79.632 im Jahr 2020 auf rund 70.800 bis 2030 erwartet. Der Saale-Orla-Kreis ist in acht Städte, zwei Gemeinden, eine erfüllende Gemeinde und vier Verwaltungsgemeinschaften eingeteilt. Für das Verbandsgebiet (181.771) wird ein Rückgang der Bevölkerung seit 2012 (195.898 Personen) von sieben Prozent beobachtet, der leicht geringer ausfällt als im Nahverkehrsplan 2015-2021 ausgewiesen (176.625 Einwohner:innen).

Die Bevölkerungsdichte betrug zum 31.12.2020 im fünftgrößten Thüringer Landkreis Saalfeld-Rudolstadt 101 Einwohner:innen je km² und im Saale-Orla-Kreis 69 Einwohner:innen je km². Damit liegen beide Landkreise unter dem Thüringer Durchschnitt von 131 Einwohner:innen je km² (Thüringer Landesamt für Statistik).

Im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt leben rund 60.500 Einwohner:innen (31.12.2020) im Städtedreieck Bad Blankenburg – Saalfeld – Rudolstadt und damit fast 60 Prozent der Bevölkerung des Landkreises. Im Saale-Orla-Kreis leben rund 51.000 Menschen in den Grund- und Mittelzentren des Landkreises, was einem Bevölkerungsanteil von etwa 64 Prozent entspricht. Damit kommt der Anbindung der Zentralen Orte sowie der Verbindung dieser Orte untereinander eine hohe Bedeutung zu, da diese ein wichtiges Nachfragepotenzial darstellen.

rund 15 Prozent¹⁰ im Vergleich zum Jahr 2013. Wohnortbezogen wurden zum gleichen Stichtag 41.656 Erwerbstätige im Landkreis Saalfeld- Rudolstadt und 33.795 im Saale-Orla-Kreis gezählt. Die räumliche Verteilung wird in der folgenden Abbildung 4 dargestellt.

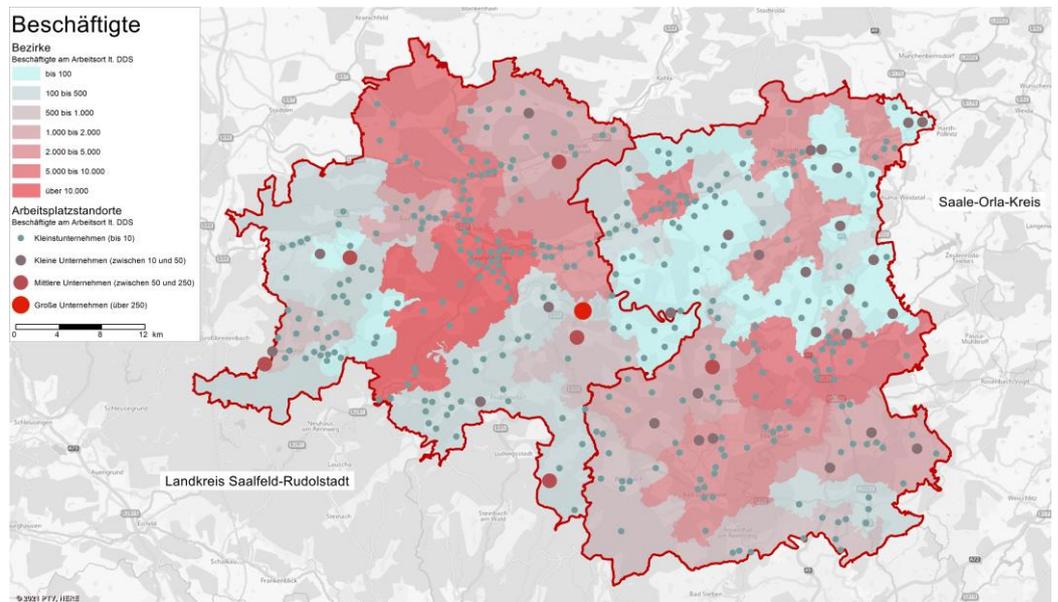


Abbildung 4: Arbeitsplatzstandorte nach Anzahl der Beschäftigten (DDS Digital Data Services GmbH, 2019)

Darin zeigt sich die räumliche Konzentration der Arbeitsplätze, gemeindebezogen beispielsweise im Städtedreieck, aber auch unternehmensbezogen. Hier sind die größten Unternehmen beispielsweise:

- GGP Media GmbH in Pößneck (ca. 1.000 Mitarbeitende)
- Stahlwerk Thüringen in Unterwellenborn (ca. 700 Mitarbeitende)
- Stollwerck GmbH in Saalfeld (ca. 550 Mitarbeitende)
- WERU Fenster und Türen GmbH in Triptis (ca. 550 Mitarbeitende)
- Klausner Holz Thüringen GmbH (ca. 490 Mitarbeitende)

Wichtige Industrie- und Gewerbegebiete werden beispielsweise im Regionalplan Ostthüringen (Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen, 2011, S. 25 ff) benannt und sind in Abbildung 5 verortet.

¹⁰ Im Nahverkehrsplan 2015-2021 wurden 76.353 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum 30.06.2013 ausgewiesen.

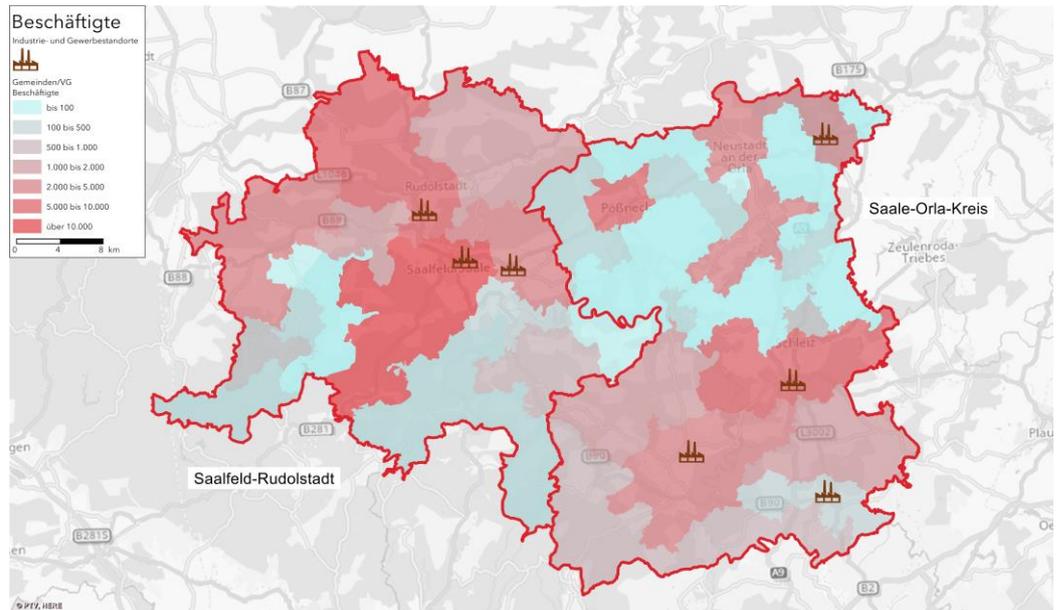


Abbildung 5: Industrie- und Gewerbestandorte

Dargestellt sind die Industrie- und Gewerbestandorte in Rudolstadt-Schwarz, Saalfeld (Bahnbogen), Unterwellenborn (Maxhütte), Ebersdorf-Friesau, Schleiz-Wolfgangalen, Gefell-Nord und Triptis Ost.

Für diese herausragenden Arbeitsplatzstandorte sollten spezifische ÖPNV-Angebote im Berufsverkehr, ergänzt um Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement (zum Beispiel Jobtickets), geprüft werden.

Eine Gesamtübersicht der Gewerbe- und Industriegebiete ist in Anlage 2 aufgeführt.

Die Bedeutung der Arbeitsplatzstandorte wird auch in den Verflechtungen der Berufspendelnden sichtbar (siehe Abbildung 6). Die stärksten Pendlerverflechtungen im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt existieren innerhalb sowie im Zulauf des Städtedreiecks. Auch der Arbeitsplatzstandort Unterwellenborn weist überdurchschnittlich große Pendlerverflechtungen auf. Für den Saale-Orla-Kreis zeigen sich konzentriertere Pendlerströme im Zulauf auf die Mittelzentren Pößneck und Schleiz sowie die Grundzentren Neustadt an der Orla und Bad Lobenstein.

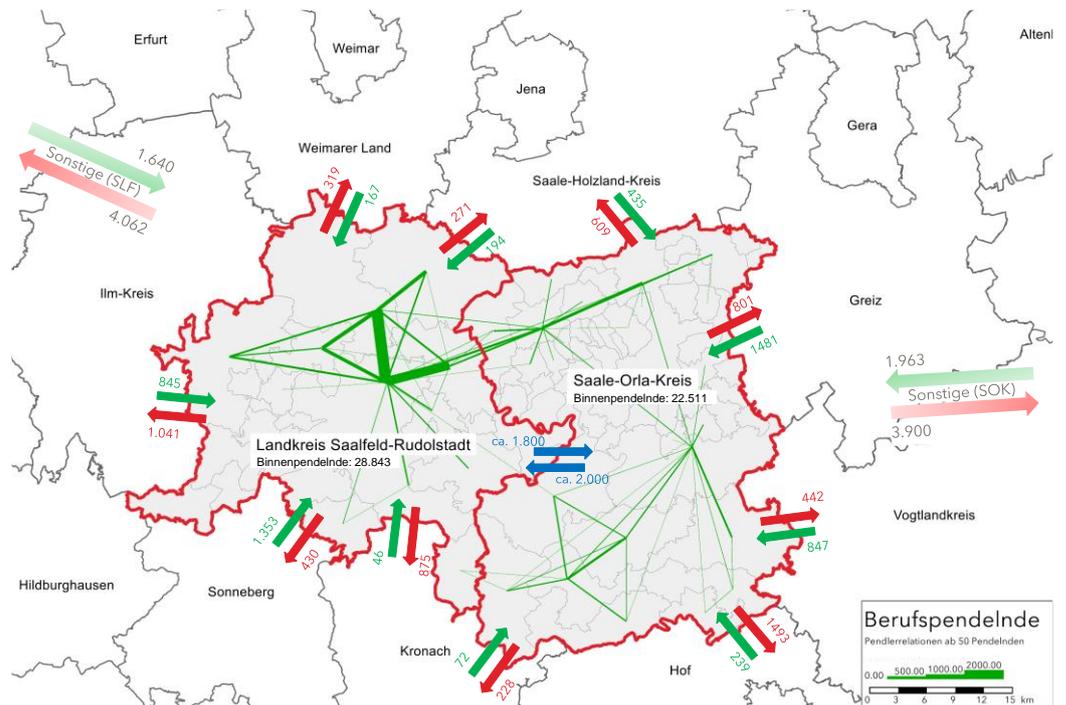


Abbildung 6: Berufspendlerströme (Thüringer Landesamt für Statistik, 30.06.2019)

In den Verflechtungen mit dem Umland besteht ein negatives Pendlersaldo, das heißt die Zahl der Auspendelnden ist höher als die Zahl der Einpendelnden. Für das Gebiet des Zweckverbandes Saale-Orla ergeben sich die folgenden Verflechtungen mit dem Umland.

Zielregion	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt Ein-/Auspendler	Saale-Orla-Kreis Ein-/Auspendler
Stadt Erfurt	1.032	350
Stadt Gera	174	657
Stadt Jena	989	998
Ilm-Kreis	1.041	-
Landkreis Weimarer Land	319	-
Kreis Sonneberg	1.353	-
Saale-Holzland-Kreis	271	609
Landkreis Greiz	-	801
Vogtlandkreis (Sachsen)	-	442
Stadt & Landkreis Hof (Bayern)	-	1.493
Landkreis Kronach (Bayern)	875	228

Tabelle 3: Berufspendelnde im Umland (Stand: 30.06.2019)

Aus den Daten der Berufspendelnden kann geschlussfolgert werden, dass ÖPNV-Angebote für Berufstätige in den relevanten Zeiten im Zulauf auf die zentralen Orte sowie die regional bedeutsamen Industrie- und Gewerbegebiete vorgehalten werden sollten. Zudem sind attraktive Verknüpfungen zum SPNV in Richtung Erfurt, Jena und Gera notwendig. Weiterhin sind die Verbindungen vom Saale-Orla-Kreis in Richtung Jena sowie Hof so zu gestalten, dass diese für Berufspendelnde nutzbar werden (schnelle und regelmäßige Direktverbindungen unter Berücksichtigung der Arbeitszeiten).

2.4 Schulen und Schüler:innen

Die Schulen im Saale-Orla-Kreis wurden im Schuljahr 2019/20 von insgesamt 7.702 Schülerinnen und Schülern besucht. Die Zuordnung der aktuellen Schülerzahlen sowie der verfügbaren Prognosezahlen zur jeweiligen Schulform erfolgt in Tabelle 4.

Schulform	Schulen in Trägerschaft des Saale-Orla-Kreises			Schulen im Kreisgebiet mit freier Trägerschaft	
	Anzahl	Anzahl Schüler:innen 19/20	Anzahl Schüler:innen 26/27	Anzahl	Anzahl Schüler:innen 19/20
Grundschule	18	2.535	2.412	1	40
Regelschule	9	1.906	2.109		
Gemeinschaftsschule	2	540	451	2	451
Gymnasium	4	1.735	1.640		
Förderschule	2	101	keine Angabe	2	123
Berufsschule				1	271

Tabelle 4: Schulen im Saale-Orla-Kreis mit Anzahl Schüler:innen¹¹

Die Schulen im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt werden aktuell von 10.331 Schülerinnen und Schülern besucht. Als Schulträger fungieren neben dem Landkreis auch die beiden kreisfreien Städte Rudolstadt und Saalfeld/Saale. Dazu kommen weitere Schulstandorte, die sich in freier Trägerschaft befinden. Die nachfolgenden Tabellen listen die Schulstandorte mit der heutigen Schülerzahl und der zukünftigen Prognose auf.

¹¹ Vgl. Schulnetzplanung Saale-Orla-Kreis

Schulform	Schulen in Trägerschaft des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt			Schulen im Kreisgebiet mit freier Trägerschaft	
	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20	Anzahl Schüler: innen 26/27	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20
Grundschule	13	1.416	1.350		
Regelschule	6	1.158	1.162		
Gemein- schaftsschule	1	234	292		
Gymnasium	4	2.238	2.254		
Förderschule	3	180	185	1	73
Berufsschule	2	1.663	keine Angabe	2	67

Tabelle 5: Schulen im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt mit Anzahl Schüler:innen¹²

Schulform	Schulen in Trägerschaft der Stadt Rudolstadt			Schulen im Stadtgebiet mit freier Trägerschaft	
	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20	Anzahl Schüler: innen 26/27	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20
Grundschule	4	653	573		
Regelschule	1	353	352		
Gemein- schaftsschule				2	621
Gymnasium				1	617
Förderschule				1	77

Tabelle 6: Schulen in der Stadt Rudolstadt mit Anzahl Schüler:innen¹³

Schulform	Schulen in Trägerschaft der Stadt Saalfeld/Saale			Schulen im Stadtgebiet mit freier Trägerschaft	
	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20	Anzahl Schüler: innen 25/26	Anzahl	Anzahl Schüler: innen 19/20
Grundschule	5	864	862	1	124
Regelschule	2	503	494		
Gemein- schaftsschule				1	266

Tabelle 7: Schulen in der Stadt Saalfeld/Saale mit Anzahl Schüler:innen¹⁴

¹² Vgl. Erster Entwurf des Schulnetzplan des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt für die Jahre 2022/2023 bis 2027/2028, Stand: 03/2021

¹³ Vgl. Schulnetzplan der Stadt Rudolstadt für die Schuljahre 2020/21 bis 2024/25

¹⁴ Vgl. Schulnetzplan der Stadt Saalfeld/Saale für die Schuljahre 2020/21 bis 2025/26

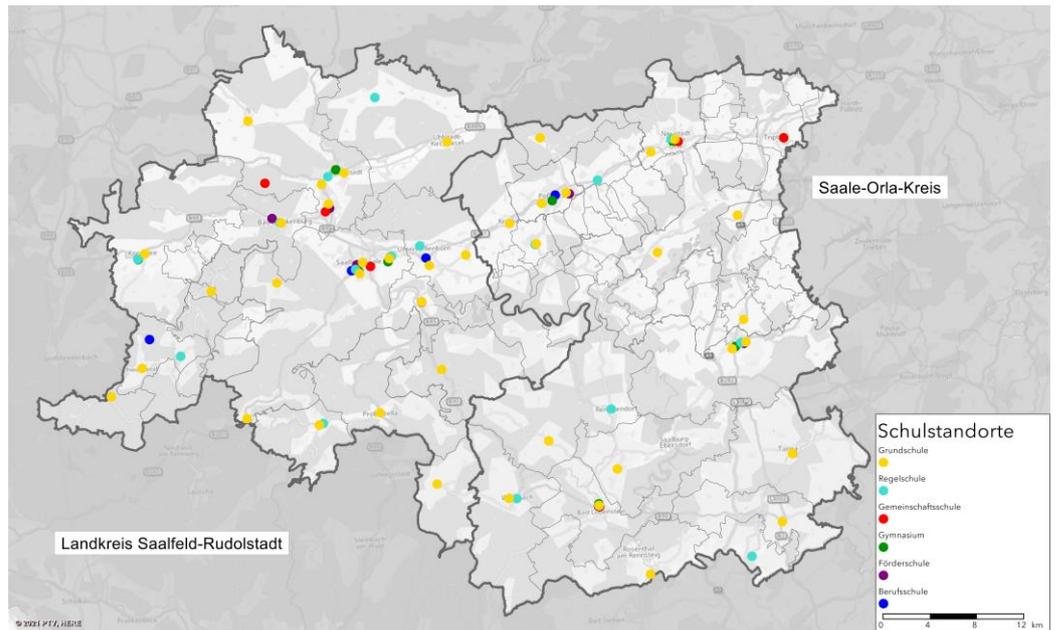


Abbildung 7: Schulstandorte nach Schultyp

Über alle Schulen im Verbandsgebiet kann, soweit Daten für das Schuljahr 2025/26 verfügbar sind, von einer weitgehend stabilen Zahl an Schülerinnen und Schülern ausgegangen werden. Da keine Veränderungen der Schulstandorte vorgesehen sind, wird die Anzahl fahrender Schülerinnen und Schüler über den Planungshorizont des Nahverkehrsplanes bis 2026 voraussichtlich weitgehend stabil bleiben.

2.5 Tourismus und Tagestourismus

Das Verbandsgebiet ist touristisch durch unterschiedliche Attraktionen geprägt. Überwiegender Ausflugszweck ist der Naturtourismus mit dem Schwerpunkten Wandern und Radfahren. Wichtige Naturräume, die touristisch weiter aufgewertet werden, sind das Thüringer Meer als größtes zusammenhängendes Stauseegebiet entlang der Saale, die Ausläufer des Rennsteiges sowie das Schwarzatal.

Weitere bedeutende Ziele sind neben den historischen Altstädten, zum Beispiel in Pößneck, Saalfeld und Rudolstadt, beispielsweise:

- Feengrotten (Saalfeld)
- Heidecksburg (Rudolstadt)
- Burg Greifenstein und Fröbelmuseum (Bad Blankenburg)
- Oberweißbacher Bergbahn
- Schloss Schwarzburg
- Museum Burg Ranis
- Rennstrecke Schleizer Dreieck
- die Schlösser Burgk (Saalburg) und Oppurg
- Ruine Wysburg
- Ziemestalbrücke
- Beginn beziehungsweise Ende des Rennsteiges (Blankenstein)

Im Regionalplan Ostthüringen (Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen, 2011, S. 107 ff.) werden der Thüringer Wald und das Thüringer Schiefergebirge einschließlich der Saaletalsperren als Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung ausgewiesen.

Das Thüringer Landesamt für Statistik erfasst die jährlichen Übernachtungszahlen für Beherbergungsbetriebe ab einer Größe von 10 Betten. Nicht statistisch erfasst werden Übernachtungsdaten von Einrichtungen mit unter 10 Betten sowie Campingplätze. Daher sind gerade im Bereich des Thüringer Meeres die Übernachtungszahlen durch die nicht berücksichtigten Campingplätze unterschätzt.

	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt	Landkreis Saale-Orla-Kreis	Gesamter Zweckverband
Ankünfte	150.033	102.712	252.745
Übernachtungen	415.863	336.278	752.141
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	2,8 Tage	3,3 Tage	3,0 Tage

Tabelle 8: Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten (ohne Camping) für 2019¹⁵

Trotzdem wird aus den Übernachtungszahlen ersichtlich, dass touristische Gäste auch für den ÖPNV ein Nachfragepotenzial darstellen. Bereits bestehende touristische Verkehrsangebote werden im Kapitel 3.3.2 beschrieben.

¹⁵ Thüringer Landesamt für Statistik, 2021

3 Verkehrsangebot und Mobilität

3.1 Verkehrsinfrastruktur allgemein

Grundlage für das Angebot im ÖPNV ist das zur Verfügung stehende Schienen- und Straßennetz. In der folgenden Abbildung wird das Verkehrsnetz im Verbandsgebiet dargestellt.

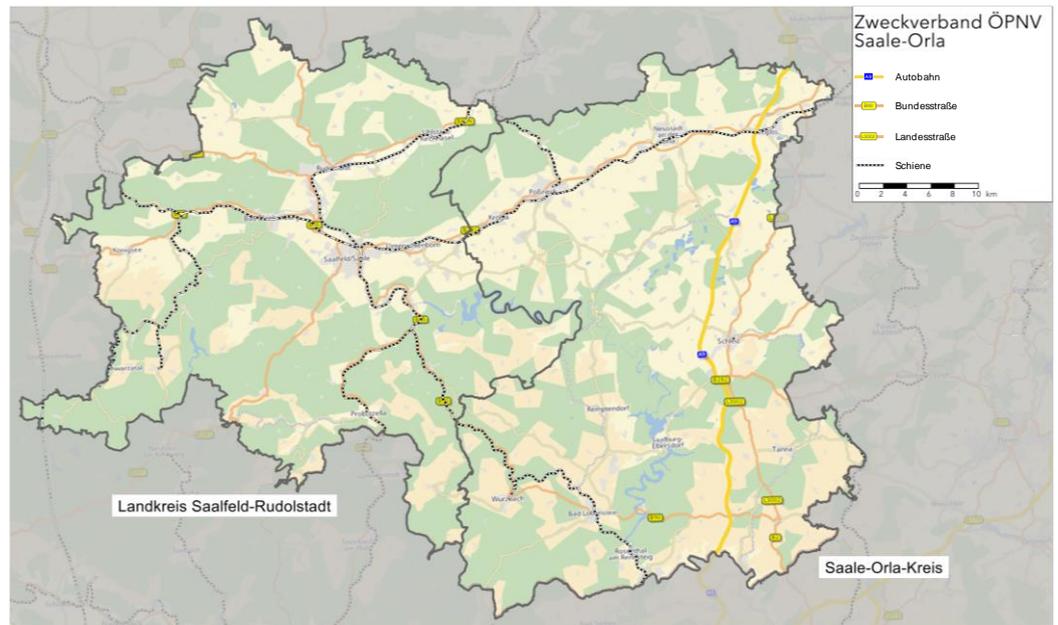


Abbildung 8: Verkehrsinfrastruktur im Verbandsgebiet

Das Straßennetz ist geprägt von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, die teilweise anspruchsvolle topografische Bedingungen zum Beispiel durch starke Steigungen aufweisen. Viele, in den vergangenen Jahren errichtete Ortsumgehungen vor allem im Bundesstraßennetz führen zu verschlechterten Ausgangsbedingungen für den StPNV, da durch diese Maßnahmen die zeitliche Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV im Vergleich zum Pkw sinkt. Während durch Ortsumgehungen die Reisezeiten im Pkw-Verkehr sinken, bleiben diese im StPNV stabil oder werden durch zusätzliche Abbiegevorgänge weiter erhöht, da die Ortschaften weiterhin durch den StPNV angebunden werden müssen.

Durch die vollständige Eröffnung der Schnellfahrstrecke Ebersfeld – Erfurt – Leipzig/Halle (Saale) hat die Bedeutung Erfurts als zentraler Knoten im Fernverkehrsnetz Deutschlands mit stündlichen Verbindungen in Richtung Leipzig/Halle und Berlin sowie Frankfurt am Main, Nürnberg und München, zugenommen. Weiterhin dient Saalfeld als Zugangspunkt für Einzelfahrten der IC-Linie 61 Karlsruhe – Nürnberg – Leipzig. Im Deutschlandtakt ist eine zweistündliche IC-Verbindung von Nürnberg über Saalfeld nach Leipzig vorgesehen¹⁶.

¹⁶ Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BWVP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>, letzter Zugriff: 24.09.2021

Abbildung 9: Liniennetzplan des SPNV und landesbedeutsamen StPNV in Thüringen (TLBV)

In der folgenden Tabelle 9 sind die im Verbandsgebiet verkehrenden SPNV-Linien mit Ihren Relationen und Takten aufgeführt.

Linie	Relation	Betreiber	Takt
RE 12	Saalfeld (Saale) – Pößneck ob. Bf. – Neustadt (Orla) – Gera - Leipzig	Erfurter Bahn GmbH	120 Minuten
RE 14	Saalfeld (Saale) – Bamberg – Nürnberg	DB Regio AG	120 Minuten
RE 15	Saalfeld (Saale) – Jena Saalbf.	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	120 Minuten
RE 42	Leipzig – Jena Saalbf. – Saalfeld (Saale) – Nürnberg	DB Regio AG	120 Minuten
RE 47	Saalfeld – Bad Blankenburg – Arnstadt - Erfurt	Erfurter Bahn GmbH	Einzelzüge
RB 22	Saalfeld (Saale) – Pößneck ob. Bf. – Neustadt (Orla) – Gera - Leipzig	Erfurter Bahn GmbH	120 Minuten
RB 23	Saalfeld (Saale) – Bad Blankenburg – Arnstadt – Erfurt	Erfurter Bahn GmbH	60 Minuten
RB 25	Saalfeld (Saale) – Jena – Naumburg – Halle (Saale)	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	60 Minuten
RB 28	Jena Saalbf. – Pößneck unt. Bf.	Erfurter Bahn GmbH	120 Minuten + Verdichter
RB 32	Saalfeld (Saale) – Wurzbach – Bad Lobenstein - Blankenstein	Erfurter Bahn GmbH	120 Minuten + Verdichter
RB 60	Rottenbach – Katzhütte	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	60 Minuten
OBS	Obstfelderschmiede – Lichtenhain (Bergbahn)	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	30 Minuten
OBS	Lichtenhain (Bergbahn) – Cursdorf	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	30 Minuten

Tabelle 9: SPNV-Linien im Verbandsgebiet

3.3 Angebot des Straßenpersonennahverkehrs

Neben den bestehenden Angeboten des SPNV obliegen dem StPNV die Fein- und Flächenerschließung des Verbandsgebietes. Das Verbandsgebiet wird durch ein zentrenorientiertes StPNV-Netz erschlossen. Es bestehen sowohl Verbindungen aus der Fläche in die Grund- und Mittelzentren als auch Verbindungen in der Fläche, die im Wesentlichen an den Anforderungen des Schulverkehrs ausgerichtet werden. Durch das bestehende StPNV-Angebot werden alle Gemeinden und deren Ortsteile im Zweckverbandsgebiet bedient.

Das StPNV-Netz besteht aus neun Linienbündeln und fünf Einzellinien. Darüber hinaus bestehen zwölf Stadtbuslinien in den Städten Saalfeld, Rudolstadt, Pößneck, Schleiz, Bad Lobenstein sowie die verbindenden Linien im Städtedreieck.

Linien mit überregionaler Bedeutung sind z.B. die Verbindungen Schleiz – Jena, Schleiz

– Gera und Saalfeld – Neuhaus. 15 Linien brechen aus dem Verbandsgebiet aus. Hierzu sind Vereinbarungen zwischen allen beteiligten Aufgabenträgern geschlossen worden. Weiterhin brechen 8 Linien anderer Aufgabenträger in das Verbandsgebiet ein:

- Landkreis Greiz mit der Buslinie 40 (Zeulenroda – Triptis)
- Landkreis Weimarer Land mit der Buslinie 221 (Weimar – Rudolstadt)
- IIm-Kreis mit den Buslinien 306 (Ilmenau – Königsee) und 308 (Altenfeld – Königsee)
- Landkreis Sonneberg mit den Buslinien 501 (Neuhaus am Rennweg – Katzhütte) und 508 (Neuhaus am Rennweg – Katzhütte – Masserberg)
- Landkreis Hof mit den Buslinien 15 (Naila – Lichtenberg – Bad Lobenstein) und 25 (Hof – Gefell – Schleiz)

30 Regionalbuslinien verkehren an Samstagen, davon wiederum 24 auch an Sonn- und Feiertagen. In der Schulzeit verkehren von Montag bis Freitag insgesamt vier Regionalbuslinien im Stundentakt und zwei im Zwei-Stunden-Takt. Die Darstellung der Linien mit einer Übersicht der Betriebsleistung erfolgt in Anlage 3. Das Liniennetz ist schematisiert in der folgenden Abbildung 10 ersichtlich.

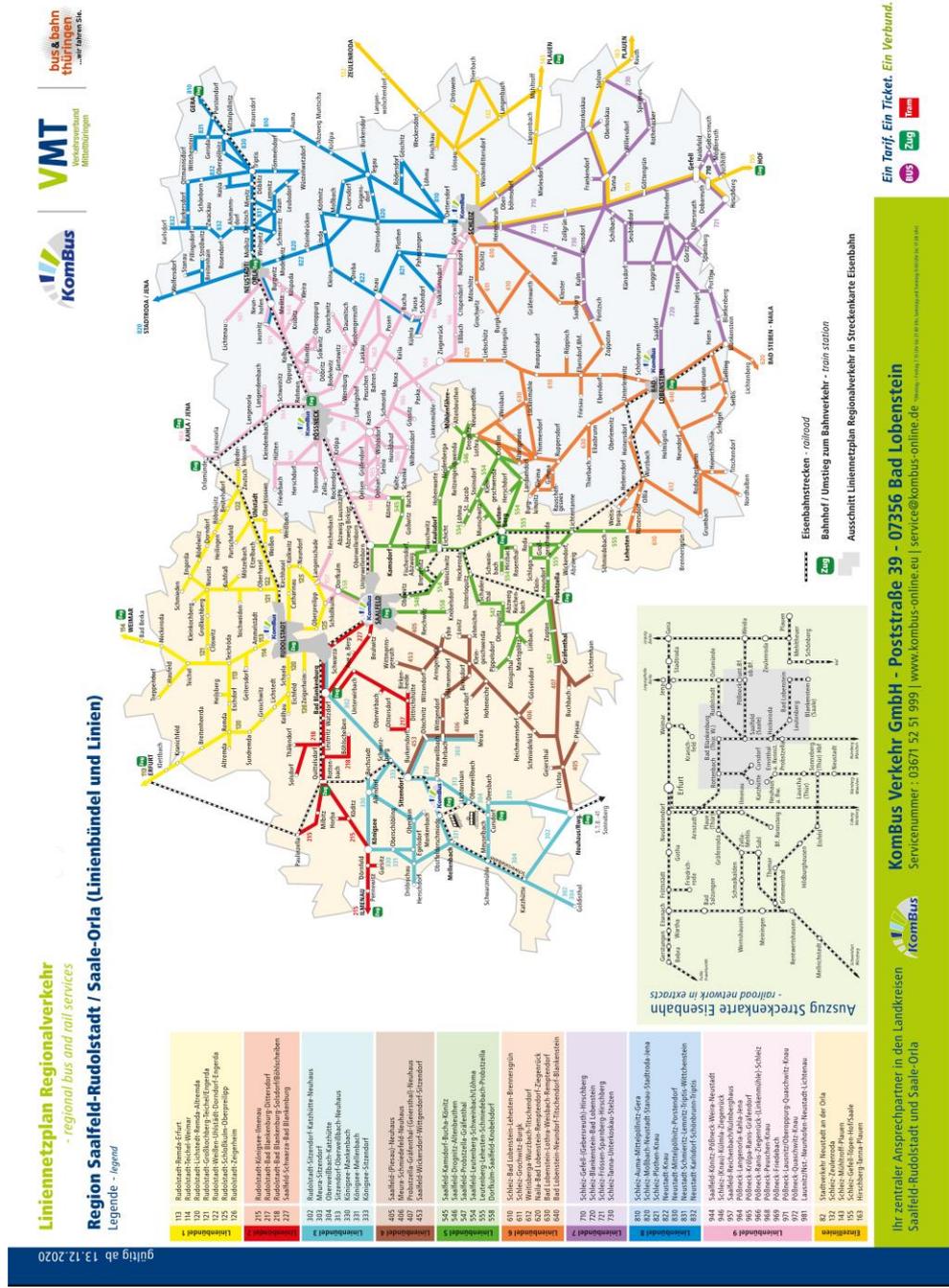


Abbildung 10: Liniennetz des StPNV im Verbandsgebiet (KomBus)

3.3.1 Landesbedeutendes StPNV-Netz

Auf überregional bedeutsamen Relationen ohne SPNV-Bedienung werden landesbedeutende Buslinien vom Freistaat Thüringen finanziell gefördert. Damit verbunden ist die Zielstellung, im Zusammenwirken zwischen SPNV und landesbedeutenden Busli-

nien weitere Teile des Freistaats mit einem hochwertigeren ÖPNV-Angebot zu erschließen. Hierzu hat das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) landesbedeutsame StPNV-Achsen zwischen zentralen Orten oder – im Ausnahmefall – zwischen einem zentralen Ort und einem ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgewiesen, auf denen Buslinien umsteigefrei Verbindungen mit einer festgelegten Mindestangebotsqualität bieten sollen. Mit der Förderung landesbedeutsamer Buslinien sind folgende Qualitätsstandards, die zu erfüllen sind:¹⁷

- Mindestbedienungshäufigkeit
 - acht Fahrtenpaare Mo – Fr
 - vier Fahrtenpaare jeweils Sa und So
- Vertaktung über die gesamte Betriebszeit
- Fahrplanverknüpfung zum SPNV
 - maximal 15 Minuten Übergangszeit
 - mit Anschlussgewährung

Für die Schaffung neuer und die Aufwertung bestehender Busverkehre auf diesen Achsen stellt der Freistaat Thüringen den ÖPNV-Aufgabenträgern zusätzliche Fördermittel bereit, sofern kein paralleles SPNV-Angebot besteht. Gegebenenfalls kann daher auf einer landesbedeutsamen Relation ein einmaliges Umsteigen zwischen Bus und SPNV erforderlich sein.

Folgende landesbedeutsame StPNV-Achsen sind förderfähig.

¹⁷ TMIL, StPNV-Finanzierungsrichtlinie, 2019

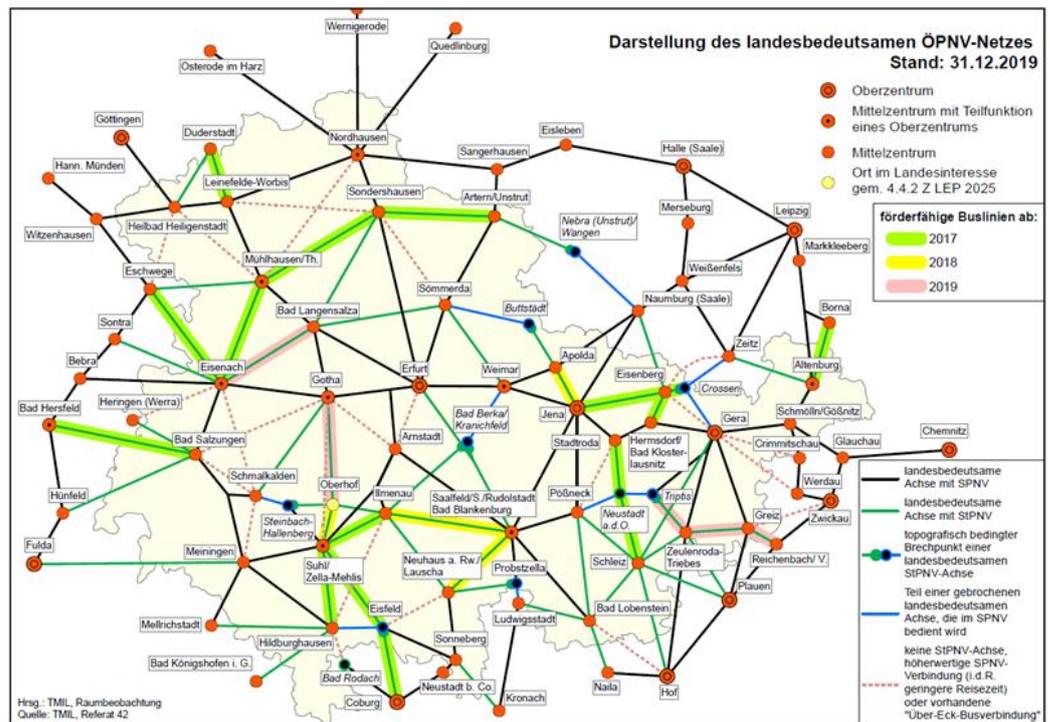


Abbildung 11: Förderfähige landesbedeutsame ÖPNV-Achsen (TMIL¹⁸)

Umgesetzt sind die folgenden Achsen (Fahrplanstand Dezember 2020, siehe Abbildung 9):

- Rudolstadt – Bad Blankenburg – Ilmenau (Linie 215)
- Saalfeld – Neuhaus a. R. /Lauscha (Linie 405)
- Schleiz – Neustadt (Orla) – Jena (Linie 820)
- Triptis – Auma – Zeulenroda (Linie 40, Betreiber: PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz)

Weitere landesbedeutsame Linien sind nicht umgesetzt. Insbesondere im südöstlichen Teil des Saale-Orla-Kreises sollte die Umsetzung weiterer landesbedeutsamer StPNV-Relationen geprüft werden, um die damit verbundenen Qualitätsstandards in diesem Bereich anbieten zu können.

3.3.2 Touristische Angebote

Im Gebiet des Zweckverbandes betreibt die KomBus verschiedene Mobilitätsangebote, die auf eine touristische Nutzung ausgelegt sind. Als Wander- und Radregion stehen Interessierten verschiedene Buslinien zur Verfügung, deren Fokus auf der Anbindung von Wander- oder Fahrradrouten liegt. Im gesamten Bedienungsgebiet der KomBus

¹⁸ TMIL, StPNV-Finanzierungsrichtlinie, 2019, Anlage 1 nach Abschnitt A. Ziffer 5.2.2. Buchstabe b)

bieten die Regionalbuslinien an Wochenend- und Feiertagen im Sommer Radgepäckträger (Mitnahme von bis zu fünf Fahrrädern) und nach Voranmeldung Fahrradanhänger mit größerer Kapazität.

Die touristischen Busangebote sind tariflich mit weiteren Attraktionen der Region über Kombitickets und spezifische Wanderbustickets integriert. Im Schwarzatal und in der Stadt Saalfeld wird das Rennsteig-Ticket (Mobilitätsbaustein der Gästekarte Schwarzatal und Saalfeld) auf den Buslinien im Geltungsbereich anerkannt. Im Folgenden werden die wichtigsten touristischen Mobilitätsangebote der Region aufgeführt.

Wanderbus Thüringer Meer

Der Wanderbus am Thüringer Meer dient als Zubringer zum Hohenwarte-Stausee-Weg, dessen 75 Kilometer Länge auf vier Etappen verteilt sind. Die KomBus betreibt den Bus zwischen Anfang April und Ende Oktober. Täglich wird eine Hin- und eine Rückfahrt (ab Saison 2022 drei Fahrten) angeboten, die jeweils am Saalfelder Bahnhof startet und endet und dort einen Übergang von oder zum Zug in oder aus Richtung Erfurt schafft. In Ziegenrück besteht ein Anschluss an die Buslinie 620 von und nach Bad Lobenstein. Die Wanderetappen werden im Fahrplan dargestellt und können beliebig kombiniert werden.

Thüringer-Meer-Linie

An Wochenenden und Feiertagen in der Sommersaison verkehrt auf der Strecke Schleiz – Burgk – Saalburg - Bad Lobenstein – Blankenstein - Bad Steben und zurück die Thüringer Meer-Linie als Fahrrad-, Wander- und Ausflugsbus. Der Fahrplan sieht drei Fahrtenpaare am Tag vor, die Anschlüsse in Bad Steben und in Bad Lobenstein gewähren. Außerdem besteht die Möglichkeit zum Übergang auf den Wanderbus Thüringer Meer. Die Thüringer-Meer-Linie ist in das grenzübergreifende Angebot Frankwald- und Fichtelgebirge-mobil tariflich integriert.

Wanderbus Schwarzatal

Der Wanderbus Schwarzatal verkehrt ganzjährig an Wochenenden und Feiertagen sowie in den Sommermonaten zwischen April und Oktober täglich. Mit jeweils einer Fahrt am Vormittag und am Nachmittag binden zwei Busse in entgegengesetzter Richtung verschiedene Ausgangspunkte für Wanderungen in der Region Schwarzatal aus Rudolstadt und Bad Blankenburg an.

Natur und Aktiv Linien

Mit den Linien 405, 610 und 620 bietet die KomBus touristisch nutzbare Buslinien für verschiedene Aktivitäten im Verbandsgebiet an. Die Buslinie 405 verkehrt zwischen Saalfeld und Neuhaus am Rennweg und bietet in den Sommermonaten erweiterte Kapazitäten zur Fahrradmitnahme für Radtouren im Schwarzatal an (Landkreis Saalfeld-Rudolstadt). Die Buslinien 610 und 620 verbinden die Region um Schleiz, Saalburg, Bad Lobenstein, Wurzbach, Lehesten, Ziegenrück, Bad Steben, Blankenstein in der Sommersaison miteinander (Saale-Orla-Kreis).

Mühlenfähre am Hohenwarte-Stausee

Als deutschlandweit einzige Stausee-Autofähre verkehrt die Mühlenfähre zwischen Altenroth und Linkenmühle auf dem Stausee bei Hohenwarte. Zwischen Anfang Mai und Ende September kann die Fähre von 8 bis 19 Uhr je nach Bedarf mit maximal drei Pkw genutzt werden. In den Monaten April und Oktober verkürzt sich die Betriebszeit auf 9 bis 18 Uhr. Mit fünf Minuten Fahrzeit wird durch die Überfahrt ein 33 Kilometer langer Umweg vermieden. Täglich werden bis zu 100 Fahrten angeboten. Die Nutzung ist auch für Personen, Fahrräder, Motorräder und Wohnmobile möglich.

Oberweißbacher Bergbahn

Die Oberweißbacher Bergbahn wird als Touristische Bahn von der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn als Teil der DB RegioNetz Verkehrs GmbH betrieben. Diese Bahn teilt sich in die Abschnitte

- Bergstrecke: Obstfelderschmiede – Lichtenhain
- Flachstrecke: Lichtenhain - Cursdorf

Beide Abschnitte verkehren täglich im 30-Minuten-Takt, mit Anschluss an die Schwarzatalbahn Rottenbach – Katzhütte. Für die Oberweißbacher Bergbahn besteht ein gesonderter Haustarif (ohne VMT-Integration).

3.4 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Im Verbandsgebiet befinden sich über 2.500 Bushaltestellen. Zentrale Busbahnhöfe befinden sich in Bad Lobenstein, Königsee-Rottenbach, Neustadt, Pößneck, Rudolstadt, Saalfeld und Schleiz. Weiterhin existieren verschiedene Verknüpfungspunkte zum SPNV, die in der folgenden Tabelle 10 zusammengefasst sind. Die bestehenden Verknüpfungspunkte werden typisiert. Die nachfolgend beschriebenen Typen orientieren sich an den Verknüpfungspunkt-Typen des VMT (siehe VMT-Rahmenplan, S. 84):

- Typ A „Zentraler Hauptverknüpfungspunkt“
wichtigster Verknüpfungspunkt der Stadt (in den Mittel- und Oberzentren) mit Verknüpfung zwischen SPNV, StPNV und Individualverkehr sowie dem Schienenpersonenfernverkehr
- Typ B „Wichtiger Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“
Verknüpfungspunkte des SPNV zum regionalen und städtischen StPNV sowie zum Individualverkehr
- Typ C „Verknüpfungspunkt StPNV – StPNV“
Dieser Typ umfasst wesentliche Verknüpfungspunkte, an denen Linien verschiedener StPNV-Linien zusammentreffen und Anschlüsse gewähren (zum Beispiel Busbahnhöfe).

Typ	Verknüpfungspunkt	SPNV-Linien	Bus-Linien
A	Saalfeld Bahnhof	RE 12, RE 14, RE 15, RE 42 RB 22, RB 23, RB 25, RB 32	S1, S2, A, B, D mit 227, 405, 453, 545, 546, 547, 554, 558, 590, 944, 957
B	Bad Lobenstein, (Bus-)Bahnhof	RB 32	L1, 610, 620, 630, 640, 720
B	Leutenberg, Bahnhof	RB 32	547, 554, 555
B	Neustadt (Orla), Busbahnhof	RE 12, RB 22	82, 820, 822, 830, 831, 832, 944, 981
B	Probstzella, Bahnhof	RE 14, RB 42	407, 547, 555
B	Rottenbach Bahnhof	RB 23, OBS	215
B	Rudolstadt, Busbahnhof	RE 15, RE 42, RB 25	S1, S2, R mit 113, 114, 120, 121, 122, 125, 126, 215, 217, 218, 302, 390
C	Königsee-Rottenbach	RB 23, OBS	215, 306, 330, 331, 333
C	Pößneck, Busbahnhof	-	A, B, C, 944, 964, 965, 966, 968, 969, 971, 972
C	Schleiz, Busbahnhof	-	B, 132, 143, 155, 610, 611, 710, 720, 721, 730, 810, 820, 821, 946, 966

Tabelle 10: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet

Die Haltestellen Schwarza, Bremer Hof (ab 2022 Schwarza, Dreiklang), Bad Blankenburg, Bahnhof und Sitzendorf, Bahnhof sind derzeit keine Verknüpfungspunkte. Der Ausbau des Bremer Hofes wird geplant und die Entwicklung der Bahnhöfe Sitzendorf und Bad Blankenburg zu Verknüpfungspunkten befindet sich in Diskussion. Alle drei Haltestellen sollen künftig als Verknüpfungspunkte dienen, sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen hergestellt sind.

Bei der Planung angebotener Anschlüsse wird dem Schülerverkehr Vorrang gewährt. Bei konkurrierenden Anschlussverbindungen wird nach der Priorität der Anschlüsse entschieden.

Für die weiteren Haltestellen besteht oft ein baulicher Verbesserungsbedarf. Die Anforderungen des PBefG zur vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 sind nicht flächendeckend erfüllt. Dabei sind die Städte und Gemeinden Baulastträger für die Haltestelleninfrastruktur. Für die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationen ist die KomBus zuständig. Im Bereich der Stadtverkehre verfügen rund 100 Haltestellen über dynamische Fahrastinformations-Displays. Die Entwicklung ist nicht abgeschlossen.

Zur Beschleunigung des ÖPNV sind in den Städten Saalfeld und Rudolstadt Busspuren und von Bussen des StPNV angesteuerte Lichtsignalanlagen eingerichtet.

3.5 Fahrzeuge und Verkehrstechnik

Die KomBus hält 225 Busse vor mit einem Durchschnittsalter von 7,5 Jahren (Stand 2021). Davon werden 36 Fahrzeuge im Stadtverkehr eingesetzt, 189 Busse im Regionalbusverkehr sowie vier Reisebusse im Ausflugsverkehr.

Der Anteil an Niederflurfahrzeugen inklusive Low-Entry-Bussen beträgt 80 Prozent. Alle Fahrzeuge sind mit RBL-Technik, Fahrscheindruckern und akustischen Fahrgastinformationen ausgestattet. 190 Fahrzeuge bieten darüber hinaus optische Fahrgastinformation.

61 Busse verfügen über eine Klimatisierung des Fahrgastraumes, darunter alle im Stadtverkehr eingesetzten Busse.

135 Busse sind mit automatischen Zählgeräten ausgerüstet, mit denen ein kontinuierliches Monitoring des Fahrgastaufkommens möglich ist.

Der StPNV wird mit Linienbussen betrieben, die dem VDV-Standard entsprechen. In verkehrsschwachen Zeiten und auf verkehrsschwachen Strecken werden außerdem Kleinbusse und als flexible Bedienungsform auf einzelnen Relationen Rufbusse eingesetzt.

3.6 Tarif und Fahrgastinformation

Seit 13. Dezember 2020 gilt im Verbandsgebiet der VMT-Tarif. Fahrten im Verbandsgebiet werden nach dem RegioTarif bepreist. Die Stadtverkehre gelten dabei als eine Zone. Im Städtedreieck Bad Blankenburg – Rudolstadt – Saalfeld ist jede Stadt einer eigenen Tarifzone zugeordnet. Für die Mitnahme von Fahrrädern wird ein Ticket benötigt. Für Linien, die aus dem Tarifgebiet des VMT ausbrechen, bestehen Tarifkooperationen zur gegenseitigen Anerkennung der Fahrscheine.

Für die touristischen Wanderbusangebote existieren eigene, speziell auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Sondertarife. Zudem wird das Rennsteig-Ticket auf allen Linien im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt anerkannt. Kombitickets aus Eintritt und Fahrtberechtigung im ÖPNV gibt es für ausgewählte Ziele (zum Beispiel Veranstaltungen der Stadthalle Bad Blankenburg) und Festivals.

Zur Kundeninformation und zum Vertrieb werden folgende Elemente genutzt und stetig weiterentwickelt:

- einheitlicher und integrierter Marktauftritt der Akteure
- Fahrplaninformationen, zahlreiche Produkte in analoger, digitaler und persönlicher Form vorhanden
- Vertriebswege: Fahrausweise sind über verschiedene Wege erhältlich
 - beim Fahrpersonal
 - in den Service-Centern und Agenturen
 - mobil über die FAIRTIQ-App (Check-in/Check-out-Verfahren)

- Kundenservice und Beschwerdemanagement ist vorhanden
- Image- und Kampagnenarbeit erfolgt zu spezifischen Themen.

Die Ausgestaltung der Kundeninformation und Kampagnenarbeit erfolgt in Abstimmung mit dem VMT sowie Bus und Bahn Thüringen.

3.7 Verkehrsnachfrage

Für die KomBus wurden im Jahr 2018¹⁹ rund 6,2 Millionen Einsteiger in die Linien ermittelt. Bei einem Umsteigeranteil von knapp 10 Prozent ergibt sich daraus eine jährliche Anzahl von rund 5,6 Millionen Fahrten in den Bussen der KomBus. Die Nachfrage wird stark durch das Städtedreieck Saalfeld – Rudolstadt – Bad Blankenburg geprägt, in dem gut die Hälfte der Fahrgastnachfrage befördert wird. Im ländlich geprägten Regionalverkehr sind ein Großteil der Fahrgäste Schüler:innen.

¹⁹ Dieser Wert steht als Referenzwert vor Einführung des VMT-Verbundtarifes und vor Eintritt der Covid19-Pandemie zur Verfügung.

4 Anforderungsprofil und Bedienungsstandards

Der Zweckverband ÖPNV Saale-Orla ist Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr in den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla. Dieser nimmt unter Beachtung der Verbandssatzung alle aus der Aufgabenträgerschaft resultierenden Aufgaben für seine Mitglieder wahr. Dazu gehört die Definition von einheitlichen und hochwertigen Bedienungsstandards sowie Anforderungen an das Leistungsangebot im straßengebundenen ÖPNV. Diese werden im nachfolgenden Abschnitt des Nahverkehrsplanes verbindlich definiert.

Die Grundlage dafür bilden die verkehrlichen Entwicklungsziele des Zweckverbandes für den straßengebundenen ÖPNV. Zusammen mit den Standards des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen sowie den Vorgaben des ThürÖPNVG und der StPNV-Finanzierungsrichtlinie wird eine Netzgliederung im Gebiet des Zweckverbandes festgelegt und diese mit Netzkriterien sowie Qualitätsniveaus verknüpft. Ebenso werden Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge und die Servicequalität definiert. Die festgelegten Standards und Anforderungen an den StPNV im Gebiet des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla sind verbindlich einzuhalten. Die vorgegebenen Mindeststandards können überschritten werden, wenn dies zweckmäßig ist. Eine Unterschreitung ist sachgerecht zu begründen, beispielsweise durch Nachweise von Nachfragedaten, Kosten und der Verfügbarkeit entsprechender Infrastruktur.

Für bestehende Abweichungen von den Festlegungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die zur vollständigen Einhaltung der festgelegten Standards führen. In Bereichen mit einer unterdurchschnittlichen Nutzung (geringer Nachfrage) bei Linienverkehren sind durch das Verkehrsunternehmen geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage vorzuschlagen und umzusetzen.

Alle folgenden Standards sind von den Akteuren des StPNV im Verkehrsraum des Zweckverbandes einzuhalten. Diese Standards treten mit dem Beschluss der Zweckverbandsversammlung zum vorliegenden Nahverkehrsplan unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch den Zweckverband bis zum Laufzeitende des Nahverkehrsplans in Kraft.

4.1 Entwicklungsziele

Den Einwohnerinnen und Einwohnern des Verbandsgebietes soll im Rahmen der Daseinsvorsorge ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und attraktives ÖPNV-Angebot unterbreitet werden. Damit sollen Verkehre, zum Beispiel für Berufs-, Einkaufs-, Arzt-, Behörden- und Freizeitwege, ohne Pkw ermöglicht und mobilitätseingeschränkten Personen die notwendige Integration in die Gesellschaft erleichtert werden. Dabei sind die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla als Aufgabenträger sowie seiner Mitglieder zu berücksichtigen. Daraus resultieren die folgenden Zielstellungen für das ÖPNV-Angebot im Zweckverband:

1. Das ÖPNV-Angebot wird als ganzheitliches und integriertes System aus Bahn- und Busverkehren weiterentwickelt. Mögliche Synergieeffekte aus der Integration des VMT-Tarifes werden gehoben.
2. Das ÖPNV-Angebot wird als Standortfaktor für die Region begriffen. Dabei sollen insbesondere auch Wege zu Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit dem ÖPNV ermöglicht werden. Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag auch zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.
3. Als attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr leistet der ÖPNV einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nachhaltigeren Entwicklung des Personenverkehrs in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt.
4. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung der zentralörtlichen Funktionalität. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst an das ÖPNV-Netz anzubinden.
5. In Zusammenarbeit mit den Landkreisen sind die Bedarfsspitzen aus dem Schülerverkehr zu senken. Entscheidungen für Schulstandorte und Festlegung von Schuleinzugsgebieten sollen unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV getroffen werden. Die Anpassung von Schulanfangs- und Schulendzeiten zur Vermeidung von Bedarfsspitzen und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV sollen geprüft werden. Die Wirtschaftlichkeit und dauerhafte Durchführbarkeit freigestellter oder individueller Schülerverkehr sollen durch Vergleichsbetrachtungen nachgewiesen werden.
6. Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen. Die Aktivitäten zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV-Systems sind dabei zwischen den beteiligten Akteuren zu bündeln und zu verstärken.
7. Die Zusammenarbeit zwischen dem Zweckverband ÖPNV Saale-Orla, dem VMT, den Aufgabenträgern für den Schülerverkehr, dem SPNV und mit benachbarten Aufgabenträgern soll weiter verbessert werden.
8. Neben dem SPNV wird ein angebotsorientiertes Hauptnetz im StPNV und den Stadtverkehren vorgesehen, welches durch eine nachfrageorientierte flächenhafte Erschließung, bedarfsweise über flexibilisierte ÖPNV-Angebote, ergänzt wird. Die Vernetzung zwischen den Angeboten ist an geeigneten Verknüpfungspunkten in hoher Qualität sicherzustellen. Konkurrierende Verkehre dürfen nicht aufgebaut werden.
9. Bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV werden die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung sowie des sich entwickelnden Rechtsrahmens genutzt.
10. Der Tarif des Verkehrsverbundes Mittelthüringen GmbH (VMT) wird im straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Zweckverband ÖPNV Saale-Orla ausnahmslos angewendet. Die Beschlussfassung über Tarifbestimmung erfolgt über die Gremien des VMT.
11. Fahrgastinformationen sind einheitlich und flächendeckend vorzuhalten und sind dem Bedarf der Nutzer:innen nach elektronischen Auskunftsmöglichkeiten anzupassen.
12. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Zweckverbandes ist bei der Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten.

4.2 Erschließung und Anbindung des Verkehrsraumes

Erschließung

Eine ausreichende ÖPNV-Verkehrerschließung der Landkreise Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung aller Siedlungsgebiete erfolgt, die

- mehr als 200 Einwohner aufweisen oder
- mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende oder
- eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (z.B. öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele oder touristische Bereiche).

Der schulbezogene ÖPNV wird unabhängig von der Bevölkerungszahl der Ortsteile sichergestellt.

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 Prozent der darin wohnenden oder arbeitenden Personen durch die Einzugsbereiche der Haltestellen abgedeckt sind. Der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle im besiedelten Gebiet wird als Radius, mit den in Tabelle 11 festgelegten Grenzwerten, definiert.

Erschließungsbereich	Bus	SPNV
Stadtverkehre (Städtedreieck, ...)	400 m (7 min)	1.000 m (17 min)
Grundzentren und dicht besiedelte Gebiete	500 m (9 min)	1.000 m (17 min)
sonstige Ortschaften	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Begründete Ausnahmen sind zulässig. Angaben zur Gehzeit berücksichtigen eine mittlere Gehgeschwindigkeit von 70 m je Minute und einen Umwegfaktor von 20 Prozent zur Abbildung von topographischen Besonderheiten, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Tabelle 11: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen

Begründete Ausnahmen für eine fehlende ÖPNV-Erschließung werden wie folgt festgelegt:

- Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher:innen aufweisen
- Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für die Beförderungszeiten aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum gelten folgende Grenzen, die als Vorgabe aus dem Landesentwicklungsprogramm 2025 resultieren:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 45 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Begründete Ausnahmen für längere Beförderungszeiten aufgrund topografischer Gegebenheiten, die eine Beschleunigung erschweren, sind möglich.

4.3 Netzgliederung

Klassifikation der Netzebenen

Die Anbindung aller verkehrlich relevanten Schwerpunkte in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt in der entsprechenden Qualität wird über die Gliederung des ÖPNV-Netzes in verschiedene Ebenen gewährleistet. Damit wird zudem die strategische Entwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit anderen relevanten räumlichen Planungen unterstützt. Bei der Bildung der Netzebenen werden sowohl die Rahmenplanungen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen als auch die Vorgaben zu landesbedeutsamen Relationen des Freistaates Thüringen berücksichtigt. Für das Gebiet des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla werden vier Netzebenen festgelegt und mit entsprechenden Bedienungsstandards verknüpft.

- ÖPNV-Grundnetz 60 (SPNV- und Bus-Linien im **Stundentakt**)
- ÖPNV-Grundnetz 120 (SPNV- und Bus-Linien im **Zweistundentakt**)
- Ergänzungsnetz
- Stadtbus

Das **ÖPNV-Grundnetz** besteht aus allen SPNV- und ausgewählten Bus-Verbindungen im Zweckverbandsgebiet.

Für die SPNV-Verbindungen werden im vorliegenden Nahverkehrsplan keine Festlegungen getroffen, da diese durch den Freistaat Thüringen als zuständigen Aufgabenträger im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 2022 festgeschrieben werden.

Die Grundnetz-Linien im StPNV dienen zur Verbindung von regionalbedeutsamen, zentralen Orten und weisen eine besondere Angebotsqualität auf. Im Grundnetz finden veraktete ÖPNV-Fahrten statt und weisen auch Bedienungsangebote am Wochenende auf. Die Reisezeiten sollen im Vergleich zum Pkw-Verkehr attraktiv sein, was über ein definiertes Reisezeitverhältnis abgebildet wird.

Stadtbusssysteme werden in den Kernstadtbereichen der Mittelzentren sowie des Städtedreiecks angeboten.

Das Ergänzungsnetz umfasst alle StPNV-Relationen, die vorrangig lokale Verbindungsfunktionen aufweisen, beispielsweise um isoliert liegende Ortsteile mit dem zugehörigen Zentralen Ort zu verbinden oder um Schülerinnen und Schüler zu den Schulstandorten zu befördern, sofern die Angebote der höherrangigen Netzebenen hierfür nicht ausreichen. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz ist ausschließlich bedarfsorientiert. Die Relationen im Ergänzungsnetz können auch durch flexible Bedienformen abgedeckt werden. Eine Vernetzung mit dem vertakteten Hauptnetz ist anzustreben. Die folgende Tabelle 12 zeigt die Netzkategorien und deren jeweiligen Mindeststandards.

		Grundnetz 60	Grundnetz 120	Ergänzungsnetz ²⁰	Stadtbus			
Produktbezug		RE/RB PlusBus	RB TaktBus	-	Städte- dreieck mobil ²¹	Stadt-mo- bil ²²		
Betriebs- zeitraum	Mo-Fr (Uhrzeit)	5-21	5-18	-	5-21	6-18		
	Sa (Uhrzeit)	6-20	8-18	-	6-20	8-18		
	So/F (Uhrzeit)	8-18	-	-	8-20	9-18		
Takt	Mo-Fr	60 min	120 min	-	30	60		
	Sa	vertaktet		-	60	-		
	So/F	vertaktet		-	60/120	-		
Fahrten- häufigkeit (Mindest- wert je Tag und Rich- tung)	Mo-Fr (Schule)	13-15	7-10	<u>EW/Ortschaft</u>	<u>Fahrten/Ri</u>	30	13	
				200-999	3			
				1.000-2.999	5			
					ab 3.000	9		
	Mo-Fr (Ferien)				-			
Sa	6-7	4		-	15	-		
So/F	4	4 ²³		-	15	-		

Tabelle 12: Mindestbedienungsstandards der Netzebenen

²⁰ Die Mindestbedienungsstandards im Ergänzungsnetz verstehen sich inklusive der schulbezogenen Verkehre und können bei Bedarf durch flexible Bedienungsangebote erbracht werden.

²¹ Die Mindeststandards gelten für die Anbindung zentraler Bereiche im Stadtverkehr Saalfeld sowie dem Städtedreieck mobil. Für die Anbindung potenzielschwacher Gebiete sind bei Bedarf geringere Standards anzusetzen. Diese sollten sich am Stadtmobil-Standard orientieren, bzw. zielgruppenspezifisch ausgestaltet sein.

²² Die Mindestbedienungsstandards im Stadtmobil können bei Bedarf durch flexible Bedienungsangebote erbracht werden.

²³ Im landesbedeutsamen StPNV-Netz sind vier vertaktete Linienfahrten je Richtung an Sonn- und Feiertagen anzubieten. Außerhalb des landesbedeutsamen Netzes wird im TaktBus keine zwingende Bedienung an Sonn- und Feiertagen vorausgesetzt.

Die Zuordnung zu den Netzebenen erfolgt auf Grundlage raumordnerischer Verbindungsfunktionen und gilt für StPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla:

- ÖPNV-Grundnetz 60: Verbindungen zwischen Oberzentren bzw. Mittelzentren und Oberzentren (das Städtedreieck als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen wird dabei einem Oberzentrum gleichgesetzt)
- ÖPNV-Grundnetz 120: Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. Grundzentren und Mittelzentren

Flexible Bedienungsformen

Eine flächenhafte Bedienung des Gebietes des Zweckverbandes soll wirtschaftlich tragfähig sichergestellt werden. Dabei soll das Bedienungsangebot den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bestmöglich entsprechen. Daher ist in Bereichen mit geringer Bevölkerungsdichte, disperser Siedlungsstruktur und in Zeiten geringer Nachfrage (Abendstunden und am Wochenende) der Einsatz flexibler Bedienungsangebote zu prüfen.

Diese flexiblen Bedienformen sollen nach PBefG §44 als Linienbedarfsverkehr genehmigungsfähig sein und müssen damit folgende Eigenschaften aufweisen:

- Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung
- ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes mit festgelegten Bedienzeiten
- Anwendung ausschließlich der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung

Für flexible Bedienungsangebote werden folgende Mindestanforderungen definiert:

Kriterium	Merkmal
Genehmigung	Genehmigungsfähigkeit nach PBefG nach § 44
Ausprägung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine Linien- und Fahrplanbindung ➤ definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen und einem Anschluss an das ÖPNV-Grundnetz und/oder Anbindung an einen zentralen Ort (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum) ➤ Betriebszeitraum orientiert sich an den angebotenen Grundnetzlinien
Anmeldung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ einfache Anmeldung via App (VMT, KomBus), Internet, Telefon ➤ telefonische Anmeldung <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mo-Fr: 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr ➤ Sa/So/F: 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr ➤ späteste Anmeldefrist

Kriterium	Merkmal
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ in der Regel 120 Minuten vor gewünschtem Fahrtritt (60 Minuten Vorbuchungsfrist sollen nach Möglichkeit angestrebt werden) ▶ Ausnahme: 24 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrtritt, für Personengruppen ab sechs Personen sowie eine Fahrradbeförderung
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kennzeichnung flexibler Bedienungsangebote in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen sowie der erforderlichen Anmeldung ▶ einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung ▶ Anwendung eines einheitlichen Symbols
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des VMT-Tarif und Fahrscheinverkauf im Fahrzeug
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 13: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

Schulverkehr

Die Schülerbeförderung in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt wird, wenn möglich, im Rahmen des angebotsorientierten öffentlichen Personennahverkehrs organisiert. Für den Schulverkehr sind die Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sowie bestehender Schülerverkehrsverträge in ihren aktuellen Versionen anzuwenden. Ausnahmen von diesen Festlegungen sind möglich, sofern sich Wohn- bzw. Schulstandorte abseits von Siedlungsschwerpunkten befinden. Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen ist zudem eine Staffelung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Schulträgern und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Schulträger, die Schulen sowie die Landkreise Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt sollen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung übernehmen.

4.4 Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Verknüpfungspunkte

Für einen attraktiven ÖPNV im Allgemeinen als auch für eine optimale Reisekette im Speziellen sind Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. An solchen räumlichen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen oder gleichen Verkehrsträgern möglich. Im Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019-2023 werden Qualitätskriterien für Verknüpfungen und Anschlüsse zwischen aufgabenträgerübergreifenden Linien definiert (VMT-Rahmenplan 2019-2023, Kapitel 8.1.3). Diese dienen als Grundlage für die Anforderungen an die Anschlüsse an Verknüpfungspunkten im Gebiet des Zweckverbandes:

- Die Fahrpläne werden zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmt.
- Kurze Übergänge sind mindestens auf Hauptumsteigebeziehungen (ggf. lastrichtungsabhängig) einzurichten.
- Die Übergangswartezeiten sollten maximal 10 Minuten, in begründeten Ausnahmen 15 Minuten, (zuzüglich Wegezeiten) betragen.
- Die Übergangswege an Verknüpfungspunkten sollten 250 m nicht überschreiten. Verknüpfungspunkte im Gebiet des Zweckverbandes werden zwischen den Verkehrsunternehmen innerhalb des VMT abgestimmt, mit den für die Fahrgastinformation relevanten Umsteigezeiten.
- Kurze Umsteigewege sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.

Die identifizierten Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Typ	Verknüpfungspunkt	SPNV-Linien	Bus-Linien
A	Saalfeld Bahnhof	RE 12, RE 14, RE 15, RE 42 RB 22, RB 23, RB 25, RB 32	S1, S2, A, B, D mit 227, 405, 453, 545, 546, 547, 554, 558, 590, 944, 957
B	Bad Blankenburg, Bahnhof (nach Herstellung der infrastrukturellen Grundlagen)	RB 23	S1, S2, ggf. 215, 302
B	Bad Lobenstein, (Bus-)Bahnhof	RB 32	L1, 610, 620, 630, 640, 720
B	Leutenberg, Bahnhof	RB 32	547, 554, 555
B	Neustadt (Orla), Busbahnhof	RE 12, RB 22	82, 820, 822, 830, 831, 832, 944, 981
B	Pößneck unterer Bahnhof	RB 28	Stadtmobil Pößneck
B	Pößneck oberer Bahnhof (nach Herstellung der infrastrukturellen Grundlagen)	RE 12, RB 22	Stadtmobil Pößneck, regionale Buslinien
B	Probstzella, Bahnhof	RE 14, RB 42	407, 547, 555
B	Rottenbach Bahnhof	RB 23, OBS	215
B	Sitzendorf – Unterweißbach (nach Herstellung der infrastrukturellen Grundlagen)	OBS	regionale Buslinien des Schwarzaals
C	Königsee-Rottenbach	-	215, 306, 330, 331, 333
C	Pößneck, Busbahnhof	-	A, B, C, 944, 964, 965, 966, 968, 969, 971, 972
C	Schleiz, Busbahnhof	-	B, 132, 143, 155, 610, 611, 710, 720, 721, 730, 810, 820, 821, 946, 966
C	Schwarza, Dreiklang (ehemals Bremer Hof) (nach Herstellung der infrastrukturellen Grundlagen)	-	S1/S2, 215, 302
C	Sitzendorf, Parkplatz	-	302, 303, 313, 321, 333

Tabelle 14: Zielzustand: Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet

In der folgenden Abbildung sind die Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte aufgelistet.

Element	Typ A	Typ B	Typ C
x = Standard; (x) = Option; 0 = nicht erforderlich			
Fahrgastinformation und -service			
Stationsbezeichnung	X	x	x
Kennzeichnung Liniennummern und -ziele, VU und Verbund	X	x	x
Aushangfahrplan	X	x	x
Linienübersichtsplan	X	x	x
Tarifübersicht und Kundenservicehinweise einschl. Taxirufnummer	X	x	x
Standortplan Verknüpfungspunkt und Umgebung vor Ort	X	x	x
Informationsvitrine	X	x	x
Wegeleitsystem	X	x	(x)
DFI-Anzeiger mit Uhr	X	x	(x)
Lautsprecher	X	x	(x)
Fahrscheinautomat	X	x	0
Stationärer Entwerter	X	x	0
Servicepunkt mit Mobilitätsberatung	X	(x)	0
Intermodale Verknüpfung			
Fahrradstellplätze (B+R)	X	x	(x)
Fahrradvermietung (mit oder ohne Personal)	X	(x)	(x)
Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze	X	x	(x)
Car-Sharing-Angebot	X	(x)	(x)
P+R-Parkplätze	X	x	(x)
Ladestation für E-Pkw und E-Bikes	X	x	(x)
Taxistellplätze	X	(x)	0
Sonstige Infrastruktur			
Barrierefreie Zugänge/Wege einschl. Blindenleitsystem	X	x	x
Außenbeleuchtung der Wege und Bahn- bzw. Bussteige	X	x	x
Fahrzeugangepasste Bahn- bzw. Bussteige (Höhengleichheit)	X	x	x
Witterungsschutz / Unterstand	X	x	x
Sitzgelegenheiten	X	x	x
Abfallbehälter	X	x	x
Funktionales Empfangsgebäude	X	(x)	(x)
Gastronomie und Geschäfte für Reisebedarf	X	(x)	(x)
Beheizter Warteraum	X	(x)	(x)
Gepäckschließfächer	X	(x)	(x)
Besondere Flächengestaltung und Begrünung der Eingangsbereiche	X	(x)	(x)

Abbildung 12: anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023)

Anschluss-Priorisierung

Grundsätzlich sollen Fahrpläne symmetrisch aufgebaut sein. Das heißt, dass der Linienweg in beiden Fahrtrichtungen möglichst deckungsgleich, die Abfolge der angefahrenen Haltestellen gespiegelt und die Anschlüsse für beide Richtungen gewährleistet werden. Die Anschlüsse sollen regelmäßig entsprechend der Hauptumsteigerelationen im Übergang StPNV/SPNV StPNV/StPNV gebildet werden. In Konfliktfällen zwischen mehreren möglichen Anschlussbeziehungen ist die nachfolgende Prioritätensetzung anzuwenden:

1. Anschluss in beziehungsweise aus Richtung der Oberzentren wird gewährt.
2. Anschluss in beziehungsweise aus Richtung des relevanten Mittelzentrums wird gewährt.

Sofern Anschlüsse nicht ganztags gewährleistet werden können, sind die Anschlüsse in Lastrichtung auszurichten, unter Berücksichtigung der Relationen im Ausbildungs- und Berufsverkehr, mit folgender Maßgabe:

- morgens/ vormittags auf den SPNV in Richtung der Oberzentren bzw. der relevanten Mittelzentren
- nachmittags/ abends auf den SPNV aus den Oberzentren bzw. den relevanten Mittelzentren

Anschlussicherung

Bei Fahrplanabweichungen aufgrund von Betriebsstörungen ist eine Anschlussicherung im Rahmen von technischen und betrieblichen Möglichkeiten durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten abgesichert ist.

Die über die eingesetzten ITCS generierten Echtzeitdaten aus dem Betriebsablauf stehen über die Datendrehscheibe Thüringen allen dort angeschlossenen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Diese Daten sind für eine dynamische Anschlussicherung im operativen Betrieb des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV zu nutzen. Die Anschlussicherung sollte zwischen den Verkehrsunternehmen technisch unterstützt und in den Fahrgastinformationsmedien angezeigt werden. Dabei sind die jeweils aktuellen Vorgaben des VMT zu berücksichtigen.

In der Regel sind die Anschlüsse bei allen angebotenen Fahrten der genannten Linien an den in obiger Tabelle aufgeführten Verknüpfungspunkten zu sichern, soweit es sich um fahrplanmäßige Anschlüsse handelt. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen in den ITCS ist durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Besteht bereits Sichtkontakt mit dem verspäteten Zubringer-Verkehrsmittel, ist der Anschluss sicherzustellen, auch wenn die maximale einzuhaltende Wartezeit leicht überschritten wird. Eine aufgrund der Regelungen dieses Absatzes verspätet begonnene Fahrt gilt als pünktlich. Die Anschlussicherung zwischen Bus und Bus ist durch die Verkehrsunternehmen unternehmensintern abzusichern.

Haltestellen

In Anlehnung an die Kategorisierung der Verknüpfungspunkte des VMT wird die Haltestellenkategorisierung erweitert.

- In der **Kategorie D** sind alle Haltestellen zusammengefasst, die innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche liegen.
- In der **Kategorie E** sind alle Haltestellen außerhalb bebauter Gebiete (und mit geringer Nachfrage) zusammengefasst.

Für die Haltestellekategorien gelten abgestufte Ausstattungsanforderungen, die in Tabelle 15 aufgelistet sind. Die aufgeführten Ausstattungsmerkmale sollten an Verknüpfungspunkten erfüllt sein.

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie	
	D	E
im Verantwortungsbereich der kommunalen Baulastträger		
barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle	X	(X)
befestigter Oberflächenbelag	X	X
Bordhöhe (Hochbord/Sonderbord)	X	(X)
Taktile Leiteinrichtungen	X	(X)
Kontrast und Beleuchtung	X	(X)
hinreichende Durchgangsbreiten	X	X
Wetterschutzeinrichtung (mind. Überdachung)	X*	(X)
Sitzgelegenheit	X*	(X)
Abfallbehälter	(X)	(X)
im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen		
Haltestellenschild nach StVO	X	X
Haltestellenname	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X
Liniennummer	X	X
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X
Gültigkeit des Fahrplans	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen)	(X)	-
Tarifinformation	X*	X
Hinweis auf Info-Telefon, Kontakt bei flexiblen Bedienungsangeboten (z. B. App, Telefonnummer zur Fahrtwunschanmeldung)	X	X
Linienetzpläne	X	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	(X) bei touristischer Bedeutung der Haltestelle	

(X) = anzustreben bzw. bei Bedarf

* = nur Richtungshaltestelle, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen

Tabelle 15: Empfehlung zur Haltestellenausstattung im Verbandsgebiet

4.5 Barrierefreiheit

Im PBefG wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden. Barrierefreiheit kommt einem großen Teil der Fahrgäste zugute, denn sie betrifft nicht nur Rollstuhlfahrende, sondern beispielsweise auch blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen. Daneben müssen auch nur altersbedingt oder vorübergehend mobilitätseingeschränkte Personen (zum Beispiel Eltern mit Kinderwagen) mit einbezogen werden. Da der Anteil älterer Menschen kontinuierlich ansteigt, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel der Mobilitätsplanung und Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Beeinträchtigung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein. Für den ÖPNV bedeutet dies, dass die komplette Wegekette verlässlich barrierefrei gestaltet sein soll. Neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte sind daher auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei zu gestalten.

Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (siehe Tabelle 16). Erfüllt eine Haltestelle eines oder mehrere der Kriterien nicht, gilt diese als nicht barrierefrei.

Mindeststandard	Definition
Zuwegung zur Haltestelle	Die Haltestelle ist stufenlos erreichbar. Querungen von Straßen sind mit Bordabsenkungen ausgestattet. Die Fußwege zur Haltestelle sind im Nahbereich barrierefrei gestaltet.
Oberflächenbelag	Die Haltestelle verfügt über erschütterungsfreie, rollfeste, stufenlose und rutschfeste Oberflächenbeläge.
Bordhöhe	Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden.
Taktile Leiteinrichtungen	Ein durch Bodenindikatoren kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld in der Einstiegszone des Fahrzeugs ist vorhanden. Taktile Leiteinrichtungen sind entsprechend der gültigen Regelungen eingebaut.
Kontrast und Beleuchtung	Vorhandene Haltestelleneinbauten sind von der Umgebung visuell kontrastierend unterscheidbar. Haltestellen sollten während der Dunkelheit beleuchtet sein, entweder direkt über eigne Beleuchtungseinrichtungen oder indirekt durch die bestehende Straßenraumbeleuchtung.
Durchgangsbreiten	Die Durchgangsbreiten zwischen Einbauten und Bussteig betragen mindestens 1,50 m.

Tabelle 16: Mindeststandards barrierefreier Haltestellen

Weitergehende Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung werden beispielsweise in den in der Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) benannten Normen und Richtlinien benannt (siehe RL-KVI, Punkt 4.1.4).

Bei der Umsetzung der baulichen Vorgaben ist zu beachten, dass verschiedene Beeinträchtigungen unterschiedliche, und sich zum Teil widersprechende, Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. So ist eine vollständige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrende anzustreben, während blinden Menschen dadurch die Orientierung erschwert wird. Als gutes Beispiel für Gestaltungsmöglichkeiten barrierefreier Haltestellen kann beispielsweise die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ (ZRN, 2016) genutzt werden. Darin sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen gewährleistet werden. An den Verknüpfungspunkten des ÖPNV muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei ausgebaut sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen. Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann aufgrund örtlicher Gegebenheiten eingeschränkt oder nicht umsetzbar sein.

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Ihnen obliegt damit die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen. Der Freistaat Thüringen unterstützt den barrierefreien Ausbau von Haltestelle finanziell über die RL-KVI und planerisch durch die Bereitstellung von entsprechenden Checklisten²⁴.

Priorisierung zum barrierefreien Ausbau

Für die zeitliche Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus wird folgende Priorisierung empfohlen:

Umsetzungshorizont	Auswahlkriterien
Ausbau bis 2026	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen sowie Haltestellen an Einrichtungen für Menschen mit Behinderung ■ Haltestellen im Zusammenhang mit vorgesehenem grundhaften Straßenausbau oder vorgesehenem Ausbau der Verkehrsnebenanlage
Ausbau bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen an Verknüpfungspunkten, z.B. Busbahnhöfen ■ Haltestellen an Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand)
Ausbau bis 2035	<ul style="list-style-type: none"> ■ Innerhalb geschlossener Bebauung ist mindestens eine barrierefreie Haltestelle (Hin- und Rückrichtung) vorzusehen.
weitere Haltestellen	<p>Der Ausbaubedarf wird im Einzelfall geprüft, für Haltestellen,</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ die nicht im regulären Linienbetrieb angefahren werden ■ die nicht auf Dauer Bestand haben (z. B. temporäre Haltestellen, Saisonverkehre, Pilotprojekte und Testphasen, Ersatzhaltestellen im Rahmen von Umleitungsverkehren) ■ die ausschließlich durch alternative Bedienformen bedient werden ■ die aufgrund der umgebenden baulichen Siedlungsstruktur sowie der topografischen Gegebenheiten nicht barrierefrei ausgebaut werden können

Tabelle 17: zeitliche Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Durch die zeitliche Priorisierung sollen diejenigen Haltestellen vorrangig ausgebaut werden, die aufgrund der im Umkreis befindlichen Einrichtungen oder aufgrund ihrer hohen Bedeutung im Netz eine überdurchschnittliche Nachfrage nach barrierefreier Mobilität aufweisen.

Der Zweckverband ÖPNV Saale-Orla und die KomBus als beauftragtes Verkehrsunternehmen sollen den Fortschritt des barrierefreien Ausbaus über das Haltestellenkataster

²⁴ <https://www.tlmb-thueringen.de/service/broschueren-und-checklisten/barrierefreie-mindeststandards/> (letzter Zugriff am 07.09.2021)

dokumentieren. Dieses ist so fortzuschreiben, dass die in Tabelle 16 definierten Mindeststandards erfasst werden.

Fahrzeuge

Fahrzeuge sind grundsätzlich barrierefrei zu beschaffen. Dazu müssen diese die folgenden Mindestanforderungen erfüllen.

Mindeststandard	Definition
Niveau, Fahrzeugeinstieg und -ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Busse Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 und Kneeling und Klapprampe²⁵ ➤ Hochflurbusse mit Hublift oder ähnlicher Ausstattung ➤ visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Informationsvermittlung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nummer und Ziel in Zielanzeige vorn ➤ Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts ➤ Nummernanzeige am Heck ➤ Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs ➤ visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe ➤ Beschriftung von Haltewunschastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ausreichende, erreichbare und visuell kontrastreiche Haltevorrichtungen ➤ rutschfester Fußbodenbelag ➤ kontrastreiche Gestaltung von Podesten und Stufen ➤ stufenfreie Erreichbarkeit von mindestens 30 Prozent der Sitzplätze ➤ stufenlos erreichbare Mehrzweckflächen mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen

Tabelle 18: Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

Für einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen bei geringer Nachfrage sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig, wenn

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden
- Fahrzeuge maximal fünf Sitzplätze aufweisen.

Die zeitliche Umsetzung der Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Ersatzbeschaffung mit dem Zielhorizont 2030, abgestimmt zwischen Aufgabenträger und Unternehmen.

²⁵ Als Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge. Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche zwischen der ersten und zweiten Tür auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.

Information und Kommunikation

In Zusammenarbeit mit dem VMT soll die Fahrplaninformation so ausgestaltet sein, dass für eine angefragte Verbindung ersichtlich wird, ob diese durchgehend barrierefrei angeboten wird. Daher ist in der Beauskunftung auch die Barrierefreiheit von Umstiegen sowie Umstiegswegen zu berücksichtigen.

4.6 Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen den Fahrgästen komfortabel, sicher und sauber zur Verfügung stehen. Bei der Anschaffung ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge dem Stand der Technik zum Zeitpunkt ihrer Anschaffung entsprechen. Kriterien hierfür sind Komfort, Abgasemission, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch.

Im Hinblick auf die vollständige Barrierefreiheit sind bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge barrierefreie Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale (siehe Tabelle 18) zu berücksichtigen. Grundlegende Fahrzeugeigenschaften je Verkehrsart sind in der folgenden Tabelle 19 festgelegt und sollen bei Neubeschaffungen berücksichtigt werden.

Fahrzeugeigenschaft	Stadtverkehr				Regionalverkehr	
	Stadtbus 12 m	Stadtbus 15 m	Midibus 9 m	Midibus 6 m	Regional- bus 12 m	Überland- /Reisebus 12 m
Fahrzeugtyp						
Höchstalter	10 Jahre	10 Jahre	5 Jahre	8 Jahre	15 Jahre	15 Jahre
Anteil Niederflur oder LowEntry mit Kneeling	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
Hochwertige Bestuhlung(reisebusähnlich)						100 %
Einstiegshilfe (z. B. Klapprampe, Hublift)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Klimaanlage	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
ITCS	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabelle 19: Fahrzeugeigenschaften für Neubeschaffungen

Darüberhinausgehend sind bei der Beschaffung sowie der Instandhaltung von Fahrzeugen folgende Merkmale zu erfüllen:

- Einheitliche und verständliche elektronische Fahrtzielanzeige außen am Bus und akustische sowie visuelle Haltestelleninformation im Bus.
- Haltestellenwunschtaste für mobilitätseingeschränkte Personen
- Vorhaltung von Steh- und Abstellflächen sowie Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle und Fahrrädern (Fahrräder sollen möglichst über Gepäckträgern befördert werden)

- Möglichkeit des Fahrscheinverkaufs, Ausstattung mit Fahrscheindruckern
- Fahrzeuge des Stadtverkehrs sollen zu Verbesserung des Fahrzeugkomforts mit Klimaanlage ausgestattet sein. Bei Fahrzeugen des Regionalverkehrs sollen Klimaanlage aufgrund der zum Teil langen Reiseweiten ebenfalls bei Neubeschaffungen vorgesehen werden.
- Fahrzeuge sollen einem einheitlichen Farbgebungskonzept entsprechen. Ausgenommen hiervon ist das Anbringen von Außenwerbung, welche als zusätzliche Einkommensmöglichkeit genutzt werden soll. Dabei muss das Corporate Design erkennbar bleiben. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind optisch so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VMT-Tarifgebiet für Fahrgäste erkennbar ist.
- In der Wintersaison sind die Fahrzeuge vorgeheizt bereitzustellen.
- Technische Ausstattung der Busse muss die Ansteuerung der für die Busumlaufbeschleunigung vorgesehenen Lichtzeichenanlagen und des ITCS-Systems gewährleisten.
- Die Reinigung der Busse erfolgt regelmäßig, wobei eine intensive Reinigung in den Sommermonaten einmal in der Woche und in der Wintersaison mindestens zweimal die Woche vorgenommen werden sollte. Spätestens am Ende einer jeden Fahrt sollte der Grobmüll durch das Fahrpersonal beseitigt werden, solange dadurch der Betriebsablauf nicht gestört wird. Grobe Verschmutzungen im Innenraum sind unverzüglich zu beseitigen, gegebenenfalls ist der Bus auszuwechseln.

Fokus saubere und emissionsfreie Fahrzeuge

Aus dem seit 2. August 2021 geltenden Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ergeben sich erweiterte Anforderung an die zu erfüllenden Umweltstandards, die die Auswahl der Antriebsart der Fahrzeuge direkt beeinflussen. Hier wird in den nächsten Jahren eine Entscheidung zur Umstellung der Antriebsart nötig.

Da die Umsetzung zum Einhalten der landesweiten Mindestquoten sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge noch nicht fixiert ist (Stand 09/2021) ergeben sich verschiedene Handlungsansätze, diese Mindestquoten zu erfüllen. Ein landesweiter Ausgleich zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern entsprechend der lokalen Rahmenbedingungen ist dabei denkbar. Hierzu bedarf es der Bildung einer landesweiten „Clearingstelle“ zur Erfassung, Verwaltung und Koordinierung der erforderlichen Informationen und Prozesse.

Zur Erfüllung der Mindestquoten emissionsfreier Fahrzeuge kommen derzeit die Antriebsarten Wasserstoff- und Batterieantrieb in Frage. Die Entscheidung über die Umstellung der Flotte oder einer Teilflotte (zum Beispiel im Städtedreieck mobil) muss sowohl unter Berücksichtigung der gegebenen technischen Anforderungen und des wirtschaftlichen Betriebes als auch im Kontext übergeordneter Strategien und Förderbedingungen fallen. Aus Sicht der Marktreife liegt die Nutzung batterie-elektrischer Busse derzeit näher (Stand 09/2021). Durch die hohe Bedeutung des Wasserstoffes in ver-

schiedenen Regionen ist in den nächsten Jahren eine steigende Marktreife von Brennstoffzellenantrieben in Bussen zu erwarten.

Als saubere Fahrzeuge können beispielsweise Fahrzeuge mit Biomethan gezählt werden.

Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes soll eine Entscheidung über die künftige Antriebsstrategie getroffen werden, die die folgenden Punkte berücksichtigt:

- Marktreife, Einsatzgrenzen und Wirtschaftlichkeit der Antriebsformen
- landesweite oder VMT-weite Strategien zur Erfüllung der Mindestquoten sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge
- regionale Entwicklung der Rahmenbedingungen, die den Einsatz einer spezifischen Antriebstechnologie begünstigt (zum Beispiel „Wasserstoffmodellregion Schwarzwald“)
- Entwicklung der Förderkulissen zur Refinanzierung der mit alternativen Antrieben verbundenen Mehrkosten.

4.7 Information und Service

Marktauftritt

Das Verkehrsunternehmen beteiligt sich am verbundweiten Marketing. Insbesondere bei neuen Informationsprodukten und Kampagnen muss eine enge Abstimmung des Verkehrsunternehmens mit dem Zweckverband, dem VMT und anderen beteiligten Verkehrsunternehmen (Bahn und Bus) erfolgen. In den Informationsmedien wird das verbundweite Corporate Design des VMT angewendet, um ein intuitives Verständnis des ÖPNV zu erreichen. Dieses muss Anknüpfungspunkte zum Design der weiteren Akteure im Verbandsgebiet ermöglichen (Landkriese Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla, Verkehrsunternehmen).

Vertrieb

Für den Vertrieb sind die Vertriebsmedien des Verkehrsunternehmens sowie die Medien des VMT zu nutzen. Letzteres bezieht sich vorrangig auf die Nutzung der VMT-App zum Ticketerwerb. Folgende Möglichkeiten des Ticketerwerbs sind vorzuhalten:

- Erwerb beim Fahrpersonal im Bus
- Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter)
- Vertriebspartner (z.B. Reisebüros, touristische Leistungsträger)
- Vertriebskanäle des VMT
- Handy-App des VMT (unter Nutzung der FAIRTIQ-App)

Es ist sicherzustellen, dass die Fahrplandaten, Fahrplanabweichungen und Störungsmeldungen für alle Nutzungszwecke ohne Einschränkung des Nutzerkreises zur Verfügung gestellt werden.

Fahrplaninformation

Neben den klassischen Printmedien in Form von Fahrplanheften und Aushängen sind die elektronischen Möglichkeiten in Form von Homepage und Apps für Smartphones zu nutzen. Ferner sind Informationen in touristisch interessanten Bereichen sowie zentralen Orten des alltäglichen Lebens (z. B. touristische Ziele, Krankenhäuser, Einkaufszentren) zur Verfügung zu stellen. Dabei sollte besonders darauf geachtet werden, dass auch der Liniennetzplan zur Orientierung über das gesamte Bediengebiet hinterlegt wird.

Dynamische Fahrplanauskunftssysteme mit Echtzeitdaten zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollen angeboten werden. Dazu sind die erforderlichen Stamm-, Soll- und Ist-Daten sowie ergänzende Informationen (beispielsweise Textmeldungen, dispositive Informationen zum Anschlussmanagement) mit der Fahrplanauskunft Thüringen beziehungsweise der Zentralen Datendrehscheibe Thüringen auszutauschen. An Verknüpfungspunkten sowie Haltestellen mit hoher Nachfrage sollen digitale Fahrgastinformationsdisplays diese Daten anzeigen.

Gedruckte Fahrplaninformationen

Fahrpläne sind vor Beginn der Fahrplanperiode und in ihrer Gültigkeit für diese, einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen zu veröffentlichen. Die Fahrplantabellen der müssen Anschlussbeziehungen in den Hauptumsteigerrelationen sowohl zum SPNV als auch zu anderen Buslinien ausweisen. Das Layout der Fahrplantabellen sollte sich an den Designvorgaben des VMT Kommunikationshandbuch orientieren. Die damit verbundene Vereinheitlichung erhöht die Übersichtlichkeit und Wiedererkennbarkeit der Fahrpläne für die Kundinnen und Kunden im Gebiet des VMT.

Neben den Fahrplantabellen sind Fahrplanhefte für die Region zu erstellen, entsprechend den Vorgaben des VMT (siehe VMT-Rahmenplan, S. 61).

Digitale Medien

Das Verkehrsunternehmen betreibt eine ansprechende und zeitgemäße Website mit den ÖPNV-Angeboten (Fahrpläne, Fahrplanänderungen, Tarifinformationen und eine digitale Fahrplanauskunft). Ein Link zum VMT wird präsent auf der Website platziert.

Für den ÖPNV im Verbandsgebiet ist den Kund:innen eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Primär soll die VMT-App unterstützt werden. Der Betrieb der eigenen KomBus-App soll entsprechend des Bedarfes weitergeführt werden.

Servicequalität

Erreichbarkeit und Beschwerdemanagement

Durch das Verkehrsunternehmen sind Servicezentren und eine telefonische Servicenummer (werktags 7.00-17.00 Uhr) vorzuhalten. Die Serviceeinrichtungen sollen dem

Fahrgast kompetente und schnelle Auskünfte erteilen und sich Problemen, Beschwerden und Anfragen der Kund:innen annehmen.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jeden Kontakt zu protokollieren und fachgerecht zu bearbeiten. Antworten über den Eingang und die Bearbeitung von Kundenanliegen sollen möglichst innerhalb von 48 Stunden zurückgemeldet werden. Zur Qualitätssicherung und zur Förderung der Kundenzufriedenheit wird in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ein digitales Beschwerdemanagement eingeführt. Dieses soll es ermöglichen, Mängel in der ÖPNV – Dienstleistung zu erkennen und zu beseitigen.

Eine Berichterstattung durch die Verkehrsunternehmen erfolgt einmal jährlich gegenüber dem Aufgabenträger.

Alle Eingaben und Hinweise der Menschen zum ÖPNV unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiter zu verarbeiten.

Personal

Fahrpersonal und Servicemitarbeiter sind das Aushängeschild des Öffentlichen Personennahverkehrs und tragen zu großen Teilen zum Image bei. Aus diesem Grund ist dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiter folgende Anforderungen erfüllen:

- Freundliches, kompetentes und pflichtbewusstes Auftreten.
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Aktionen des Verkehrsunternehmens und Fahrausweiserwerb.
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet.
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift.
- Beherrschung von Kommunikationstechnik und Betriebstechnik.

Darüber hinaus muss das Erscheinungsbild der Mitarbeiter stets angemessen sein. Dazu gehört es, dass angemessene Kleidung zu tragen ist. Die genannten Anforderungen gelten auch für Subunternehmer, die vom Verkehrsunternehmen beauftragt werden.

Qualitätssicherung

Um die angestrebten Standards zu wahren sind regelmäßige Qualitätskontrollen durchzuführen. Hierbei ist die Zusammenarbeit zwischen Zweckverband und dem beauftragten Verkehrsunternehmen unerlässlich. Informationsquellen zur Ableitung der geleisteten Qualität können sein:

- Beschwerdeauswertungen,
- Fahrgastbefragung,
- Soll-Ist-Vergleiche des Wirtschaftsplans,
- Arbeitsstand von Vorbeugungs- und Korrekturmaßnahmen,
- Mitarbeiterfeedback,
- Verbrauchsaufzeichnungen,

- Technische Überprüfungen,
- Rechtliche Überprüfungen,
- Überprüfungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Anhand der ermittelten Informationen sind Entwicklungen abzuleiten. Sofern die angestrebten Anforderungen nicht erfüllt werden konnten, sind Anpassungen vorzunehmen. Aus der Ermittlung und Erfassung von Qualitätsmängeln und Störungen sind Maßnahmen zum nachhaltigen Abbau abzuleiten. Hierzu ist der Zweckverband auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen angewiesen. Sollten die Mängel unmittelbar vom Unternehmen beeinflusst werden können, sind diese umgehend zu beheben.

Hauptkriterien zur Bewertung der Qualität sind die Bewertung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie die Einhaltung der Vorgaben zu Fahrzeug- und Personaleinsatz. Wichtiger Bestandteil des Qualitätsmanagements sind strukturierte Zusammenfassungen von Kundenbeschwerden, welche wichtige Hinweise auf systematische Mängel in bestimmten Betriebsabläufen oder auch auf zu beeinflussende Rahmenbedingungen bringen können.

4.8 Tarif

Innerhalb des Verbandsgebietes ist im StPNV der Tarif des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT) ausnahmslos anzuwenden. Die Beschlussfassung über Tarifbestimmung erfolgt über die Gremien des VMT.

Zur Reduktion von Pkw-Fahrten im Berufsverkehr soll möglichst allen großen Arbeitgebern (ab etwa 100 Beschäftigten) im Verbandsgebiet aktiv das JobTicket angeboten werden. Diese Angebote sind im Einklang mit den Rahmenvorgaben des VMT zu gestalten.

Die Anerkennung des Rennsteig-Tickets soll im Einklang mit den Rahmenbedingungen des VMT fortgesetzt und nach Möglichkeit regional ausgeweitet werden. Touristische Hausrarife, beispielsweise für die Wanderbusse, können in Abstimmung mit dem VMT vorgesehen werden. Kombiticketangebote mit touristischen und Freizeitzielen sowie zu Veranstaltungen sollen im Einklang mit den Rahmenvorgaben des VMT ausgeweitet angeboten werden.

5 Bilanzierung des IST-Zustandes

5.1 Rückblick auf den Nahverkehrsplan 2015-2021

Im vorangegangenen Nahverkehrsplan mit der Laufzeit 2015 bis 2021 wurden folgende Maßnahmen definiert. Deren Umsetzung wurde geprüft und in der folgenden Tabelle dokumentiert.

Maßnahme	Verweis (NVP 2015-2021)	Umsetzung
Die Effizienz der Schülerbeförderung soll gesteigert werden.	Kapitel 5.1 (S. 35f.)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrplantechnische Optimierungen erfolgen zu jedem Fahrplanwechsel. ▶ Ein weitergehende Schulzeitstafelung oder Restrukturierung der Schulstandorte erfolgte nicht.
Weitergehende Abstimmung der Linien und Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten.	Kapitel 5.1 (S. 37)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dies wird fortlaufend vorgenommen, zu jedem Fahrplanwechsel.
Weiterer Ausbau von Verknüpfungspunkten	Kapitel 5.1 (S. 37)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ kein weiterer Ausbau erfolgt ▶ Ausbau Bad Blankenburg Bf. wird geplant.
Ausbau des Verknüpfungspunktes „Schwarza, Bremer Hof“ (ab 2022 „Schwarza, Dreiklang“) inklusive Verbesserung des Stadtbusverkehrs im Städtedreieck	Kapitel 5.1 (S. 37f.)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planungsphase zum Ausbau läuft ▶ Anpassung des Stadtbusangebotes kann erst nach Umsetzung erfolgen.
Aufbau eines Haltestellenkatasters	Kapitel 5.3 (S. 39)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufbau des Katasters ist erfolgt. Einzelne Lücken sind zu schließen.
Verbesserungen der Fahrgastinformation, insbesondere auf der Homepage und App	Kapitel 5.4 (S. 39)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ verbesserte Fahrplanauskunft mit Live-Standortverfolgung der Busse ▶ Erweiterung der Informationsbereitstellung auf verschiedene Social-Media-Kanäle z.B. Facebook, Twitter

Tabelle 20: Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2015-2021

5.2 Bewertung des ÖPNV-Angebotes

5.2.1 Erschließung

Die derzeitige Erschließung der Landkreise durch den ÖPNV wurde für einen üblichen Schultag auf der Grundlage der in Kapitel 4.2 festgelegten Haltestelleneinzugsbereiche analysiert. Es wurde geprüft, ob die bebauten Flächen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

In Abbildung 13 ist die Erschließung des Landkreises durch den ÖPNV für einen mittleren Schultag dargestellt. Die Haltestelleneinzugsbereiche sind als farbige Kreise ausgeführt. Die Bevölkerung wird räumlich als Einwohnersumme je Hektar dargestellt.

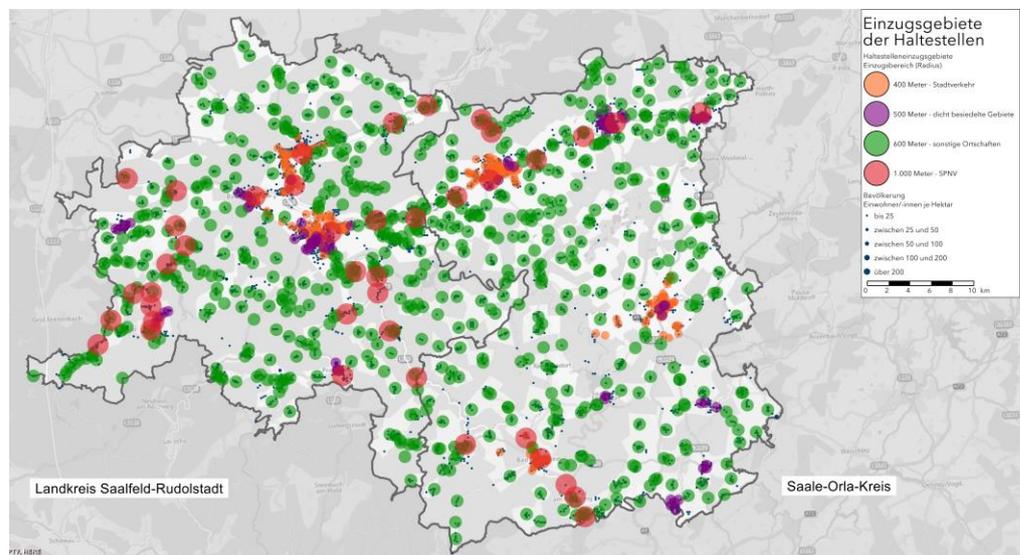


Abbildung 13: Haltestellenerschließung innerhalb der Landkreise

Im Ergebnis der Analyse wurde festgestellt, dass die Bedienungsstandards bezüglich der Erschließungswirkung (siehe Abschnitt 4.2) erfüllt werden. Alle Ortsteile mit mindestens 200 Einwohner:innen sind gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes erschlossen, da mindestens 80 Prozent der dort lebenden oder arbeitenden Personen oder Besucher:innen innerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen verortet sind.

Vereinzelt bestehende Erschließungslücken kleiner Ortslagen mit weniger als 200 Einwohner:innen können nicht geschlossen werden, da die dortigen Straßen nicht mit Bussen befahrbar sind. Hier erfolgt die Absicherung des Schülerverkehrs im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs mit Kleinfahrzeugen.

Im Zuge der Umsetzung von Wohnbauflächen und Einrichtungen mit verkehrserzeugendem Potenzial (zum Beispiel Arbeitsplatzstandorte und Freizeiteinrichtungen) ist die Anbindung an den ÖPNV zu prüfen und bei Bedarf durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten.

5.2.2 Zeitliche Erreichbarkeit Zentraler Orte

In Kapitel 4.2 werden maximale ÖPNV-Beförderungszeiten zwischen den Orts- bzw. Stadtteilen und den zentralen Orten definiert. Das System der Zentralen Orte ist ein wichtiges Instrument der Landes- und Regionalplanung zur Steuerung der funktionsteiligen Versorgung des Raumes. Des Landesentwicklungsplan Thüringen definiert die Grund-, Mittel- und Oberzentren im Freistaat. Für die Mittelzentren werden im Landesentwicklungsprogramm 2025 Funktionsräume definiert (siehe Abbildung 14).



Abbildung 14: Mittelzentrale Funktionsräume in Thüringen (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 2014)

Im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt liegen die Grundzentren Königsee, Oberweißbach/Thüringer Wald und Probstzella. Die Grundzentren Neustadt an der Orla, Triptis und Saalburg-Ebersdorf liegen im Saale-Orla-Kreis. Weiterhin findet sich dort das funktionsteilige Grundzentrum der Städte Tanna, Gefell und Hirschberg.

Als Mittelzentren gelten die Städte Pößneck, Schleiz und Bad Lobenstein im Saale-Orla-Kreis. Neben den drei genannten Mittelzentren gilt das Städtedreieck Rudolstadt, Bad Blankenburg und Saalfeld/Saale als funktionsteiliges Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Das Städtedreiecke wird daher sowohl als mittelzentrum als auch als Oberzentrum im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse betrachtet. Weiterhin liegen Teile des Zweckverbandsraumes im erweiterten Einzugsgebiet der beiden Oberzentren Gera und Jena.

Die zeitliche Erreichbarkeit der Zentralen Orte wurde für den jeweiligen Funktionsraum für einen mittleren Schulwerktag analysiert und bewertet. Dabei gelten die zeitlichen

Vorgaben im Kapitel 4.2. Die zeitliche Erreichbarkeit wird beispielhaft für einen Schultag mit der Ankunft zwischen sieben Uhr und neun Uhr im Zentralen Ort in den Anlagen dargestellt (Grundzentren in Anlage 4, Mittelzentren in Anlage 5 und Oberzentren in Anlage 6).

Die folgende Tabelle enthält die identifizierten Defizite in der zeitlichen Erreichbarkeit zentraler Orte.

Ortsteil (Einwohner)	Gemeinde/ Verwaltungsgemeinschaft	zugeordnetes Zentrum	Beförderungszeit	Erläuterung
Erreichbarkeit der Grundzentren (Zielfahrzeit: 30 min)				
Altenbeuthen	Kaulsdorf (erfüllende Gemeinde)	Saalfeld (Grundversorgungsbereich)	45 min	Aufgrund der topografischen Beschaffenheit mit Gefällestrecken und zu umfahrenden Höhenlagen ist keine Beschleunigung möglich. Die Bus-Fahrzeiten zu anderen Grundzentren sind länger. Die Pkw-Fahrzeit beträgt etwa 35 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des Busses zum Pkw von rund 1,3.
Drognitz	Kaulsdorf (Erfüllende Gemeinde)	Saalfeld (Grundversorgungsbereich)	40 min	
Meura	Verwaltungsgemeinschaft Schwarzatal	Oberweißbach, Saalfeld (Grundversorgungsbereich)	45 min	keine direkte Verbindung in ein Grundzentrum, Fahrzeitverluste durch weitere Erschließungsfunktion der Linien Die Pkw-Fahrzeit beträgt etwa 25 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des Busses zum Pkw von rund 1,8. Es sind geeignete Maßnahmen zu prüfen.
Erreichbarkeit der Mittelzentren (Zielfahrzeit: 45 min)				
Katzhütte	Verwaltungsgemeinschaft Schwarzatal	Bad Blankenburg	52 min	Fahrzeit im SPNV durch Führung über Rottenbach als Umstiegspunkt. Die Pkw-Fahrzeit beträgt etwa 35 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des ÖPNV zum Pkw von rund 1,5. Abwägung: Neuhaus am Rennweg ist als Mittelzentrum innerhalb einer Busfahrzeit von 20-30 Minuten erreichbar: kein Handlungsbedarf im ÖPNV.
Cursdorf	Verwaltungsgemeinschaft Schwarzatal	Bad Blankenburg	50 min	Erreichbarkeit über Bus und SPNV mit langer Übergangszeit, Erreichbarkeit über Bus mit langer Fahrzeit aufgrund topografischer Beschaffenheit.

Ortsteil (Einwohner)	Gemeinde/ Verwaltungsgemeinschaft	zugeordnetes Zentrum	Beförderungszeit	Erläuterung
				Abwägung: Neuhaus am Rennweg ist als Mittelzentrum innerhalb einer Busfahrzeit von 20-30 Minuten erreichbar: kein Handlungsbedarf im ÖPNV.
Schmieritz, Lennitz	Verwaltungsgemeinschaft Triptis	Pößneck	> 45 min	Fahrzeiten unterscheiden sich nach Fahrtrichtung und liegen in Richtung Pößneck z. T. deutlich über 45 min. Es sind geeignete Maßnahmen zu prüfen.
Erreichbarkeit der Oberzentren (Zielfahrzeit: 90 min)				
Gefell	Stadt Gefell	Saalfeld Jena Gera	100 min 120 min 120 min	Durch den langen Linienweg und nötige Umstiege kann die Zielfahrzeit von 90 Minuten nicht erreicht werden. Die Pkw-Fahrzeit beträgt rund 60 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des ÖPNV zum Pkw von rund 1,7. Abwägung: Die ÖPNV-Fahrzeit zum Oberzentrum Hof beträgt rund 35 Minuten (5 Fahrtenpaare am Werktag): kein Handlungsbedarf im ÖPNV
Hirschberg	Stadt Hirschberg	Saalfeld Jena Gera	110 min >120 min 110 min	Durch den langen Linienweg und nötige Umstiege kann die Zielfahrzeit von 90 Minuten nicht erreicht werden. Die Pkw-Fahrzeit beträgt rund 60 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des ÖPNV zum Pkw von rund 1,8. Abwägung: Die ÖPNV-Fahrzeit zum Oberzentrum Hof beträgt rund 50 Minuten (3 Fahrtenpaare am Werktag): Verdichtung auf 5 Fahrtenpaare am Werktag nötig
Schöndorf	Verwaltungsgemeinschaft Ranis-Ziegenrück	Saalfeld Jena Gera	120 min >120 min 120 min	Durch die Führung über Schleiz und nötige Umstiege kann die Zielfahrzeit von 90 Minuten nicht erreicht werden. Die Pkw-Fahrzeit beträgt rund 35 Minuten. Dies entspricht einem Reisezeitverhältnis des ÖPNV zum Pkw von rund 3,5. Durch geringe Einwohnerzahl kein zwingender Handlungsbedarf.

Tabelle 21: Defizite der zeitlichen Erreichbarkeit

Die Innenstädte von Saalfeld, Rudolstadt und Bad Blankenburg sind aus den zugehörigen städtischen Siedlungsgebieten in maximal 30 Minuten zu erreichen. Diese Maßgabe wird von den Stadtverkehren in Pößneck und Bad Lobenstein ebenfalls erfüllt.

5.2.3 Bedienungshäufigkeit

Die in Kapitel 4.3 festgelegten Fahrtenanzahlen und Bedienzeiten im StPNV-Grundnetz wurden geprüft. Folgende Relationen sind dabei zu betrachten:

Relation	Zentrale Orte	Grundnetz	Bedienung	Vorgaben erfüllt
Saalfeld (Saale) - Jena	OZ – OZ	60	SPNV	erfüllt
Saalfeld (Saale) - Pößneck	OZ – MZ	60	SPNV	erfüllt durch RE 12/RB 22
Saalfeld (Saale) – Schleiz	OZ – MZ	60	SPNV/Bus	Defizit Takt und Umsteigezeit Linie 966 o. 820
Rudolstadt - Weimar	OZ - OZ	60*	Bus	Defizit Takt Linie 114
Schleiz - Jena	MZ – OZ	60*	Bus	Defizit Takt Linie 820
Bad Blankenburg - Königsee	MZ - GZ	120	Bus	erfüllt durch Linie 215
Bad Blankenburg - Oberweißbach	MZ - GZ	120	Bus	Defizit Takt und Verknüpfung Linie 313
Bad Lobenstein - Pößneck	MZ – MZ	120	SPNV	erfüllt durch RB 22/32/RE12 (Durchbindung in Saalefeld)
Saalfeld (Saale) – Bad Lobenstein	MZ – MZ	120	SPNV	erfüllt durch RB 32
Saalfeld (Saale) - Neuhaus am Rennweg	MZ – MZ	120	Bus	erfüllt durch Linie 405
Saalfeld (Saale) - Neustadt/Orla	MZ – GZ	120	SPNV	erfüllt durch RE 12/RB 22
Saalfeld (Saale) - Probstzella	MZ – GZ	120	SPNV	erfüllt durch RE 14/42
Schleiz – Bad Lobenstein	MZ - MZ	120	Bus	Defizit Takt und Betriebszeitraum Linie 610
Schleiz – Neustadt/Orla	MZ - GZ	120	Bus	erfüllt durch Linie 820
Schleiz – Pößneck	MZ - MZ	120	Bus	Defizit Takt Linie 966
Schleiz - Tanna/Gefell/Hirschberg	MZ - GZ	120	Bus	Defizit Takt und Betriebszeitraum Linie 710

* für landkreisübergreifende Relationen sind die Vorgaben für das Grundnetz 60 nur bei Mitfinanzierung der beteiligten Landkreise umzusetzen

Tabelle 22: ÖPNV-Hauptnetz im Regionalverkehr

Maßnahmenansätze zum Abbau der ermittelten Defizite werden im Kapitel 6.1.1 aufgeführt.

Des Weiteren wurden die ebenfalls in Kapitel 4.3 definierten Bedienungshäufigkeiten im Ergänzungsnetz geprüft. Folgende Defizite wurden für Ortsteile mit einer Bevölkerungszahl zwischen 200 und 999 Einwohner:innen ermittelt:

- Neundorf/Harra/Lichtenbrunn (OT Rosenthal am Rennsteig): Die Mindestbedienstandards werden nicht oder teilweise nur in eine Richtung durch die Buslinie 640 erfüllt.

- Stelzen (OT Tanna): Mit 3 Hinfahrten und 2 Rückfahrten von/nach Tanna ergibt sich der Bedarf einer weiteren Rückfahrt.

Für alle anderen Ortsteile werden die Mindestbedienstungsstandards erreicht. Die Bedienungshäufigkeiten auf den Relationen im Zweckverbandsgebiet werden in Abbildung 15 dargestellt.

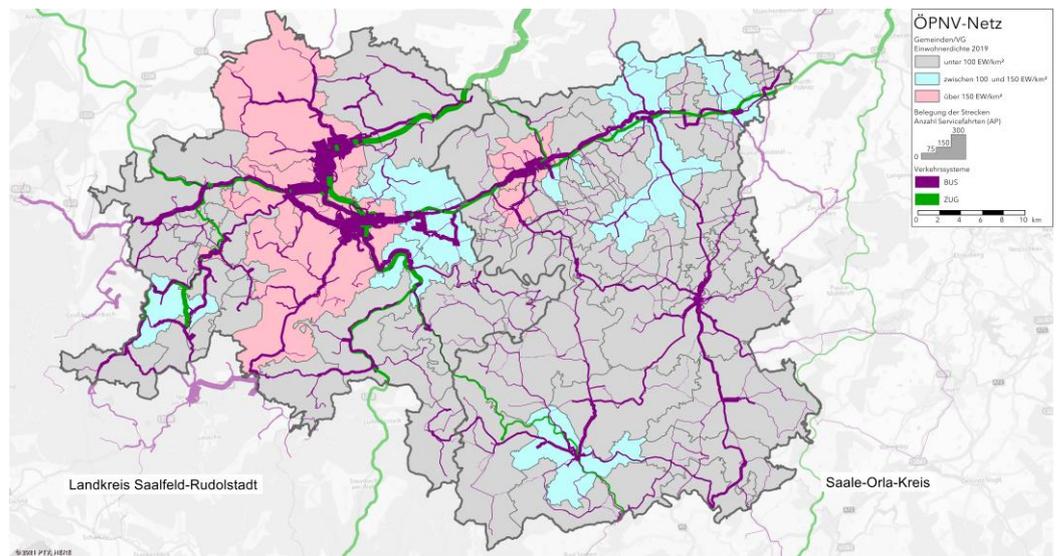


Abbildung 15: Bedienungshäufigkeit im ÖPNV

5.2.4 Barrierefreiheit

Der Barrierefreiheit im ÖPNV wird durch den Zweckverband als Aufgabenträger und die KomBus als tätiges Verkehrsunternehmen ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung werden Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge beschafft. Zudem werden die Belange sensorisch eingeschränkter Personen berücksichtigt. Mit Stand September 2021 wird im Fahrzeugpark ein Anteil barrierefreier Fahrzeuge von 80 Prozent erreicht. Durch die geplanten Neubeschaffungen wird dieser Anteil bis 2025 auf 95 Prozent und bis 2030 auf rund 97 Prozent ansteigen.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen obliegt den kommunalen Baulastträgern. Deren Ausbaumaßnahmen sind von den jeweiligen Investitionsbudgets abhängig. Die KomBus hält ein Haltestellenkataster vor, in dem die Merkmale der Barrierefreiheit abgebildet sind. Dieses weist einzelne Lücken auf und ist entsprechend zu ergänzen.

6 Maßnahmenplan

6.1 Verkehrskonzeptionelle Maßnahmen

6.1.1 Weiterentwicklung der Hierarchisierung der Netzebenen

Das bestehende ÖPNV-Netz soll unter Beachtung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Zweckverbandes und der Landkreise qualitativ und quantitativ weiterentwickelt werden. Dabei liegt der Fokus einerseits auf der Stärkung der Hauptachsen. Dies soll durch eine möglichst konsequente Vertaktung der Linien des StPNV-Grundnetzes sowie abgestimmte Übergänge zum SPNV und zwischen den betreffenden Buslinien umgesetzt werden. Zusätzlich ist die Umsetzung von flexiblen und alternativen Bedienformen im StPNV-Ergänzungsnetz unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu prüfen.

Netzstruktur

Für die bisher nicht umgesetzten landesbedeutsamen Busrelationen ist eine mögliche Betriebsaufnahme innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes zu prüfen. Dabei sind im Wesentlichen die möglichen Fahrzeiten und Übergänge zum SPNV zu prüfen. Weiterhin sind die Entwicklungschancen, die sich aus den notwendigen Betriebsaufwänden für die Erfüllung der Mindestbedienungsstandards landesbedeutsamer Buslinien und den erreichbaren Nachfrageeffekten sowie bereitgestellten Fördermitteln ergeben, abzuwägen. Für alle Linien ist ein SPNV-Anschluss vorzusehen.

Aus der Bewertung der aktuellen Bedienungshäufigkeit (siehe Tabelle 22) ergeben sich folgende konkrete Maßnahmen, die als Prüfbedarf in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden:

- Umsetzung weiterer landesbedeutsamer StPNV-Relationen
 - Rudolstadt – Weimar: Ausweitung des Betriebszeitraumes und konsequenter Takt gemäß Vorgaben (in Kooperation mit den betroffenen Aufgabenträgern und Prüfung zur Umsetzung einer landesbedeutsamen StPNV-Relation, gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie ist eine gebrochene Relation, zum Bei-spiel mit Umstieg in Bad Berka möglich)
 - Linie 155 Schleiz - Hof in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern
 - Bad Lobenstein - Schleiz über Saalburg-Ebersdorf → Verdichtung und Vertaktung der heutigen Linie 610 mit SPNV-Anschlüssen in Bad Lobenstein
- Schaffung einer stündlichen Verbindung zwischen Schleiz und Saalfeld durch:
 - Verdichtung der Linie 820 Schleiz – Neustadt an der Orla (heute im Zwei-Stunden-Takt) und Verkürzung der Umsteigezeit nach Saalfeld (heute 20 Minuten)
oder

- Verdichtung und Vertaktung der Linie 966 zwischen Schleiz und Pößneck mit Anschluss in Richtung Saalfeld
- In diesem Zusammenhang sollte die Aufwertung der Relation Schleiz - Jena (Linie 820) auf einen Stundentakt als PlusBus in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern geprüft werden.
- Oberweißbach – Bad Blankenburg: durchgängige, vertaktete Umsteigemöglichkeit von 313 auf 302 an Haltestelle Sitzendorf, Parkplatz oder Sitzendorf Bahnhof
- Tanna/Gefell/Hirschberg – Schleiz: Vertaktung der Linie 710 und Ausweitung des Betriebszeitraumes (sowie Anschlüsse zur Linie 155 in Richtung Hof)

Vermeidung von Parallelverkehren

Auf zwei Relationen verkehren SPNV- und Buslinien auf parallelen Linienwegen.

- Saalfeld und Neustadt (Orla): RE12/RB22 und Bus 944
- Probstzella – Saalfeld: RE14/42 und Bus 547
- Sitzendorf – Katzhütte: RB 60 und Bus 302

Durch die Integration des SPNV und Busverkehrs im Gebiet des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla in den VMT ergeben sich aus tariflicher Sicht deutliche Potenziale Bus- und SPNV-Leistungen funktionsteilig zu planen. Daher ist für die genannten Abschnitt zu prüfen, ob das Verkehrsangebot aus SPNV- und Busleistungen durch eine erhöhte Funktionsteilung optimiert werden kann.

6.1.2 Flexible und alternative Bedienformen

In der Bewertung des ÖPNV-Angebotes wurde ersichtlich, dass Ortschaften insbesondere abseits der Hauptachsen häufig nur geringe Bedienungsangebote aufweisen. An Wochenende sind ÖPNV-Angebote abseits des SPNV stark eingeschränkt.

Durch die Novellierung des PBefG 2021 und die Einführung des Linienbedarfsverkehrs im § 44 ergeben sich in Kombination mit den Entwicklungen zur Digitalisierung des ÖPNV neue Möglichkeiten, eine flächendeckende Bedienung des Nahverkehrsraumes über flexible Bedienformen (sogenannte On-Demand-Verkehre ohne Fahrplan- und Linienbindung) wirtschaftlich zu etablieren.

Daher wird die Einführung derartiger Verkehre im Nahverkehrsraum der Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla als Prüfbedarf aufgenommen.

6.1.3 Stadtbus im Städtedreieck

Durch den geplanten Ausbau der Haltestelle Schwarza, Dreiklang (ehemals Bremer Hof) zu einem Verknüpfungspunkt ergeben sich neue Möglichkeiten, den Stadtbusverkehr im Städtedreieck neu zu organisieren.

Im Zuge dessen Umsetzung soll das Stadtbusnetz im Städtedreieck umstrukturiert werden. Dabei sollen folgende Varianten und Ansätze geprüft werden:

- Funktionsteilung der Linien S1 und S2 in Rudolstadt (eine Linie verkehrt als Schnellbus, die andere Linie erhöht die Flächenerschließung) oder Überlagerungen beider Linien zu einem 15-Minuten-Takt im Bereich Rudolstadt/Schwarza
- Verknüpfung der Linien S1 und S2 zu den weiteren Stadtbuslinien in Saalfeld (zum Beispiel über Durchbindungen in Richtung Gorndorf oder angepasste Linienführungen in Saalfeld)
- Verknüpfung zum Regionalverkehr am an der Haltestelle Schwarza, Dreiklang (ehemals Bremer Hof) durch Brechen der Linien 215 und 302 oder Anpassung deren Linienführungen

Durch den in Diskussion befindlichen Ausbau des Bahnhofes Bad Blankenburg ergeben sich weitere Möglichkeiten zur strukturellen Anpassung des Stadtverkehrs im Städtedreieck. Hierbei sollte eine verbesserte Anbindung des Stadtkerns in Bad Blankenburg an das Städtedreieck geprüft werden.

6.1.4 Stadtbusverkehre der Marke „Stadtmobil“

In den Verkehren der Marke „Stadtmobil“ wurden vereinzelte Mängel bezüglich der Fahrtenhäufigkeit und des Betriebszeitraumes identifiziert. Zudem sind die Linienführungen oftmals durch Ringverkehre geprägt (zum Beispiel in Bad Lobenstein), die einerseits eine flächenhafte Erschließung gewährleisten, andererseits auf vielen Relationen zu langen Fahrzeiten führen.

Daher ist die Anpassung der Stadtverkehre „Stadtmobil“ zu prüfen. Insbesondere ist die Ergänzung des Angebotes am Wochenende und den Abendstunden sowie die Beschleunigung der Linienführungen zu prüfen. Hierfür sollte auch die Möglichkeit eines haltestellengebundenen vollflexiblen „On-Demand“-Angebotes nach § 44 PBefG geprüft werden.

6.1.5 Linienschiffahrt auf dem Thüringer Meer

Entsprechend dem Mobilitätskonzept Thüringer Meer 2017 (Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, 2017) soll auf dem Hohenwartestausee und dem Bleilochstausee eine Linienschiffsverbindung als Teil des ÖPNV-Angebotes nach § 1, Abs. 4 ThürÖPNVG eingerichtet werden, um die Orte entlang der Uferlinien sowie über die Stauseen direkt miteinander verbinden zu können. Die Linienschiffahrt soll in das ÖPNV-System integriert werden, nach festem Fahrplan verkehren und an wichtigen Punkten des Thüringer Meeres direkte Fahrplanverknüpfungen zum Busnetz aufweisen.

Die Angebote sollen im alltäglichen Verkehr nutzbar sein. Zusätzlich sind touristische Erschließungswirkungen zu erwarten. Daher soll die Maßnahme auch in Kooperation mit dem Zweckverband Tourismus und Infrastruktur Thüringer Meer sowie weiteren kommunalen Beteiligten umgesetzt werden.

6.1.6 Touristische Verkehre

Für touristische Verkehre sind keine bindenden Standards definiert. Die bestehenden touristischen Angebote erfüllen wesentlichen Erfolgskriterien, wie eine treffende Produktbezeichnung, die Ausrichtung am Mobilitätsbedarf und einem abgestimmten Marketing. Dennoch sind folgende Verbesserungen in diesem Bereich zu prüfen:

- Einführung des Rennsteig-Tickets im Bereich des Thüringer Meer (siehe Studie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets (Regionalverbund Thüringer Wald, 2019)
- Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit des Wanderbusses Thüringer Meer, um auch für kürzere Wanderrouen nutzbare Angebote zu schaffen
- Verbesserte Verbindung zwischen Ziegenrück und Saalburg sowie des Schlosses Burgk an die Städte Schleiz und Bad Lobenstein sowie die Verknüpfung mit den dortigen SPNV- und StPNV-Angeboten
 - in Verbindung mit der Einführung des Rennsteig-Tickets prüfen
 - Prüfung der Ansätze aus der Machbarkeitsstudie Rennsteig-Ticket (Regionalverbund Thüringer Wald, 2019, S. 69 ff.)
 - unter Berücksichtigung der Linie 620 sowie der Umstiegsmöglichkeiten in Bad Lobenstein sowie der ÖPNV-Angebote in den benachbarten bayerischen Landkreisen
 - Anbindung von Burgk im touristischen Verkehr in Richtung Schleiz
- Erweiterung des touristisch orientierten ÖPNV-Angebotes im Bereich Masserberg – Katzhütte – Neuhaus am Rennweg
 - in Verbindung mit den Planungen der benachbarten Aufgabenträger (Landkreise Hildburghausen, Ilm-Kreis und Sonneberg)
 - in Verbindung mit einer möglichen Erweiterung des Rennsteig-Tickets zur Kofinanzierung derartiger Angebote
 - Prüfung der Ansätze aus der Machbarkeitsstudie Rennsteig-Ticket (Regionalverbund Thüringer Wald, 2019, S. 65 ff.)

6.2 Maßnahmen bezüglich Erschließungs- und Verbindungsqualität

Es wurden Relationen definiert, die die Beförderungszeiten zu den zugeordneten Zentren überschreiten. Einige Defizite lassen sich aufgrund externer Gegebenheiten, wie beispielsweise der topografischen Beschaffenheit, nicht beheben. Für andere werden die nachfolgenden Maßnahmen als Prüfauftrag definiert.

- Für die Gemeinde Meura ist eine Beschleunigung der Busfahrzeit nach Oberweißbach zu prüfen. Ziel ist die Reduzierung der Fahrzeit von 45 Minuten auf circa 30 Minuten mithilfe einer Direktverbindung über Sitzendorf oder den Aufbau flexibler Bedienungsangebote.

- Für die Gemeinde Schöndorf ist eine Beschleunigung der Busfahrzeit zum zugeordneten Oberzentrum Saalfeld zu prüfen. Die Reisezeit von über zwei Stunden resultiert aus vielen Umsteigevorgängen mit langen Wartezeiten.

6.3 Verknüpfungspunkte

Durch die Integration des SPNV und Busverkehrs im Gebiet des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla in den VMT ergeben sich aus tariflicher Sicht deutliche Potenziale Bus- und SPNV-Leistungen funktionsteilig zu planen. Daraus ergeben sich neue Verknüpfungspunkte, die entsprechend ihrer Bedeutung auszustatten sind. Aus dem im Abschnitt 6.1.1 definierten Prüfbedarf bezüglich eines möglichen Parallelverkehrs können neue Verknüpfungspunkte resultieren.

Weiterhin ist die Umsetzung des Verknüpfungspunktes Schwarzza, Dreiklang (ehemals Bremer Hof) zu forcieren und über einen möglichen Ausbau des Bahnhofs Bad Blankenburg zu einem Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und StPNV zu entscheiden.

Für die folgenden Haltestellen sind mögliche Fahrplanverknüpfungen und daraus resultieren die Entwicklung zu einem Verknüpfungspunkt zu prüfen:

- Katzhütte Bahnhof
 - Verknüpfung SPNV (RB 60) und StPNV (im Schwarzatal sowie in Richtung Großbreitenbach (Ilm-Kreis), Masserberg (Landkreis Hildburghausen) und Neuhaus am Rennweg (Landkreis Sonneberg))
 - Prüfung eines möglichen Ausbaus der Bushaltestelle mit zugehörigen Wendemöglichkeiten in räumlicher Nähe zum Bahnsteig des SPNV
- Mellenbach Verkehrszentrale
 - Verknüpfung SPNV (RB 60) und StPNV (im Schwarzatal)
 - Prüfbedarf zur Neustrukturierung des StPNV im Schwarzatal mit erweiterten Verknüpfungen zum SPNV
 - Prüfbedarf bezüglich hinreichender Platzkapazität der Bushaltestelle zur Aufnahme der anzubindenden Buslinien
- Sitzendorf Bahnhof
 - Verknüpfung SPNV (RB 60) und StPNV (im Schwarzatal)
 - Prüfbedarf zur Neustrukturierung des StPNV im Schwarzatal mit erweiterten Verknüpfungen zum SPNV
 - Prüfung eines möglichen Ausbaus der Bushaltestelle mit zugehörigen Wendemöglichkeiten in räumlicher Nähe zum Bahnsteig des SPNV
- Triptis Bahnhof
 - Verknüpfung zwischen dem SPNV und StPNV besteht

- ▶ Leipzig – Zeulenroda (RE 12 und Buslinie 40)
- ▶ Saalfeld – Zeulenroda (RB 22 und Buslinie 40)
- ▶ Aufnahme als Verknüpfungspunkt (Typ B) nach geplantem Ausbau durch die Stadt Triptis (voraussichtlich 2022)

6.4 Maßnahmen Infrastruktur und Fahrzeuge

6.4.1 Haltestellen

Das bestehende Haltestellenkataster ist zu vervollständigen, um das Monitoring über die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß der empfohlenen Priorisierung in Tabelle 17 zu ermöglichen. Dazu sind ggf. weitere Kennwerte aufzunehmen.

Der Ausbau der Haltestellen sollte durch die kommunalen Baulastträger entsprechend der empfohlenen Priorisierung unter Nutzung der Fördermöglichkeiten des Freistaates Thüringen (siehe RL-KVI) forciert werden.

6.4.2 Fahrzeuge

Vor dem Hintergrund der Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG mit den festgelegten Mindestquoten für saubere und energieeffiziente sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- ▶ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen (zum Beispiel im VMT) über eine gemeinsame Umsetzungsstrategie, sofern diese nicht durch den Freistaat Thüringen aufgezeigt wird
- ▶ Entscheidung zur Umstellung der Antriebsformen unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie übergeordneter Strategien und Förderkulissen
- ▶ Umsetzung der Vorgaben entsprechend des abgestimmten Handlungsrahmens, möglichst innerhalb vollständiger Linienbündel

6.5 Maßnahmenkatalog

Nr.	Art	Maßnahme	Ergebnis/ Umsetzung	Verantwortung	Verweis und Einordnung
1	A	<p>Prüfbedarf: Umsetzung und/oder Aufwerten weiterer landesbedeutsamer StPNV-Relationen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rudolstadt – Weimar (Linie 114) in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern – gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie ist eine gebrochene Relation, zum Beispiel mit Umstieg in Bad Berka möglich. ➤ Linie 155 Schleiz – Hof in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern ➤ Linie 610 Schleiz – Bad Lobenstein (siehe Maßnahme 3) 	2024	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Vorbereitung Neuvergabe Busnetz
2	A	<p>Verdichtung der Relation Schleiz – Saalfeld auf einen Stundentakt</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verdichten der Linie 820 Schleiz – Neustadt an der Orla (mit Übergang zum SPNV), oder ➤ Verdichten der Linie 966 Schleiz – Pößneck (mit Übergang zum SPNV) ➤ Prüfbedarf: In diesem Zusammenhang sollte die Aufwertung der Relation Schleiz – Jena (Linie 820) auf einen Stundentakt in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern geprüft werden 	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Erfüllung Mindestbedienungsstandards
3	A	Verdichtung der Linie 610 Schleiz – Bad Lobenstein auf 120-Minuten-Takt mit SPNV-Anschlüssen in Bad Lobenstein und Anschlüssen zur Linie 820 in Schleiz	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Erfüllung Mindestbedienungsstandards
4	A	Vertaktung der Linie 710 und Anschlüsse zur Linie 155 Richtung Hof	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Erfüllung Mindestbedienungsstandards
5	A	<p>Prüfbedarf: Umstrukturierung StPNV-Angebot im Schwarzatal</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vertaktung der Linie 302 mit SPNV-Anschlüssen in Bad Blankenburg und Sitzendorf sowie und Anschlüssen zum Städtedreieck mobil an der Haltestelle Schwarzza, Dreiklang ➤ Abstimmung der Erschließungslinien im Schwarzatal auf Anschlüsse zur RB 60 (Richtung Rottenbach) und zur Linie 302 (Richtung Bad Blankenburg) 	2024	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Vorbereitung Neuvergabe Busnetz
6	A	<p>Prüfbedarf: Vermeidung Parallelfahrten und Anschlussoptimierung zur funktionsteiligen Erschließung folgender Korridore (SPNV mit regionaler Verbindungsfunktion, StPNV mit Funktion der Feinerschließung)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Saalfeld und Neustadt (Orla): RE 12/RB 22 und Buslinie 944 ➤ Probstzella - Saalfeld: RE 14/42 und Buslinie 547 ➤ Sitzendorf - Katzhütte: RB 60 und Buslinie 302 	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.1: Optimierung ÖPNV-Netz

Nr.	Art	Maßnahme	Ergebnis/ Umsetzung	Verantwortung	Verweis und Einordnung
7	A	Prüfbedarf zur Umsetzung von On-Demand-Verkehren nach § 44 PBefG ► Umsetzung eines Pilotprojektes und Prüfung der flächendeckenden Umsetzung	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.2: Optimierung ÖPNV-Netz
8	I	Beschaffung/Aufbau eines Dispositionstools zur flexibleren Planung von On-Demand-Verkehren (im Zusammenhang mit Maßnahme 7 – Voraussetzung für flächendeckende Umsetzung)	2023	KomBus	Kapitel 6.1.2: Optimierung der Betriebsabwicklung
9	A	Planung: Optimierung des Stadtbusnetzes im Zusammenhang mit dem Ausbau der Haltestelle Schwarza, Dreiklang (ehemals Bremer Hof) zum StPNV-Verknüpfungspunkt	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.1.3: Optimierung ÖPNV-Netz
10	A	Prüfbedarf. Optimierung der Stadtverkehre „Stadtmobil“ – ergänzende Angebote über die Mindestbedienungsstandards hinaus am Wochenende und in den Abendstunden als flexible On-Demand-Verkehre	2023	KomBus und betroffene Städte	Kapitel 6.1.4: Attraktivierung ÖPNV-Netz
11	A	Planung zur Umsetzung der Linienschiffahrt am Thüringer Meer unter Einbindung der kommunalen Beteiligten	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla Zweckverband Tourismus und Infrastruktur Thüringer Meer KomBus	Kapitel 6.1.5: Attraktivierung ÖPNV-Netz
12	A	Ausbau des Bedienungsangebotes Wanderbus Thüringer Meer	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla KomBus	Kapitel 6.1.6: Maßnahme ist für 2022 fest disponiert
13	A	Prüfbedarf Umsetzung des Rennsteig-Tickets im Bereich Thüringer Meer	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla Zweckverband Tourismus und Infrastruktur Thüringer Meer KomBus	Kapitel 6.1.6: Attraktivierung ÖPNV-Netz
14	A	Prüfbedarf: verbesserte touristische Anbindung im Bereich Ziegenrück, Schleiz, Saalburg, Bad Lobenstein	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla Zweckverband Tourismus und Infrastruktur Thüringer Meer KomBus	Kapitel 6.1.6: Attraktivierung ÖPNV-Netz in Verbindung mit Maßnahme 12 bezüglich Kofinanzierung

Nr.	Art	Maßnahme	Ergebnis/ Umsetzung	Verantwortung	Verweis und Einordnung
15	A	Prüfbedarf: Umsetzen punktueller Beschleunigungsmöglichkeiten	2022	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	Kapitel 6.2 Erfüllung Mindestbedienungsstandards
16	A/I	Prüfbedarf: Ausbau von Verknüpfungspunkten <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichten fahrplantechnischer Verknüpfungen (Anschlüsse) ➤ Ausbau der Haltestelleninfrastruktur für attraktive Umsteigebeziehungen mit kurzen Wegen 	2023	Zweckverband ÖPNV Saale-Orla betroffene Aufgabenträger betroffene Kommunen	Kapitel 6.3 Optimierung und Attraktivierung ÖPNV-Netz
16	I	Erweiterung des Haltestellenkatasters und Aufbau eines Monitorings zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen	2022	KomBus betroffene Kommunen	Kapitel 6.4.1 Umsetzung Barrierefreiheit
17	I	Entscheidung über einzusetzende Antriebsformen zur Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> ➤ unter Berücksichtigung einer möglichen Landesstrategie zum landesweiten Erreichen der geforderten Quoten, oder in Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen (zum Beispiel im VMT) ➤ Berücksichtigung sauberer und/oder emissionsfreier Fahrzeuge gemäß der notwendigen Quote bei der Fahrzeugbeschaffung ➤ Errichten oder Zugänglichmachen notwendiger Versorgungsinfrastrukturen 	2024	KomBus	Kapitel 6.4.2 Einhaltung gesetzlicher Vorgaben

Tabelle 23: Maßnahmenkatalog

A = Angebotsmaßnahme, I = Investitionsmaßnahme

7 Finanzierungs- und Investitionsplan

7.1 Finanzierung des StPNV im Zweckverband ÖPNV Saale-Orla

Im Freistaat Thüringen wird die Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs durch das ThürÖPNVG (§ 3 Absatz 2) geregelt. Den Landkreisen und kreisfreien Städten werden jährliche, zweckgebundene Zuweisungen nach § 8 (6) ThürÖPNVG durch den Freistaat Thüringen zur Verfügung gestellt. Darin sind die Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz sowie dem Entflechtungsgesetz enthalten.

Die Zuwendungen teilen sich in eine Grundförderung für die Bereitstellung bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote und eine Förderung landesbedeutsamer StPNV-Achsen auf. Die Grundförderung wird nach Aufteilungsschlüsseln gemäß § 5 StPNV-Finanzierungsrichtlinie auf die Betriebszweige Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus sowie in Abhängigkeit der genehmigten Fahrplankilometer auf die Aufgabenträger aufgeteilt. Die Förderung der landesbedeutsamen StPNV-Achsen erfolgt auf Antrag der Aufgabenträger mit einem Satz von 0,50 Euro je erbrachtem Nutzwagenkilometer auf den förderfähigen landesbedeutsamen StPNV-Achsen (sofern die damit verbundenen Mindestkriterien eingehalten sind). Weitere Fördermöglichkeiten sind im Abschnitt 1.2.4 beschrieben.

Für den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla wird der in Tabelle 24 aufgeführte Finanzplan für die Laufzeit 2022 bis 2026 als Planungsgrundlage unterstellt. Folgende kalkulatorische Grundsätze liegen diesem zugrunde:

Fahrgeldeinnahmen

Für die Einwohnerentwicklung wird im Verbandsgebiet ein Rückgang angenommen (siehe Tabelle 2). Dem gegenüber wird die Anzahl ÖPNV-Fahrten je Person im Verbandsgebiet durch den Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen positiv beeinflusst. Die Anzahl der Schüler:innen wird für den Betrachtungszeitraum als stabil erwartet. Durch regelmäßige Preisanpassungen wird der Durchschnittserlös je Fahrt, bezogen auf die Preise 2021, weiter erhöht. Damit ergibt sich über den Zeitraum 2022 bis 2026 eine voraussichtliche Steigerung der Fahrgelderlöse um gut 6,1 Prozent (im Mittel 1,5 Prozent je Jahr).

In übergeordneten Trends werden positive Entwicklungstendenzen der Verkehrsnachfrage im Jedermannverkehr unterstellt – einerseits durch Aufholeffekte der pandemiebedingten Nachfragerückgänge in den Jahre 2019 und 2020; andererseits durch Verlagerungseffekte im Zuge der Thematik Mobilitätswende. Beide Effekte sind mit den bestehenden Datengrundlagen nicht quantifizierbar und sind tendenziell positiv wirkende unberücksichtigte Einflussfaktoren des Finanzierungsplanes.

Ausgleichsleistungen

Die Ausgleichsleistungen für schulbezogene Verkehre nach § 45a PBefG werden analog zu der konstanten Anzahl Fahrschüler:innen als stabil angenommen. Diese Ausgleichsleistungen hängen von den Einnahmen aus Fahrschülerverkehren sowie der Anzahl Schüler:innen ab.

Die Ausgleichsleistungen von Personen mit dem Status Schwerbehinderter gemäß Sozialgesetzbuch (SGB IX) sind von den Fahrgeldeinnahmen und dem Anteil beförderter Schwerbehinderter abhängig. Der Koeffizient wird als konstant angenommen. Die Ausgleichsleistungen steigen daher aufgrund der wachsenden Fahrgeldeinnahmen.

Personalkosten

Der Fachkräftemangel führt auch im Bereich des ÖPNV zu einer angespannten Personalsituation, insbesondere beim Fahrpersonal. Daher werden aufgrund des bestehenden Gehaltsgefüges in diesem Bereich jährliche Kostensteigerungen von 2,5 Prozent unterstellt.

Materialkosten

Die mittel- bis langfristige Entwicklung der Kraftstoffkosten ist schwer quantifizierbar. Es wird erwartet, dass die im zweiten Quartal 2021 sichtbaren überdurchschnittlichen Steigerungen der Kraftstoffpreise sich mittelfristig wieder auf eine langfristige Entwicklungstendenz einschwingen werden. Es wird eine jährliche Kostensteigerung von 1,7 Prozent unterstellt

Aufwendungen bezogener Leistungen

Unter „bezogenen Leistungen“ werden alle Dienstleistungen subsumiert, zum Beispiel extern erbrachte Werkstattleistungen, Verkehrsleistungen von Subunternehmen, und weitere Materialkosten (zum Beispiel für Fahrzeugteile). Hierin wird eine jährliche Kostensteigerung von 0,5 Prozent unterstellt.

Abschreibungen

In der Finanzplanung werden Mehrkosten in der Fahrzeugbeschaffung durch die Notwendigkeit zur Umstellung auf saubere und emissionsfreie Fahrzeuge in Höhe von jährlich rund 250.000 Euro unterstellt. Aufgrund der volatilen Rahmenbedingungen zum Erreichen einer landesweiten Beschaffungsquote sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge ist diese Prognose den sich entwickelnden Anforderungen an die Antriebsstrategie der KomBus anzupassen.

sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Aufwendungen werden entsprechend der allgemeinen Preissteigerungen sowie der Kostensteigerung bei Personaldienstleistungen mit einer jährlichen Steigerung von 2,5 Prozent fortgeschrieben.

Ergebnis

	2021 ²⁶	2022	2023	2024	2025	2026
Erlöse gesamt, davon:	27.503	27.910	28.668	28.946	29.275	29.627
Fahrkartenverkauf	8.072	8.142	8.264	8.388	8.514	8.642
Ausgleich § 45a (PBefG)	3.934	3.743	3.750	3.750	3.750	3.750
Erstattung SGB IX	245	250	254	258	261	265
sonstige Einnahmen	1.952	1.975	1.750	1.750	1.750	1.750
Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen	13.300	13.800	14.650	14.800	15.000	15.220
Betriebskosten gesamt, davon:	27.430	27.903	28.633	28.882	29.243	29.614
Personalkosten	11.243	11.480	11.767	12.061	12.363	12.672
Materialkosten, davon	7.213	7.864	7.944	7.766	7.689	7.611
<i>Betriebsstoffe</i>	<i>2.718</i>	<i>3.442</i>	<i>3.500</i>	<i>3.300</i>	<i>3.200</i>	<i>3.100</i>
<i>bezogene Leistungen</i>	<i>4.495</i>	<i>4.422</i>	<i>4.444</i>	<i>4.466</i>	<i>4.489</i>	<i>4.511</i>
Abschreibungen	3.658	3.367	3.600	3.600	3.600	3.600
sonstige betriebliche Aufwendungen	5.316	5.192	5.322	5.455	5.591	5.731

Tabelle 24: Finanzierungsplan StPNV im Zweckverband ÖPNV Saale-Orla (Angaben in 1.000 Euro)

Die im Kapitel 6.5 zusammengefassten Maßnahmen sind teilweise mit zusätzlichen Leistungen verbunden. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes wurden Prüfbedarfe definiert, die eine vertiefende Prüfung und betriebliche Planung der Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes umfassen. Erst nach eingehender Prüfung kann eine genaue Bemessung des zusätzlichen Aufwandes und der daraus resultierenden zusätzlichen Betriebskosten erfolgen.

Über die im Kapitel 4 definierten Mindestbedienungsstandards hinausgehenden Verkehrsbedarfe sind in der Regel nicht ohne zusätzliche finanzielle Mittel umzusetzen. Für die Umsetzung derartiger Maßnahmen sind dann finanzielle Kooperationen mit den jeweiligen Nutznießern nötig.

²⁶ Für die Daten 2021 wird ein Forecast mit Stand November 2021 zugrunde gelegt. Diese Daten dienen als Referenz für die Entwicklung im Betrachtungszeitraum 2022 bis 2026.

7.2 Investitionen

KomBus

Im Rahmen der Finanzplanung 2022 bis 2026 werden erhöhte Abschreibungen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorgesehen. Damit werden absehbare Investitionen in alternative Antriebsarten im Finanzplan im Bereich der Fahrzeugabschreibungen berücksichtigt. Eine Entscheidung für eine (oder mehrere) zukünftige Antriebstechnologien muss unter Berücksichtigung der externen Rahmenbedingungen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes erfolgen. Daraus werden weitere Investitionsbedarfe in die Versorgungsinfrastruktur der sauberen und emissionsfreien Fahrzeuge folgen. Da deren Höhe maßgeblich durch den Systementscheid beeinflusst wird, kann dieser Punkt noch nicht im Finanzierungsplan berücksichtigt werden.

Kommunale Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur

Im Bereich des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla werden durch die Städte und Gemeinden der beiden Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis in den Jahren 2022 bis 2026 bereits umfangreiche Investitionen in den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur geplant, für die Förderbedarfe über die RL-KVI (siehe Abschnitt 1.2.4) ersichtlich werden (siehe Tabelle 25). Die Investitionsanmeldungen der Kommunen sind in den Anlagen 7 bis 11 detailliert aufgeführt. Für den Zeitraum ab 2023 sind durch fortschreitende Planungsprozesse weitere Investitionsanmeldungen mit entsprechenden Förderbedarfen zu erwarten.

Jahr	Anzahl Ausbauprojekte	Investitionsumfang	Fördermittelumfang
2022	70	5.080.066 €	4.339.446 €
2023	28	2.727.942 €	2.202.146 €
2024	24	1.837.000 €	1.647.900 €
2025	21	2.210.000 €	1.980.900 €
2026	18	1.260.000 €	1.130.400 €

Tabelle 25: Investitionsanmeldungen der Kommunen (Zusammenfassung)

Literaturverzeichnis

- DDS Digital Data Services GmbH. (2019). *Räumliche Analyse von B2B-Absatzpotenzialen*. Karlsruhe.
- Landkreis Saalfeld-Rudolstadt. (2017). *Mobilitätskonzept Thüringer Meer 2017*.
- Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen. (2011). *Regionalplan Ostthüringen*. Gera.
- Regionalverbund Thüringer Wald. (2019). *Erweiterung des Rennsteig-Tickets. Machbarkeitsstudie Verknüpfung und Integration bestehender ÖPNV-Angebote für das Verbandsgebiet Thüringer Wald*. Suhl. Abgerufen am 05. 11 2021 von <https://www.thueringer-wald.com/urlaub-wandern-winter/downloads-110183.html>
- Thüringer Landesamt für Statistik. (30.06.2019). *Pendler nach Kreisen*. Erfurt.
- Thüringer Landesamt für Statistik. (kein Datum). *Bevölkerung und Einwohner je km² am 31.12.* Abgerufen am 05. 11 2021 von <https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=zr000101%7C%7C>
- Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr. (2014). *Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025*. Erfurt.
- ZRN. (2016). *Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar*. Mannheim: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Anlagen

Anlage 1: Einwohnerzahlen nach Ortsteilen

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt		104.363					
Allendorf erfüllende Gemeinde Stadt Königsee		333	8,8	38	53		129
	Allendorf	220					
	Aschau	113					
Altenbeuthen / erfüllende Gemeinde Kaulsdorf		225	7,9	29	10		94
Bad Blankenburg		6.219	35,6	175	2.343	1.288	1.766
	Bad Blankenburg	5.513					
	Böhlscheiben	70					
	Watzdorf	136					
	Zeigerheim	122					
	Großgölitz	77					
	Kleingölitz	74					
	Oberwirbach	86					
	Cordobang	83					
	Fröbitz	58					
Bechstede / erfüllende Gemeinde Stadt Königsee		150	115,3	1	6		
Drognitz / erfüllende Gemeinde Kaulsdorf		662	24,0	28	45	21	236
	Drognitz	218					
	Lothra	129					
	Neuenbeuthen	92					
	Reitzen-geschwenda	165					
	Neidenberga	58					
Hohenwarte / erfüllende Gemeinde Kaulsdorf		178	6,3	28	304	237	54
Kaulsdorf		2.480	60,0	41	263	186	971
	Kaulsdorf	1.314					
	Eichicht	426					
	Breternitz	250					
	Fischersdorf	221					
	Hockeroda	151					
	Weischwitz	118					
Königsee		7.264	115,3	63	259	991	2.020
	Königsee	2.958					

²⁷ Daten gemäß Angaben der Gebietskörperschaften

²⁸ Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.6.2019

²⁹ Pendleratlas Stand 2021

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
	Rottenbach	517					
	Dörfeld a.d.Heide	373					
	Garsitz	296					
	Hengelbach	62					
	Horba	201					
	Leutnitz	134					
	Lichta	108					
	Milbitz	303					
	Oberköditz	235					
	Oberschöbling	118					
	Paulinzella	92					
	Quittelsdorf	196					
	Solsdorf	211					
	Storchsorf	70					
	Thälendorf	114					
	Unterköditz	151					
	Unterschöbling	115					
	Dröbischau	246					
	Egelsdorf	153					
	Mankenbach	128					
	Oberhain	216					
	Unterhain	153					
	Barigau	114					
Leutenberg		2.251	57,5	39	765	433	645
	Leutenberg	1.398					
	Dorfilm	138					
	Hersdorf	41					
	Hirzbach	67					
	Kleingeschwenda	58					
	Landsendorf	111					
	Munchwitz	123					
	Schweinbach	158					
	Steinsdorf	157					
Rudolstadt		24.961	135,2	185	10.176	4.319	5.589
	Rudolstadt	9.164					
	Ammelstädt	131					
	Breitenheerda	166					
	Cumbach	2.568					
	Eichfeld	128					
	Eschdorf	62					
	Geitersdorf	85					
	Haufeld	109					
	Heilsberg	191					
	Keilhau	90					
	Lichtstedt	162					
	Milbitz bei Teichel	66					
	Mörla	253					
	Oberpreilipp	83					
	Pflanzwirbach	268					
	Remda	814					
	Schaala	479					
	Schwarza	4.411					
	Sundremda	203					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
	Teichel	479					
	Teichroda	349					
	Treppendorf	118					
	Unterpreilipp	91					
	Volkstedt	4.491					
Saalfeld/Saale		30.882	145,6	212	17.475	8.018	5.748
	Saalfeld	24.665					
	Beulwitz	473					
	Crösten	247					
	Wöhlsdorf	73					
	Aue am Berg	126					
	Arnsger euth	262					
	Bernsdorf	63					
	Burkersdorf	168					
	Dittersdorf	162					
	Dittrichshütte	405					
	Eyba	167					
	Kleingeschwenda	284					
	Lositz-Jehmichen	82					
	Reschwitz	271					
	Volkmannsdorf	255					
	Unterw irbach	852					
	Wickersdorf	215					
	Wittmannsger euth	87					
	Witzendorf	70					
	Wittgendorf	164					
	Schmiedefeld	1.029					
	Reichmannsdorf	641					
	Gösselsdorf	121					
VG Schiefergebirge		6.347	146,7	43			
	Brennersgrün	127					
	Röttersdorf	150					
	Schmiede-bach	194					
	Lehesten	1.173					
	Gräfenthal	1.211					
	Buchbach	95					
	Creunitz	49					
	Gebersdorf	172					
	Großneundorf	87					
	Lichtenhain	129					
	Lippelsdorf	107					
	Sommersdorf	44					
	Probstzella	1.029					
	Arnsbach	141					
	Döhlen	68					
	Großgeschwenda	108					
	Kleinneundorf	73					
	Königsthal	73					
	Laasen	57					
	Lichtentanne	225					
	Limbach	56					
	Markt gölitz	255					
	Oberloquitz	150					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
	Pippelsdorf	57					
	Reichenbach	59					
	Roda	40					
	Schaderthal	61					
	Schläga	39					
	Unterloquitz	166					
	Zopten	152					
VG Schwarzatal		8.659	128,2	68			
	Cursdorf	602					
	Desbach	331					
	Katzhütte	1.313					
	Döschnitz	237					
	Meura	406					
	Rohrbach	189					
	Schwarzburg	529					
	Sitzendorf	767					
	Unterweißbach	752					
	Meuselbach-Schwarzühle	1.018					
	Oberweißbach	1.342					
	Lichtenhain	285					
	Mellenbach-Glasbach	888					
Uhlstädt-Kirchhasel		5.647	121,6	46	1.485	853	1.769
	Beutelsdorf	146					
	Catharinau	336					
	Clöswitz	25					
	Dorndorf	94					
	Engerda	283					
	Etzelbach	359					
	Großkochberg	479					
	Heilingen	174					
	Kirchhasel	548					
	Kleinkochberg	44					
	Kleinkrossen	44					
	Kolkwitz	137					
	Kuhfraß	128					
	Mötzelbach	82					
	Naundorf	50					
	Neusitz	107					
	Niederkrossen	250					
	Oberhasel	89					
	Oberkrossen	141					
	Partschefeld	93					
	Röbschütz	94					
	Rödelwitz	74					
	Rückersdorf	134					
	Schloßkulm	50					
	Schmieden	51					
	Teichweiden	169					
	Uhlstädt	802					
	Unterhasel	6					
	Weitersdorf	9					
	Weißbach	114					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
	Weißßen	241					
	Zeutsch	294					
Unterwellenborn		8.437	63,1	134	3.884	2.251	2.869
	Unterwellenborn	1.964					
	Birkigt	441					
	Bucha	331					
	Dorfkulm	49					
	Goßwitz	873					
	Kamsdorf	2.558					
	Könitz	1.478					
	Langenschade	281					
	Lausnitz	123					
	Oberwellenborn	339					
Saale-Orla-Kreis		82.447					
Bad Lobenstein		5.887	48,9	120	2.616	1.711	1.577
	Bad Lobenstein	4.674					
	Helmsgrün	286					
	Lichtenbrunn	227					
	Oberlemnitz	138					
	Saaldorf	247					
	Unterlemnitz	315					
Gefell		2.567	45,2	57	494	365	1.020
	Gefell	1.197					
	Blintendorf	199					
	Dobareuth	372					
	Gebersreuth	148					
	Göttengrün	118					
	Haidenfeld	58					
	Frössen	205					
	Langgrün	218					
	Mödlareuth	34					
	Straßenreuth	18					
Hirschberg		2.221	24,1	92	533	385	749
	Hirschberg	1.659					
	Ullersreuth	94					
	Göritz	227					
	Sparnberg	134					
	Venzka	107					
Neustadt / Orla		9.159	92,2	99		3.768	2.442
	Neustadt / Orla	6.640					
	Breitenhain-Stößwitz	158					
	Dreba	234					
	Knau	712					
	Lichtenau	171					
	Linda	109					
	Kleina	59					
	Köthnitz	94					
	Steinbrücken	93					
	Modewitz	289					
	Neunhofen	484					
	Stanau	116					
VG Oppurg		5.362	98,0	55			

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
	Bodelwitz	572					
	Döbritz	178					
	Gertewitz	136					
	Grobengereuth	195					
	Langenorla Langendembach	789					
	Kleindembach	435					
	Lausnitz bei Neustadt/ Orla	302					
	Nimritz	334					
	Oberoppurg	157					
	Oppurg	648					
	Kolba	227					
	Rehmen	257					
	Quaschwitz	68					
	Solkwitz	60					
	Weira	401					
	Wernburg	603					
Pößneck		12.404	24,4	508	5.813	3.768	2.442
	Pößneck	11.305					
	Schlettwein	561					
	Öpitz	457					
	Schweinitz	81					
VG Ranis-Ziegenrück		7.239	131,0	55			
	Ziegenrück	687	8,3	83	110	65	218
	Krölpa	2.703	42,3	64	358	271	916
	Krölpa	1.258					
	Dobian	168					
	Friedebach	119					
	Gräfendorf	141					
	Hersdorf	168					
	Hütten	98					
	Oelsen	44					
	Rockendorf	472					
	Trannroda	130					
	Zella	105					
Eßbach		250	5,3	47	9		
	Eßbach	191					
	Walsburg	59					
Gössitz		321	12,8	25	28	20	123
	Gössitz	316					
	Gössitzer Wand	5					
Keila		79	4,2	19			39
Moxa		87	4,7	18	7		39
Paska		110	6,6	17	3		
Peuschen		467	7,6	62	12	11	168
	Peuschen	329					
	Bahren	94					
	Laskau	44					
Ranis		1.779	10,6	168	396	293	568
	Ranis	1.633					
	Brandenstein	56					
	Heroldshof	21					
	Ludwigshof	69					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendelnde ²⁹	Auspendelnde ²⁹
Schmorda		97	4,8	20	4		
Schöndorf		277	10,1	27	6		
	Schöndorf	129					
	Külmla	75					
	Tausa	73					
Seisla		152	4,5	34	12		47
	Seisla	55					
	Wöhlsdorf	97					
Wilhelmsdorf		230	9,3	25	17		80
	Wilhelmsdorf	200					
	Kalte Schenke	30					
Remptendorf		3.375	97,8	35	1.116	675	1.075
	Remptendorf	851					
	Karolinenfeld	32					
	Altengesees	180					
	Burglemnitz	98					
	Eliasbrunn	238					
	Gahma	146					
	Grubersmühle	1					
	Neumühle	0					
	Zschachenmühle	19					
	Gleima	62					
	Liebengrün	378					
	Liebschütz	456					
	Ottermühle	5					
	Waldfrieden	1					
	Lückenmühle	94					
	Rauschengesees	97					
	Ruppersdorf	241					
	Thierbach	101					
	Thimmendorf	220					
	Weisbach	155					
Rosenthal am Rennsteig		3.979	56,5	70	734	354	1.417
	Arlas	22					
	Birkenhügel	354					
	Blankenberg	858					
	Blankenstein	681					
	Harra	714					
	Kießling	97					
	Lemnitzhammer	6					
	Neundorf	553					
	Pottiga	383					
	Schlegel	200					
	Seibis	111					
Saalburg-Ebersdorf		3.585	72,1	50	2.096	1.714	1.012
	Ebersdorf	900					
	Friesau	373					
	Kloster	56					
	Kulm	114					
	Pöritzsch	128					
	Raila	107					
	Röppisch	217					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendlende ²⁹	Auspendlende ²⁹
	Saalburg	813					
	Schönbrunn	552					
	Wernsdorf	80					
	Zoppoten	245					
VG Seenplatte	Dittersdorf	4.195	105,1	40			
	Dittersdorf	474	15,7	30	401	374	171
	OT Dittersdorf	227					
	OT Dragensdorf	67					
	OT Chursdorf	180					
	Görkwitz	311	5,9	53	34		
	OT Görkwitz	266					
	OT Mönchgrün	45					
	Göschitz	220	7,8	28			
	OT Göschitz	147					
	OT Rödersdorf	73					
	Kirschkau	214	6,0	36	24		86
	Löhma	292	10,5	28	8		133
	Moßbach	422	9,7	43	55	37	154
	Neundorf	273	8,0	34			96
	OT Neundorf	180					
	OT Pahnstangen	93					
	Oettersdorf	875	10,3	85	563		
	Ploten	267	8,2	32	25		112
	Pörmitz	177	6,4	28	9		72
	Tegau	408	7,2	57	18	15	176
	OT Tegau	318					
	OT Burkersdorf	90					
	Volkmannsdorf	262	9,5	28	9		98
Schleiz		9.256	108,2	86	5.170	3.411	2.008
	Schleiz	6.242					
	Burgk	72					
	Burgkhammer	9					
	Crispendorf	345					
	Dörflas	15					
	Drösswein	42					
	Erkmannsdorf	17					
	Gräfenwarth	342					
	Grochwitz	77					
	Isabellengrün	10					
	Langenbuch	281					
	Lössau	322					
	Möschlitz	450					
	Oberböhmisdorf	485					
	Oschitz	441					
	Wüstendittersdorf	106					
Tanna		3.725	87,4	43	1.392	945	1.115
	Künsdorf	171					
	Seubtendorf	215					
	Schilbach	260					
	Zollgrün	288					
	Frankendorf	141					
	Mielesdorf	231					
	Unterkokskau	261					

Gemeinde	Ort/Ortsteil	Einwohner:innen ²⁷	Fläche in km ²	EW/ km ²	Arbeitsplätze ²⁸	Einpendlende ²⁹	Auspendlende ²⁹
	Oberkoskau	66					
	Willersdorf	103					
	Ebersberg	36					
	Rothenacker	135					
	Stelzen	215					
	Spielmes	58					
	Tanna	1.545					
VG Triptis		6.132	88,1	70			
	Triptis	2.788			2.600		
	Oberpöllnitz	550					
	Döblitz	51					
	Ottmannsdorf	95					
	Schönborn	83					
	Hasla	36					
	Pillingsdorf	126					
	Burkersdorf	39					
	Dreitzsch	376					
	Alsmannsdorf	68					
	Geroda	145					
	Wittchenstein	74					
	Geheege	21					
	Lemnitz	260					
	Leubsdorf	134					
	Miesitz	216					
	Kopitzsch	69					
	Mittelpöllnitz	233					
	Porstendorf	66					
	Rosendorf	92					
	Zwackau	77					
	Schmieritz	93					
	Traun	69					
	Weltwitz	245					
	Tömmelsdorf	43					
	Wüstenwetzdorf	83					
Wurzbach		3.029	72,3	42		311	1.022
	Wurzbach	1.699			566		
	Grumbach	144					
	Heberndorf	232					
	Heinersdorf	299					
	Oßla	324					
	Titschendorf	196					
	Weitisberga	135					

Anlage 2: Gewerbe- und Industriegebiete

Nr.	Standort / Bezeichnung	Gemeinde	Nettofläche in ha	Mitarbeiter ca.
1	Aschau, Am Milchberg	Allendorf	6,20	260
2	GWG Pfarreichen Bad Blankenburg	Bad Blankenburg	33,80	811
3	GWG Ba Lobenstein Ost	Bad Lobenstein	5,89	k.A.
4	Unterlemnitz	Bad Lobenstein	10,70	k.A.
5	In den Leiten	Dittersdorf	7,35	k.A.
6	Gefell Nord	Gefell	34,10	k.A.
7	Kießling	Hirschberg	7,96	k.A.
8	Wetterau	Hirschberg	27,60	k.A.
9	GWG Kaulsdorf	Kaulsdorf	8,49	45
10	GWG Catharinau	Kirchhasel	2,45	300
11	Kirchhasel West, 1. BA	Kirchhasel	22,74	467
12	Kirchhasel West, 2.BA	Kirchhasel	2,70	k.A.
13	Am Bahnhof	Knau	5,30	k.A.
14	An der Münze	Königsee-Rottenbach	15,90	405
15	GWG Köditz	Königsee-Rottenbach	2,78	k.A.
16	IGP Königsee	Königsee-Rottenbach	11,95	313
17	Gewerbehof Leutenberg	Leutenberg	1,20	91
18	Herrenwiese	Leutenberg	0,75	k.A.
19	Hüttengrund	Leutenberg	0,80	k.A.
20	GWG Miesitz	Miesitz	4,93	k.A.
21	GWG Porstendorf	Mittelpölnitz	4,00	k.A.
22	GWG Moßbach	Moßbach	9,40	k.A.
23	Neustadt (Orla) Molbitz	Neustadt (Orla)	5,98	k.A.
24	Neunhofen	Neustadt (Orla)	5,65	k.A.
25	Triptiser Straße	Neustadt (Orla)	0,68	k.A.
26	Im Weinberg	Nimritz	4,95	k.A.
27	Am Holweg	Oberweißbach	5,20	48
28	GWG an der B2	Oettersdorf	14,40	k.A.
29	GWG Oppurg	Oppurg	10,03	k.A.
30	I. und II. BA	Pößneck	41,90	k.A.
31	III. BA	Pößneck	8,50	k.A.
32	Am Überlandwerk	Probstzella	1,82	k.A.
33	Auwiesen	Probstzella	1,30	k.A.
34	An der Tauge	Ranis	5,36	k.A.
35	Ammelstädt-Nord	Rudolstadt	9,18	157
36	Teichröda, Die Aue	Rudolstadt	14,00	74
37	GWG Eliasbrunn	Remptendorf	4,00	k.A.
38	GWG Liebengrün	Remptendorf	2,70	k.A.
39	GWG Remptendorf	Remptendorf	9,10	k.A.
40	GWG Thimmendorf	Remptendorf	0,60	k.A.
41	In den großen Äckern	Rottenbach	12,50	k.A.

Nr.	Standort / Bezeichnung	Gemeinde	Nettofläche in ha	Mitarbeiter ca.
42	Blankenburger Str.	Rudolstadt	2,70	33
43	Cumbach I	Rudolstadt	k.A.	k.A.
44	Cumbach II	Rudolstadt	k.A.	k.A.
45	Industriepark Schwarza	Rudolstadt	108,40	1.100
46	Rudolspark	Rudolstadt	14,86	467
47	Rudolstadt-Ost	Rudolstadt	18,10	527
48	Rudolstadt-Schwarza	Rudolstadt	91,00	260
49	Friesau I	Saalburg-Ebersdorf	21,80	k.A.
50	Ebersdorf-Friesau Am Bahnhof III	Saalburg-Ebersdorf	21,40	k.A.
51	Schönbrunn	Saalburg-Ebersdorf	6,36	k.A.
52	Alte Kaserne	Saalfeld	7,17	10
53	Altsaalfeld	Saalfeld	9,50	660
54	An der Heide	Saalfeld	10,00	129
55	Eibischbrunnen	Saalfeld	4,60	238
56	Eibischbrunnen Süd	Saalfeld	5,50	k.A.
57	Geraer Am Bahnbogen	Saalfeld	25,70	340
58	GWG Beulwitz	Saalfeld	8,80	457
59	Handel-und Gewerbegebiet an der Kumbacher Straße	Saalfeld	7,00	739
60	Mittlerer Watzenbach 1. BA und 2. BA	Saalfeld	55,00	560
61	Pestalozzistraße	Saalfeld	4,50	332
62	Alte Kaserne Beulwitz	Saalfeld	10,00	k.A.
63	GWG Am Stadtwege Oberböhmisdorf	Schleiz	3,54	k.A.
64	GWG Schleiz-Süd	Schleiz	13,00	k.A.
65	GWG Wolfsgalgen	Schleiz	16,95	30
66	Oschitz I. und II. BA	Schleiz	33,53	k.A.
67	Industriegebiete Oschitz	Schleiz	47,00	800
68	GWG Crispendorf	Schleiz	6,00	50
69	Eisenwerk	Schmiedefeld	k.A.	150
70	Kapelle	Tanna	23,10	k.A.
71	Seubtendorf	Tanna	6,46	k.A.
72	Triptis Ost	Triptis	65,44	k.A.
73	GWG Triptis-Nord	Triptis	28,90	k.A.
74	Kotschaugrund Könitz	Unterwellenborn	4,50	35
75	Lausnitzer Wegäcker Birkigt	Unterwellenborn	4,00	k.A.
76	Maxhütte	Unterwellenborn	117,00	1.200
77	IGP Weira	Weira	63,80	k.A.
78	GWG Titschend.-R.brunn	Wurzbach	2,77	k.A.
79	GWG Heberndorf	Wurzbach	5,34	k.A.
80	Gewerbepark Krölpa	Krölpa	2,00	k.A.
81	GWG Langenorla	Langenorla	2,90	k.A.

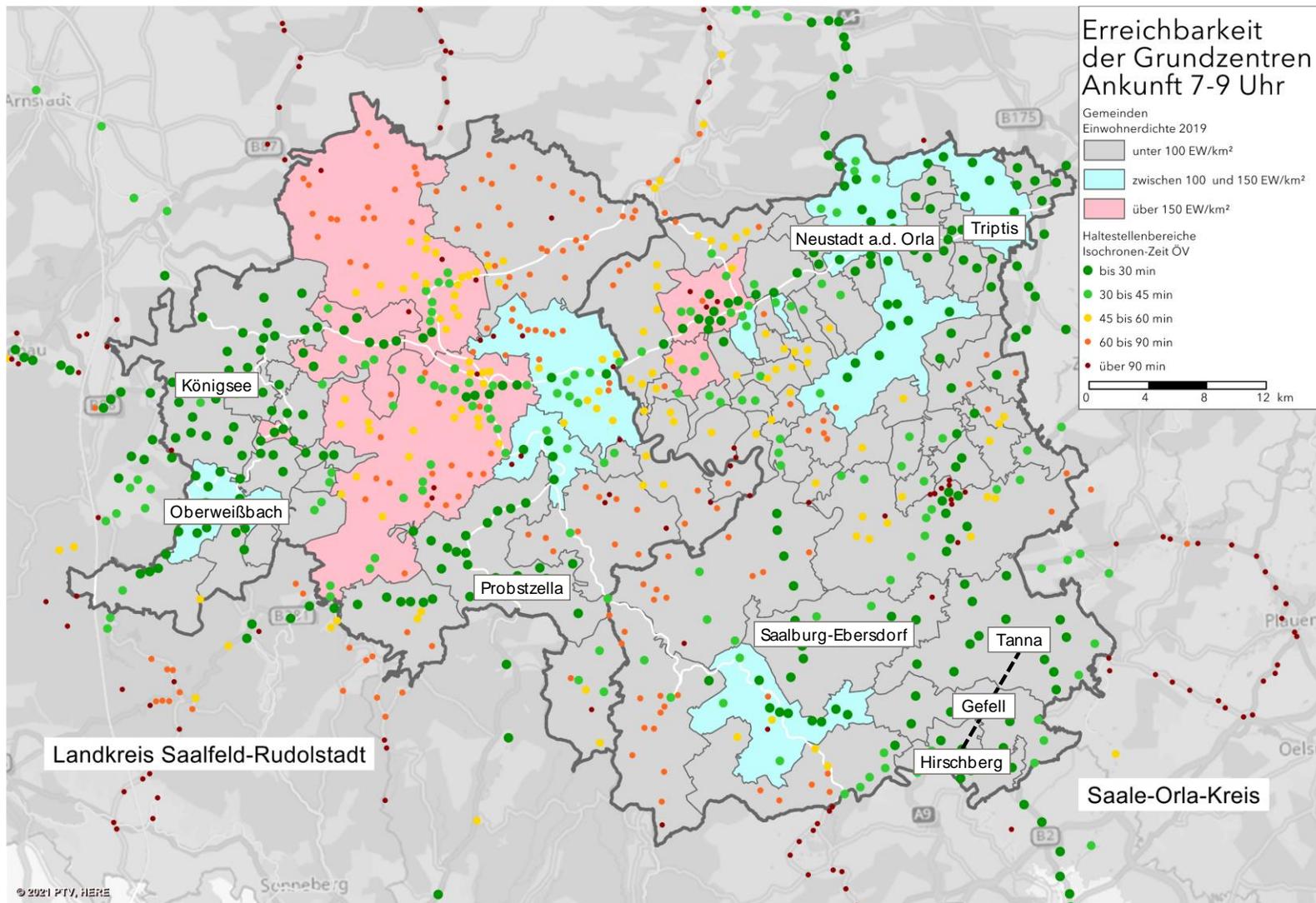
Anlage 3: Liste der Buslinien mit betrieblichen Kennzahlen

Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Kreisgrenz- übergreifend	Mo.-Fr. (Schule)		Mo.-Fr. (Ferien)		Samstag		Sonn- und Feiertag	
					Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt
1	82	Stadtverkehr	Stadtverkehr Neustadt/Orla	nein	2		2		-		-	
2	113	Regionalverkehr	(Erfurt-Kranichfeld-)Breitenheerda-Remda-Rudolstadt	ja	33		15		7		4	
3	114	Regionalverkehr	Weimar-Bad Berka-Teichel-Geitersdorf-Rudolstadt	ja	30	2h	17	2h	10	2h	-	
4	120	Regionalverkehr	Atremda-Remda-Lichstedt-Rudolstadt	nein	21		9		2		-	
5	121	Regionalverkehr	Engerda-Teichel-Großkochberg-Teichweiden-Rudolstadt	nein	35		12		4		2	
6	122	Regionalverkehr	Engerda-Niederkrossen-Uhlstädt-Kirchhasel-Rudolstadt	nein	48		18		4		2	
7	125	Regionalverkehr	Rudolstadt-Cumbach-Langenschade-Schloßkulm	nein	20		6		4		-	
8	126	Stadtverkehr	Rudolstadt-Volkstedt-Schwarza-Zeigerheim	nein	2		2		-		-	
9	132	Regionalverkehr	Zeulenroda-Lössau-Schleiz (-Oettersdorf Schule)	ja	14		12		-		-	
10	143	Regionalverkehr	Plauen-Mehlteuer-Schönberg-Oberböhmisdorf-Schleiz	ja	16		13		-		-	
11	155	Regionalverkehr	Hof-Töpen-Gefell-Tanna-Zollgrün-Schleiz	ja	16		14		-		-	
12	163	Regionalverkehr	Hirschberg-Gefell-Tanna-Weischlitz-Plauen	ja	2		2		-		-	
13	215	Regionalverkehr	(Ilmenau)-Königsee-Rottenbach-Bad Blankenburg-Rudolstadt	ja	81	1h	44	2h	10		9	
14	217	Regionalverkehr	Dittersdorf-Bad Blankenburg-Schwarza-(Mörla)-Rudolstadt	nein	31		8		4		-	
15	218	Regionalverkehr	Böhlscheiben-Leutnitz-Bad Blankenburg(-Schwarza-Rudolstadt)	nein	22				4		-	
16	227	Stadtverkehr	Unterwirbach Am Wirbach-Bad Blankenburg-Crösten-Saalfeld	nein	19		8		4		4	
17	302	Regionalverkehr	Neuhaus-Katzhütte-Mellenbach-Bad Blankenburg-Rudolstadt	ja	50		30		12		12	
18	303	Regionalverkehr	Wittgendorf-Meura-Rohrbach-Sitzendorf	nein	20		10		-		-	
19	304	Regionalverkehr	(Goldisthal-)Katzhütte-Meuselbach-Cursdorf-Oberweißbach	ja	8		3		-		-	
20	313	Regionalverkehr	Neuhaus-Meuselbach-Oberweißbach-Sitzendorf	ja	51		21		10		4	
21	330	Regionalverkehr	Königsee-Dröbischau-Mankenbach	nein	17		12		4		4	
22	331	Regionalverkehr	Königsee-Dröbischau-Zirkel-Mellenbach	nein	12		2		4		4	

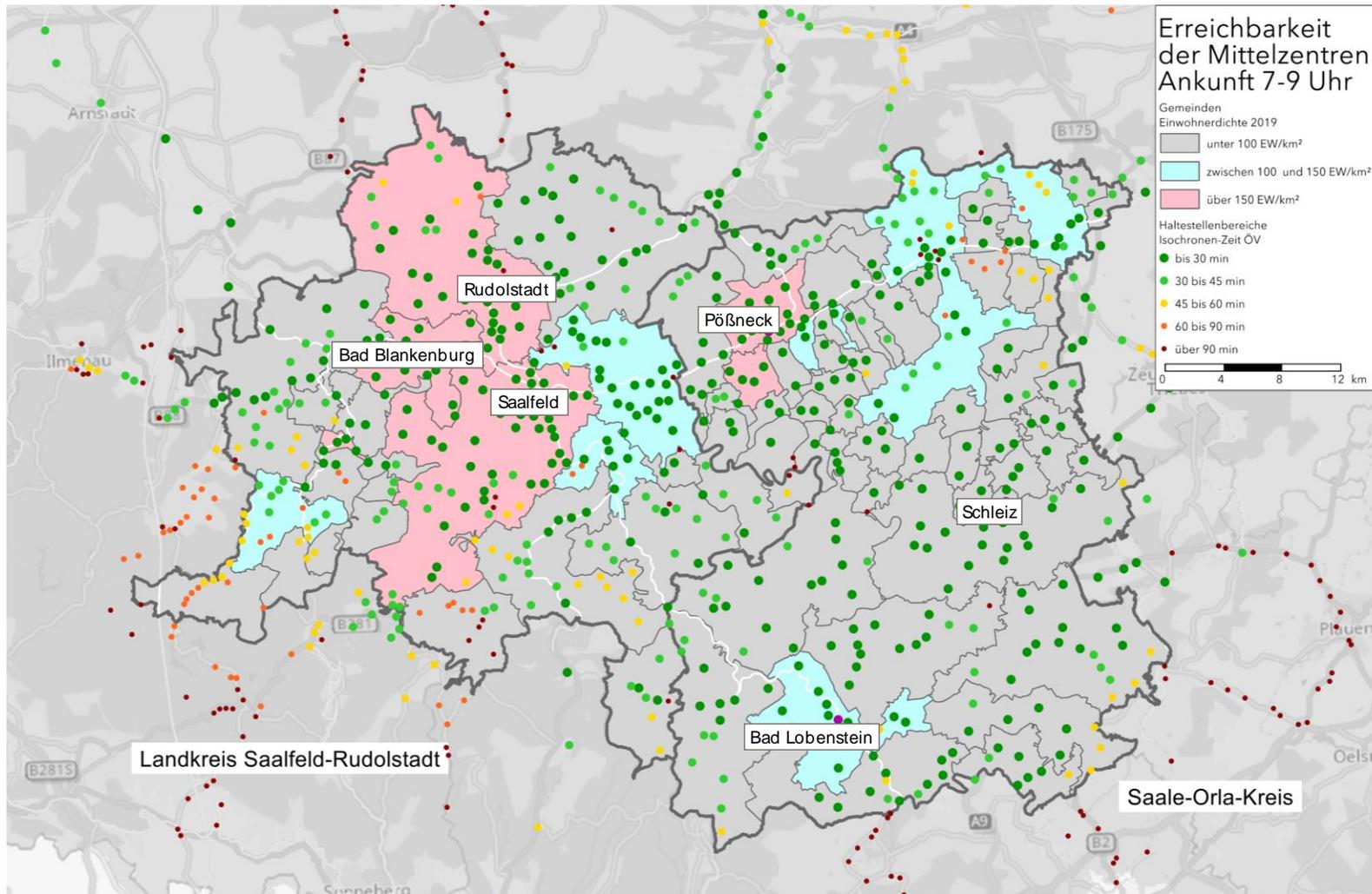
Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Kreisgrenz- übergreifend	Mo.-Fr. (Schule)		Mo.-Fr. (Ferien)		Samstag		Sonn- und Feiertag	
					Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt
23	333	Regionalverkehr	Königsee-Schwarzburg-Sitzendorf-Unterweißbach-Mellenbach	nein	7		1		4		4	
24	390	Regionalverkehr	Rudolstadt-Schwarza-Bad Blankenburg-Mellenbach-Glasbach	nein	2 (+2)		2 (+2)		2 (+2)		2 (+2)	
25	405	Regionalverkehr	Neuhaus-Lichte-Schmiedefeld-Reichmannsdorf-Saalfeld	ja	24	1h	24	1h	14	2h	12	2/3h
26	406	Regionalverkehr	Meura-Reichmannsdorf-Schmiedefeld-Geiersthal-Neuhaus	ja	10		-		-		-	
27	407	Regionalverkehr	Neuhaus-Lichte-Geiersthal-Gräfenthal-Probstzella-Lichtenhain	ja	24		16		4		-	
28	453	Regionalverkehr	(Gorndorf-)Saalfeld-Wittgendorf-Rohrbach-Sitzendorf	nein	34		7		8		8	
29	545	Regionalverkehr	Könitz-Kamsdorf-Unterwellenborn-Gorndorf-Saalfeld	nein	74	1h	40	1h	10	2/3h	6	
30	546	Regionalverkehr	Neuenbeuthen-Hohenwarte-Kaulsdorf-Saalfeld	nein	25 (+4)		16		16		8	
31	547	Regionalverkehr	Gräfenthal-Probstzella-Unterwellenborn-Saalfeld	nein	58		19		-		-	
32	554	Regionalverkehr	Saalfeld-Kaulsdorf-Leutenberg-Munchwitz-Lothra/Löhma	nein	40		16		4		-	
33	555	Regionalverkehr	Leutenberg-Lichtentanne-Schmiedebach-Probstzella	nein	17		6		-		-	
34	558	Regionalverkehr	Dorfkum-Remschütz-Saalfeld-Reschwitz-Knobelsdorf	nein	20		2		-		-	
35	590	Regionalverkehr	Saalfeld-Kaulsdorf-Hohenwarte-Ziegenrück-Linkenmühle	nein	2		2		2		2	
36	610	Regionalverkehr	Lehesten-Wurzbach-Bad Lobenstein-Ebersdorf-Schleiz	nein	56		36		20		12	
37	611	Regionalverkehr	Schleiz-Burgk-Schleiz	nein	9		4		-		-	
38	612	Regionalverkehr	Titschendorf-Wurzbach-Oßla-Weitisberga	nein	15		-		-		-	
39	620	Regionalverkehr	Naila-Bad Steben-Bad Lobenstein-Ebersdorf-Ziegenrück	ja	27		16		10		10	
40	630	Regionalverkehr	Bad Lobenstein-Burglemnitz-Thimmendorf-Remptendorf	nein	20		10		-		-	
41	640	Regionalverkehr	Bad Lobenstein-Neundorf-Titschendorf-Blankenstein	nein	19		5		-		-	
42	700	Regionalverkehr	Bad Lobenstein-Frössen-Göritz-Hirschberg-Gefell	nein	6		6		-		-	
43	710	Regionalverkehr	Hirschberg-Gefell-Göttengrün-Tanna-Zollgrün-Schleiz	nein	34		22		2		2	
44	720	Regionalverkehr	Schleiz-Tanna-Blankenstein-Saaldorf-Bad Lobenstein	nein	24		15		-		-	
45	721	Regionalverkehr	Hirschberg-Göritz-Schilbach-Zollgrün-Heinrichsruh-Schleiz	nein	20		10		-		-	
46	730	Regionalverkehr	Schleiz-Unterkoskau-Zollgrün-Tanna-Willersdorf-Stelzen	nein	15		-		-		-	

Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Kreisgrenz- übergreifend	Mo.-Fr. (Schule)		Mo.-Fr. (Ferien)		Samstag		Sonn- und Feiertag	
					Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt
47	810	Regionalverkehr	Gera-Auma-Löhma-Oettersdorf-Schleiz	nein	32		20		4		6	
48	820	Regionalverkehr	Jena-Stadtroda-Neustadt-Moßbach-Oettersdorf-Schleiz	nein	37	2h	21	2h	8	4h	8	4h
49	821	Regionalverkehr	Knau-Plöthen-Schleiz	nein	8		-		-		-	
50	822	Regionalverkehr	Knau-Kleina-Steinbrücken-Neustadt	nein	11		-		-		-	
51	830	Regionalverkehr	Neustadt-Molbitz-Deitzsch-Triptis-Mittelpöllnitz-Porstendorf	nein	28		18		-		-	
52	831	Regionalverkehr	Neustadt-Dreizsch-Traun-Lemnitz-Triptis-Wittchenstein	nein	20		2		-		-	
53	832	Regionalverkehr	Neustadt-Molbitz-Ottmannsdorf-Schönborn-Triptis	nein	14		2		-		-	
54	890	Regionalverkehr	Saalfeld-Triptis-Gera	ja	22		22		-		-	
55	944	Regionalverkehr	Neustadt-Oppurg-Pößneck-Unterwellenborn-Saalfeld	nein	88	1h	59	1h	14		13	
56	946	Regionalverkehr	Schleiz-Volkmannsdorf-Schöndorf-Külmla	nein	13		-		-		-	
57	957	Regionalverkehr	Reichenbach-Unterwellenborn-Saalfeld-Gorndorf	nein	11		4		-		-	
58	964	Regionalverkehr	Jena-Kahla-Orlamünde-Langendembach-Pößneck	ja	18		14		4		-	
59	965	Regionalverkehr	Seebach-Ranis-Krölpa-Pößneck	nein	22		11		-		-	
60	966	Regionalverkehr	Pößneck-Ranis-Wilhelmsdorf-Gössitz-Ziegenrück-Schleiz	nein	53		30		7		8	
61	968	Regionalverkehr	Knau-Peuschen-Ranis-Pößneck	nein	24		12		-		-	
62	969	Regionalverkehr	Friedebach-Trannroda-Schlettwein-Pößneck	nein	9		5		-		-	
63	971	Regionalverkehr	Neunhofen-Kolba-Rehmen-Pößneck	nein	14		4		-		-	
64	972	Regionalverkehr	Knau-Oppurg-Bodelwitz-Pößneck	nein	6		2		-		-	
65	981	Regionalverkehr	Lausnitz-Neunhofen-Neustadt-Lichtenau	nein	15		-		-		-	
66	L1 Bad Lobenstein	Stadtverkehr	Bad Lobenstein Stadtlinie	nein	8	1h	8		-		-	
67	Linie A Pößneck	Stadtverkehr	Pößneck-Bodelwitz	nein	35	1h	35		6		6	
68	Linie B Pößneck	Stadtverkehr	Pößneck Stadtlinie	nein	10		9		2		2	

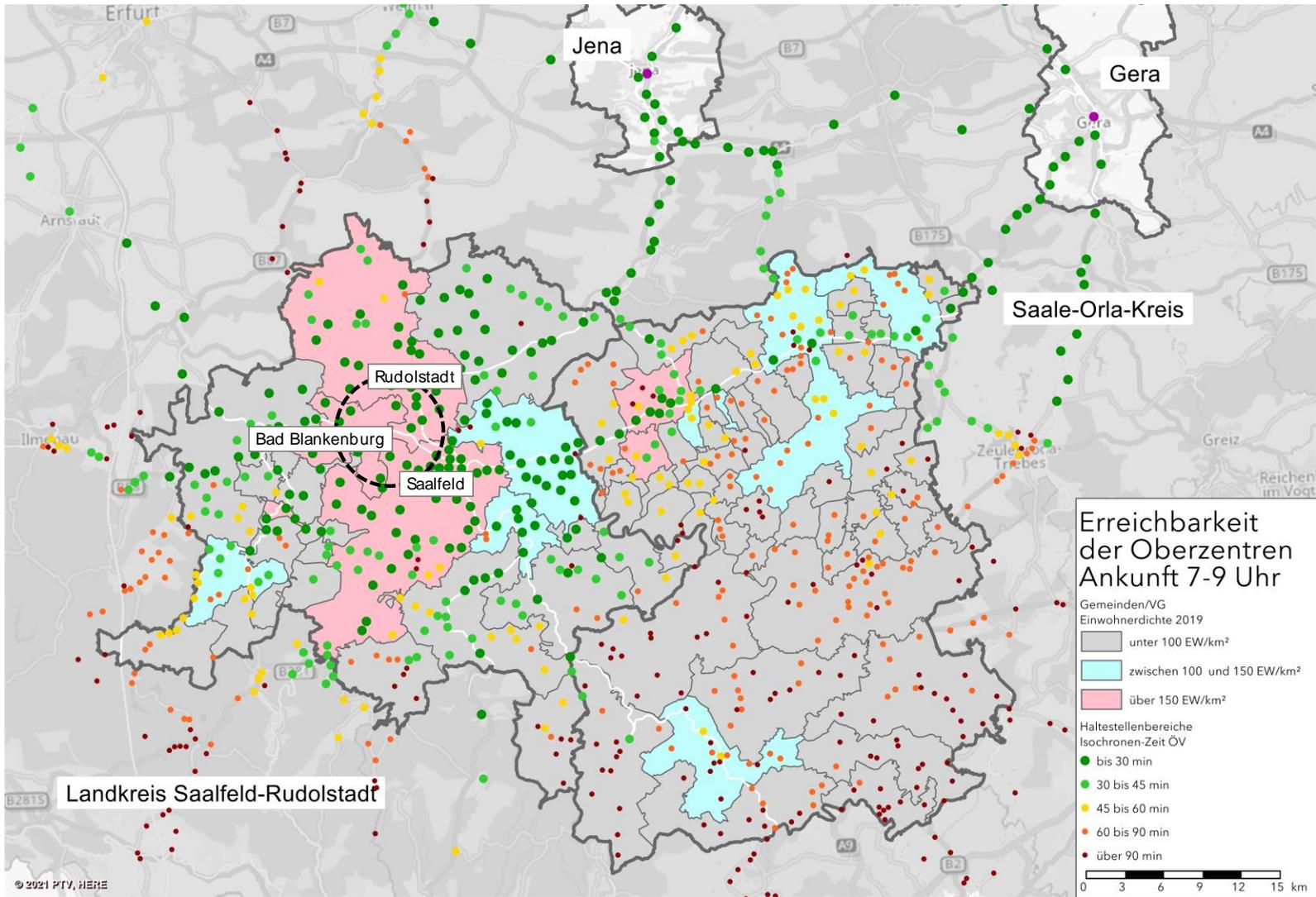
Nr.	Linie	Kategorie	Linienverlauf	Kreisgrenz- übergreifend	Mo.-Fr. (Schule)		Mo.-Fr. (Ferien)		Samstag		Sonn- und Feiertag	
					Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt	Fahrten	Takt
69	Linie C Städtedreieck	Stadtverkehr	Pößneck-Schleittwein	nein	6 (+1)		6 (+1)		2 (+1)		2 (+1)	
70	Linie A Städtedreieck	Stadtverkehr	Saalfeld-Gorndorf	nein	69	30min	69	30min	64	30min	56	30min
71	Linie B Städtedreieck	Stadtverkehr	Gorndorf-Saalfeld	nein	54	30min	54	30min	22	1h	16	1h
72	Linie D Städtedreieck	Stadtverkehr	Saalfeld-Remschütz	nein	32	1h	31	1h	8		4	
73	Linie R	Stadtverkehr	Rudolstadt-Mörla-Volkstedt-Schwarza	nein	14	2h	14	2h	-		-	
74	Linie S1	Stadtverkehr	Cumbach-Rudolstadt-Volkstedt-Schwarza-Saalfeld	nein	53	30min	53	30min	12	2h	11	2h
75	Linie S2	Stadtverkehr	Rudolstadt-Volkstedt-Schwarza-Bad Blankenburg-Saalfeld	nein	94	1h	94	1h	52	1h	26	1h
76	Linie A Schleiz	Stadtverkehr	Schleiz-Oschitz-Möschlitz-Burgk	nein	9	1h	9	1h	2			
77	Linie B Schleiz	Stadtverkehr	Schleiz-Oberböhmisdorf-Oettersdorf	nein	9	1h	9	1h	2			
78	Thüringer Meer-Linie	Regionalverkehr	Schleiz-Ebersdorf-Bad Lobenstein-Blankenstein-Bad Steben (April - Oktober)	nein	-		-		6	3h	6	3h
Einbrechende Linien anderer Aufgabenträger												
79	40	LK Greiz	Zeulenroda-Auma-Triptis	ja	21		20		8	2h	8	2h
80	221	LK Weimarer Land	Weimar - Bad Berka - Blankenhain - Teichel - Rudolstadt	ja	10		10		10		4	
81	306	Ilm-Kreis	Ilmenau-Gehren-Königsee	ja	4		2		-		-	
82	308	Ilm-Kreis	Altenfeld - Herschdorf - Königsee	ja	4		-		-		-	
83	501	LK Sonneberg	Neuhaus am Rennweg - Goldisthal - Katzhütte	ja	4		4		-		-	
84	508	LK Sonneberg	Masserberg - Katzhütte - Neuhaus am Rennweg	ja	6		6		6		6	
85	15	LK Hof	Bad Lobenstein - Blankenstein - Bad Steben - Naila	ja	Fahrten der Linie 620 werden in dieser Linie aufgeführt							
86	25	LK Hof	Schleiz - Gefell - Hof	ja	Fahrten der Linie 155 werden in dieser Linie aufgeführt							



Anlage 4: Zeitliche Erreichbarkeit der Grundzentren



Anlage 5: Zeitliche Erreichbarkeit der Mittelzentren



Anlage 6: Zeitliche Erreichbarkeit der Oberzentren bzw. Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen

Anlage 7: Investitionsanmeldungen der Gemeinden für 2022

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
1	Stadt Schleiz	Oschitzer Straße, Am Oelschweg	Barrierefreier Umbau Haltestelle beidseitig	1	110.000	106.000	95.400	14.600	0
2	Neustadt an der Orla	Triptiser Straße (in Richt. Triptis / in Richtg. Stadt)	Ausbau Bushaltestelle (Buswartehaus vorhanden)	1	150.000	150.000	135.000	15.000	0
3	Bad Lobenstein	Leonberger Platz	Umbau in barrierefreie Haltestelle, Unterstand vorhanden	1	39.500	39.500	32.760	6.740	0
4	Stadt Leutenberg	OT Dorfilm	Barrierefreiheit der Bushaltestelle	1	31.400	31.400	28.260	3.140	0
5	Stadt Leutenberg	OT Landsendorf	Barrierefreiheit der Bushaltestelle	1	14.300	14.300	12.870	1.430	0
6	Gemeinde Unterwellenborn	OT Unterwellenborn, Ernst- Thälmann-Straße	Behindertengerechter Ausbau, beidseitig	1	205.728	205.728	185.200	20.508	0
7	Stadt Königsee	OT Oberhain, Richtung Mankenbach	Erneuerung Bushaltestelle mit Anlage einer Bushaltespur	1	93.000	93.000	83.700	9.300	0
8	Gemeinde Eßbach	Ortsmitte	Ausbau als Kap	2	50.000	50.000	45.000	5.000	0
9	Gemeinde Krölpa	OT Krölpa	B 281 Pößnecker Str., beidseitig	1	185.000	185.000	166.500	18.500	0
10	Gemeinde Wilhelmsdorf	Ortsmitte	Anpassung vorhandener Bushaltestelle	2	80.000	80.000	72.000	8.000	0
11	Stadt Ziegenrück	Saalestraße 2x	Einbau Sonderbord + Neubau Bushaltestelle	2	120.000	120.000	108.000	12.000	0
12	Stadt Ziegenrück	Schleizer Straße	Einbau Sonderbord	2	50.000	50.000	45.000	5.000	0
13	Stadt Tanna	OT Mieseldorf	barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	1	68.299	52.269	52.269	16.030	0
14	Stadt Rudolstadt	Rudolstadt-Schwarza Friedrich-Fröbel-Straße (Grundschule)	Umbau Bushaltestelle einschließlich Kasseler Bord, Blindenleitsystem	1	21.700	19.300	17.300	4.400	0
15	Stadt Rudolstadt	Am Anger / B85 / B88	Umbau Bushaltestelle, Am Anger ein- schließlich Kasseler Bord, Blindenleitsystem	1	76.000	75.100	67.600	8.400	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
16	Stadt Rudolstadt	Schaalaer Chaussee (stadtauswärts)	Umbau Bushaltestelle mit Neubau Buswartehalle (verkürzte Dachtiefe, Seitenscheiben (1,50/0,90m), einschl. Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	2	30.400	29.000	26.000	4.400	0
17	Stadt Rudolstadt	Bleichwiese (stadtauswärts)	Umbau Bushaltestelle einschließl. Kasseler Bord,Blindenleitsystem	2	26.100	24.000	21.500	4.600	0
18	Stadt Rudolstadt	Volkstedt, Erich-Correns-Ring I	Umbau Bushaltestellen, einschließl. Kasseler Bord, Blindenleitsystem	3	173.000	158.400	142.500	30.500	0
19	Stadt Bad Blanken- burg	OT Oberwirbach	Barrierefreier Umbau Bushaltestelle	1	65.000	65.000	58.500	6.500	0
21	Gemeinde Langenorla	OT Kleindembach	Umbau Bushaltestelle ehem. KSK gegenüber Kirche	1	127.200	119.000	107.100	20.100	0
22	Gemeinde Weira	Kauschwinkel	Umbau Bushaltestelle in der Ortslage Weira	1	68.622	62.352	56.117	12.505	0
23	Gemeinde Oppurg	Dorfplatz Rehmen	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	33.000	22.860	20.574	12.426	0
24	Stadt Pößneck	Karl-Marx-Straße BHS Ro- sengarten stadteinwärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle im Rahmen einer Baumaßnahme	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
25	Stadt Pößneck	Karl-Marx-Straße BHS Ro- sengarten stadtauswärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle im Rahmen einer Baumaßnahme	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
26	Stadt Pößneck	Karl-Marx-Straße BHS Graphischer Betrieb stad- tauswärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle im Rahmen einer Baumaßnahme	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
27	Stadt Pößneck	Karl-Marx-Straße BHS Graphischer Betrieb stad- einwärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle	2	50.000	50.000	45.000	5.000	0
28	Stadt Pößneck	Karl-Marx-Straße BHS Uth- mannplatz stadteinwärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle	3	50.000	50.000	45.000	5.000	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
29	Stadt Pößneck	Dr.-Wilhelm-Külz-Straße BHS Brauerei stadteinwärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle	3	50.000	50.000	45.000	5.000	0
30	Stadt Pößneck	Dr.-Wilhelm-Külz-Straße BHS Post stadteinwärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle	3	50.000	50.000	45.000	5.000	0
31	Stadt Pößneck	Dr.-Wilhelm-Külz-Straße BHS Post stadtauswärts	barrierefreier Um- und Ausbau der ÖPNV-Haltestelle	3	50.000	50.000	45.000	5.000	0
32	Gemeinde Peuschen	Laskau	Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen in Laskau	1	54.900	49.100	44.200	10.700	0
33	Stadt Ranis	Schulstraße und Lindenstraße	Umbau Bushaltestellen	1	185.000	169.800	152.800	32.200	0
34	Gemeinde Schöndorf	Külmla	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle in (Richtung Tausa)	1	39.600	35.200	31.700	7.900	0
35	Gemeinde Schöndorf	Tausa	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle	1	57.500	51.800	46.600	10.900	0
36	Gemeinde Schöndorf	Schöndorf (Oberdorf)	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle	1	57.600	51.400	46.300	11.300	0
37	Stadt Saalfeld	Rudolstädter Straße	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	1	77.000	77.000	69.300	7.700	0
38	Stadt Saalfeld	Tiefer Weg, beidseitig	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	2	140.000	140.000	126.000	14.000	0
39	Stadt Saalfeld	Burkersdorf, Ortsstraße	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	2	100.000	10.000	90.000	10.000	0
40	Gemeinde Remptendorf	Thierbach	Umbau Bushaltestelle	1	98.600	98.600	88.700	9.900	0
48	Gemeinde Remptendorf	Weisbach	Neubau Bushaltestelle	1	136.000	136.000	122.400	13.600	0
49	Stadt Triptis	Bahnhof Triptis	Neubau einer Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz	1	113.590	106.944	96.250	17.040	0
50	Stadt Triptis	Ortsteil Oberpöllnitz, Dr- Wilhelm-Külz-Straße	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortslage Oberpöllnitz am Ortsteich, Nr. 21/23 2 Wartehäuschen	1	90.602	82.431	74.188	16.414	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
51	Stadt Triptis	Innenstadt Triptis, Burkhardtstraße	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Burkhardtstraße 21/23, 2 Wartehäuschen	1	94.495	89.576	80.062	14.433	0
52	Stadt Triptis	Ortsteil Schönborn, Ortszentrum an der K 216	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortslage Schönborn am Ortsteich, 1 Wartehäuschen	1	66.924	60.771	54.694	12.230	0
53	Stadt Triptis	Ortsteil Ottmannsdorf, Ortszentrum	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortslage Ottmannsdorf am Ortsteich, 1 Wartehäuschen	1	79.132	72.382	65.144	13.988	0
54	Stadt Triptis	Ortsteil Burkersdorf, Ortszentrum	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortslage Burkersdorf am Ortsbrunnen, 1 Wartehäuschen	1	93.650	86.264	77.638	16.012	0
55	Stadt Triptis	Ortsteil Pillingsdorf, Dorfplatz an der L 2318	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortslage Pillingsdorf am Dorfplatz, 1 Wartehäuschen	1	88.536	81.375	73.237	15.299	0
56	Stadt Triptis	Stadtrand Stadt Triptis, L1087, Neustädter Straße 50	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an der Landesstraße L 1087, 2 Wartehäuschen	1	91.727	83.479	75.131	16.596	0
57	Stadt Triptis	Innenstadt Triptis, Kreuzung Neustädter Straße/Teichstraße, Fahrtrichtung Gera	Neubau einer Haltestelle an der Neustädter Straße, Zugang Innenstadt Fahrtrichtung Gera, 1 Wartehäuschen	1	61.417	54.620	49.158	12.259	0
58	Stadt Triptis	Innenstadt Triptis, Geraer Straße 22/27	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an der Geraer Straße 22/27, 2 Wartehäuschen	1	75.345	67.820	61.038	14.307	0
59	Gemeinde Rosendorf	Ortsteil Zwackau, Dorfplatz an der L 2364	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an der OD der Landesstraße L 2364, 2 Wartehäuschen	1	72.806	66.335	59.701	13.105	0
60	Gemeinde Rosendorf	Ortsteil Rosendorf, Ortseingang an der K 514	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an der K 514, 1 Wartehäuschen	1	76.270	69.646	62.682	13.589	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
61	Gemeinde Dreitzsch	Ortsteil Alsmannsdorf, Ortsmitte an der K 215	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an OD der K 215, 1 Wartehäuschen	1	83.978	77.016	69.314	14.663	0
62	Gemeinde Dreitzsch	Ortsteil Dreitzsch, Ortseingang an der K 215	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an OD der K 215, 1 Wartehäuschen	1	127.000	118.175	106.358	20.643	0
63	Gemeinde Tömmelsdorf	Ortsteil Tömmelsdorf, Orts- mitte an der K 217	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an OD der K 217, 1 Wartehäuschen	1	106.148	98.142	88.328	17.820	0
64	Gemeinde Tömmelsdorf	Ortsteil Wüstenwetzdorf, Ortsmitte	Neubau einer Haltestelle mit ange- schlossener Wendeschleife, 1 Wartehäuschen	1	60.419	55.012	49.511	10.908	0
65	Gemeinde Lemnitz	Ortsteil Lemnitz, Ortsausgang an der K 218	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an OD der K 218, 2 Wartehäuschen	1	113.105	104.816	94.334	18.771	0
66	Gemeinde Lemnitz	Ortsteil Leubsdorf, Ortsmitte	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortsmitte (Dorf- platz), 1 Wartehäuschen	1	153.883	144.127	129.714	24.168	0
67	Gemeinde Schmieritz	Ortsteil Schmieritz, Ortseingang an der OD der K 213	Neubau einer Haltestelle mit ange- schlossener Wendeschleife, 1 Wartehäuschen	1	57.394	51.866	46.679	10.715	0
68	Gemeinde Schmieritz	Ortsteil Traun, Ortseingang an der OD der K 213	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen an OD der K 213, 1 Wartehäuschen	1	113.818	105.501	94.951	18.867	0
69	Gemeinde Mittelpöllnitz	Ortsteil Mittelpöllnitz, Dorf- platz Ortsmitte	Neubau zwei gegenüberliegender Haltestellen in der Ortsmitte (Dorf- platz), 2 Wartehäuschen	1	54.379	46.930	42.237	12.142	0
70	Gemeinde Geroda	Ortsteil Wittchenstein Orts- mitte an der OD der K 510	Neubau einer Haltestelle	1	40.999	35.496	31.947	9.053	0
	Summe Gemeinden				5.080.066	4.729.833	4.339.446	740.301	0
	Summe 2022 gesamt				5.080.066	4.729.833	4.339.446	740.301	0

Anlage 8: Investitionsanmeldungen der Gemeinden für 2023

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
1	Stadt Schleiz	Oschitzer Straße, Pflegeheim	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	110.000	106.000	95.400	14.600	0
2	Neustadt an der Orla	Dreba Ortslage	Ausbau Bushaltestelle (Buswartehaus vorhanden)	1	80.000	80.000	72.000	8.000	0
3	Bad Lobenstein	Medianklinik	Neubau Buswendeschleife und barri- erfreie Haltestelle mit Wartehäuschen	1	90.000	90.000	81.000	9.000	0
4	Bad Lobenstein	OT Unterlemnitz	Umbau in 1 barrierefreie Haltestelle, neuer Standort und neues Wartehäuschen	1	60.000	60.000	54.000	6.000	0
5	Stadt Leutenberg	OT Steinsdorf	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
6	Stadt Leutenberg	OT Leutenberg, Am Ilmbach	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
7	Königsee	Ortsteil Unterköditz, B 88 Richtung Rudolstadt	Bushaltestelle mit Haltebucht	2	85.000	85.000	76.500	8.500	0
8	Königsee	Ortsteil Unterhain, Richtung Allendorf	Bushaltestelle	1	55.000	55.000	49.500	5.500	0
9	Gemeinde Kröpla	OT Trannroda	Wendeschleife Trannroda	1	145.000	145.000	130.500	14.500	0
10	Stadt Ranis	Bahnhofstraße	Herstellung KAP, beidseitig	2	100.000	100.000	90.000	10.000	0
11	Stadt Ranis	Wöhlsdorfer Straße	Einbau Sonderbord u.a. beidseitig, Verlegung der Bushaltestelle	2	100.000	100.000	90.000	10.000	0
12	Gemeinde Paska	Ortmitte	Einbau Sonderbord u.a. beidseitig, Verlegung der Bushaltestelle	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
13	Gemeinde Gössitz	Ortmitte	Einbau Sonderbord u.a.	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
14	Stadt Rudolstadt	Schwarza, RHS Saal- felder / Blankenburger Str. (Bremer Hof-Knoten)	Neubau Rendezvous Haltestelle (RHS)	1	442.780	393.470	295.100	62.380	147.680
15	Stadt Rudolstadt	Schwarza, Breitscheidstraße	Neubau P&R-Anlage Bahnhof Rudolstadt-Schwarza	2	400.000	300.000	225.000	175.000	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
16	Stadt Rudolstadt	Teichel, Markt	Umbau Bushaltestelle, einschließl. Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	2	30.000	30.000	27.000	3.000	0
17	Stadt Rudolstadt	Karlstraße	Neubau Bushaltestelle, einschließl. Buswartehalle, Kasseler Bord u. Blindenleitsystem im Zusammenhang mit Bauvorhaben B85/B88 (TLBV)	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
18	Stadt Rudolstadt	Oststraße (Krankenhaus/EVR)	umbau Bushaltestelle, einschließl. Buswartehalle, Kasseler Bord und Blindenleitsystem im Zusammenhang mit Bauvorhaben B85/ B88(TLBV)	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
19	Stadt Bad Blankenburg	OT Watzdorf, B88	Barrierefreier Um- u. Ausbau 2 Bushaltestellen	1	100.162	100.162	90.146	10.016	0
20	Gemeinde Probstzella	OT Zopten	Neuanlage Bushaltestelle im Zuge des Ausbaus der L1098	1	40.000	40.000	36.000	4.000	0
21	Gemeinde Oppurg	Dorfplatz Kolba	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	56.000	56.000	50.400	5.600	0
22	Gemeinde Oppurg	Regelschule/AWO Wohnheim	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle mit Wartehaus	1	60.000	60.000	54.000	6.000	0
23	Gemeinde Langenorla	OT Kleindembach	Umbau Bushalte an der Feuerwehr	1	125.000	125.000	112.500	12.500	0
24	Gemeinde Lausnitz	Dorfplatz Lausnitz bei Neustadt an der Orla	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	56.000	56.000	50.400	5.600	0
24	Gemeinde Wernburg	An der Kirche	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	56.000	56.000	50.400	5.600	0
25	Stadt Saalfeld	Rudolstädter Straße	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	1	77.000	77.000	69.300	7.700	0
26	Stadt Saalfeld	Burkersdorf, Ortsstraße	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	2	100.000	10.000	90.000	10.000	0
27	Stadt Saalfeld	Wickersdorf, Wendeschleife	Sonderbord, Gehweg, Busbucht	2	60.000	60.000	48.000	12.000	0
28	Stadt Saalfeld	Dorfkulmer Weg	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	3	50.000	50.000	40.000	10.000	0
	Summe Gemeinden				2.727.942	2.484.632	2.202.146	440.496	147.680
	Summe 2023 gesamt				2.727.942	2.484.632	2.202.146	440.496	147.680

Anlage 9: Investitionsanmeldungen der Gemeinden für 2024

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
1	Stadt Schleiz	Oschitzer Straße, Landratsamt	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	150.000	144.000	129.600	20.400	0
2	Neustadt an der Orla	Bahnhofstraße / Triptiser Straße	Neubau Omnibusbahnhof (Verknüpfungspkt. Bus-Bahn) 1.BA	1	567.000	567.000	510.300	56.700	0
3	Bad Lobenstein	OT Helmsgrün	Umbau in barrierefreie Haltestelle, Unterstand vorhanden	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
4	Bad Lobenstein	Zur Alten Försterei / Andreas Sorge Weg	Wendeschleife und Haltestelle	1	40.000	40.000	36.000	4.000	0
5	Stadt Leutenberg	OT Herschdorf	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
6	Stadt Leutenberg	OT Schweinbach	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
7	Königsee	Ortsteil Unterhain, Rich- tung Oberhain	Bushaltestelle	1	55.000	55.000	49.500	5.500	0
8	Gemeinde Eßbach	OT Walsburg	Neubau Bushaltestelle	2	70.000	70.000	63.000	7.000	0
9	Gemeinde Kröpla	OT Friedebach	Bushaltestelle Ortsmitte Richtung Hütten	1	90.000	90.000	81.000	9.000	0
10	Gemeinde Kröpla	OT Kröpla	gegenüber Schule, Richtung Ranis, Leitstreifen	1	40.000	40.000	36.000	4.000	0
11	Gemeinde Schmorda	Am Gössitzer Kreuz	Anpassung Bushaltestelle	3	30.000	30.000	27.000	3.000	0
12	Gemeinde Schöndorf	OT Schöndorf, Unterdorf	Anpassung	1	70.000	70.000	63.000	7.000	0
13	Gemeinde Peuschen	OT Peuschen, Unterdorf 2x	Anpassung vorhandener Bushaltestelle u. Neubau gegenüber oberhalb	1	150.000	150.000	135.000	15.000	0
14	Stadt Rudolstadt	Caspar-Schulte-Straße (Altersheim)	Umbau Bushaltestelle einschließl. Blindenleitsystem u. Buswartehalle	1	40.000	40.000	36.000	4.000	0
15	Stadt Rudolstadt	Cumbach, Cumbacher Straße, Schule	Umbau Bushaltestelle einschließl. Blindenleitsystem u. Buswartehalle, Kasseler Bord	1	40.000	40.000	36.000	4.000	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
16	Stadt Rudolstadt	Bleichwiese (stadteinwärts)	Umbau Bushaltestelle einschließl. Kasseler Bord, Blinden- leitsystem	2	30.000	30.000	27.000	3.000	0
17	Stadt Rudolstadt	Teichel, Am Bache	Umbau Bushaltestelle, einsch. Kasseler Bord, Blindenleitsystem	2	30.000	30.000	27.000	3.000	0
18	Stadt Rudolstadt	Cumbach, Cumbacher Str., Röhrenwerk	Umbau Bushaltestelle einsch. Kasseler Bord, Blindenleitsystem und Buswarte Halle	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
19	Stadt Rudolstadt	An den Katzenlöchern, Catharinauer Straße (stadt- einwärts)	Neubau Bushaltestelle einsch. Kas- seler Bord, Blindenleitsystem und Buswarte Halle (im Bereich Grünzug)	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
20	Stadt Lehesten	Röttersdorfer Straße	Erneuerung u. behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle an der L1096 (beidseitig)	2	40.000	40.000	36.000	4.000	0
21	Gemeinde Oppurg	OT Oppurg, An der B 281 Richtung Neustadt	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
22	Gemeinde Oppurg	OT Oppurg, An der B 281 Richtung Pößneck	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
23	Gemeinde Wernburg	Dorfplatz	Errichtung barrierefreie Bushaltestelle	1	60.000	60.000	54.000	6.000	0
24	Stadt Saalfeld	Grabaer Straße	Sonderbord, Gehweg, Unterstand	3	80.000	80.000	72.000	8.000	0
	Summe Gemeinden				1.837.000	1.831.000	1.647.900	189.100	0
	Summe 2024 gesamt				1.837.000	1.831.000	1.647.900	189.100	0

Anlage 10: Investitionsanmeldungen der Gemeinden für 2025

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
1	Stadt Schleiz	Hofer Straße	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	110.000	106.000	95.400	14.600	0
2	Neustadt an der Orla	Bahnhofstraße / Triptiser Straße	Neubau Omnibusbahnhof (Verknüpfungspkt. Bus-Bahn) 2.BA	1	1.000.000	1.000.000	900.000	100.000	0
3	Bad Lobenstein	OT Oberlemnitz	Umbau in barrierefreie Haltestelle, ev. Unterstand vorhanden	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
4	Stadt Leutenberg	OT Hirzbach	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
5	Stadt Leutenberg	OT Kleingeschwenda	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
6	Königsee	Ortsteil Milbitz	Bushaltestelle mit Wendeschleife und Anbindung an Landesstraße	1	180.000	180.000	162.000	18.000	0
7	Gemeinde Krölpa	OT Krölpa	Bushaltestelle an der Schule, Richtung Ortsmitte	1	90.000	90.000	81.000	9.000	0
8	Gemeinde Seisla	OT Seisla, Ortsmitte	Einbau Sonderbord u.a,	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
9	Stadt Ranis	Burgparkplatz	Anpassung vorhand. Bushaltestelle, Sonderbord	1	100.000	100.000	90.000	10.000	0
10	Gemeinde Keila	Ortsmitte	Neubau Bushaltestelle	1	100.000	100.000	90.000	10.000	0
11	Gemeinde Schmorda	Ortsmitte	Anpassung Bushaltestelle	1	60.000	60.000	54.000	6.000	0
12	Gemeinde Peuschen	OT Peuschen, Oberdorf	Anpassung Fahrbahn vor Sonderbord	2	30.000	30.000	27.000	3.000	0
13	Gemeinde Peuschen	OT Bahren	Neubau Bushaltestelle	1	100.000	100.000	90.000	10.000	0
14	Stadt Rudolstadt	Rudolstadt Bahnhof	behindertengerechter Ausbau P&R-Parkplatz	1	30.000	30.000	22.500	7.500	0
15	Stadt Rudolstadt	Oststraße / Raiffeisen- straße (stadteinwärts)	Umbau Buswarte Halle einschließl. Pflasterung und Blindenleitsystem	2	30.000	30.000	27.000	3.000	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
16	Stadt Rudolstadt	Heilsberg	Neubau Bushaltestelle einschl. Bus- wartehalle, Kasseler Bord und Blindenleitsystem	2	40.000	40.000	36.000	4.000	0
17	Stadt Rudolstadt	Catharinauer Straße (stadteinwärts)	Neubau Bushaltestelle, einschl. Buswartehalle, Kasseler Bord und Blindenleitsystem	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
18	Gemeinde Probstzella	OT Königsthal	Erneuerung und behindertengerech- ter Ausbau Bushaltestelle (einseitig)	3	20.000	20.000	18.000	2.000	0
19	Stadt Lehesten	OT Röttersdorf	Neubau Bushaltestelle	3	40.000	40.000	36.000	4.000	0
20	Gemeinde Oppurg	OT Kolba, An der B 281 Richtung Neustadt	behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
21	Gemeinde Oppurg	OT Kolba, An der B 281 Richtung Pößneck	behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
	Summe Gemeinden				2.210.000	2.206.000	1.980.900	229.100	0
	Summe 2025 gesamt				2.210.000	2.206.000	1.980.900	229.100	0

Anlage 11: Investitionsanmeldungen der Gemeinden für 2026

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
1	Stadt Schleiz	Stadtgebiet	Barrierefreier Umbau Haltestelle beid- seitig	1	110.000	106.000	95.400	14.600	0
2	Neustadt an der Orla	Thomas-Müntzer-Straße (in Richtg. Stadt)	Ausbau Bushaltestelle (Buswartehaus vorhanden)	1	180.000	180.000	162.000	18.000	0
3	Bad Lobenstein	K110, DRK-Pflegeheim, Tankstelle	2 Stück Umbau barrierefreie Haltestelle, Bau Wartehäuschen	1	50.000	50.000	45.000	5.000	0
4	Königsee	Werkstraße - Thälmannplatz - Am Kümmelbrunnen	Bushaltestelle	1	75.000	75.000	67.500	7.500	0
5	Gemeinde Kröpla	OT Oelsen	Ausbau Wendeschleife mit Buswartehaus	1	160.000	160.000	144.000	16.000	0
6	Gemeinde Wilhelmsdorf	OT Kalte Schenke	Einbau Sonderbord u.a.	2	70.000	70.000	63.000	7.000	0
7	Gemeinde Moxa	Ortsmitte	Neubau Bushaltestelle	1	120.000	120.000	108.000	12.000	0
8	Stadt Ranis	OT Ludwigshof	Anpassung Bushaltestelle, beidseitig, Sonderbord	1	100.000	100.000	90.000	10.000	0
9	Gemeinde Seisla	OT Wöhlsdorf	vorhandene Bushaltestelle ändern	2	100.000	100.000	90.000	10.000	0
10	Stadt Rudolstadt	Schwarza-Nord, Friedrich- Fröbel-Straße / Neue Schulstraße	Neubau Bushaltestelle, einschl. Umsetzung Buswartehalle, Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	1	30.000	30.000	27.000	3.000	0
11	Stadt Rudolstadt	Schwarza-Nord Neue Schulstraße / Schremschedamm	Neubau Bushaltestelle, einschl. Umsetzung Buswartehalle, Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	1	30.000	30.000	27.000	3.000	0
12	Stadt Rudolstadt	Remda, Remdaer Markt	Neubau Bushaltestelle, einschl. Buswartehalle, Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	2	40.000	40.000	36.000	4.000	0
13	Stadt Rudolstadt	Oststraße / Rudolstadt-Center	Neubau Bushaltestelle, einschl. Buswartehalle, Kasseler Bord u. Blindenleitsystem	3	30.000	30.000	27.000	3.000	0

lfd Nr.	Antragsteller/ Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Priorität	Kosten gesamt [€]	ZWF Kosten [€]	FM Bedarf [€]	Eigene Mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
14	Gemeinde Probstzella	OT Großgeschwenda	Neuanlage Bushaltestelle im Zuge Ausbau L2376	1	20.000	20.000	18.000	2.000	0
15	Stadt Gräfenthal	OT Sommersdorf	Erneuerung und behindertengerech- ter Ausbau Bushaltestelle	2	40.000	40.000	36.000	4.000	0
16	Gemeinde Oberoppurg	Dorfplatz	behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
17	Gemeinde Oppurg	OT Rehmen, An der B 281 Richtung Neustadt	behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
18	Gemeinde Oppurg	OT Rehmen, An der B 281 Richtung Pößneck	behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle	1	35.000	35.000	31.500	3.500	0
	Summe Gemeinden				1.260.000	1.256.000	1.130.400	129.600	0
	Summe 2025 gesamt				1.260.000	1.256.000	1.130.400	129.600	0