



Landkreis Eichsfeld

Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung für den Zeitraum 2023 – 2027

Endfassung nach Beschluss im Kreistag 29.11.2023

Landkreis Eichsfeld

Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung für den Zeitraum 2023 – 2027

Endfassung nach Beschluss im Kreistag 29.11.2023

Auftraggeber:

Landratsamt Eichsfeld

Referat Kreisentwicklung

Friedensplatz 8

37308 Heilbad Heiligenstadt

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65

Fax: 0561 – 988 349-68

E-Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Bearbeiter:

Mathias Schmechtig (Projektleitung)

Ekaterina Moser

9. Januar 2024

Inhalt:

1	Übergeordnete Rahmenvorgaben	1
1.1	Begriffsbestimmung	1
1.2	Gesetzliche Grundlagen	1
1.2.1	Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007.....	1
1.2.2	Personenbeförderungsgesetz.....	2
1.2.3	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr.....	2
1.2.4	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen	3
1.3	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	4
1.3.1	Landesentwicklungsprogramm.....	4
1.3.2	Regionalplan	6
1.4	Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen	7
2	Raumstrukturanalyse.....	9
2.1	Zentralörtliche Gliederung.....	9
2.2	Siedlungsstruktur und Einwohner.....	10
2.3	Schulstandorte	13
2.4	Einzelhandel und Versorgung	15
2.5	Tourismus.....	15
2.6	Motorisierungsgrad	16
2.7	Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans	17
2.7.1	Hintergrund	17
2.7.2	Wesentliche Ergebnisse	19
3	Analyse des ÖPNV-Angebotes.....	23
3.1	Schienenpersonennahverkehr.....	23
3.2	Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr	25
3.3	Verknüpfungspunkte im StPNV	28
3.4	Straßenpersonennahverkehr	29
3.4.1	Organisations- und Tarifstruktur	29
3.4.2	Bedienungsangebot im Busverkehr	32

4	Fahrgastnachfrage und Verkehrsleistung	39
4.1	Gesamtnachfrage.....	39
4.2	Räumliche Nachfrage im Jedermannverkehr	40
4.3	Erfolgskennwerte	41
4.3.1	Fahrplanangebot und Fahrleistung	41
4.3.2	Vergleich betrieblicher und ökonomischer Kennwerte	42
5	Bewertung des Straßenpersonennahverkehrs	46
5.1	Fahrzeugausstattung	46
5.2	Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur	47
5.3	Erfüllung der Qualitätsstandards des NVP 2017.....	47
5.4	Bedienungsqualität.....	54
5.5	Prüfung „stündliche Bedienung“	57
6	Abschätzung des zukünftigen Fahrgastaufkommens	61
6.1	Bevölkerungsentwicklung.....	61
6.2	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität.....	63
6.3	Prognose der Nachfrageentwicklung	64
7	Verkehrspolitische Zielsetzungen	65
8	Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Regional- und Stadtverkehr Landkreis Eichsfeld“	67
9	Anforderungsprofil	69
9.1	Grundsätze	69
9.2	Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit	69
9.3	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	70
9.3.1	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	70
9.3.2	Betriebshof	72
9.3.3	Betriebsleitstelle	72
9.3.4	Verantwortlicher Ansprechpartner auf Seiten des Betreibers.....	73
9.3.5	Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement	73
9.3.6	Umleitungsmanagement	74



9.4	Anforderungen an das Fahrpersonal	74
9.5	Fahrscheinvertrieb	75
9.6	Kundenservice.....	76
9.6.1	Beschwerdemanagement	76
9.6.2	Kundenbetreuung und Fahrgastinformation	76
9.6.3	Zusammenarbeit mit lokalen Netzwerken.....	78
9.6.4	Durchführung von Busschulungen	79
9.7	Fahrzeuganforderungen.....	80
9.7.1	Allgemein	80
9.7.2	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.....	80
9.7.3	Werbung an und in den Fahrzeugen	83
9.7.4	Fahrzeugzustand und -reinigung	84
9.8	Qualitätsmanagement/ Berichtswesen	84
9.9	Anforderungen an die Platzauslastung	84
9.10	Anforderungen an die Durchführung des Schulverkehrs	86
10	Barrierefreiheit im StPNV im Landkreis Eichsfeld.....	87
10.1	Grundlagen	87
10.1.1	Belange der Barrierefreiheit	87
10.1.2	Schaffung barrierefreier Wegeketten	90
10.1.3	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	91
10.2	Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien StPNV“ im Landkreis Eichsfeld	95
10.3	Anforderungen an die Barrierefreiheit.....	100
10.3.1	Anforderungen „Fahrzeuge“	100
10.3.2	Anforderungen „Haltestellen“	100
10.3.3	Anforderungen „Fahrgastinformation/ Vertrieb“	103
10.3.4	Anforderungen „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“	104
10.3.5	Anforderungen „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“	105
10.3.6	Anforderungen „Service/ Trainingsangebote“	105
10.4	Stand der Schaffung der Barrierefreiheit im Landkreis Eichsfeld	106
10.4.1	Haltestellen.....	106
10.4.2	Fahrzeuge.....	117

10.5	Prozess zur Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen	117
10.5.1	Haltestellenkatalog	119
10.5.2	Abwägungskriterien für Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	122
10.5.3	Verfahren zur Prioritätenbildung	123
10.5.4	Prioritätenbildung	124
10.5.5	Planungen zum Haltestellenausbau in den Städten und Gemeinden	136
11 Weiterentwicklung des StPNV-Angebotes.....		137
11.1	Handlungsfeld I „Ausbau ExpressBus-Netz“	137
11.2	Handlungsfeld II „Anbindung der in die Stadt Dingelstädt neu eingegliederten Ortschaften“	142
11.3	Handlungsfeld III „Weiterentwicklung und Optimierung des StadtBus-Systems Heilbad Heiligenstadt“	145
11.4	StPNV-Anbindung von Entwicklungsprojekten in den Kommunen	148
11.5	Kreisweites On-Demand-System.....	150
11.6	Elektrifizierung der Busflotte	151
11.7	Prüfauftrag: Lückenschließung im StPNV-Netz zwischen Großtöpfer und Meinhard-Frieda	153
12 Ausblick.....		154



Tabellen

1	Raumstrukturelle Eckdaten (jeweils zum Stichtag 31.12.2020).....	10
2	Einwohnerentwicklung der Städte/ Gemeinden/ Landgemeinden >1.500 Einwohner (jeweils zum Stichtag 31.12.).....	12
3	Anzahl der Fahrschüler im StPNV je Schulbereich im Landkreis Eichsfeld (Schuljahr 2020/ 21, Stand 12.2020)	14
4	Wesentliche Ergebnisse der Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld (2022) ...	19
5	Übersicht SPNV-Angebot (Stand 01.12.2022).....	24
6	Übersicht Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr (Stand 01.07.2022)	26
7	Ticketarten und Fahrpreise im StPNV (Stand 01.01.2022).....	30
8	Gemeindebezogene Nachfrage (Einsteigerquote im Jedermannverkehr in den Städten und Gemeinden).....	41
9	Erfüllung der Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans 2017 – 2022	48
10	Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit „Verbindung zum nächsten erreichbaren Mittelzentrum“ nach Ortsgrößenklassen (Ortschaften ab 200 Einwohnern)	55
11	Ergebnisse der Analyse der Bedienungshäufigkeit	56
12	Überblick der Erfüllung „stündliche Bedienung“	58
13	Ergebnisse der Analyse der stündlichen Bedienung, Ortschaften mit einer Anforderungserfüllung in der Hauptverkehrszeit ab 75 % (Hin- und Rückfahrt)	59
14	Fahrzeuganforderungen.....	81
15	Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote.....	85
16	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien StPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	92
17	Erfüllung der Zielsetzung zum barrierefreien Haltestellenausbau des Nahverkehrsplans 2017 – 2022	115
18	Kategorisierung der Haltestellen	119
19	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	120
20	Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau	123
21	Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau	124
22	Prioritätenliste – Haltestellen mit sehr hoher, hoher und mittlerer Priorität..	125
23	Haltestellen-Planungen der Städte und Gemeinden	136



24	Anbindung der neu eingegliederten Ortschaften in Richtung Stadt Dingelstädt sowie in Richtung Stadt Mühlhausen (heutiges Angebot und geplantes Angebot).....	143
25	Prüfung der Anbindung von Entwicklungsprojekten in den Kommunen.....	148

Abbildungen

1	Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen (2015 – 2020; jeweils zum Stichtag 31.12.)	13
2	Übernachtungen im Landkreis Eichsfeld (2010 – 2020, jeweils zum Stichtag 01.01.)	16
3	Anzahl der Kraftfahrzeuge im Landkreis Eichsfeld (2016 – 2021, jeweils zum Stichtag 01.01.)	17
4	ZOB Leinefelde	27
5	ZOB Heilbad Heiligenstadt	27
6	ZOB Dingelstädt	28
7	ZOB Teistungen	28
8	ZOB Worbis	29
9	Tarifpläne der EW Bus GmbH 2022 (Bild oben) und ab Dezember 2022 (Bild unten)	31
10	Chronik der Entwicklung der Angebote und Produkte im Landkreis Eichsfeld.....	32
11	Der ExpressBus – Premiumprodukt im Landkreis Eichsfeld	33
12	Produkt „StadtBus“ in Heilbad Heiligenstadt (Einsatz von Batteriebussen) ...	33
13	Fahrradboxen am ZOB Worbis	34
14	Der WanderBus im Landkreis Eichsfeld	34
15	Entwicklung der Gesamtnachfrage im Jedermannverkehr der EW Bus GmbH 2017 – 2021	39
16	Entwicklung der Gesamtnachfrage im Schülerverkehr 2017 - 2021	40
17	Entwicklung der Fahrleistung (Fahrplankilometer) seit 2017	42
18	Fahrplankilometer pro Einwohner (2020)	43
19	Entwicklung der Kosten und Fahrgelderlöse pro Fahrplankilometer im Landkreis Eichsfeld (2015 – 2020)	44
20	Entwicklung der Fahrgelderlöse im Landkreis Eichsfeld (2017 – 2021).....	44
21	Entwicklung des jährlichen Zuschussbedarfes (2015 – 2020)	45
22	Anzahl der Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 (Stand 31.10.2021)	46
23	Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Eichsfeld (2020 bis 2040)	61
24	Bevölkerungsentwicklung (absolut) 2020 bis 2030 nach Altersgruppen.....	62



25	Entwicklung der Schülerzahlen 2020 bis 2040 (Gruppe „5 bis unter 20-Jährige“)	64
26	Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV	89
27	Mobilitätskette im Öffentlichen Verkehr	90
28	Beispiele für Sonderborde mit Spurführung	101
29	Ausbildung der Bodenindikatoren im Haltestellenbereich (für ZOB, Verknüpfungshaltestellen und Stadtbushaltestellen)	102
30	Ausbildung des Auffindestreifens an Regionalbushaltestellen ohne Einstiegsfeld (Beispiel: Hohengandern Mitte)	102
31	Haltestelle „Untere Wilhelmsstraße“ in Heilbad Heiligenstadt	108
32	Haltestelle „Lunaparkhalle“ in Leinefelde	109
33	Haltestelle „Schule“ in Brehme	109
34	Haltestelle „Breitenbacher Straße“ in Worbis	109
35	Haltestelle „Bahnhofstraße“ in Gernrode	110
36	Haltestelle „Mitte“ in Wahlhausen	110
37	ZOB Leinefelde – Ausbau ohne taktile Leitsysteme	111
38	ZOB Worbis – beschädigte Bodenindikatoren	111
39	ZOB Dingelstädt – Leitsystem entspricht nicht dem „Stand der Technik“ (nicht DIN-gerecht)	112
40	ZOB Heilbad Heiligenstadt – Leitsystem entspricht nicht dem „Stand der Technik“	112
41	Haltestelle „Krankenhaus“ (Heilbad Heiligenstadt) – Ein- und Ausstieg ohne Erhöhung vom Gehwegniveau	113
42	Haltestelle „Haus Mitte“ in Leinefelde – provisorischer Ausbau	113
43	Richtungshaltestellen einer Haltestelle mit unterschiedlichem Ausbaustandard (Beispiel: Neustadt)	114
44	Anzahl der Ortschaften mit und ohne Zielerfüllung nach Verwaltungsgemeinschaften	116
45	Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen mit Prioritätengruppen und Ausbauplan	118

Hinweis: Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass Frauen und Männer gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichten Lesbarkeit wird weitgehend auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet.

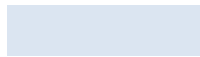
Im Textteil verwendete Farben zur Kennzeichnung von Aussagen in Textabschnitten



wesentliche Festlegung bzw. Kernaussage des Nahverkehrsplans



Zitat aus Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften o. ä. öffentlichen Dokumenten



ergänzende fachliche Erläuterung

Bildquellen (soweit nicht anders angegeben):
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult



Abkürzungsverzeichnis (Fachbegriffe)

Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
CVD	Clean Vehicles Directive
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
DFI	Digitale Fahrgastinformation
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EW	Einwohner
EW Bus	Eichsfeldwerke Bus GmbH
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Fplkm.	Fahrplankilometer
Fzg.	Fahrzeug
HTTPS	Hypertext Transfer Protocol Secure
IT	Informationstechnologie
ITCS	Intermodal Transport Control System
KBS	Kursbuchstrecke
LG	Landgemeinde
LEP	Landesentwicklungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo – Fr	Montag bis Freitag
NVN	Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
ODV	On-Demand-Verkehre
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr ¹⁾

¹ Erläuterung: straßengebundener ÖPNV; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn (in Thüringen mit „StPNV“ bezeichnet)

ÖV	öffentlicher Verkehr ²
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
ROG	Raumordnungsgesetz
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
So/ FT	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VO	Verordnung
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

² Erläuterung: SPNV und ÖPNV bzw. StPNV

1 Übergeordnete Rahmenvorgaben

1.1 Begriffsbestimmung

Der grundsätzliche Inhalt des Nahverkehrsplans wird in § 6 Abs. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) definiert. Der Nahverkehrsplan soll „auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung“ des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) darstellen. Neben einer Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur, sowie Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, den Strategien und den Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV, soll der Nahverkehrsplan auch Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung des ÖPNV im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers beinhalten.

ÖPNV ist laut ThürÖPNVG „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen“. Eine Reiseweite von 50 Kilometer oder eine Reisezeit von über einer Stunde sind dabei nicht zu überschreiten. Auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der den übrigen öffentlichen Verkehr ergänzt, verdichtet oder ersetzt, ist Teil des ÖPNV.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Organisation und die Durchführung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beruhen im Wesentlichen auf folgenden gesetzlichen Grundlagen:

- Verordnung (EG) 1370/ 2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Diese Gesetze befinden sich seit einigen Jahren in verschiedenen Novellierungsverfahren. Nachfolgend werden ihre Inhalte und Ziele dargestellt.

1.2.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/ 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/ 69 und (EWG) 1107/ 70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat. Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“.

1.2.2 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde aktuell zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/ 2007 novelliert. Die letzte wesentliche Änderung erfolgte am 01.08.2021, mit der für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste sowie relevante Geschäftsmodelle eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen wurde³. Diese Verkehre wurden vorher meist auf Grundlage einer Auffangvorschrift bzw. einer Experimentierklausel genehmigt.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet im § 8, Absatz 3 modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 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.“

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Weiterhin sind Behindertenbeauftragte, -beiräte und -verbände sowie Fahrgastverbände anzuhören.

Die Länder können weitere Einzelheiten über den Inhalt und die Aufstellung der Nahverkehrspläne bestimmen.

1.2.3 Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

Der Landkreis Eichsfeld ist nach § 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und hat gemäß § 5 für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für diesen aufzustellen.

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html>

Nach § 3 Abs. 1 sind in Thüringen Aufgabenträger:

- das Land für den SPNV,
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV,
- die „Großen kreisangehörigen Städte“ nach § 6 Abs. 4 der Thüringer Kommunalordnung für den Stadtverkehr, soweit der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat.

ÖPNV ist dabei nach § 2 Abs. 1 eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll *„im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.“*

Hierzu ist der Nahverkehrsplan *„für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Er hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen.“* Die Landkreise haben als Aufgabenträger die Gemeinden bei der Erstellung ihres Nahverkehrsplans anzuhören. Soweit Gemeinden örtliche Verkehrsleistungen im StPNV erbringen, ist das Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans herzustellen. Benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung und Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen.

1.2.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Neben dem PBefG und dem ThürÖPNVG sind im „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ vom 27.04.2002, letztmalig durch den Artikel 9 geändert am 02.06.2021⁴, (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgelegt.

Gemäß § 8 Abs. 2 ist die *„Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“* zu gewährleisten. Dort heißt es:

- *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

⁴ Bundesamt für Justiz: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BGG.pdf>; Zugriff 03.02.2022

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

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

1.3 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Nahverkehrsraum orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Thüringer Landesplanungsgesetzes. Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Thüringen sind im „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025“ (LEP 2015) festgeschrieben⁵. Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Landkreis Eichsfeld sind dem Regionalplan Region Nordthüringen zu entnehmen.

1.3.1 Landesentwicklungsprogramm

In den Leitvorstellungen des Landesentwicklungsprogrammes Thüringen (LEP) 2025⁶ wird festgelegt, dass *„ein leistungsfähiges, hierarchisch gegliedertes Netz von Verkehrswegen sowie darauf aufbauende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft“ „zur Inwertsetzung Thüringens und zur europäischen Integration unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden“* soll. Außerdem *„soll unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und Verkehrsarten sowie deren Vernetzung (integrierte Verkehrsentwicklung)“ „die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen, durch verkehrssparende Siedlungsstrukturen, ressourcenschonende Bündelung von Infrastrukturen, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie durch Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsangebote erreicht werden“*.

Zudem wird eine weitere für die ÖPNV-Planung relevante Leitvorstellung folgend formuliert. *„Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Sicherung der Erreichbarkeit soll durch vielfältige, in ihrer Funktion und der Nachfrage angepasste Linienverkehrsangebote und Strukturen auf der Grundlage der historisch gewachsenen polyzentrischen Siedlungsstruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.“*

⁵ Mit Datum vom 5. Juli 2014 ist die „Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025“ in Kraft getreten. Gleichzeitig ist die „Erste Verordnung zur Änderung der Thüringer Verordnung über den Landesentwicklungsplan“ außer Kraft getreten.

⁶ Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (2014): Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 – Thüringen im Wandel

Hierfür soll „bei der Abstimmung von straßen- und schienengebundenem ÖPNV unwirtschaftlicher Parallelverkehr vermieden werden“. „Flexible und alternative Bedienformen sollen zur Sicherung der Erreichbarkeiten beitragen. Dabei sollen die besonderen Belange von Familien und Kindern sowie einer älter werdenden Bevölkerung berücksichtigt werden.“

Im LEP 2025 werden folgende, für die ÖPNV-Planung im Nahverkehrsraum relevante Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur formuliert:

Seite | 5

- „Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll der Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie der Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger ein besonderes Gewicht beigemessen werden.“
- „Das hierarchisch gegliederte Verkehrsnetz soll den Leistungsaustausch zwischen den Zentralen Orten und Teilräumen Thüringens untereinander und mit den Nachbarländern sowie die Einbindung in das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz gewährleisten.“
- „Die ÖPNV-Angebote sollen effektiv und bedarfsgerecht gestaltet werden. Raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, insbesondere neue und flexible Angebotsformen sowie neue organisatorische Lösungen, soll bei der Nahverkehrsplanung besonderes Gewicht beigemessen werden.“
- „Das ÖPNV-Netz soll auf die Mittel- und Oberzentren ausgerichtet, Grundzentren und Gemeinden mit einer überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktion sollen funktionsgerecht eingebunden werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen zum öffentlichen Nahverkehr sollen eine günstige Anbindung zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Rad- und Fußverkehr, an den jeweiligen Zugangsstellen einschließen. Die Zugangsstellen sollen den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung tragen und städtebaulich integriert werden.“

Im LEP 2025 wird folgende, für die ÖPNV-Planung im Untersuchungsgebiet relevante Vorgabe für die Träger der Regionalplanung zur Entwicklung der Raumstruktur formuliert:

- „In den Regionalplänen können regional bedeutsame Verbindungen im öffentlichen Verkehr zwischen benachbarten Zentralen Orten, zur Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktionen an Zentrale Orte sowie an das Schienennetz als Grundsatz der Raumordnung bestimmt werden, sofern dies erforderlich ist.“

In der Begründung wird dargelegt, dass „die Zentralen Orte sowie die Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktionen“ „wichtige Funktionen im Netz der Thüringer Städte und Gemeinden sowie für die endogene Entwicklung der jeweiligen Teilräume“ übernehmen. „Verschiedene Zentrale Orte sowie ggf. auch Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktionen sind jedoch nicht in das Schienennetz eingebunden“, sodass „eine Einbindung dieser Gemeinden in das ÖPNV-Netz [...] der Landkreise und kreisfreien Städte erforderlich sein“ kann.

Demnach sind „die im Regionalplan als Grundsatz bestimmten regional bedeutsamen Verbindungen im öffentlichen Verkehr“ bei „der Nahverkehrsplanung“ zu berücksichtigen.

1.3.2 Regionalplan

Seite | 6

Konkrete räumliche Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Nahverkehrsraum sind im Regionalplan für die Region Nordthüringen dargestellt. Die Beschlussfassung des Regionalplans vom 25.03.2015 wird aktuell novelliert. Die Änderungen des Regionalplans sind derzeit im Entwurfsstand ersichtlich.⁷ Demnach sind neue oder geänderte Ziele und Grundsätze weiterhin zu gegebener Zeit zu beachten.

Neben allgemeinen Grundsätzen und Zielen werden folgende für den Nahverkehrsplan relevante Aussagen zum ÖPNV getroffen:

- *„Auf der Schienenverbindung (Kassel) / (Göttingen) – Leinefelde-Worbis – Nordhausen – (Halle) soll der Ausbau zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit fortgeführt sowie zur Entwicklung und Stärkung der Planungsregion eine Einbindung in das Netz des Fernverkehrs vorgenommen werden.“*
- *„Die folgenden [...] Verbindungen des schnellen Schienenpersonennahverkehrs sollen die Anbindung an das Transeuropäische Schienennetz, insbesondere die Verbindungen zur Landeshauptstadt Erfurt mit dem Taktknoten des Schienenpersonenfernverkehrs, die Verbindung zwischen Oberzentren, zwischen Oberzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums sowie die Anbindung von Oberzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums an Verbindungen höherer Netzebenen sicherstellen.“*
 - *(Kassel) – Heilbad Heiligenstadt – Leinefelde-Worbis – Nordhausen – (Halle)*
 - *(Halle – Sangerhausen) – Artern – (Erfurt)*
 - *Nordhausen – Sondershausen – (Erfurt)*
 - *(Göttingen) – Leinefelde-Worbis – Mühlhausen – Bad Langensalza – (Gotha – Erfurt)“*
- *„Die Schieneninfrastruktur für ein schnelles Schienenpersonennahverkehrsangebot auf der Verbindung Leinefelde – Worbis – Mühlhausen – Bad Langensalza – (Gotha) soll weiter ausgebaut und elektrifiziert werden.“*
- *„Zur Schaffung durchgehender, weitestgehend vertakteter Verkehrsangebote des Schienenpersonennahverkehrs mit den regionalen und städtischen Buslinien [...] soll das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern“ im Landkreis Eichsfeld an den Verknüpfungspunkten ZOB in Heilbad Heiligenstadt, ZOB in Leinefelde sowie den SPNV-Haltepunkt in Silberhausen erfolgen.*

⁷ Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen (2018): Regionalplan Nordthüringen. Entwurf zur Anhörung/ Öffentlichen Auslegung vom 03.09.2018 bis einschließlich 08.11.2018, PV-Beschluss Nr. 33/01/2018 vom 30.05.2018

Im Landkreis Eichsfeld sollen mit der regional bedeutsamen StPNV-Verbindung Leinefelde-Worbis – Duderstadt „... die Verbindungen zwischen den benachbarten Zentralen Orten, die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunktionen an Zentrale Orte sowie an das Schienennetz sichergestellt werden.“

1.4 Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Für die Organisation des SPNV ist das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr zuständig. Der Nahverkehrsplan des Landes und die Nahverkehrspläne der anderen Aufgabenträger sollen sich dabei gegenseitig ergänzen.

Mit dem NVP SPNV „...wird eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geschaffen.“⁸

Eines der verkehrspolitischen Ziele des SPNV-Nahverkehrsplans für den Freistaat Thüringen beinhaltet die „Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV, dem MIV und dem Rad- und Fußverkehr“ und betrifft somit den StPNV.

Folgend sind Maßnahmen aufgelistet, die für den StPNV im Landkreis Eichsfeld (bezüglich Sicherstellung von Anschlüssen o. ä.) relevant sind:

- „Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit in Leinefelde
- Geschwindigkeitserhöhung Leinefelde – Bleicherode
- Elektrifizierung Gotha – Leinefelde
- Kreuzungsbahnhof Silberhausen“

Außerdem wurden im NVP SPNV nachfrageschwache Zugangsstellen im Freistaat Thüringen ermittelt. Im Landkreis Eichsfeld weist der Haltepunkt Birkungen „weniger als 20 Ein- und Aussteiger pro Werktag“ auf. Diese nachfrageschwachen Zugangsstellen sind „weiter fortlaufend zu bewerten und nach weiteren Möglichkeiten der Nachfragestärkung zu suchen. Wichtig ist hierbei die Kooperation mit den Kommunen als lokale Akteure und den Aufgabenträgern des StPNV, um eine Stärkung herbeizuführen. In jedem Fall wird zu beachten sein, dass die Stärkung nachfrageschwacher Zugangsstellen nicht auf Kosten der fortlaufenden Entwicklung nachfragestarker Halte und Relationen erreicht werden darf.“

⁸ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL): Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022, Stand April 2018

In dem Handlungskonzept des NVP SPNV wird zudem auf die Verknüpfung zwischen SPNV und StPNV eingegangen. Wesentliche Punkte sind hierbei:

- die Optimierung der zeitlichen Verknüpfung zwischen Bus und Bahn,
- die Gewährleistung kurzer, direkter und barrierefreier Wege zwischen Bus und Bahnsteig,
- die Etablierung von Anschlussfahrtscheinen sowie
- die Abstimmung bei der Fahrplangestaltung.

Seite | 8

Der NVP Schiene sieht im „Zielkonzept 2022+“ folgenden Prüfauftrag für Nordthüringen vor:

- stündliche Verbindung Erfurt – Göttingen (Verdichtung der Anbindung Mittelthüringens an Nordwestdeutschland über den Fernverkehrsknoten Göttingen)

Das „Dieselnetz Nordthüringen“ ist hinsichtlich der nächsten Vergabe für Dezember 2025 eingeplant.

2 Raumstrukturanalyse

2.1 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Eichsfeld liegt im Nordwesten des Freistaates Thüringen und grenzt im Norden und Nordwesten an den niedersächsischen Landkreis Göttingen, im Westen und Südwesten an den hessischen Werra-Meißner-Kreis, im Osten an den Landkreis Nordhausen und an den Kyffhäuserkreis sowie im Süden an den Unstrut-Hainich-Kreis. Der Landkreis Eichsfeld umfasst 68 Gemeinden, darunter drei Städte. Die Kreisstadt ist Heilbad Heiligenstadt.

Die Gemeinde Hundeshagen wurde am 06.07.2018 aufgelöst und in die Stadt Leinefelde-Worbis eingegliedert. Am 01.01.2019 wurden zudem die Gemeinden Silberhausen, Kreuzebra, Kefferhausen und Helmsdorf aufgelöst und mit der Stadt Dingelstädt neugebildet sowie die Gemeinde Kallmerode aufgelöst und in die Stadt Leinefelde-Worbis eingegliedert. Die Gemeinden Kleinbartloff, Hausen, Gerterode und Deuna wurden nach der Auflösung in die Landgemeinde Niederorschel eingegliedert und die Gemeinde Bernterode (bei Heilbad Heiligenstadt) in die Stadt Heilbad Heiligenstadt eingegliedert.⁹

Zum 01.01.2023 erfolgte eine Gemeindefusion über die Landkreisgrenze, die Ortsteile Bickenriede und Zella der Gemeinde Anrode sowie die Ortsteile Beberstedt und Hüpstedt der Gemeinde Dünwald aus dem Unstrut-Hainich-Kreis wurden in die Stadt Dingelstädt eingegliedert.¹⁰ Weitere Aussagen siehe Kapitel 6.1 und Kapitel 11.2.

Als Mittelzentren sind im „Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025“¹¹ Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis ausgewiesen. Die beiden Mittelbereiche entsprechen weitgehend den Altkreisen und unterstreichen die bipolare Struktur des Landkreises. Arenshausen, Breitenworbis, Dingelstädt, Küllstedt, Niederorschel, Schimberg, Sonnenstein, Teistungen und Uder übernehmen die Funktion eines Grundzentrums.

⁹ Thüringer Landesamt für Statistik (2022): Gebietsveränderungen nach dem 01.07.1994 (Gebietsveränderung als juristisches Wirkungsdatum aufgeführt), Zugriff am 31.01.2022

¹⁰ Stadt Dingelstädt: Rathaus. Kommunalpolitik. Gemeindegliederung 2023: www.dingelstaedt.de/rathaus/kommunalpolitik/gemeindegliederung-2023/; Zugriff 25.04.2022

¹¹ Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (2014): Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 - Thüringen im Wandel vom 05.07.2014.

Der Landkreis Eichsfeld setzt sich aus den sieben Verwaltungsgemeinschaften Eichsfeld-Wipperaue, Ershausen/ Geismar, Hanstein-Rusteberg, Leinetal, Linden-berg/ Eichsfeld, Uder und Westerwald-Obereichsfeld, den gemeinschaftsfreien Städten Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis, den Landgemeinden Stadt Dingelstädt, Am Ohmberg und Sonnenstein sowie der Einheitsgemeinde Niederorschel zusammen.¹²

Tabelle 1: Raumstrukturelle Eckdaten (jeweils zum Stichtag 31.12.2021)¹³

Einwohner (EW)	99.324 EW
Fläche	943 km ²
Einwohnerdichte	105 EW/ km ²
Mittelzentren	Heilbad Heiligenstadt, Stadt (16.899 EW) Leinefelde-Worbis, Stadt (19.986 EW)
Grundzentren	Arenshausen (1.008 EW) Breitenworbis (3.168 EW) Dingelstädt, Stadt (6.847 EW) (Hinweis: ohne die 2023 eingegliederten Ortschaften) ¹⁴ Küllstedt (1.316 EW) Niederorschel (5.397 EW) Schimberg (2.155 EW) Sonnenstein (4.433 EW) Teistungen (2.500 EW) Uder (2.682 EW)

2.2 Siedlungsstruktur und Einwohner

Der Landkreis Eichsfeld hat auf einer Fläche von 943 km² eine Einwohnerzahl von 99.324 (Stand 31.12.2021¹⁵). Die Einwohnerdichte im Landkreis liegt mit 105 Einwohner/km² knapp unter dem Mittelwert für das Land Thüringen mit 134 Einwohner/km² ¹⁶.

¹² Thüringer Landesamt für Statistik (2022): Datenbank, Landkreis Eichsfeld, Grafische Karte des Landkreises, Stand: 01.12.2020; Zugriff 10.03.2022

¹³ Thüringer Landesamt für Statistik (2023): Bevölkerung der Gemeinden, erfüllende Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Geschlecht in Thüringen, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2021, Zugriff am 31.05.2023; Thüringer Landesamt für Statistik (2022): Gebietsstand, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2021, Zugriff am 31.05.2023

¹⁴ neu eingegliederte Ortschaften ab 01.01.2023: Hüpstedt, Beberstedt, Bickenriede und Zella (ca. 4.000 Einwohner und ca. 48 Km² Fläche)

¹⁵ ebenda

¹⁶ Thüringer Landesamt für Statistik (2023): Gebietsstand, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2021, Zugriff 31.05.2023

Die Mittelzentren Heilbad Heiligenstadt sowie Leinefelde-Worbis liegen an der durch die Autobahn A38 und die Bahnlinie Halle-Kassel gebildeten großräumigen Ost-West-orientierten Verbindungsachse. Eine Nord-Süd-Achse mit überregionaler Bedeutung verbindet Leinefelde-Worbis und das Grundzentrum Dingelstädt.

An den beschriebenen Achsen liegen die einwohnerstarken Siedlungszentren. Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 werden diese beiden Achsen als Entwicklungskorridore im Bereich Infrastruktur festgelegt.

Kennzeichnend für das südwestliche Kreisgebiet sind eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte sowie sehr kleinteilige Gemeindestrukturen.

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis ist seit dem Jahr 2015 durch einen Rückgang um 2,0 % gekennzeichnet.¹⁷ Dies entspricht einer absoluten Abnahme von rund 2.000 Einwohnern im gesamten Landkreisgebiet. Der Bevölkerungsrückgang ist im Vergleich zu der Bevölkerungsentwicklung im gesamten Freistaat Thüringen mit einem durchschnittlichen Verlust von 2,8 % etwas geringer. Die negative Einwohnerentwicklung ist weitgehend im gesamten Kreisgebiet feststellbar. Ein geringer Zuwachs ist im Grundzentrum Uder mit plus 2,8 % sowie in einigen Gemeinden mit weniger 1.000 Einwohnern zu verzeichnen.

¹⁷ Ohne Berücksichtigung der zum 01.01.2023 neu eingegliederten Ortschaften.

Tabelle 2: Einwohnerentwicklung der Städte/ Gemeinden/ Landgemeinden
>1.500 Einwohner (jeweils zum Stichtag 31.12.)¹⁸

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2015	Einwohner 2021	Entwicklung 2015 - 2021 (absolut)	Entwicklung 2015 - 2021 (%)
Leinefelde-Worbis, Stadt*	20.447	19.986	-461	-2,3
Heilbad Heiligenstadt, Stadt*	17.009	16.899	-110	-0,6
Sonnenstein	4.622	4.433	-189	-4,1
Dingelstädt, Stadt*	6.972	6.847	-125	-1,8
Am Ohmberg	3.803	3.578	-225	-5,9
Breitenworbis	3.331	3.168	-163	-4,9
Niederorschel*	5.460	5.397	-63	-1,2
Uder	2.608	2.682	+74	+2,8
Schimberg	2.279	2.155	-124	-5,4
Teistungen	2.497	2.500	+3	+0,1
Gernrode	1.526	1.476	-50	-3,3
Landkreis Eichsfeld (gesamt)	101.325	99.324	-2.001	-2,0

* Die Zahl der Einwohner für das Jahr 2015 der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde enthält zur besseren Vergleichbarkeit auch die Einwohnerzahlen der in der Zwischenzeit eingegliederten Ortschaften.

Die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen (siehe Abbildung 1) zeigt¹⁹, dass

- die Bevölkerungsstruktur in den Altersgruppen der bis unter 6-Jährigen und der 15- bis 18-Jährigen sowie der 30- bis 40-Jährigen weitestgehend stabil ist,
- ein leicht überdurchschnittlicher Zuwachs in der Altersgruppe der 6- bis 15-Jährigen sowie der über 85-Jährigen im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2015 zu verzeichnen ist,
- in der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre und der 75- bis 85-Jährigen im Jahr 2020 gegenüber 2015 ein leichter Zuwachs zu erkennen ist,

¹⁸ Thüringer Landesamt für Statistik (2020): Bevölkerung der Gemeinden, erfüllende Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Geschlecht in Thüringen, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2015; 31.12.2020, Zugriff am 31.01.2022

¹⁹ Die Analyse wurde im NVP-Prozess Anfang 2022 mit den Zahlen aus 2020 durchgeführt. Die hier getätigten Einschätzungen sind auch mit den Zahlen aus 2021 unverändert.

- in der Altersgruppe 25 bis 30 Jahre mit minus 45,5 % die größten Verluste in der Bevölkerungsentwicklung eingetreten sind,
- in den Altersgruppen der 40- bis 50-Jährigen sowie der 50- bis 65-Jährigen ein relativ konstanter Rückgang zu erkennen ist, wobei der Rückgang in der Altersgruppe 40 bis 50 Jahre im Vergleich prozentual deutlich stärker ist und
- die Bevölkerung der 65- bis 75-Jährigen am stärksten zugenommen hat.

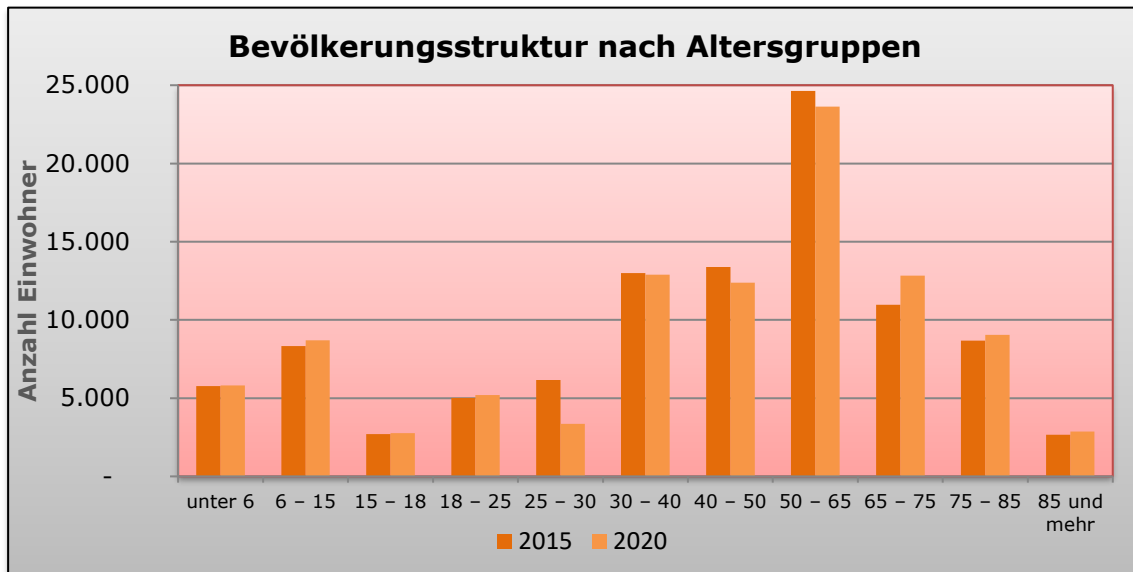


Abbildung 1: Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen (2015 – 2020; jeweils zum Stichtag 31.12.)²⁰

2.3 Schulstandorte

Im Landkreis Eichsfeld bestanden zum Beginn des Schuljahres 2022/ 2023²¹ folgende Schulen:

- 29 Grundschulen (davon eine Grundschule in freier Trägerschaft) mit insgesamt 3.991 Grundschulern,
- 14 Regelschulen mit 3.316 Schülern,
- fünf Gymnasien (davon ein Gymnasium in freier Trägerschaft) mit 2.756 Schülern,
- sechs Berufsbildende Schulen, davon fünf in freier Trägerschaft, mit 1.613 Schülern,

²⁰ Thüringer Landesamt für Statistik (2020): Bevölkerung nach Altersgruppen, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2015; 31.12.2020, Zugriff am 31.01.2022

²¹ Freistaat Thüringen, Statistisches Informationssystem Bildung (SIS); Stichtage: ABS 14.09.2022 und BBS 09.11.2022 (Daten bereitgestellt durch Landkreis Eichsfeld, Schulverwaltungsamt)

- ein Förderzentrum und zwei Förderschulen für geistig Behinderte in freier Trägerschaft mit insgesamt 335 Schülern.

Etwa 6.200 Schüler mit Wohnsitz im Landkreis Eichsfeld haben nach § 4 des Thüringer Gesetzes über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) und der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Eichsfeld einen Beförderungs- bzw. Erstattungsanspruch, d. h. sind Fahrschüler.²²

Tabelle 3: Anzahl der Fahrschüler im StPNV je Schulbereich im Landkreis Eichsfeld (Schuljahr 2022/ 2023, Stand 01/ 2023)

Wohnort der Fahrschüler	Fahrschüler im StPNV zu					
	Grundschulen	Regelschulen	Gymnasien	Förderschulen	Berufsschulen	Gesamt
Arenshausen	173	167				340
Berlingerode	158	220				378
Bischofferode	212	210				422
Breitenworbis	76	173				249
Dingelstädt	195	132	418			745
Ershausen	162	109				271
Heilbad Heiligenstadt	168	197	647		144	1.187
Küllstedt	98	139				237
Leinefelde	101	128	351	110	195	885
Niederorschel	76	83				159
Uder	215	146				361
Worbis	88	83	362	1		534
Gesamt	1.722	1.787	1.778	111	339	5.768

Hinweis: Die Tabelle stellt die Anzahl der Fahrschüler im StPNV je Schulbereich aus den einzelnen Orten im Landkreis Eichsfeld und nicht die Anzahl der Fahrschüler an den jeweiligen Schulen dar.

Die in der Tabelle aufgeführten Zahlen an Fahrschülern beinhalten 112 Fahrschüler, die aus dem Unstrut-Hainich-Kreis zum Gymnasium bzw. zur Grund- und Regelschule in Dingelstädt pendeln. Weitere 31 Fahrschüler aus dem Unstrut-Hainich-Kreis besuchen die Regelschule in Küllstedt.

In den zum 01.01.2023 neu eingemeindeten Orten sind eine Grundschule in Bickenriede sowie eine Gemeinschaftsschule (mit Grundschule) in Hüpstedt vorhanden.

²² Landkreis Eichsfeld (2022/ 2023): eigene Tabelle zu Fahrschülerzahlen, Schuljahr 2022/ 2023; Stand 01/ 2023

Außerdem fahren weitere 167 Schüler aus dem Landkreis Eichsfeld zum Gymnasium nach Lengsfeld unterm Stein, 56 Schüler besuchen das Gymnasium in Bleicherode und 27 Schüler die Klassen 1-10 in Bad Sooden-Allendorf. 27 Schüler aus dem Landkreis Eichsfeld besuchen die Gemeinschaftsschule in Struth. Insgesamt fahren 45 Schüler aus dem Kreisgebiet nach Duderstadt zur Regelschule, zum Gymnasium sowie zur Berufsschule.

2.4 Einzelhandel und Versorgung

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Mittelzentren Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis sowie auf das Grundzentrum Dingelstädt. Kleinflächige Einzelhandelseinrichtungen, andere Dienstleister sowie Ärzte befinden sich darüber hinaus verteilt in vielen Gemeinden und Ortschaften innerhalb des Landkreises Eichsfeld.

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft wurde im Jahr 2018 eine Bestandsaufnahme und Analyse der Einzelhandelssituation für den Freistaat Thüringen durchgeführt. 2016 lag der einzelhandelsrelevante Kaufkraftindex in der Stadt Leinefelde-Worbis mit 85,9 % leicht unter dem Durchschnitt der Mittelzentren im Freistaat Thüringen (87,8 %). In der Stadt Heilbad Heiligenstadt betrug der Kaufkraftindex 88,6 % sowie in der Stadt Dingelstädt 85,8 %.²³ Im gesamten Landkreis Eichsfeld lag der Kaufkraftindex im Jahr 2021 bei 84,5 %.²⁴

2.5 Tourismus

Die Zahl der Übernachtungen im Landkreis Eichsfeld verlief bis 2012 steigend. Ab dem Jahr 2012 ist die Zahl der Übernachtungsgäste bis zum Jahr 2016 wieder auf ca. 302.500 Übernachtungen pro Jahr gesunken. Bis 2019 ist die Zahl der Übernachtungen auf rund 345.000 pro Jahr gestiegen.

Infolge der Corona-Pandemie gab es auch in der Tourismusbranche einen außerordentlichen Bruch in der Entwicklung. Demzufolge ist die Zahl der Übernachtungen für das Jahr 2020 um etwa ein Drittel gesunken. Auch die Zahl der Ankünfte ist drastisch zurückgegangen. Vor der Corona-Pandemie (2019) wurden jährlich rund 124.000 Ankünfte von Übernachtungsgästen registriert. Im Jahr 2020 ist die Anzahl an Ankünften auf ca. 67.000 gesunken. Die Dauer des Aufenthalts beträgt im Durchschnitt 3,3 Tage (2020).

²³ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2018): Bestandserhebung und –analyse der Einzelhandelssituation in Thüringen 2017/ 2018, 11.12.2018

²⁴ Michael Bauer Research GmbH (2021): Kaufkraft 2021 in Deutschland. Stadt- und Landkreise – wichtigste Variablen. Internationale Marktdaten. Basierend auf Statistischem Bundesamt. Stand 2021

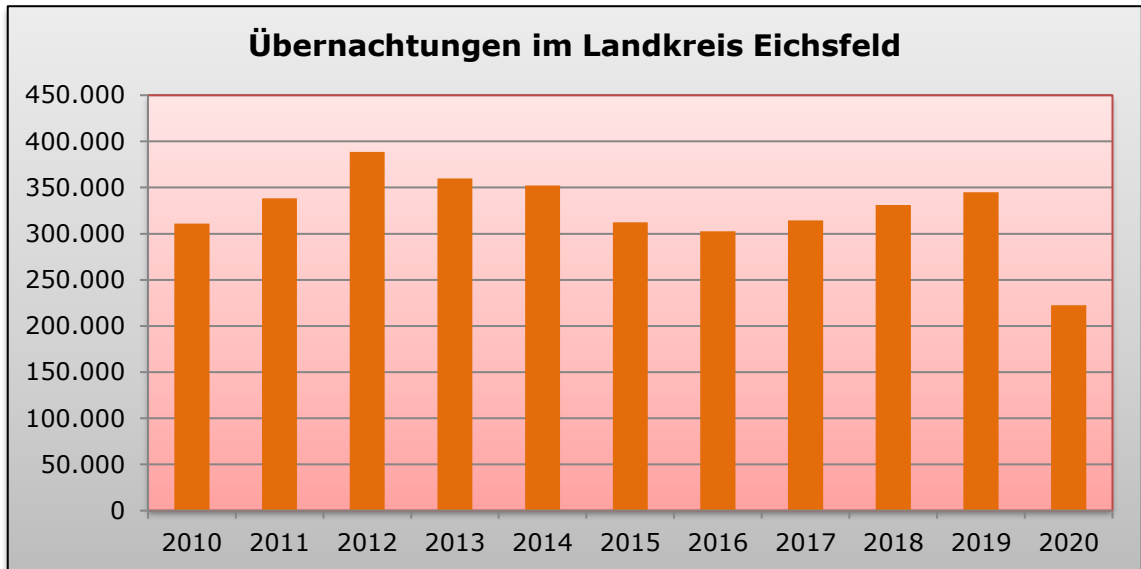


Abbildung 2: Übernachtungen im Landkreis Eichsfeld (2010 – 2020, jeweils zum Stichtag 01.01.)²⁵

Nennenswerte touristische Ziele im Landkreis Eichsfeld sind Heilbad Heiligenstadt (mehrere Einzelziele im Stadtgebiet, wie beispielsweise Vitalpark und Kurpark), die Teistungenburg in Teistungen, die Burg Bodenstein (Leinefelde-Worbis), die Burgruine Hanstein (Verwaltungsgemeinschaft Hanstein-Rusteberg), die Burg Scharfenstein (Leinefelde-Worbis), der Bärenpark Worbis, das Ohmgebirge und der Westerwald.

Insgesamt ist jedoch nur eine sehr geringe StPNV-Affinität im Bereich des Tourismus festzustellen. Problematisch für den StPNV ist insbesondere, dass Touristen- und Gästeströme nicht zeitlich und räumlich gebündelt auftreten, und deshalb ggü. Berufs-, Einkaufs- und Versorgungswegen schwerer als Nutzer zu erfassen sind.

2.6 Motorisierungsgrad

Die Zahl der Kraftfahrzeuge im Landkreis Eichsfeld ist im vergangenen Jahrzehnt kontinuierlich gewachsen. Zum Stichtag am 01.01.2021 waren im Landkreis 78.505 Kraftfahrzeuge (davon 60.558 Personenkraftwagen) angemeldet. Dies entspricht 0,79 Kraftfahrzeuge (bzw. 0,61 Personenkraftwagen) pro Einwohner. Der Thüringer Durchschnitt fällt mit 0,70 Kraftfahrzeuge (bzw. 0,56 Personenkraftwagen) pro Person etwas niedriger aus.

²⁵ Thüringer Landesamt für Statistik (2020): Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten (ohne Camping), Landkreis Eichsfeld; Zugriff am 31.01.2022

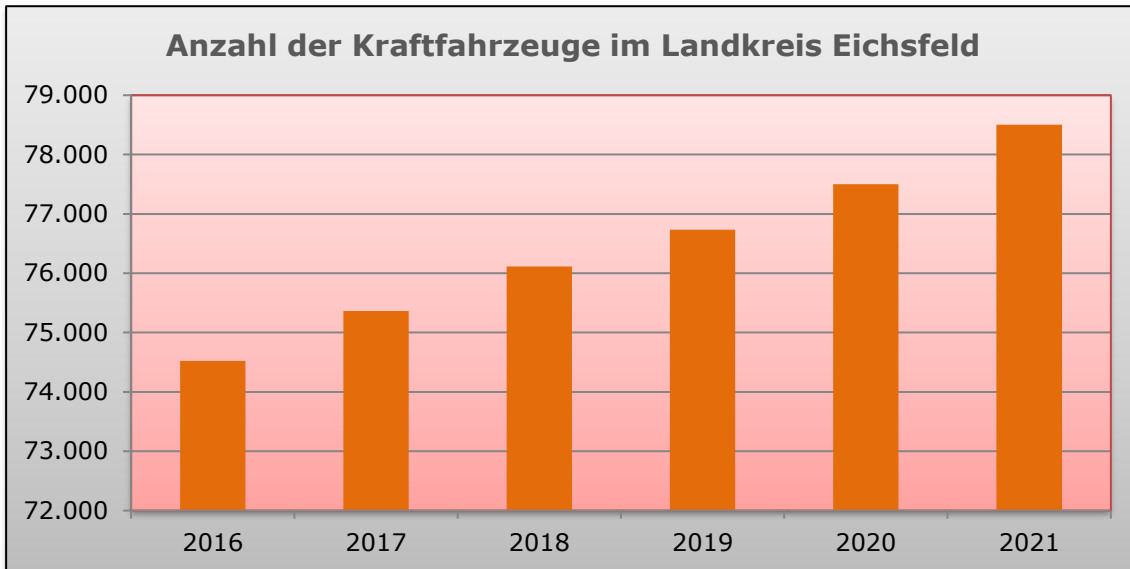


Abbildung 3: Anzahl der Kraftfahrzeuge im Landkreis Eichsfeld (2016 – 2021, jeweils zum Stichtag 01.01.)²⁶

2.7 Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

2.7.1 Hintergrund

Für die Erarbeitung bzw. die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind aktuelle Informationen und Daten aus den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie Hinweise und Anregungen der Nachbargaufgabenträger von hoher Bedeutung.

Aufgrund dessen wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld eine Onlinebefragung durchgeführt. Befragt wurden die Städte und die Gemeinden (bzw. Verwaltungsgemeinschaften) des Landkreises Eichsfeld zu folgenden Themen:

- allgemeine Strukturdaten,
- relevante Entwicklungen seit 2017,
- Planungsvorhaben Stadt/ Gemeinde,
- StPNV-Bewertung und –Entwicklung.

Auch die Nachbargaufgabenträger wurden mittels einer Onlinebefragung eingebunden.

Die Onlinebefragung sowohl für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden als auch für die Nachbargaufgabenträger wurde im Frühjahr 2022 durchgeführt.

²⁶ Thüringer Landesamt für Statistik (2021): Fahrzeugbestand am 1. Januar des Jahres nach Kreisen in Thüringen; Zugriff am 31.03.2022

An der Befragung haben nachfolgend aufgelistete Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften teilgenommen:

- Stadt Heilbad Heiligenstadt
- Stadt Leinefelde-Worbis
- Stadt Dingelstädt
- Gemeinde Niederorschel
- Landgemeinde Am Ohmberg
- Landgemeinde Sonnenstein
- Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Lindenberg/ Eichsfeld: alle bis auf Ferna
- Verwaltungsgemeinschaft Eichsfeld-Wipperaue
- Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Leinetal: Geisleden, Glasehausen, Heuthen, Hohes Kreuz und Steinbach
- Verwaltungsgemeinschaft Uder
- Verwaltungsgemeinschaft Westerwald-Obereichsfeld

sowie alle fünf Nachbaraufgabenträger (Landkreis Nordhausen, Unstrut-Hainich-Kreis, Kyffhäuserkreis, Werra-Meißner-Kreis und der Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) als ÖPNV-Aufgabenträger für den Landkreis Göttingen).

2.7.2 Wesentliche Ergebnisse

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen, für den NVP prägende Informationen und Anregungen dokumentiert.

Tabelle 4: Wesentliche Ergebnisse der Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld (2022)

für den StPNV relevante Entwicklungen sowie Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2017 (hellblau hinterlegt)	Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel bestehen im heutigen StPNV-Angebot (hellgelb hinterlegt)
Planungsvorhaben (hellgrün hinterlegt)	Hinweise und Anregungen zur Nahverkehrsplanung im Landkreis Eichsfeld (hellgrau hinterlegt)
Stadt Heilbad Heiligenstadt	
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Gewerbegebiet, 20 ha • Erschließung weiterer Wohngebiete („Hohe Raine“ und „Hohes Rott“), insg. 65 WE (2018 – 2021) 	<ul style="list-style-type: none"> • unzureichende Anbindung der neuen Wohngebiete • fehlende Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr in Heilbad Heiligenstadt
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Gesundheitszentrum/ Gesundheitscampus (Krankenhaus) „Am Eichbach“ mit Umgestaltung und Anbindung L1005 (voraussichtlich Ende 2028) • Verlegung Bergschule von Heilbad Heiligenstadt nach Leinefelde (voraussichtlich 2025) • Nachnutzung/ Neukonzipierung Schulstandort „Friedensplatz“, ehemalige Bergschule (voraussichtlich 2025) • Wohnflächenentwicklung „Hohes Rott“, ca. 200 WE (voraussichtlich 2028) • kommunale Neugliederung durch Aufnahme der Gemeinden Hohes Kreuz und Glasehausen (voraussichtlich 2024) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung und Neuordnung Stadtbusverkehr

für den StPNV relevante Entwicklungen sowie Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2017 (hellblau hinterlegt)	Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel bestehen im heutigen StPNV-Angebot (hellgelb hinterlegt)
Planungsvorhaben (hellgrün hinterlegt)	Hinweise und Anregungen zur Nahverkehrsplanung im Landkreis Eichsfeld (hellgrau hinterlegt)
Stadt Leinefelde-Worbis	
<ul style="list-style-type: none"> • Eröffnung einzelner Einzelhandelseinrichtungen in Leinefelde (2017) • Fertigstellung Grundschulneubau in Worbis (2017) • Krankenhausschließung in Worbis (2020) • Erweiterung Bärenpark in Worbis (2021) • Erweiterung des Festgeländes der Burg Scharfenstein für Konzerte in Beuren 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende ÖPNV-Anbindung der Burg Scharfenstein in Beuren <p><i>„Die Burg Scharfenstein gilt im Rahmen der Thüringer Tourismusstrategie 2025 als touristisches Aushängeschild“</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Landesgartenschau in Leinefelde (2025) • Entstehung „Gartenstadt“ in Leinefelde (voraussichtlich 2025) • Entstehung Schulcampus Bergschule in Leinefelde für ca. 1.000 Schüler (voraussichtlich 2025) • Umbau ZOB in Leinefelde (voraussichtlich 2023 – 2024) 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Bergschule mit überregionalem Einzugsgebiet in Leinefelde: Anpassungen von StPNV notwendig
Stadt Dingelstädt	
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Gewerbegebiet, 12 ha (2017) • Rückgang Einzelhandel in der Innenstadt (2017 – 2022) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Gewerbegebiet „Auf dem Übel“, ca. 10 ha (voraussichtlich 2025) • Generalsanierung und Erweiterung Hallenbad (voraussichtlich 2023 – 2025) • Neubau Gesundheitszentrum „Am Lohberg“ (voraussichtlich Ende 2028)) 	

für den StPNV relevante Entwicklungen sowie Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2017 (hellblau hinterlegt)	Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel bestehen im heutigen StPNV-Angebot (hellgelb hinterlegt)
Planungsvorhaben (hellgrün hinterlegt)	Hinweise und Anregungen zur Nahverkehrsplanung im Landkreis Eichsfeld (hellgrau hinterlegt)
relevante Angaben weiterer Gemeinden	
<ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung Aussichtspunkt Skywalk in Holungen, Sonnenstein (2017) • Eröffnung neuer Ladenzeile in Berlingerode (2018) • Schließung der Versorgungsstrukturen in Siemerode 	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite im Busangebot am Wochenende und in den Ferien in Sonnenstein • geringes Busangebot in den Ortsteilen von Teistungen • Berlingerode: unzureichende Abstimmung (Taktung) zwischen Bus und Bahn (insbes. Bf. Heilbad Heiligenstadt) • zu wenig Verbindungen in Brehme • Hohes Kreuz: Busanbindung zufriedenstellend (durch EW Bus GmbH organisiert) • Hohes Kreuz: mangelnder Zustand der Haltestellen • Busverbindungen in Steinbach mit Umstieg und langen Wartezeiten (in Richtung Heilbad Heiligenstadt akzeptabel) • keine direkte Busverbindung von Glasehausen nach Heilbad Heiligenstadt, zu lange Fahrzeit über Nebenstrecken (Bischhagen, Bodenrode)
<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung „Sanfter Tourismus“ in Sonnenstein (in den kommenden Jahren) • Erhalt und Ausbau des Grundzentrums Sonnenstein: Verkehrsanbindung zwischen den Ortsteilen und nach außen • Ansiedlung Handelsunternehmen in Brehme (2025) • kommunale Neugliederung durch Beitritt der Gemeinde Hohes Kreuz in die Stadt Heilbad Heiligenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Berlingerode: Bessere Abstimmung der Bus- und Bahnfahrpläne • Ausbau Fahrangebot in Berlingerode (Abkehr vom Fokus auf Schülerverkehr; Berücksichtigung von Berufspendlern) • Brehme: Schaffen von mehr Möglichkeiten zur flexiblen Erreichbarkeit kleinerer Ortschaften mit RufBus

Neben den Angaben der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind folgende Hinweise und Anregungen der Nachbargaufgabenträger für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans relevant:

- Unstrut-Hainich-Kreis: Abstimmung zu kreisübergreifenden Linienverbindungen im Zusammenhang mit dem Kreiswechsel Unstrut-Hainich-Kreis zum Landkreis Eichsfeld für die Gemeinden Bickenriede, Zella, Hüpstedt und Beberstedt,
- Landkreis Göttingen (Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen): Erhalt der Linien 1 und 25 der EW Bus GmbH nach Duderstadt im Status quo (Herstellung von Synergien auch für die Schülerbeförderung zwischen Duderstadt und Gerblingerode sowie in den Landkreis Eichsfeld).

Hinweis:

Die Befragungsergebnisse der kreisangehörigen Städte und Gemeinden werden über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans hinaus durch den Landkreis Eichsfeld sowie durch die EW Bus GmbH für die Weiterentwicklung und Optimierung des StPNV im Landkreis Eichsfeld genutzt sowie bei künftigen StPNV betreffenden Planungen berücksichtigt.

3 Analyse des ÖPNV-Angebotes

3.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand des Nahverkehrsplans des Landkreises Eichsfeld. Bis 2019 nahm die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) die Regie- und Bestelleraufgaben des Landes wahr. Mit der Auflösung der NVS im Jahr 2019 wurden dessen Aufgaben in den Geschäftsbereich des Thüringer Ministeriums für Bau und Verkehr als Referat Schienenpersonennahverkehr eingegliedert.

Das SPNV-Angebot wird hier nachrichtlich dargestellt, da dieses im Sinne eines gesamtheitlichen Nahverkehrskonzeptes von hoher Bedeutung für die Entwicklung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) ist. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den SPNV im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2018 – 2022 wurde im April 2018 veröffentlicht.

Streckennetz

Der Landkreis wird durch zwei, zentral durch das Kreisgebiet führende, überregionale Schienenstrecken, über die vier Kursbuchstrecken (KBS) verlaufen, mit Verbindungsfunktion zu den umliegenden Oberzentren bzw. Mittelzentren erschlossen:²⁷

- KBS 590 (Halle – Erfurt – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel)
- KBS 540.1 (Göttingen – Erfurt – Gera – Greiz/ Lehndorf – Altenburg/ Gößnitz – Glauchau), KBS 603 (Leinefelde – Mühlhausen (Thür) – Bad Langensalza – Gotha/ Kühnhausen – Erfurt) und KBS 604.2 (Kassel – Leinefelde – Bad Langensalza – Erfurt)

²⁷ DB Vertrieb GmbH: Homepage. Elektronisches Kursbuch. Interaktive Verbundkarte, Stand 05.11.2021

Tabelle 5: Übersicht SPNV-Angebot (Stand 01.12.2022)²⁸

Linie RE/RB	Verlauf	Angebot	Kursbuchstrecke (KBS)	Bahnhöfe im Nahverkehrsraum
RE 1	Göttingen – Erfurt – Gera – Glauchau	120-Min.-Takt	540.1, 603	Heilbad Heiligenstadt, Leinefelde
RE 2	Erfurt – Bad Langensalza – Leinefelde – Kassel-Wilhelmshöhe	120-Min.-Takt	590, 603, 604.2	Arenshausen, Uder, Heilbad Heiligenstadt, Leinefelde, Silberhausen
RE 8	Leinefelde – Sangerhausen – Halle	120-Min.-Takt	590	Leinefelde
RE 9	Kassel – Nordhausen – Sangerhausen – Halle	120-Min.-Takt	590	Heilbad Heiligenstadt, Leinefelde
RB 52	Erfurt – Leinefelde	120-Min.-Takt	603	Leinefelde, Birkungen, Silberhausen
RB 57	Heilbad Heiligenstadt – Nordhausen (– Sangerhausen)	120-Min.-Takt	590	Heilbad Heiligenstadt, Bodenrode, Wingerode, Beuren, Leinefelde, Hausen (Eichsfeld), Gernrode-Niederorschel, Bernterode

Bedienungsangebot

Auf den oben genannten Kursbuchstrecken verkehren mehrere überregional bedeutende RegionalExpress-Linien (RE) im 120-Minuten-Takt:

- RE 1: Göttingen – Erfurt – Gera – Glauchau
- RE 2: Erfurt – Bad Langensalza – Leinefelde – Kassel-Wilhelmshöhe
- RE 8: Leinefelde – Sangerhausen – Halle
- RE 9: Kassel – Nordhausen – Sangerhausen – Halle

Die RegionalExpress-Linien 1, 2 und 9 bedienen im Kreisgebiet die Bahnhöfe in Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde. Die RegionalExpress-Linie 8 endet bzw. beginnt in Leinefelde und bedient somit nur einen Bahnhof im gesamten Kreisgebiet. Die RE 2 bedient zusätzlich die Haltepunkte Uder und Arenshausen sowie den Haltepunkt Silberhausen auf Verlangen.

²⁸ DB Vertriebe GmbH (2022): Kursbücher Zugriff 30.06.2022; Thüringer Landesamt für Bauen und Verkehr (2022): Liniennetzplan Thüringen, gültig ab 12.12.2021; Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (2022): Fahrpläne, gültig von 12.12.2021 bis 10.12.2022

In den Tagesrandlagen halten außerdem einzelne Fahrten der Linien RE 9 an den Haltepunkten Beuren, Wingerode und Bodenrode bzw. Uder und Arenshausen sowie einzelne Fahrten der Linien RE 8 an den Haltepunkten Bernterode, Gernrode-Niederorschel und Hausen (Halt auf Verlangen).

Auch die RE 1 hält in den Tagesrandlagen zusätzlich an den Haltepunkten Beuren, Wingerode und Bodenrode sowie in Silberhausen.

Durch die Überlagerung der RegionalBahn-Linien RB 52 mit der RegionalExpress-Linie RE 2 besteht am Haltepunkt Silberhausen ein ungefähres stündliches Angebot (RE 2 Halt auf Wunsch). Der Haltepunkt Birkungen wird lediglich von der RB 52 auf Haltewunsch im 120-Minuten-Takt bedient. Die RB 52 endet bzw. beginnt ebenfalls am Bahnhof in Leinefelde. In der Hauptverkehrszeit werden die Haltepunkte Bernterode, Gernrode-Niederorschel und Hausen (Halt auf Verlangen) sowie Beuren, Wingerode und Bodenrode von der RB 57 im ungefähren 120-Minuten-Takt bedient:

- RB 52: Erfurt – Leinefelde
- RB 57: Heilbad Heiligenstadt – Nordhausen (– Sangerhausen)

Betreiber der RE 1, RE 2 und RB 52 ist die Deutsche Bahn. Die RegionalExpress-Linien 8 und 9 sowie die RegionalBahn-Linie 57 werden von Abellio betrieben.²⁹ Die höchste Fahrtenhäufigkeit ist auf der Strecke Leinefelde – Heilbad Heiligenstadt vorhanden. Zwischen Leinefelde und Heilbad Heiligenstadt überlagern sich die RegionalBahn-Linie 57 sowie die RegionalExpress-Linien 1, 2 und 9, so dass das Bedienungsangebot in diesem Abschnitt auf bis zu zwei Fahrten pro Stunde steigt.

3.2 Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr

I. d. R. ist an jedem Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt im Landkreis Eichsfeld eine Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr möglich (siehe Tabelle 6). Bei den Verknüpfungspunkten spielt die Busanbindung dieser Bahnhöfe bzw. Haltepunkte eine entscheidende Rolle.

²⁹ DB Vertriebe GmbH (2022): Kursbücher Zugriff 30.06.2022; Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (2022): Fahrpläne, gültig von 12.12.2021 bis 10.12.2022

Tabelle 6: Übersicht Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr (Stand 01.07.2022)

Bahnhof/ Haltepunkt	Bahnlinie	Bushaltestelle	Buslinie	Entfernung
Arenshausen	RE 2	Arenshausen, Bf.	14	unter 50 m
Uder	RE 2	Uder, Bf.	15, 16	ca. 250 m
Heilbad Heiligenstadt	RE 1, RE 2, RE 9, RB 57	Heilbad Heiligen- stadt ZOB	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 15, 16, 20, A, B	ca. 100 m
Bodenrode	RB 57	Bodenrode, Mitte	3, 4	ca. 550 m
Wingerode	RB 57	Wingerode, Wende- schleife	4	ca. 400 m
Beuren	RB 57	Beuren, Mitte	4	ca. 150 m
Leinefelde	RE 1, RE 2, RE 8, RE 9, RB 52, RB 57	Leinefelde ZOB	1, 4, 21, 22, 26, 28, 30, 31, 32, 38, 40 (seit 01.01.2023 Linie 34)	unter 50 m
Hausen (Eichsfeld)	RB 57	Hausen	30, 31	ca. 300 m
Gernrode- Niederorschel	RB 57	Gernrode – Niederorschel, Bahnhof	30, 31	ca. 250 m
Bernterode	RB 57	Bernterode, Feuer- wehr, Bernterode, Schacht	28	ca. 550 m
Birkungen Bf.	RB 52	Birkungen, Siechen	32	ca. 300 m
Silberhausen Bf.	RB 52, RE 2	Silberhausen, Bf.	bis 31.12.2022: 35A ab 01.01.2023: Linien 34 und 35	unter 50 m

Die Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) befinden sich in Heilbad Heiligenstadt und in Leinefelde in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Dadurch ist ein Umstieg von Bus zu Bahn und umgekehrt für den Reisenden mit geringen Wegezeiten (drei bis fünf Minuten) verbunden. Im Durchschnitt fahren von Montag bis Freitag am ZOB Heilbad Heiligenstadt (ohne StadtBus-Linien A und B) stündlich etwa zehn Busse, in der Spitzenzeit bis zu 14 Busse und vier Bahnen ab.

Am ZOB Leinefelde sind es ohne die StadtBus-Linie 40 ca. sieben Busse (in der Spitzenzeit bis zu zehn Busse) und sechs Bahnen stündlich.³⁰ Leinefelde ist der Hauptverknüpfungspunkt zwischen Schiene und Bus.

Weitere Omnibusbahnhöfe, die wichtige Verknüpfungsfunktionen im Busnetz übernehmen, befinden sich in Worbis, Teistungen und Dingelstädt.

Die Verknüpfung am Haltepunkt Silberhausen erfolgt ab dem 01.01.2023 durch die Linien 34 und 35. Bis 31.12.2022 verkehrte hier die RufBus-Linie 35A von und nach Dingelstädt.



Abbildung 4: ZOB Leinefelde



Abbildung 5: ZOB Heilbad Heiligenstadt

³⁰ Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen (NVN) (2022): Regionalfahrplan Nordthüringen. Landkreis Eichsfeld. (Gültig ab 12.12.2021); EW Bus GmbH (2022): Fahrplanauskunft, Zugriff am 01.07.2022

3.3 Verknüpfungspunkte im StPNV

Neben den im Kapitel 3.2 genannten ZOB sind im StPNV-Netz weiterhin die ZOB in Dingelstädt, Teistungen und Worbis als Verknüpfungspunkte herauszustellen.



Abbildung 6: ZOB Dingelstädt



Abbildung 7: ZOB Teistungen



Abbildung 8: ZOB Worbis

3.4 Straßenpersonennahverkehr

3.4.1 Organisations- und Tarifstruktur

Organisationsstruktur

Der Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Eichsfeld wird von EW Bus GmbH betrieben. Der Landkreis ist Mitglied im Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen (NVN).

Tarifstruktur

Die Tarifstruktur der EW Bus GmbH basiert auf dem Teilstreckentarif. Der Tarif errechnet sich aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifpunkte (Teilstrecken). Der Stadtverkehr in Heilbad Heiligenstadt zählt als eine einzige Teilstrecke. Im Stadtverkehr Leinefelde-Worbis zählt eine Nutzung in Leinefelde bzw. in Worbis jeweils als eine Teilstrecke, eine Nutzung zwischen Leinefelde und Worbis wird mit zwei Teilstrecken berechnet. Zudem besteht die Möglichkeit mit einem gültigen Fahrschein aus dem Regionalverkehr in die StadtBus-Linien in Heilbad Heiligenstadt bzw. in Leinefelde-Worbis einmalig umzusteigen.

Folgende Fahrausweisarten werden für die Teilstrecken 1 bis 14 und mehr angeboten:

- Einzelfahrausweis Erwachsene
- 10-Fahrten-Karte
- ermäßigter Einzelausweis Kind
- 10-Fahrten-Karte Kind
- ermäßigter Einzelausweis Hund
- Wochenkarte

- Monatskarte
- Jahreskarte im Abonnement (Monatsbetrag)
- Schüler-/ Auszubildende Wochenkarte
- Schüler-/ Auszubildende Monatskarte

Seite | 30

Seit 2017 wurden zwei Preiserhöhungen vorgenommen. Im August 2018 wurden bspw. die Einzelfahrscheine (1. Teilstrecke) um 6.1 % erhöht, zum Januar 2022 um 5,6 %.

Tabelle 7: Ticketarten und Fahrpreise im StPNV (Stand 01.01.2022)³¹

Teilstrecken	Stadttarife in Euro	Regionalverkehrstarife in Euro		
	Einzelfahr- ausweis	Einzelfahr- ausweis	Monatskarte Erwachsene	Monatskarte Schüler/Azubi
1	1,60	1,60	44,80	33,60
2		1,90	53,20	39,90
3		2,30	64,40	48,30
4		2,70	75,60	56,70
5		3,10	86,80	65,10
6		3,70	103,60	77,70
7		4,20	117,60	88,20
8		4,60	128,80	96,60
9		5,00	140,00	105,00
10		5,50	154,00	115,50
11		5,90	165,20	123,90
12		6,20	173,60	130,20
13		6,50	182,00	136,50
ab 14		6,80	190,40	142,80

³¹ Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen (NVN) (2022): Regionalfahrplan Nordthüringen. Landkreis Eichsfeld. (Gültig ab 12.12.2021)

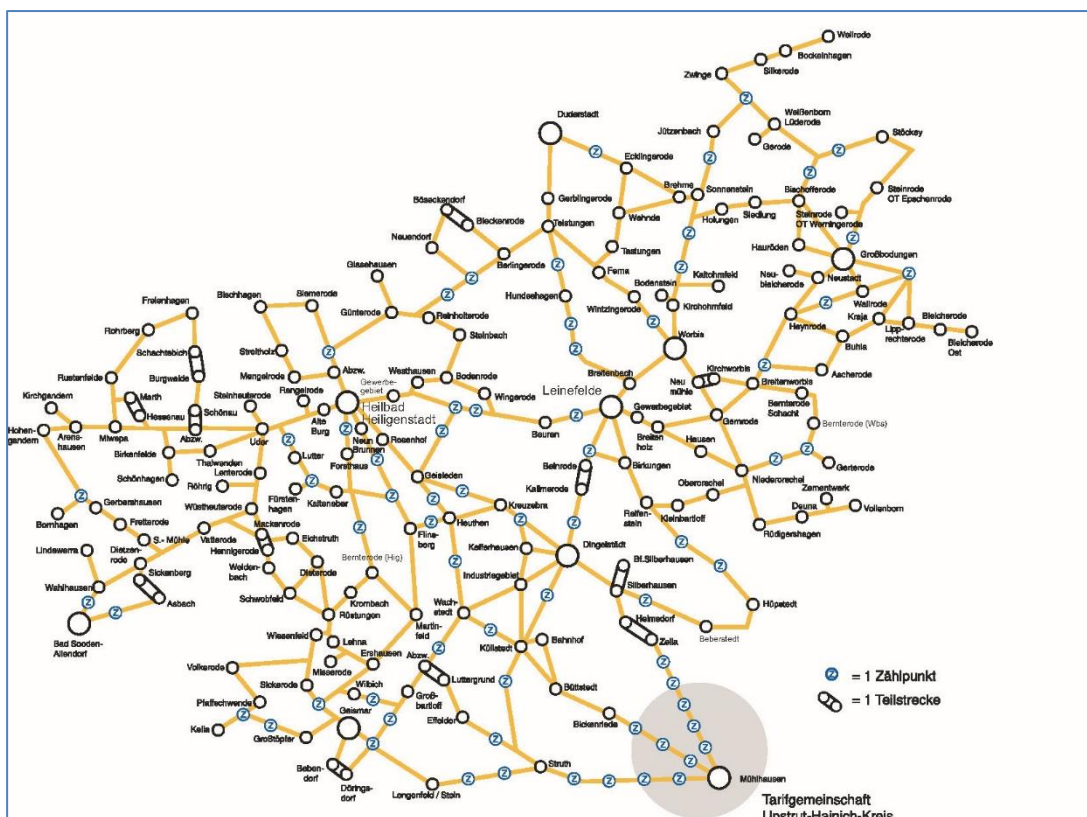
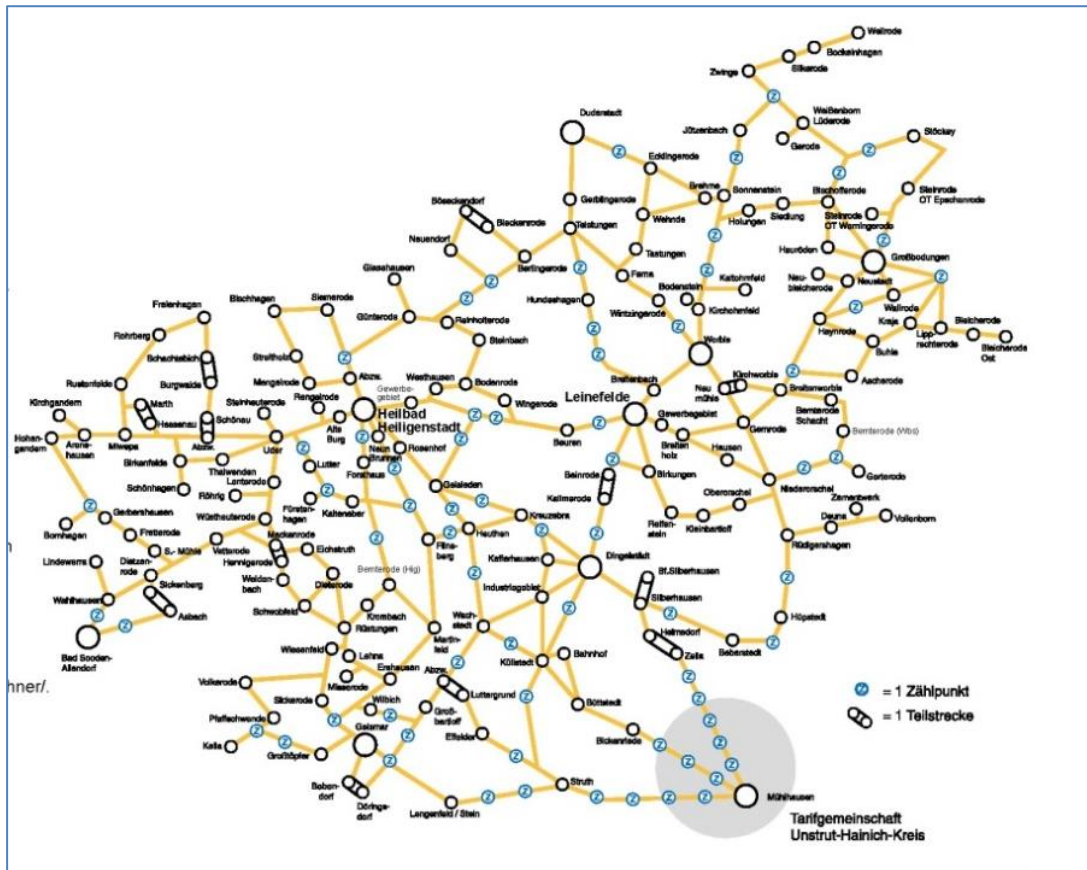


Abbildung 9: Tarifpläne der EW Bus GmbH 2022 (Bild oben) und ab Dezember 2022 (Bild unten)

3.4.2 Bedienungsangebot im Busverkehr

Entwicklung der Angebote im Landkreis Eichsfeld

Seit Mitte der 1990er-Jahre wurde von der EW Bus GmbH kontinuierlich das StPNV-Angebot im Kreisgebiet mit verschiedenen Produkten in Ausrichtung auf die sich wandelnden Kundenbedürfnisse ausdifferenziert. Der StadtBus in Heilbad Heiligenstadt war 1997 neben dem Stadtbus in Bad Langensalza einer der ersten Stadtbusverkehre „modernen Typs“ in Thüringen. Mit den 2001 eingerichteten ExpressBus-Linien wurde erstmals in Thüringen bewusst ein Premiumprodukt im regionalen Busverkehr eingeführt und etabliert. 2006 folgten Rufbusverkehre. Die EW Bus GmbH war mit diesen Produkten der Vorreiter in Thüringen.

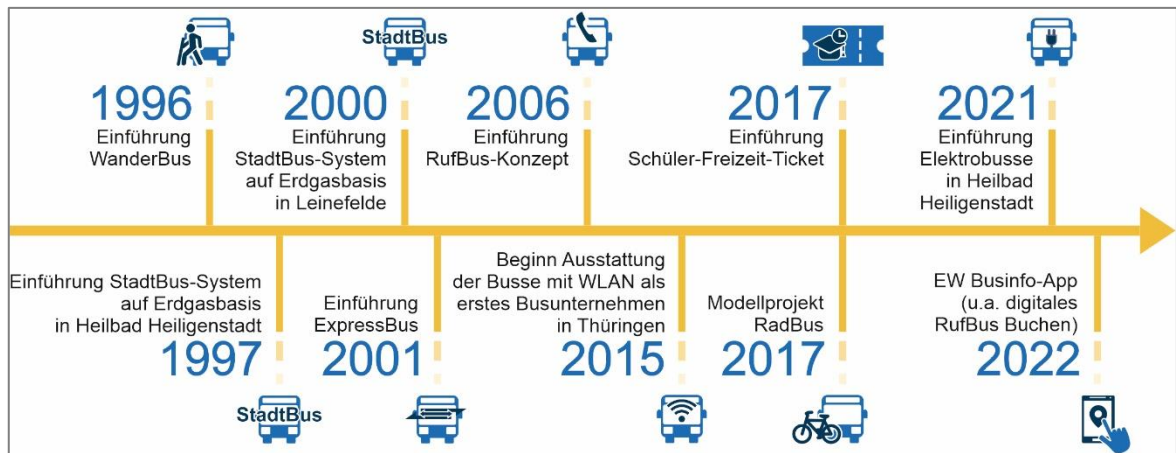


Abbildung 10: Chronik der Entwicklung der Angebote und Produkte im Landkreis Eichsfeld

Produkte

Im Landkreis Eichsfeld werden neben dem klassischen Regionalbus die Produkte

- ExpressBus (Linien 1, 6 und 26),
- StadtBus in Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis und
- RufBus (als Einzelfahrten auf den Buslinien)

angeboten.

Die Produkte werden zielgerichtet vermarktet (eigenständiges Logo, Kennzeichnung im Liniennetzplan). Die Produktprofilierung ist für die EW Bus GmbH ein wichtiges Marketinginstrument. Herauszustellen ist die konsequente Qualitätspflege und Kommunikation der Produkte.



Abbildung 11: Der ExpressBus – Premiumprodukt im Landkreis Eichsfeld



Abbildung 12: Produkt „StadtBus“ in Heilbad Heiligenstadt (Einsatz von Batteriebus-
sen)

Auf den ExpressBus-Linien 1 und 6 ist zudem die Fahrradmitnahme kostenfrei. Durch zusätzliche Fahrradträger konnten weitere Transportkapazitäten geschaffen werden. Für Gruppen ab fünf Personen muss ein Tag im Voraus die Mitnahme angemeldet werden. Abschließbare Fahrradboxen werden an den Busbahnhöfen in Heilbad Heiligenstadt, Leinefelde und Dingelstädt sowie am ZOB in Worbis bereitgestellt.



Abbildung 13: Fahrradboxen am ZOB Worbis

Zusätzlich bietet die EW Bus GmbH als Ergänzung zum regulären StPNV die GenussBus- sowie WanderBus-Touren an. Die Tagestouren des GenussBusses beinhalten ausgewählte kulinarische Zwischenstationen und sowohl kulturelle als auch landschaftliche Ziele. Der WanderBus fungiert als Zubringer für geführte Wanderungen in der Region. Für beispielsweise Feste und Feiern wie Hochzeiten oder Jubiläen kann auch der sogenannte OldtimerBus für max. 16 Personen mit dem dazugehörigen Anhänger angemietet werden.³²



Abbildung 14: Der WanderBus im Landkreis Eichsfeld

³² EW Bus GmbH (2022): Homepage. Bus. Freizeit und Tourismus, Zugriff am 01.07.2022

Bedienungsformen

Der Busverkehr im Landkreis Eichsfeld wird im Linienbetrieb mit Genehmigungen nach § 42 PBefG abgewickelt. Als besondere Bedienungsform gibt es in Zeiten schwacher Nachfrage sowie am Wochenende den RufBus, der auf Anmeldung (Telefon oder über die EW Businfo-App) linien- und haltestellenbezogen nach einem vorgegebenen Fahrplan verkehrt.

Der Schülerverkehr ist in den Linienverkehr integriert.

Liniennetz

Im Landkreis Eichsfeld bestehen laut Fahrplan 2022 (Zeitpunkt der Analyse) insgesamt 37 Buslinien (inkl. RufBus und StadtBus). Die Linie 11 und die RufBus-Linie 35A wurden zum 31.12.2022 eingestellt (s. u.).

Das Rückgrat des Busnetzes stellen drei ExpressBus-Linien dar, welche zwischen

- Heilbad Heiligenstadt und Dingelstädt,
- Dingelstädt, Leinefelde, Worbis und Duderstadt sowie
- Leinefelde, Worbis und Weißenborn-Lüderode

verkehren.

Darüber hinaus wird der Landkreis von 30 Regionallinien sowie zwei Stadtverkehrslinien in Heilbad Heiligenstadt und einer Stadtverkehrslinie in Leinefelde-Worbis bedient (Fahrplan 2022).

Fünf weitere Buslinien bedienen aus den Nachbarkreisen kommend einzelne Ortschaften an den Kreisgrenzen und sind organisatorisch dem jeweiligen Nachbarkreis zuzuordnen. Die ab 2023 zur Stadt Dingelstädt gehörenden Ortschaften Bickenriede, Zella, Beberstedt und Hüpstedt werden in Richtung Mühlhausen von der Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH bedient.

Die Struktur des Liniennetzes zeigt eine deutliche sternförmige Ausrichtung auf die beiden Mittelzentren Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis sowie untergeordnet im Südkreis auf Dingelstädt. Viele Streckenabschnitte werden durch zwei oder mehrere Linien bedient. Insbesondere in Räumen mit geringer Einwohnerdichte, wie in den Verwaltungsgemeinschaften Ershausen/ Geismar und Westerwald-Oberereichsfeld, zeigen einzelne Linien eine starke Verästelung der Linienwege auf.

Bedienungsangebot im regionalen Busverkehr

Die drei ExpressBus-Linien stellen als Ergänzung zum SPNV eine wesentliche Bedeutung für den Nahverkehrsraum dar, insbesondere in der Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten.

Neben der bereits existierenden „landesbedeutsamen Achse mit StPNV“ Duderstadt – Leinefelde-Worbis, die heute durch die ExpressBus-Linie 1 bedient wird und noch weiter bis Dingelstädt führt, wurde die Verbindung Duderstadt – Heilbad Heiligenstadt ebenfalls als eine „landesbedeutsame Achse mit StPNV“ eingestuft.³³ Aus Sicht des Landkreises sind auch die Abschnitte Heilbad Heiligenstadt – Dingelstädt und Dingelstädt – Leinefelde ZOB der Linie 1 als „landesbedeutsam“ zu bewerten.

Ein großer Teil der Linien im Landkreisgebiet ist weitgehend auf den Schulverkehr ausgerichtet. An Ferientagen und am Wochenende besteht dort ein deutlich reduziertes Fahrplanangebot. Insgesamt liegt der Schwerpunkt des Bedienungsangebotes im Busverkehr im morgendlichen und (nach-) mittäglichen Schulverkehr. Der Bedienungszeitraum der Linien an Werktagen ist entsprechend den jeweiligen Funktionen der Linien sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Die Bedienung der Linien beginnt weitgehend zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und endet auf vielen Linien zwischen 16:00 und 18:00 Uhr. Nach 18:00 Uhr ist nur auf einzelnen Relationen ein (RufBus-) Angebot vorhanden.

An Samstagen werden 11 Linien sowie sonn- und feiertags sechs Linien mit RufBus-Fahrten bedient.

Angebotsveränderungen gegenüber dem Bedienungsangebot zum Analysezeitpunkt der letzten NVP-Fortschreibung (2017) sind nahezu auf allen Linien festzustellen.

Auf der ExpressBus-Linie 1 werden im Schulverkehr einzelne Stichfahrten nach Birkungen geführt. Auch auf der Linie 3 wird zu Schulzeiten vereinzelt die Gemeinde Geisleden angefahren. Die Schlaufenführung über Dieterode mit der Linie 9 wird im Einzelnen wieder aufgenommen. Die Gemeinde Wiesenfeld wird zusätzlich zu der Linie 9 mit der Linie 10 durch eine Stichfahrt angebunden. Die Linie 13 verkehrt mit einer Fahrt aus Richtung Bad Sooden-Allendorf über Thalwende. Des Weiteren fährt die Linie 16 nicht mehr nach Fretterode. In Richtung Bornhagen besteht jedoch zu Schulzeiten ein Anschluss in Arenshausen nach Fretterode. Zusätzlich werden aus Richtung Bornhagen durch einzelne Schulfahrten die Gemeinde Steinheuterode und der Stadtteil Rengelrode durch die Linie 16 angebunden. Die Linie 21 verkehrt in Richtung Ecklingerode mit einzelnen Stichfahrten über Teistungen. Auf der Linie 22 in Richtung Weilrode wird mit einer einzelnen Fahrt ein Ausstieg im Ortsteil Holungen ermöglicht. Außerdem führen einzelne Schulfahrten der Linie 24 bis zum Ortsteil Bischofferode. Die Stichfahrt der Linie 26 nach Wallrode fällt weg, so dass in Wallrode nur noch die Linie 24 verkehrt. Die Linie 28 beinhaltet eine veränderte Linienführung in Richtung Bernterode/ Buhla, so dass die Fahrten in Worbis und nicht mehr in Leinefelde beginnen.

³³ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes 2019 (https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/z_th9/tmb/v/2019/oepnv/anhang_-_karte_landesbedeutsames_opnv-netz.pdf; Zugriff am 13.10.2022)

Die Linienführung der Linie 31 in Richtung Niederorschel-Vollenborn wurde ebenfalls angepasst. Demzufolge wurden die Fahrten über Leinefelde, Breitenholz sowie Hausen aufgelassen. Durch die veränderte Linienführung einzelner Fahrten im Schulverkehr auf der Linie 37 wird eine direkte Anbindung der Ortsteile Martinfeld, Ershausen sowie Wilbich an die Stadt Dingelstädt ermöglicht.

Veränderungen zum Fahrplanwechsel 01.01.2023

Seite | 37

Zum 01.01.2023 traten im Regionalbusverkehr der EW Bus GmbH folgende Änderungen in Kraft:

- Die RufBus-Linie 35A wird eingestellt. Silberhausen Bahnhof wird von den Linien 34 und 35 je nach Bedarf bedient.
- Die Linie 11 wird ebenfalls eingestellt. Die Linien 8 und 9 übernehmen die relevanten Fahrten.
- Die Linie 8 fährt zukünftig bis nach Lengendorf/ Stein.
- Die Linie 36 verkehrt bis nach Lengefeld.
- Die Linie 37 führt zukünftig über Bebandorf und Döringsdorf.
- Die Linie 34 verkehrt von Dingelstädt über Silberhausen, Beberstedt, Hüpstedt und Reifenstein nach Leinefelde.

StadtBus Heilbad Heiligenstadt

Das StadtBus-System in Heilbad Heiligenstadt besteht im Wesentlichen aus zwei Radiallinien mit großen Schlaufen (Linie A und B), welche jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren. Die beiden Linien treffen sich im Rendezvous-Prinzip an der Haltestelle „Rathaus“. Jede viertel Stunde zur Minute .00 und .30 sowie .15 und .45 findet an der Haltestelle „Rathaus“ ein systematischer Anschluss zwischen den beiden StadtBus-Linien statt. Durch zwei Stichfahrten der Linie A, welche vom Stammring der Linie abweichen, werden weitere Gebiete erschlossen. Diese Stichfahrten werden nur mit jeder zweiten Fahrt bedient, so dass die Haltestellen „Hotel am Vitalpark“ und „Brüsseler Str.“ (Einkaufsmärkte) im 60-Minuten-Takt angefahren werden.

An Werktagen beginnt der Betrieb gegen 06:00 Uhr und endet gegen 19:00 Uhr. An Samstagen verkehren die StadtBus-Linien zwischen ca. 08:30 Uhr und 13:00 Uhr. Sonntags und an Feiertagen ruht der Verkehr. Die StadtBus-Linie A sowie die Linie B verkehren von Montag bis Samstag im 30-Minuten-Takt.

StadtBus Leinefelde-Worbis

Der StadtBus in Leinefelde-Worbis besteht aus einer Linie (Linie 40). Die StadtBus-Linie verkehrt als Ringlinie zwischen Leinefelde und Worbis. Die Linie 40 fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 06:00 und 18:30 Uhr durchgehend im 60-Minuten-Takt. An Samstagen verkehren die StadtBus-Linien zwischen ca. 08:30 Uhr und 12:45 Uhr. An Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot auf der StadtBus-Linie. In den Fahrplanmedien wird die ExpressBus-Linie 1 als Teil des Stadtverkehrs Leinefelde-Worbis kommuniziert.

Die StadtBus-Linie ist am ZOB in Leinefelde sowie am ZOB in Worbis an die regionalen Linien angebunden. Zudem wird ein Anschluss der StadtBus-Linie an die Bahn am Bahnhof in Leinefelde ermöglicht.

4 Fahrgastnachfrage und Verkehrsleistung

4.1 Gesamtnachfrage

Im Jahr 2021 betrug die Gesamtnachfrage der EW Bus GmbH rund 3.341.000 Fahrgäste, davon sind 87 % Schüler.

Die Gesamtnachfrage im Jedermannverkehr³⁴ war 2018 und 2019 ggü. 2017 nahezu unverändert geblieben. Einen spürbaren Bruch in der Entwicklung der Fahrgastnachfrage gab es, wie in der gesamten Branche, ab dem Jahr 2020. Die COVID-19-Pandemie und deren merkliche Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung haben auch im Landkreis Eichsfeld deutliche Spuren hinterlassen. Demzufolge ist die Gesamtnachfrage im Jedermannverkehr von 2017 bis 2021 insgesamt um 35 % zurückgegangen.³⁵

Seite | 39

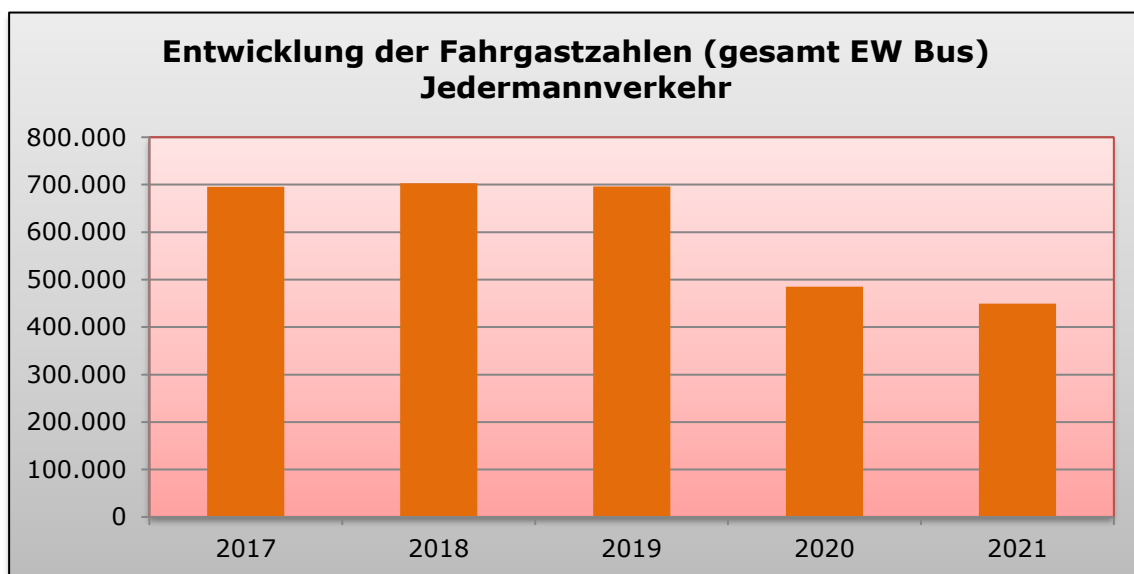


Abbildung 15: Entwicklung der Gesamtnachfrage im Jedermannverkehr der EW Bus GmbH 2017 – 2021³⁶

Im Schülerverkehr ist in den letzten Jahren ein kontinuierlicher Rückgang von rund 5 % herauszustellen.

³⁴ Fahrgastaufkommen ohne Schülerverkehr (Nutzer mit Schülerzeitkarte)

³⁵ Neben dem veränderten Mobilitätsverhalten ist auch zu berücksichtigen, dass im ersten Lockdown 2020 kein Fahrscheinverkauf erfolgte und in mehreren Phasen die Bedienung eingeschränkt mit Ferienfahrplänen erfolgte.

³⁶ EW Bus GmbH (2022): Fahrgastzahlen pro Jahr differenziert in Jedermannverkehr und Schülerverkehr in der Entwicklung 2016 bis 2020. Stand 10.02.2022

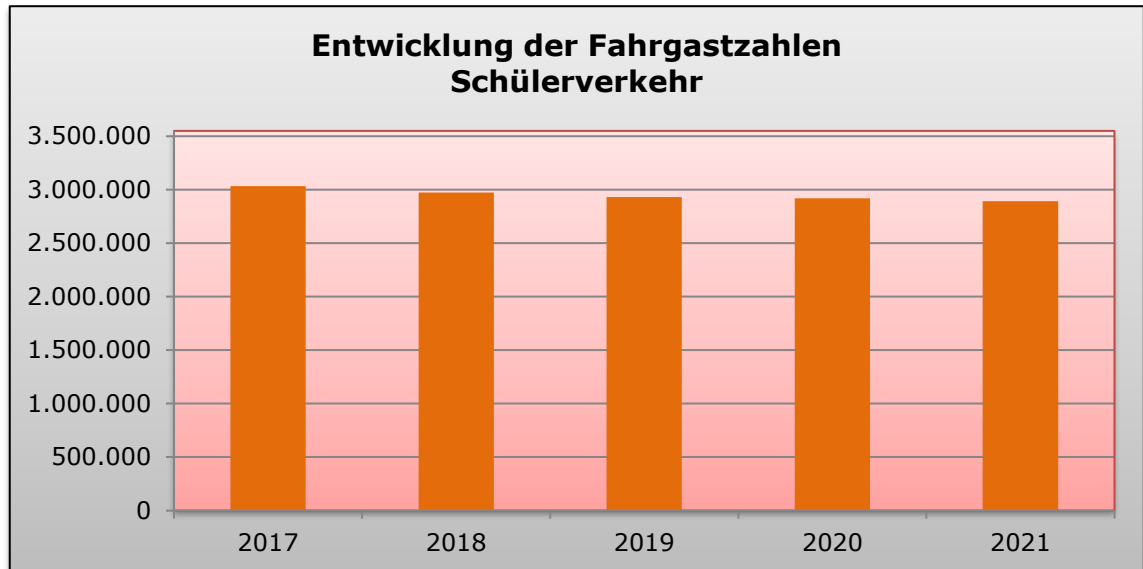


Abbildung 16: Entwicklung der Gesamtnachfrage im Schülerverkehr 2017 – 2021³⁷

4.2 Räumliche Nachfrage im Jedermannverkehr

Die räumliche Nachfrage im Jedermannverkehr im StPNV wurde nach Gemeinden (VG und LG sowie gemeinschaftsfreie Gemeinde Niederorschel) und Städten anhand der Einsteigerquoten sowohl im Jahr 2019 (vor Corona) als auch in den darauf folgenden Jahren 2020 und 2021 ermittelt.³⁸ Sie erlaubt in gewissem Umfang Rückschlüsse auf die Nutzungsintensität des StPNV in den Städten und Gemeinden (siehe Tabelle 8).

Die durchschnittliche Einsteigerquote für den gesamten Landkreis Eichsfeld lag im Jahr 2019 bei 655 Einsteigern pro 1.000 Einwohner. Eine vergleichsweise hohe Einsteigerquote erreicht die Landgemeinde Am Ohmberg (517 Einsteiger pro 100 EW bei 3.580 EW). Hingegen die Landgemeinde Sonnenstein im Vergleich eine eher geringe Einsteigerquote im Jahr 2019 vorweist (158 Einsteiger pro 100 EW bei 4.482 EW). Ähnlich sieht die Ausprägung im Jahr 2020 aus.

Für den gesamten Landkreis Eichsfeld ist pandemiebedingt ein Nachfragerückgang von 30 % zwischen den Jahren 2019 und 2020 zu verzeichnen. Unterdurchschnittliche Nachfrageentwicklungen sind in den Verwaltungsgemeinschaften Eichsfeld-Wipperaue (-17 %), Lindenberg/ Eichsfeld (-25 %) und Westerwald-Obereichsfeld (-23 %) sowie in der Stadt Heilbad Heiligenstadt (-28 %) zu erkennen.

³⁷ EW Bus GmbH (2022): Fahrgastzahlen pro Jahr differenziert in Jedermannverkehr und Schülerverkehr in der Entwicklung 2016 bis 2020. Stand 10.02.2022

³⁸ EW Bus GmbH (2022): Gemeindebezogene Fahrgastnachfrage Jedermannverkehr (Einsteiger pro Jahr ohne Schülerverkehr) 2019 (vor Corona) und 2021 (in Corona). Stand 10.02.2022

Tabelle 8: Gemeindebezogene Nachfrage (Einsteigerquote im Jedermannverkehr in den Städten und Gemeinden)

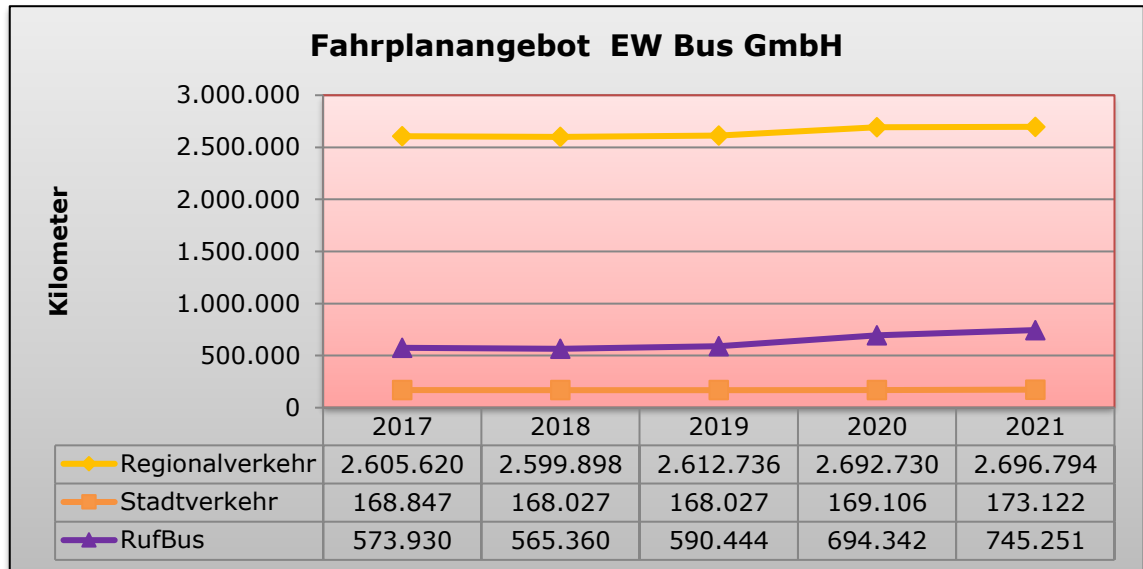
Stadt/Gemeinde	Einwohner (2020)	Einsteiger pro 100 EW und Jahr (2019)	Einsteiger pro 100 EW und Jahr (2020)	Veränderung 2019 - 2020
Am Ohmberg	3.580	517	345	-33 %
Dingelstädt	6.834	554	372	-33 %
Eichsfeld-Wipperaue	7.080	242	201	-17 %
Ershausen/ Geismar	4.936	207	122	-41 %
Hanstein-Rusteberg	5.612	423	257	-39 %
Heilbad Heiligenstadt	16.911	1.166	843	-28 %
Leinefelde-Worbis	20.018	1.183	810	-32 %
Leinetal	6.722	422	290	-31 %
Lindenberg/ Eichsfeld	6.724	304	230	-25 %
Niederorschel	5.380	272	176	-36 %
Sonnenstein	4.482	158	109	-31 %
Uder	6.448	309	210	-32 %
Westerwald-Obereichsfeld	4.736	395	305	-23 %

Seite | 41

4.3 Erfolgskennwerte

4.3.1 Fahrplanangebot und Fahrleistung

Das Fahrplanangebot der EW Bus GmbH ist seit 2017 um 8 % von 3,35 Mio. Fahrplan-km auf 3,62 Mio. Fahrplan-km gestiegen (Stand 10.02.2022). Überdurchschnittlich gewachsen ist das Fahrplanangebot im RufBus-Verkehr. Im Vergleich zu dem Jahr 2017 sind die Fahrplan-km im RufBus-Verkehr um 30 % gestiegen. Im Stadtverkehr ist das Leistungsangebot nahezu konstant.

Abbildung 17: Entwicklung der Fahrleistung (Fahrplankilometer) seit 2017³⁹

4.3.2 Vergleich betrieblicher und ökonomischer Kennwerte

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft wurde für das Jahr 2021, wie auch in den Vorjahren, eine Finanzuntersuchung zum Straßenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen durchgeführt.⁴⁰ Hier werden statistische Werte des StPNV einzelner Landkreise untereinander und mit dem Landesdurchschnitt verglichen.

Die Untersuchung zeigt, dass im Landkreis Eichsfeld 2021 im Vergleich zum Durchschnitt in Thüringen weniger Fahrplankilometer pro Einwohner angeboten werden. Der Wert im Landkreis Eichsfeld beträgt 36,4 Fahrplankilometer pro Einwohner und im Thüringer Durchschnitt 39,5 Fahrplankilometer pro Einwohner. Es besteht somit im Landkreis Eichsfeld ein leicht unterdurchschnittliches Leistungsangebot in Bezug zur Einwohnerzahl.⁴¹

³⁹ EW Bus GmbH (2022): Angaben zu Fahrplanangebot und Fahrleistung (Entwicklung der Fahrleistung/ Fahrplankilometer nach Produkten pro Jahr 2017 bis 2021). Stand 10.02.2022

⁴⁰ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft. Abteilung Schienenverkehr, ÖPNV (2021): Finanzuntersuchung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Freistaat Thüringen im Jahr 2021. Kurzbericht für den Aufgabenträger Landkreis Eichsfeld. Durchführung der Untersuchung: ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (Dresden). Stand 04.09.2023

⁴¹ ebenda

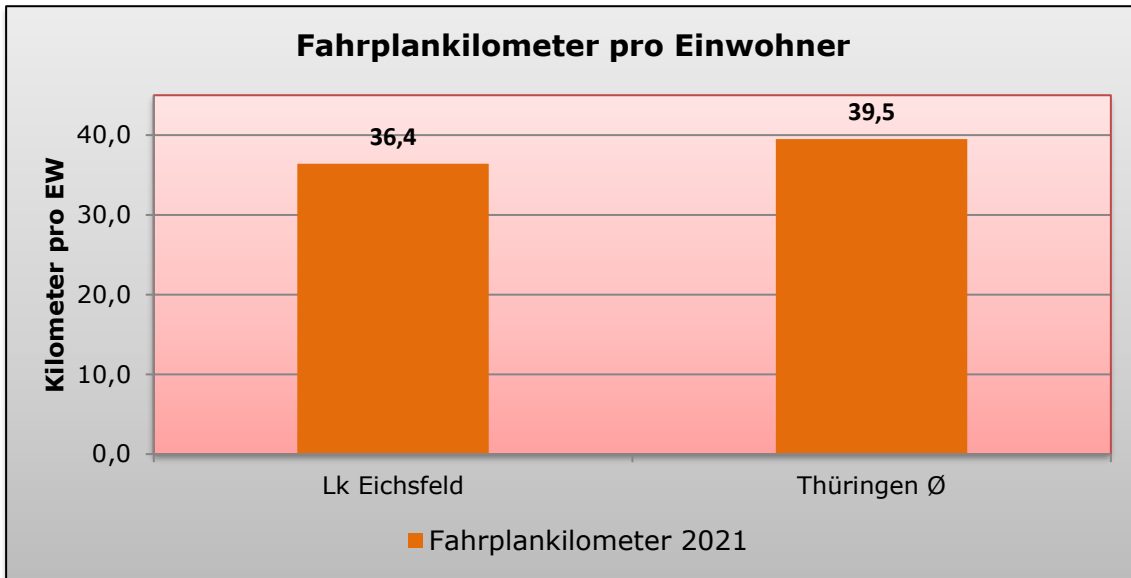


Abbildung 18: Fahrplankilometer pro Einwohner (2021)

Die EW Bus GmbH ist im Vergleich zum Thüringer Durchschnitt durch einen unterdurchschnittlichen Kostenkennwert gekennzeichnet. Die durchschnittlichen Kosten pro Fahrplankilometer in den Thüringer Landkreisen sind 2021 ggü. dem Vorjahr von 2,96 Euro auf 3,06 Euro leicht gestiegen (plus 3,4 %). Bei der EW Bus GmbH sind die Kosten dagegen stabil geblieben (2,41 Euro pro km) und liegen weiterhin deutlich unter dem Mittelwert.⁴²

Die Fahrgelderlöse pro Fahrplankilometer sind im Betrachtungszeitraum mit 0,77 Euro leicht gesunken. Im Vergleich zum Mittelwert in Thüringen sind jedoch deutlich unterdurchschnittliche Fahrgelderlöse in Bezug zur Einwohnerzahl herauszustellen. Dies ist ein Indiz für vergleichsweise sozialverträgliche Tarife im Landkreis Eichsfeld.

Der Kostendeckungsgrad im Landkreis Eichsfeld betrug 2021 32,1 %. Im Vorjahr lag der Kostendeckungsgrad bei 33,7 %. Im Vergleich zum Durchschnittswert der Landkreise im Freistaat Thüringen ist die Kostendeckung leicht überdurchschnittlich (27,1 %; im Jahr 2020 28,7 %).⁴³

⁴² ebenda

⁴³ ebenda

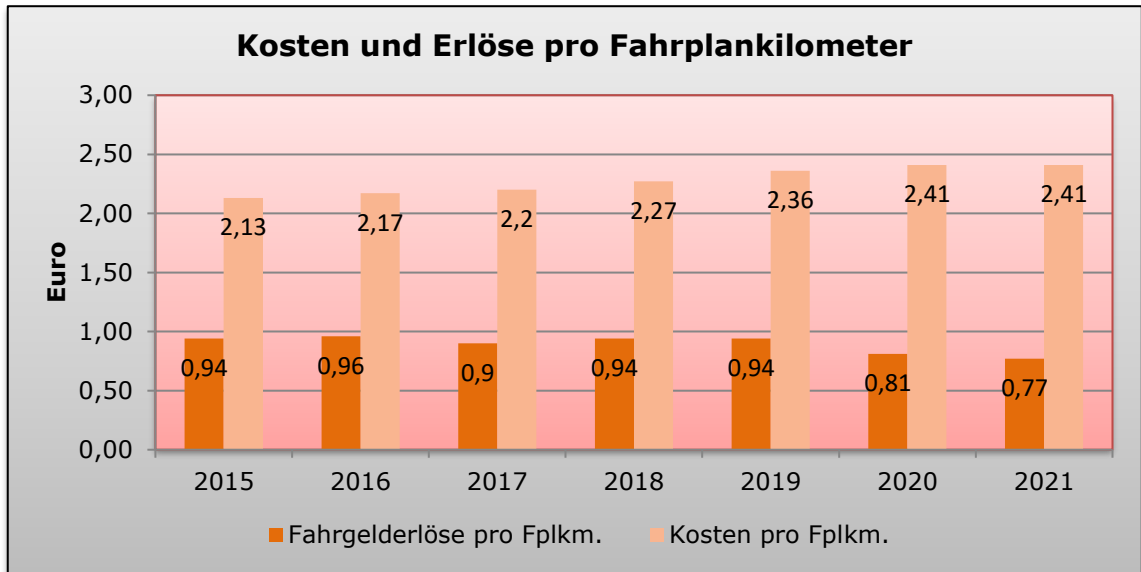


Abbildung 19: Entwicklung der Kosten und Fahrgelderlöse pro Fahrplankilometer im Landkreis Eichsfeld (2015 – 2021)⁴⁴

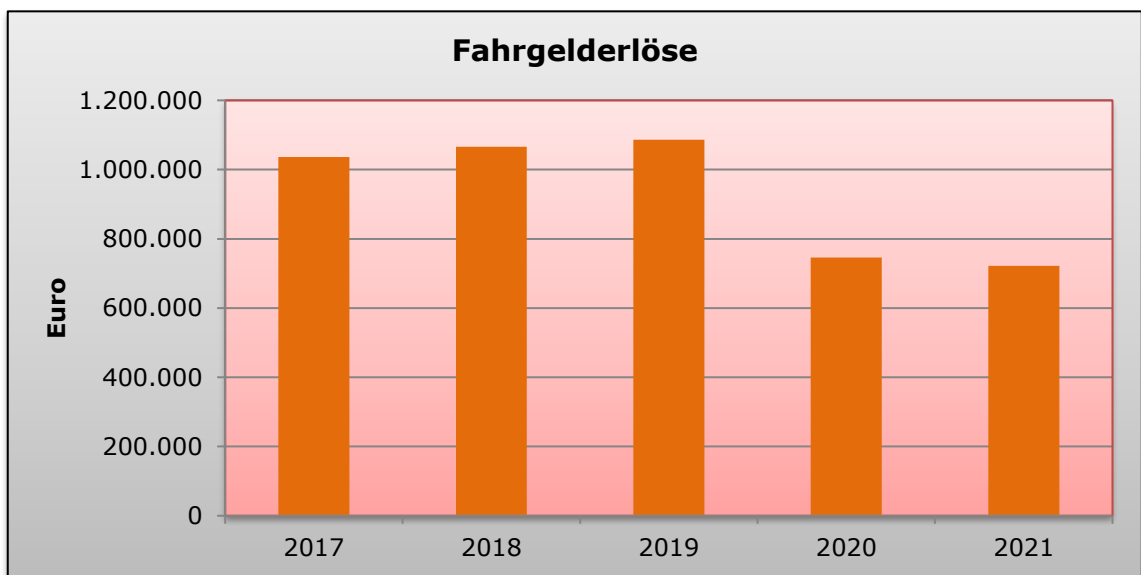


Abbildung 20: Entwicklung der Fahrgelderlöse im Landkreis Eichsfeld (2017 – 2021)⁴⁵

Der Zuschussbedarf pro Einwohner liegt mit einem Wert von 33,99 Euro deutlich unter dem Mittelwert aller Landkreise im Freistaat Thüringen (51,66 Euro).

⁴⁴ ebenda

⁴⁵ EW Bus GmbH (2022): Angaben zur Wirtschaftlichkeit (Betriebskosten, Fahrgelderlöse, Kostendeckung, Entwicklung 2016 bis 2021. Stand 10.02.2022

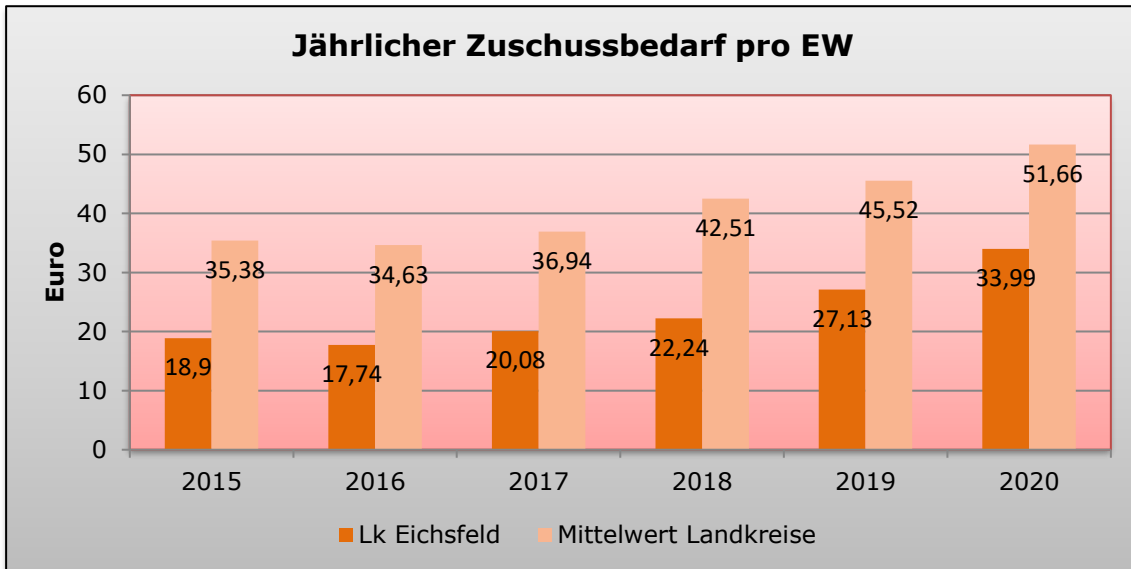


Abbildung 21: Entwicklung des jährlichen Zuschussbedarfes (2015 – 2020) ⁴⁶

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Landkreis Eichsfeld ein leicht unterdurchschnittlicher Markterfolg bei überdurchschnittlicher Wirtschaftlichkeit erreicht wird.

⁴⁶ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft. Abteilung Schienenverkehr, ÖPNV (2020): Finanzuntersuchung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Freistaat Thüringen im Jahr 2020. Kurzbericht für den Aufgabenträger Landkreis Eichsfeld. Durchführung der Untersuchung: ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (Dresden). Stand 18. März 2022; Finanzuntersuchung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Freistaat Thüringen von Vorjahren

5 Bewertung des Straßenpersonennahverkehrs

5.1 Fahrzeugausstattung

Zum Analysezeitpunkt⁴⁷ umfasst die Fahrzeugflotte der EW Bus GmbH, die ein Durchschnittsalter von ca. 7,5 Jahren (ohne Oldtimer) besitzt, 65 Fahrzeuge.⁴⁸ Das Durchschnittsalter der 21 Fahrzeuge der Nachauftragnehmer der EW Bus liegt ebenfalls bei ca. 7,5 Jahren.

Seit 2017 wurden Anschaffungen von insgesamt 22 Fahrzeugen, davon 19 Niederflurbusse, realisiert.

Von den 65 Fahrzeugen der EW Bus GmbH verfügen 55 Fahrzeuge über Niederflurtechnik (rund 85 %) und sind damit für Rollstuhlnutzende und Personen mit Gehbehinderung barrierefrei nutzbar. Der Anteil der mit Niederflurtechnik ausgestatteten Fahrzeuge der Auftragsunternehmen liegt hingegen bei nur etwa 10 %.

45 Fahrzeuge der Fahrzeugflotte der EW Bus GmbH entsprechen der Abgasnorm Euro 5 oder besser, das sind ca. 69 % der Fahrzeuge. Davon erfüllen 28 Fahrzeuge den Anforderungen der Abgasnorm Euro 6. Des Weiteren entsprechen 43 % der Fahrzeuge der Nachauftragnehmer der EW Bus der Abgasnorm Euro 6. Darüber hinaus besitzt die Fahrzeugflotte der EW Bus GmbH fünf Fahrzeuge, die mit Gas angetrieben werden, sowie vier Elektrofahrzeuge (StadtBus Heilbad Heiligenstadt).

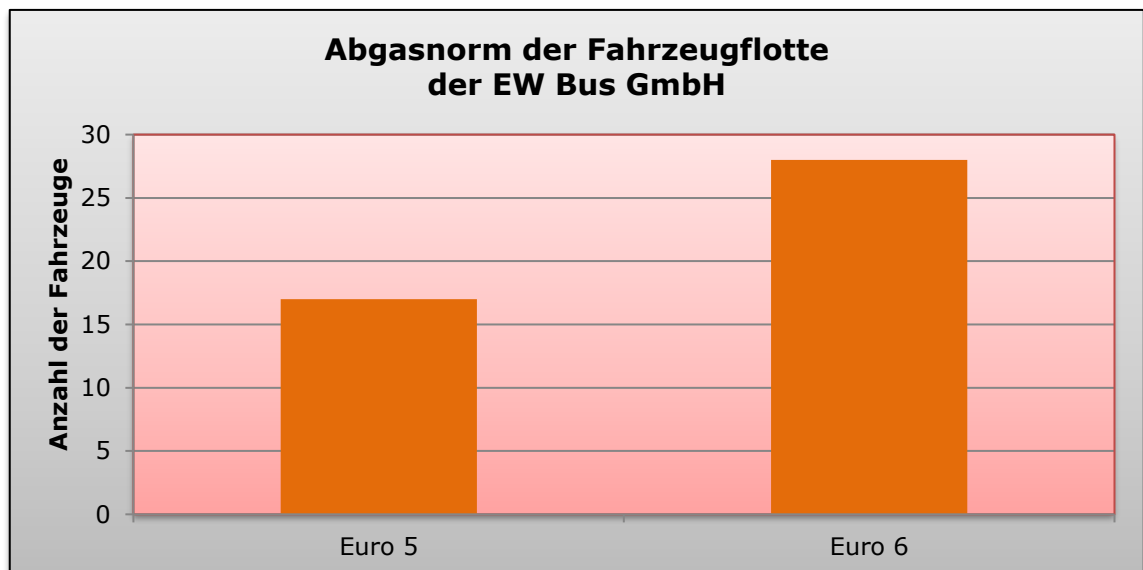


Abbildung 22: Anzahl der Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 (Stand 31.10.2021)⁴⁹

⁴⁷ April 2022, Stand der Fahrzeugflotte EW Bus GmbH 31.10.2021

⁴⁸ drei von den 65 Fahrzeugen wurden in 2022 verkauft

⁴⁹ EW Bus GmbH (2021): Fahrzeugliste EW Bus. Stand 31.10.2021

Weitere nennenswerte Merkmale der Fahrzeuge der EW Bus GmbH ist die Ausstattung mit Infotainmentsystem und WLAN.

5.2 Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur

Auf die Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur im Landkreis Eichsfeld wird im Kapitel 10.4.1 eingegangen.

Seite | 47

5.3 Erfüllung der Qualitätsstandards des NVP 2017

Im Nahverkehrsplan 2017 wurden Anforderungen an die Verkehrsdurchführung festgelegt. Die Qualitätsstandards beinhalten die Fahrzeuganforderungen nach Produkten, Anforderungen an das Fahrpersonal sowie an den Kundenservice.

Nachfolgend wird die Erfüllung der Anforderungen aus dem Jahr 2017 als Bilanz dargestellt.

Tabelle 9: Erfüllung der Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans 2017 – 2022

Anforderungen an die Fahrzeugausstattung NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
Regionalverkehr			
Standardlinienbusse (Kombibusse oder Reisebusse nur als Ersatzfahrzeug zulässig)		X	
Regelfahrzeug mit Niederflurtechnik/ Low-Entry-Busse ⁵⁰		X	
Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre (bei Renovierung max. 18 Jahre ⁵¹)		X	
mindestens Euro IV-Norm, ab 2022 mindestens 50 % der Fahrzeuge mindestens mit Euro V-Norm (Euro II-Norm nur für Fahrzeuge mit kurzzeitigem Einsatz (< zwei Stunden pro Tag) zulässig)		X	
ausreichende Motorisierung für die topografische Situation		X	
mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.150 mm		X	
RBL-Bordrechner mit elektronischer Fahrscheindruckerfunktion		X	
digitale Fahrtzielanzeige außen (vorn und rechte Seite)		X	
digitale Fahrgastinformation visuell und akustisch im Fahrzeuginneren		X	
Bestuhlung mit Sitzpolstern		X	
WLAN		X	
Bei Neuanschaffung: Vorrüstung Videoschutz	X		

⁵⁰ Niederflurtechnik: maximale Fußbodenhöhe 33 cm über Fahrbahn ohne Kneeling zur Sicherstellung niveaugleicher Ein- und Ausstiege; Ausstattung Bus mit Kneeling und mechanischer Rampe

⁵¹ Mindestanforderungen an die Renovierung: komplette Rostbeseitigung, Sitzpolstererneuerung, Erneuerung abgenutzten oder schadhafte Fußbodens, Erneuerung abgenutzter oder schadhafte Sitzlehnen und Sitze, Erneuerung schadhafte Griffe oder Haltestangen, Erneuerung oder Neulackierung abgenutzter Griffe oder Haltestangen, Erneuerung schadhafte/ zerkratztter Scheiben, Erneuerung der Verschleißteile

ExpressBus (zusätzliche Anforderungen)			
Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 10 Jahre		X	
mindestens Euro V-Norm		X	
Busse in Niederflurtechnik/ Low-Entry-Busse		X	
StadtBus (zusätzliche Anforderungen)			
Euro IV-Norm oder besser		X	
Leinefelde-Worbis: Midibus		X	
Heilbad Heiligenstadt: Midibus		X	
Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre (bei Renovierung max. 18 Jahre ⁵²)		X	
Busse in Niederflurtechnik (durchgängig)		X	
RufBus			
Zulassung für Linienverkehr		X	
mind. acht Fahrgastsitzplätze		X	
RBL-Bordrechner mit elektronischer Fahrscheindruckerfunktion		X	
Fahrtzielanzeige „Frontanzeige“ (Matrixanzeige)		X	
Bereich für Fahrradmitnahme/ Rollstühle		X	
elektrisch betätigbare Tür (oder Öffnen und Schließen der Tür durch Fahrer beim Fahrgastwechsel)		X	

⁵² ebenda

Anforderungen an das Fahrpersonal NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche und mit dem Aufgabenträger abgestimmte Dienstkleidung zu tragen (Ausnahmen sind nur für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz zulässig). Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.		X	
Das Fahrpersonal muss für den Fahrscheinverkauf, für die Haltestellendurchsagen bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage, für die Erteilung von Auskünften, für die Kommunikation mit der Betriebsleitstelle sowie bei Konfliktsituationen die deutsche Sprache sicher in Wort und Schrift beherrschen.		X	
Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (ggf. nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen gemeinsam mit Mobilitätseingeschränkten aus dem Landkreis Eichsfeld.		X	
Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit, insbesondere in Stresssituationen, zu verhalten.		X	
Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.		X	
Erforderlich sind weiterhin ausreichende Kenntnisse des Fahrpersonals hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Grundkenntnisse in der Ortskundigkeit.		X	
Das Fahrpersonal muss die Fahrgäste in Bezug auf die Tarifstrukturen und die unterschiedlichen Tickets beraten können.		X	
Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.		X	
Das Fahrpersonal muss mindestens an einer Fahrerschulung pro Jahr zu Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnissen teilnehmen.		X	



Qualitätsstandards (Verkehrsdurchführung) NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge zu betreiben.		X	
Die Fahrer sind mit einem „öV-Pad“ auszustatten. Dieses dient als Informations- und Kommunikationsplattform des Fahrpersonals mit dem Verwaltungspersonal mittels mobiler Endgeräte.		X	
Der Betreiber hat weiterhin im Betriebshof oder an einer anderen Stelle im Kreisgebiet eine Betriebsleitstelle mit ausreichender Entscheidungskompetenz zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes und einer permanenten Kommunikation einzurichten und zu betreiben, welche eine weitgehend flächendeckende und permanente Betriebskommunikation im Kreisgebiet zu allen eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.		X	
Das Verspätungsmanagement obliegt dem Betreiber. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen zur Sicherstellung der Fahrgastbeförderung bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen in einer Höhe von 10 % der in der Spitzenlast eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Bei Ausfall eines Fahrzeuges bzw. gravierenden Verspätungen, die auf die Pünktlichkeit der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden, ist der unverzügliche Einsatz eines Reserve- und Ersatzfahrzeuges im Umlauf sicherzustellen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Betreiber zu vertreten ist.		X	
Der Einsatz von Ersatzfahrzeugen ist bei Überlastungen innerhalb von max. 60 Minuten zu veranlassen.		X	
In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.		X	
Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Neben den für die technische und verkehrliche Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.		X	

Qualitätsstandards (Verkehrsdurchführung) NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
Eine vollständige Funktionstüchtigkeit der betrieblichen Kommunikationstechnik, der Fahrgastinformationstechnik (soweit vorhanden), der Rampe (Einstieghilfe) und der Kneeling-Funktion muss gewährleistet werden (ausgenommen kurzzeitige Störungen während des Betriebs und höhere Gewalt).		X	
Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugtausch betrieblich nicht realisierbar ist.		X	
Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auszuwechseln.		X	
Die Fahrzeuge sind regelmäßig außen und innen zu reinigen („Winterzeitraum“ mindestens zweimal wöchentlich und „Sommerzeitraum“ mindestens einmal wöchentlich Außenwäsche).		X	
Qualitätsstandards (Kundenservice) NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
Das Kundenzentrum des Betreibers, welches am ZOB in Leinefelde zu verorten ist, muss an Werktagen zwischen 07:00 und 19:30 Uhr betrieben werden.		X	
Bereitstellung von Fahrgastinformationen im Internet		X	
Herausgabe eines jährlichen Fahrplanbuches		X	
Betrieb eines Servicetelefons. <ul style="list-style-type: none"> • Montag bis Freitag: 04:30 bis 19:30 Uhr • Samstag: 06:00 bis 18:30 Uhr • Sonn- und Feiertage: 08:00 bis 16:00 Uhr 		X	
Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers, welcher hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort im Landkreis Eichsfeld vorzuhalten hat.		X	
Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von 14 Tagen zu bearbeiten und zu beantworten (in Form einer Beantwortung oder einer Zwischennachricht). Kundenresonanzen sind spätestens innerhalb von vier Wochen abschließend zu bearbeiten.		X	



Qualitätsstandards (Kundenservice) NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
<p>Das Servicepersonal (Servicetelefon und Kundenzentrum) muss in jedem Einzelfall kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen sowie eine hohe Dienstleistungsbereitschaft ausstrahlen. Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen.</p> <p>Das sichere Beherrschen der deutschen Sprache mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ist zwingend erforderlich.</p> <p>Das Personal im Kundenzentrum hat eine einheitliche, branchenübliche und mit dem Aufgabenträger abgestimmte Dienstkleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.</p> <p>Die Mitarbeiter sind regelmäßig und anlassbezogen bzgl. betrieblicher und verkehrlicher Themen sowie Kundenorientierung zu schulen (mindestens halbjährlich).</p>		X	
<p>Vom Betreiber sind regelmäßig zielgruppenspezifische Schulungsangebote für</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundschüler an allen Grundschulen zu Beginn jedes Schuljahres und • Senioren und Mobilitätseingeschränkten einmal im Quartal <p>anzubieten und bei Bedarf durchzuführen.</p> <p>Der Betreiber stellt für die gesamte Schulungsdauer jedes Schulungstermins ein Fahrzeug sowie das Schulungs- und Fahrpersonal. Für die Schulung darf nur ausreichend ausgebildetes Personal eingesetzt werden.</p>		X	
Anforderungen Berichtswesen NVP 2017	nicht erfüllt	erfüllt	zum Teil erfüllt
<p>Der Betreiber ist dem Aufgabenträger gegenüber zur Berichterstattung verpflichtet. Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.</p>		X	
<p>Der Betreiber hat quartalsweise dem Aufgabenträger einen standardisierten Status-Bericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen.</p>			X

5.4 Bedienungsqualität

Methodik der Analyse

Die Einschätzung der Bedienungsqualität erfolgt differenziert für Gemeinden und Städte in Abhängigkeit der Einwohnergröße bzw. der Funktion als zentraler Ort (Richtwerte differenziert nach Ortsgrößenklassen). Die Methodik der Bewertungsmatrix zur Einschätzung der Bedienungsqualität wurde aus dem Nahverkehrsplan 2013 übernommen.

Für jede Stadt bzw. Gemeinde wird die Erreichbarkeit des zugehörigen Mittelzentrums bewertet (für die Gemeinde Effelder wurde die Erreichbarkeit sowohl nach Heilbad Heiligenstadt als auch nach Leinefelde analysiert). Die Einschätzung der Bedienungsqualität wird für direkte (oder bei fehlender Direktanbindung die kürzeste Verbindung mit Umsteigenotwendigkeit) Bus- und Bahnverbindungen durchgeführt. Betrachtet werden die Bedienungshäufigkeiten an Schultagen von montags bis freitags zwischen 05:00 und 20:00 Uhr (05:00 bis 09:00 Uhr, 09:00 bis 15:00 Uhr und 15:00 bis 20:00 Uhr).

Damit eine Verbindung in der Auswertung erfasst wird, darf die Reisezeit zum Mittelzentrum nicht mehr als zwei Stunden betragen. Hierzu zählt auch die Wartezeit bei einem notwendig werdenden Umstieg. Verbindungen mit mehr als zwei Umstiegen werden zudem nicht berücksichtigt. Die Wartezeit pro Umstieg darf dabei maximal 15 Minuten betragen.

Tabelle 10: Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit „Verbindung zum nächsten erreichbaren Mittelzentrum“ nach Ortsgrößenklassen (Ortschaften ab 200 Einwohnern)

Bedienungshäufigkeit		Größenklasse der Siedlungseinheit (Einwohner)				
		bis 500	500 bis unter 1.000	1.000 bis unter 2.000	2.000 bis unter 3.000	3.000 und darüber
Verbindung zum nächsten erreichbaren Mittelzentrum						
Tagesart		Fahrten				
Mo – Fr		4	5	8	12	18
Sa		0	0	2	2	4
So/ Feiertag		0	0	2	2	4
Verteilung der Fahrten auf die Tageszeit						
Montag – Freitag		Fahrten				
05:00 – 09:00 Uhr	Hinfahrt	1	1	1	2	3
	Rückfahrt	0	0	1	1	2
09:00 – 15:00 Uhr	Hinfahrt	1	1	1	2	3
	Rückfahrt	1	1	2	3	4
15:00 – 20:00 Uhr	Hinfahrt	0	0	1	1	2
	Rückfahrt	1	2	2	3	4
Samstag/ Sonntag/ Feiertag		RufBus-Verkehr				

Ergebnisse

Die festgelegten Richtwerte an die Bedienungsqualität werden im Landkreis Eichsfeld vollständig erfüllt und oftmals übertroffen (siehe Tabelle 11). In Bezug auf die differenzierte Verteilung der Fahrten auf die entsprechenden Tageszeiten sind jedoch vereinzelt Defizite festzustellen. Vor allem am Wochenende ganztätig sowie von Montag bis Freitag nach 18:00 Uhr sind viele Gemeinden und Ortschaften nicht mehr an das Netz des StPNV angebunden, dies betrifft hauptsächlich Ortschaften ohne Zugang zum SPNV. Nur auf einzelnen Linien im Landkreis Eichsfeld werden zwischen 18:00 und 19:00 Uhr Fahrten (als RufBus) angeboten.

Tabelle 11: Ergebnisse der Analyse der Bedienungshäufigkeit⁵³

Gemeinde/ Ortschaften		Erfüllung des Richtwertes (Montag – Freitag)						
		Fahrten					Ergebnis	
Größenklasse (Einwohner)	analysierte Ortschaften	4	4-5	6-9	10-13	13-19	erfüllt	nicht erfüllt
		Kreisstadt ist nächstes Mittelzentrum (Heilbad Heiligenstadt ZOB)						
bis 500	39	x					39	0
500 bis 999	16		x				16	0
1.000 bis 1.999	6			x			6	0
2000 bis 2.999	2				x		2	0
über 3.000	2					x	2	0
		Leinefelde-Worbis ist nächstes Mittelzentrum (Leinefelde ZOB)						
bis 500	19	x					19	0
500 bis 999	11		x				11	0
1.000 bis 1.999	12			x			12	0
2000 bis 2.999	2				x		2	0
über 3.000	3					x	3	0

Die Gemeinde Effelder (Größenklasse 1.000 bis 1.999 Einwohner) wurde in zwei Fällen (nach Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde) analysiert.

⁵³ Die Analyse wurde im Frühjahr 2022, d. h. ohne die zum 01.01.2023 neu eingemeindeten Ortschaften, durchgeführt.

5.5 Prüfung „stündliche Bedienung“

Zusätzlich zu der Analyse der Bedienungsqualität in Bezug auf die NVP-Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit wurde geprüft, inwieweit die ambitionierte Anforderung „stündliche Bedienung zum nächsten erreichbaren Mittelzentrum“ nach Ortschaften erfüllt wird.

Seite | 57

Bei der Bewertung der stündlichen Bedienung wurde ebenfalls nach Hin- und Rückrichtung zum nächstgelegenen Mittelzentrum differenziert. Das Angebot wurde zwischen 5 und 22 Uhr bewertet. Dieses Zeitfenster wurde in drei Verkehrszeiten gegliedert:

- Frühverkehr: bis 6 Uhr (eine Fahrt Hin- und eine Fahrt Rückrichtung)
- Haupt- und Normalverkehrszeit: von 6 bis 18 Uhr (12 Fahrten Hin- und 12 Fahrten Rückrichtung)
- Spätverkehr: ab 18 Uhr (fünf Fahrten Hin- und fünf Fahrten Rückrichtung)

Im Frühverkehr erreicht eine Verbindung zwischen Ortschaft und Mittelzentrum 100 %, wenn zwei von zwei Fahrten stattfinden. In der Hauptverkehrszeit müssen mindestens 24 Fahrten, je eine Fahrt pro Stunde, angeboten werden, um 100 % zu erreichen. Insgesamt zehn Fahrten sind im Spätverkehr für eine lückenlose stündliche Bedienung erforderlich.

Ergebnisse

Im Anhang in der Karte 6 „Auswertung: Anbindung zum nächstgelegenen Mittelzentrum – stündliche Bedienung (5 bis 22 Uhr)“ sind die Ergebnisse der Analyse für die stündliche Bedienung dargestellt.

Im Wesentlichen ist herauszustellen, dass das Angebot in den meisten Fällen im direkten Zusammenhang mit der Ortsgröße steht. Demzufolge je kleiner eine Ortschaft ist, desto mehr Lücken in der Bedienung in der Hauptverkehrszeit weist eine Verbindung auf. Auch im Frühverkehr werden hauptsächlich nur in größeren Ortschaften, oftmals auch in beide Fahrtrichtungen, Fahrten zum nächstgelegenen Mittelzentrum angeboten.

Im Spätverkehr lässt sich nahezu in allen kleineren Ortschaften ein fehlendes Angebot feststellen, lediglich einzelne Fahrten (überwiegend RufBus-Fahrten) auf einzelnen Verbindungen finden statt. Auch in größeren Ortschaften ist das Angebot im Spätverkehr nur auf einzelne Fahrten beschränkt. In Bezug auf die Fahrtrichtung ist zudem zu erkennen, dass im Frühverkehr in Fahrtrichtung zum nächsten Mittelzentrum die Anzahl an Fahrten um einiges höher ist als in Rückrichtung. In der Hauptverkehrszeit, aber auch vor allem im Spätverkehr (Ausnahme Größenklasse 500 bis 999 Einwohner und über 3.000 Einwohner), werden hingegen in Rückrichtung mehr Fahrten angeboten.

Tabelle 12: Überblick der Erfüllung „stündliche Bedienung“⁵⁴

Gemeinde/ Ortschaften		Erfüllung des Richtwertes (Montag-Freitag)											
Größenklasse (Einwohner)	Analyisierte Ortschaften	Anzahl der Ortschaften mit Erfüllung der Anforderungen (differenziert in Fahrtrichtung)			Erfüllung der Anforderungen in Prozent als Durchschnittswert (differenziert in Fahrtrichtung)								
					Frühverkehr			Hauptverkehr			Spätverkehr		
		Hin	Rück	Hin & Rück	Hin	Rück	Hin & Rück	Hin	Rück	Hin & Rück			
		Kreisstadt ist nächstes Mittelzentrum (Heilbad Heiligenstadt ZOB und Leinefelde ZOB)											
200 bis 500	35	8	4	1	55%	62%	58%	2%	4%	3%			
500 bis 999	27	13	12	8	73%	75%	74%	11%	10%	11%			
1.000 bis 1.999	18	11	6	5	76%	77%	77%	10%	20%	15%			
2000 bis 2.999	4	3	2	2	90%	96%	93%	10%	15%	12%			
über 3.000	5	5	4	4	93%	95%	94%	56%	48%	52%			

In der folgenden Tabelle sind die Ortschaften, die die Anforderungen an eine stündliche Bedienung in der Hauptverkehrszeit größtenteils (ab 75 % Hin und Rück) erfüllen, nach Größenklasse aufgelistet.

⁵⁴ ebenda

Tabelle 13: Ergebnisse der Analyse der stündlichen Bedienung, Ortschaften mit einer Anforderungserfüllung in der Hauptverkehrszeit ab 75 % (Hin- und Rückfahrt)⁵⁵

Ortschaften	Erfüllung der Anforderungen im Frühverkehr (Hin und Rück)		Erfüllung der Anforderungen in Prozent (Hin- und Rückfahrt)					
			Hauptverkehr			Spätverkehr		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin & Rück	Hin	Rück	Hin & Rück
Größenklasse über 3.000 Einwohner (5 von 5 Ortschaften)								
Heilbad Heiligenstadt	ja	ja	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Leinefelde	ja	ja	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Worbis	ja	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Dingelstädt	ja	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Niederorschel	ja	nein	67%	75%	71%	0%	0%	0%
Größenklasse 2000 bis 2.999 Einwohner (4 von 4 Ortschaften)								
Breitenworbis	ja	ja	83%	100%	92%	0%	20%	10%
Schimberg	ja	nein	92%	83%	88%	0%	20%	10%
Teistungen	ja	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Uder	nein	nein	83%	100%	92%	0%	0%	0%
Größenklasse 1.000 bis 1.999 Einwohner (10 von 18 Ortschaften)								
Bernterode	ja	ja	92%	83%	88%	80%	100%	90%
Beuren	ja	ja	100%	92%	96%	20%	20%	20%
Birkungen	ja	ja	100%	100%	100%	20%	40%	30%
Bischofferode	ja	ja	75%	100%	88%	0%	20%	10%
Bodenrode-Westhausen	nein	nein	92%	100%	96%	20%	20%	20%
Geismar	ja	nein	100%	83%	92%	0%	20%	10%
Großbodungen	nein	ja	83%	100%	92%	0%	20%	10%
Kirchworbis	ja	ja	92%	100%	96%	0%	20%	10%
Weißborn-Lüderode	ja	nein	75%	100%	88%	0%	20%	10%
Wingerode	nein	nein	92%	100%	96%	20%	20%	20%

⁵⁵ ebenda

Ortschaften	Erfüllung der Anforderungen im Frühverkehr (Hin und Rück)		Erfüllung der Anforderungen in Prozent (Hin- und Rückfahrt)					
			Hauptverkehr			Spätverkehr		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin & Rück	Hin	Rück	Hin & Rück
Größenklasse 500 bis 999 Einwohner (12 von 27 Ortschaften)								
Breitenbach	ja	ja	100%	100%	100%	40%	40%	40%
Breitenholz	nein	nein	67%	92%	79%	0%	20%	10%
Ferna	ja	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Geisleden	ja	ja	92%	92%	92%	40%	20%	30%
Günterode	ja	nein	83%	92%	88%	20%	0%	10%
Haynrode	ja	ja	83%	100%	92%	0%	20%	10%
Heuthen	nein	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Kallmerode	ja	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Kefferhausen	nein	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Kreuzebra	nein	ja	100%	100%	100%	40%	20%	30%
Lutter	nein	nein	83%	83%	83%	0%	0%	0%
Neustadt	ja	ja	83%	100%	92%	0%	20%	10%
Größenklasse 200 bis 500 Einwohner (7 von 35 Ortschaften)								
Bernterode (bei Heilbad Heiligenstadt)	nein	nein	83%	75%	79%	0%	20%	10%
Hauröden	nein	ja	75%	100%	88%	0%	20%	10%
Hausen	ja	ja	83%	83%	83%	60%	60%	60%
Kalteneber	nein	nein	100%	92%	96%	0%	20%	10%
Kleinbartloff	ja	nein	75%	75%	75%	0%	0%	0%
Marth	nein	ja	67%	83%	75%	0%	0%	0%
Rengelrode	nein	nein	92%	83%	88%	0%	0%	0%



6 Abschätzung des zukünftigen Fahrgastaufkommens

6.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Eichsfeld wird in den nächsten Jahren weiter rückläufig sein. Nach den Prognosen des Statistischen Landesamtes Thüringen wird die Einwohnerzahl, ohne Berücksichtigung der dazukommenden Ortschaften, im Zeitraum 2020 bis 2030 um rund 6.000 Einwohner (minus 6,1 %) abnehmen. Langfristig (2040) wird der Rückgang rund 12.100 Einwohner (minus 12,1 %) betragen.⁵⁶

Laut den Prognosen aus dem vorherigen 4. Nahverkehrsplan sollte sich die Einwohnerzahl im Jahr 2030 auf ca. 90.000 Einwohner entwickeln. Die aktuelle Bevölkerungsprognose geht somit von einer „gedämpfteren“ Schrumpfung aus.

Seite | 61

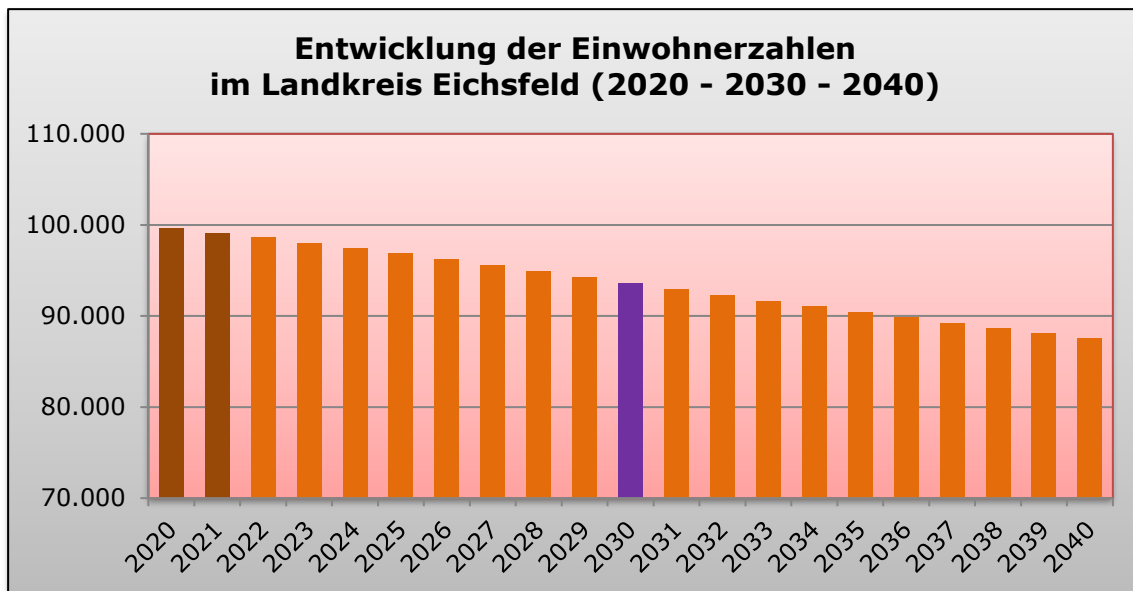


Abbildung 23: Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Eichsfeld (2020 bis 2040) (braune Säulen: Einwohnerzahlen Vergangenheit; lila Säule: Bezugsjahr der Prognose im NVP)

Mit der zum 01.01.2023 erfolgten Eingliederung der Ortsteile Bickenriede (ca. 1.430 Einwohner in 2021⁵⁷), Zella (ca. 285 Einwohner in 2021), Beberstedt (ca. 660 Einwohner) und Hüpstedt (ca. 1.550 Einwohner; Wert aus 2009) in die Stadt Dingelstädt ist der Landkreis Eichsfeld um rund 4.000 Einwohner gewachsen. In

⁵⁶ Thüringer Landesamt für Statistik (2019): Entwicklung der Bevölkerung Thüringens von 2019 bis 2040 nach Kreisen - Bevölkerungsvorausberechnung, Zugriff am 03.06.2022

⁵⁷ Dieser Wert und nachfolgende Einwohnerwerte aus wikipedia.org.

2024 würde der Landkreis Eichsfeld mit dem absehbaren Beitritt der Ortschaft Struth um weitere rund 1.550 Einwohner wachsen.⁵⁸

Hinsichtlich der Entwicklung der einzelnen Altersgruppen ist festzustellen, dass die Altersgruppe der 20- bis 30-Jährigen, welche allgemein durch eine ausgeprägte, überdurchschnittliche Mobilitätsrate gekennzeichnet ist, bis 2030 im Gegensatz zur allgemeinen Bevölkerungsschrumpfung nahezu konstant bleibt. In den Altersgruppen der Erwerbstätigen wird dagegen ein konstanter Rückgang erwartet. Die Altersgruppe der 65 – 80-Jährigen erfährt sogar einen Zuwachs von ca. 3.500 Einwohnern (plus 20 %). Auch die Gruppe der Senioren und Hochbetagten (Alter ab 80 Jahre) wächst um 450 Einwohner bis 2030.⁵⁹

Seite | 62

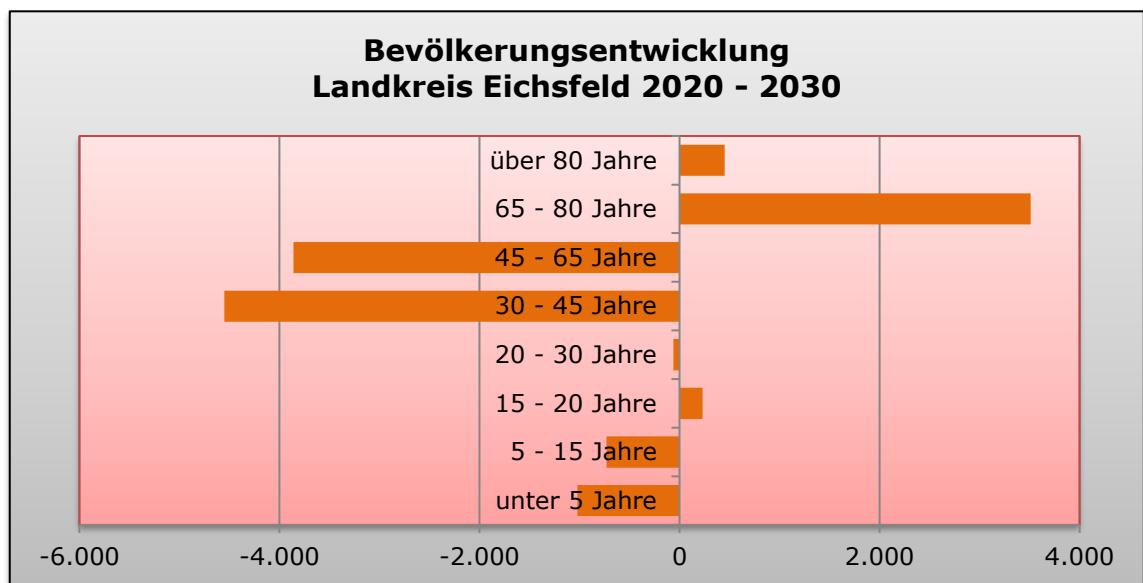


Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung (absolut) 2020 bis 2030 nach Altersgruppen⁶⁰

Bis 2040 wird sich der Trend der Bevölkerungsentwicklung zunehmend fortsetzen:

- Rückgänge in den mittleren Altersgruppen und
- Zuwächse bei den Senioren und Hochbetagten.

Darüber hinaus ist bis 2040 mit sukzessiv zunehmenden Rückgängen bei den Schulpflichtigen zu rechnen (minus 23 %).

⁵⁸ <https://www.dingelstaedt.de/01-01-2024-beitritt-struth/> (Zugriff am 31.08.2023)

⁵⁹ ebenda

⁶⁰ ebenda

6.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel hatte in den letzten 15 Jahren spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das StPNV-Aufkommen im Landkreis Eichsfeld. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Seite | 63

Es ist davon auszugehen, dass der Pkw in der Mobilität der älteren Generation noch stärker an Bedeutung gewinnen wird und auch das Mobilitätsverhalten im höheren Alter prägen wird. Der StPNV wird es dagegen, anders als noch vor zwanzig Jahren, zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu generieren.

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung haben:

- der Erledigungs- und Freizeitverkehr gewinnt in der Gesamtmobilität gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die „klassischen“ Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme.

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben 2020 das Mobilitätsverhalten merklich verändert. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) hat signifikant an Anteilen verloren.⁶¹ Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 6 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert.⁶² Der ÖV verliert dabei insbesondere die sog. „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden“ und in Haushalten mit hohem ökonomischen Status (ÖPNV-Modal-Split: 2017 Wert von 8 %; Mai 2021 Wert von 2 %). Für niedrige Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger Fahrgäste. Es ist davon auszugehen, dass der pandemiebedingte Trend, vermehrt zum eigenen Pkw und dem eigenen Fahrrad zu greifen, auch nach Corona bleiben wird.

⁶¹ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

⁶² ebenda

6.3 Prognose der Nachfrageentwicklung

Der Modal-Split wird sich vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen bis 2030 weiter zuungunsten des StPNV entwickeln, da der Anteil der „StPNV-Gebundenen“ abnimmt. Aufgrund des demografischen Wandels und dem damit verbundenen Bevölkerungsrückgang sowie der Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist im Jedermannverkehr bis 2030 mit einem Nachfragerückgang um rund 8 % zu rechnen.

Der Schülerverkehr wird in den nächsten Jahren bis 2023 leicht steigen. Mittelfristig, spätestens ab 2027, kommt es jedoch auch hier wieder zu Rückgängen. Zum jetzigen Zeitpunkt nicht einschätzbar ist, inwieweit es in den nächsten Jahren mit der Eingliederung der Ortschaften Bickenriede, Zella, Beberstedt und Hüpstedt in die Stadt Dingelstädt auch zu signifikanten Änderungen bei den Schülerströmen kommen wird. Zum Schuljahresbeginn 2023/ 24 sollte anhand der konkreten Anmeldungen eine Evaluierung vorgenommen werden.

An dieser Stelle ist herauszustellen, dass zum Schuljahr 2025/ 2026 der neue Schulcampus „Bergschule“ für ca. 1.000 Schüler in Leinefelde entstehen soll (siehe Kapitel 2.7). Demzufolge ist ab 2025 mit verstärkten Schülerströmen nach Leinefelde zu rechnen.

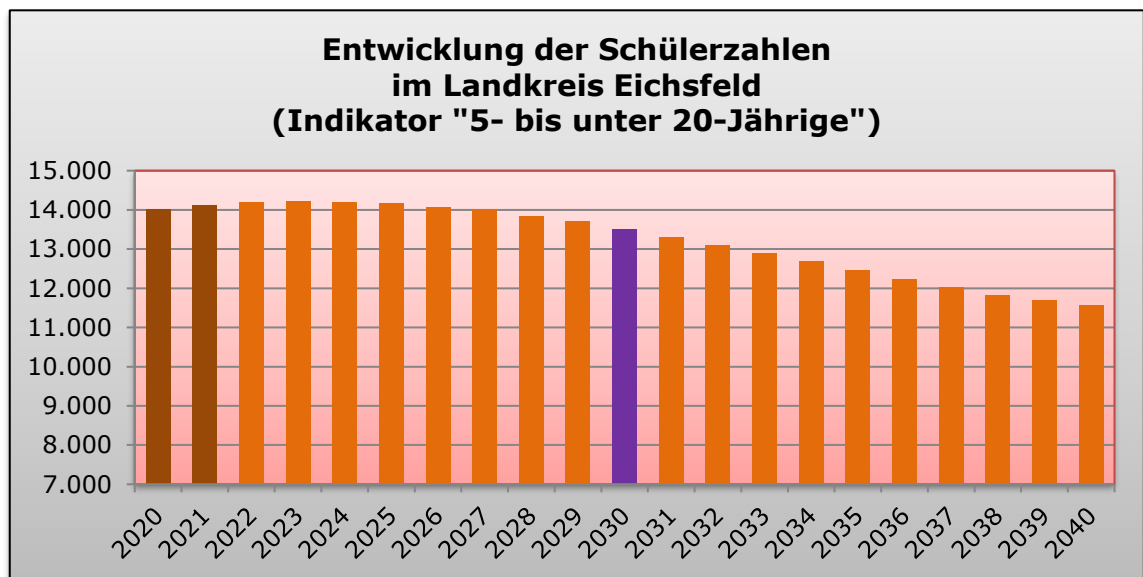


Abbildung 25: Entwicklung der Schülerzahlen 2020 bis 2040 (Gruppe „5 bis unter 20-Jährige“)⁶³

Ein weiteres Planungsvorhaben, welches eine bedeutende Rolle für die Verteilung der Mobilitätsströme in der Stadt Heilbad Heiligenstadt haben wird, ist das geplante Gesundheitszentrum „Am Eichbach“.⁶⁴

⁶³ Thüringer Landesamt für Statistik (2019): Entwicklung der Bevölkerung Thüringens von 2019 bis 2040 nach Kreisen - Bevölkerungsvorausberechnung, Zugriff am 03.06.2022

⁶⁴ siehe: <https://www.kma-online.de/aktuelles/klinik-news/detail/eichsfeld-klinikum-soll-gesundheitscampus-werden-48348>

7 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die im Nahverkehrsplan 2017 formulierten verkehrspolitischen Zielsetzungen werden unter Berücksichtigung der aktuellen veränderten verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

Das StPNV-Angebot soll

- der öffentlichen Daseinsvorsorge entsprechen,
- in der bestehenden Quantität und Qualität gesichert und, soweit zusätzliche Bundes- und Landesmittel bereitstehen, ausgebaut werden,
- bei der Planung als Standortfaktor der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Fremdenverkehrsentwicklung beachtet werden,
- auf den Hauptachsen und in den Stadtverkehren als Mobilitätsalternative einen adäquaten Stellenwert behalten,
- zur Erreichung der Ziele der Regionalentwicklung, niedergelegt im Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und im Regionalplan Nordthüringen im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises Eichsfeld beitragen.

Der NVP stellt hohe Anforderungen bei der Umsetzung

- der verkehrspolitischen Ziele, die ohne finanzielle Mehrbelastung des Aufgabenträgers erreicht werden sollen,
- bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (RufBus), die vor dem Hintergrund der weiter zurückgehenden StPNV-Nachfrage zur Sicherstellung der Grundversorgung weiter an Bedeutung gewinnen werden,
- der Belange mobilitätseingeschränkter Personen im Hinblick auf die langfristige Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“
- der Barrierefreiheit an Bushaltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und an Verknüpfungspunkten in Verantwortung der Straßenbaulastträger (unter Berücksichtigung der Prioritätenliste des NVP),
- einer Tarifentwicklung, die eine hohe Ergiebigkeit bei gleichzeitig angemessener Sozialverträglichkeit verfolgt,
- einer leistungsfähigen, dem ländlichen Raum angemessenen Schülerbeförderung.

Bei der Weiterentwicklung des StPNV ist das Leitbild des Landkreises Eichsfeld zu berücksichtigen.

Weitere Zielsetzungen der Nahverkehrsplanung

Das StPNV-System im Landkreis Eichsfeld ist – bezogen auf die bestehenden verkehrspolitischen Randbedingungen – auf Landkreis-, Landes- und Bundesebene – grundsätzlich als etabliert zu bewerten.

Vor diesem Hintergrund werden für die Weiterentwicklung des StPNV im Planungszeitraum folgende Handlungsschwerpunkte fortgeführt:

- Pflege bestehender Qualitäten unter weiterer Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, insbesondere in den Bereichen Tarif, Fahrgastinformation, Kundenfreundlichkeit, Pünktlichkeit, Service und Komfort,
- gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote entsprechend den Randbedingungen der Angebotskonzepte in den planungshierarchisch übergeordneten Angebotssegmenten Schienenpersonenfernverkehr und SPNV sowie entsprechend der Nachfrageentwicklung und der Fahrgastakzeptanz.

Zusätzlich wird der Schwerpunkt der Entwicklung und Gestaltung eines im langfristigen Planungshorizont für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen „vollständig barrierefreien StPNV“ festgesetzt.

Folgende Schwerpunkte werden bei der Weiterentwicklung des StPNV-Bedienungsangebotes im Landkreis Eichsfeld weiterverfolgt:

- Sicherung und, soweit zusätzliche Bundes- und Landesmittel bereitstehen, Verbesserung der Erreichbarkeit der relevanten Mittelzentren Heilbad Heiligenstadt und Leinefelde-Worbis,
- ausgehend von der Sicherstellung der Grundversorgung im Nahverkehrsraum nachfrageorientierte Ausgestaltung des StPNV-Netzes und -Angebotes,
- Pflege des Premiumproduktes ExpressBus in seinem bestehenden Produktprofil,
- Prüfung des weiteren Ausbaus des RufBus-Verkehrs zur Sicherstellung der Grundversorgung und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (insbesondere Umstellung unzureichend ausgelasteter Linienverkehre).

8 Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Regional- und Stadtverkehr Landkreis Eichsfeld“

Der Landkreis Eichsfeld als Aufgabenträger verfolgt für seinen Nahverkehrsraum die Bereitstellung und Gewährleistung eines für den Fahrgast attraktiven, abgestimmten Leistungsangebotes „aus einem Guss“. Im Nahverkehrsplan 2017 wurde vor diesem Hintergrund das Netz der Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises als „Gesamtleistung“ i. S. d. § 8a Absatz 2 Satz 4 PBefG festgelegt.

Seite | 67

Mit der Erbringung des integrierten Gesamtnetzes im Landkreis Eichsfeld durch einen Betreiber (EW Bus GmbH) wird

- zum einen der administrative Aufwand des Aufgabenträgers für die Durchführung der beabsichtigten Direktvergabe und für die Steuerung der Verkehrserbringung während der ÖDA-Laufzeit minimiert,
- zum anderen das komplexe Gesamtnetz mit den integrierten Dienstleistungen zum Vorteil des Fahrgastes „aus einer Hand“ durchgeführt.

Für das integrierte Gesamtnetz sind die nachfolgend aufgeführten Aspekte relevant.

- Die Buslinien treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als ein System auf.
- Es bestehen an mehreren Haltestellen Verknüpfungsmöglichkeiten.
- Es existiert eine einheitliche Tarifstruktur.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeug-einsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten gewährleistet werden kann.
- Das bestehende Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) wird mit seinen Komponenten (insbesondere Anschlusskoordinierung, Digitale Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen) „aus einer Hand“ gewährleistet.
- Durch einen Betreiber können im komplexen Liniennetz die vielfältigen Verflechtungen, Verknüpfungen und Anschlüsse optimal geplant und im Betrieb mit den Instrumenten der Anschlusskoordinierung (einheitliches RBL-System) gewährleistet werden.

Bei einem „Betrieb aus einer Hand“ werden weiterhin die Dienstleistungen im Bereich „Vertrieb, Fahrgastinformation und Kundenservice“ dem Fahrgast wiedererkennbar in einer gleichen Qualität und in einer einheitlichen Struktur erbracht. Dies betrifft bspw.:

- Fahrgastinformation/ Kommunikation,
- Dynamische Fahrgastinformation in Verbindung mit RBL-System (Bereitstellung von Echtzeitdaten),
- Beschwerdemanagement,
- telefonische Auskunft,

- Verkehrsmeldungen über Homepage,
- Kundenzentrum,
- Vertriebswege und Vertriebsstellen,
- Mobilitätsberatung.

Seite | 68

Die Fahrgäste haben somit für ihre Belange nur einen Ansprechpartner.

Im Falle von Störungen und Notfällen können durch ein Verkehrsunternehmen übergreifende Konzepte des Störungsmanagements zur Anwendung kommen.

Der Betrieb durch ein Verkehrsunternehmen gewährleistet eine Maximierung der Kundennähe durch

- eindeutige Ansprechpartner (Beschwerdemanagement, Kundenzentrum usw.),
- Sicherung einer einheitlichen Qualität und
- Vermarktung eines Gesamtproduktes.

Mit der Durchführung des integrierten Gesamtnetzes im Landkreis Eichsfeld durch einen Betreiber werden weiterhin wesentliche betriebliche Synergieeffekte (nachfolgend aufgelistet) genutzt.

- Für alle Linien kann eine gemeinsame Leitstelle genutzt werden.
- Das Kundenzentrum ist für alle Linien im Gesamtnetz zuständig.
- Die vorhandenen betrieblichen Einrichtungen können gemeinsam genutzt werden (z. B. Betriebshof in Leinefelde).
- Es kann eine optimierte Betriebsplanung sichergestellt werden.
- Bei der Personalvorhaltung in der technischen Instandhaltung, in der Leitstelle, in der operativen Planung, im IT-Service, im Beschwerdemanagement und beim Qualitätsmanagement sind entsprechende Synergieeffekte generierbar.
- Im ökonomischen Ergebnis werden ertragsschwache Linien im Verbund durch ertragsstarke Linien ausgeglichen.

Mit dem nächsten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) ab 01.03.2030 sollen die Verkehrsleistungen auch weiterhin im integrierten Gesamtnetz durch einen Betreiber erbracht werden.

9 Anforderungsprofil

9.1 Grundsätze

Die nachfolgend dokumentierten Qualitätsstandards wurden bereits im Nahverkehrsplan 2017 im Hinblick auf die damals anstehende Direktvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) im Busverkehr im Gesamtnetz (siehe Kapitel 8) an den internen Betreiber EW Bus GmbH verankert. Diese Standards konkretisieren das öffentliche Verkehrsinteresse durch Qualitätsstandards für die Durchführung des StPNV. Zusätzlich zu den zu erfüllenden Qualitätsstandards ist das Angebotskonzept auf die sich ggf. veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und dann regelmäßig fortzuschreiben. Hierfür sind regelmäßige Fahrplanabstimmungen mit den Aufgabenträgern für den SPNV durchzuführen sowie ggf. Anpassungsnotwendigkeiten und -möglichkeiten am StPNV-Angebotskonzept aufgrund evtl. veränderter Rahmenbedingungen der Angebotskonzepte in den planungshierarchisch übergeordneten Angebotssegmenten zu prüfen.

Die Standards gelten weiterhin verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen und der integrierten Leistungen für alle Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Eichsfeld entsprechend dem aktuellen ÖDA. In ausreichendem Vorlauf des Ablaufes des aktuellen ÖDA zum 28.02.2030 sind die Standards zu überprüfen und ggf. im Rahmen einer Fortschreibung des NVP anzupassen.

9.2 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit

Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Betreibers und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen.

Als Anforderung wird festgelegt, dass die im Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen⁶⁵ werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt.

⁶⁵ Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen⁶⁶ erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) gesamt und der tatsächlichen Ist-Fahrplanleistung gesamt betrachtet (Auswertung mit RBL). Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Die zulässige **Ausfallquote** wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 % festgelegt.

Die Ausfallquote und die Ausfälle, differenziert nach Art des Ausfalls, sind quartalsweise im Qualitätsbericht zu dokumentieren.

Pünktlichkeit

Die Fahrten im integrierten Gesamtnetz im Landkreis Eichsfeld sind pünktlich zu erbringen. Als pünktlich wird eine Verspätung bis maximal fünf Minuten sowie eine Verfrühung unter einer Minute gewertet. Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen).

Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird.

Als Qualitätsziel wird für die aktuell vorhandene StPNV-Infrastruktur eine **Pünktlichkeitsquote** als Jahreswert

- von 87 % im Gesamtnetz (alle Linien) und
- von 90 % auf den ExpressBus-Linien

festgelegt.

9.3 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

9.3.1 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge zu betreiben.

⁶⁶ Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

- Kontrolle der Fahrplandurchführung (Verfolgung der Fahrzeuge in Echtzeit),
- Warnungen für Nichtanmeldungen zum Dienst,
- Kommunikation der Leitstelle mit dem Fahrpersonal,
- Rückmeldung vom Fahrpersonal mittels Textmitteilungen direkt auf den Bordrechner oder Anruf vom Bordrechner,
- Steuerung der Dynamischen Fahrgast-Informationssysteme (DFI-System) und Versorgung mit Echtzeitdaten, DFI an folgenden Busbahnhöfen:
 - Leinefelde
 - Heilbad Heiligenstadt
 - Worbis
 - Dingelstädt
 - Teistungen
- mandantenfähig (Authentifizierung durch Benutzeranmeldung und Vergabe von separaten Benutzerrechten),
- statistische Auswertungen der Fahrplandurchführung und Kommunikationsfälle,
- Schnittstellen VDV453/ VDV454 zur Lieferung und Abnahme von Daten an die von der Datendrehscheibe Thüringen in Echtzeit,
- verkehrsunternehmensübergreifende Auskünfte an EWBus-eigene Ausgabekanäle (DFI, Web-Abfahrtsmonitore, EWBus-App usw.).

Seite | 71

Vor Ort ist vom Betreiber ein technischer Ansprechpartner zu bestellen.

Die Fahrer sind mit einem „öV-Pad“ auszustatten. Dieses dient als Informations- und Kommunikationsplattform des Fahrpersonals mit dem Verwaltungspersonal mittels mobiler Endgeräte. Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- kompatibel zu allen „Mobile OS“-Anbietern (iOS, Android, Windows),
- Offlineverfügbarkeit des Contents,
- automatisches Update des Contents,
- Absicherung des mobilen Endgerätes und der firmeneigenen Infrastruktur durch diverse Sicherheitsmechanismen z. B. HTTPS, Authentisierung und Autorisierung usw.,
- Wiedergabe/ Darstellung unterschiedlicher Dateiformate (Bilder, Videos, Dokumente),
- mindestens tagesaktuelle Bereitstellung digitaler Dokumente zum Fahrplan, Änderungen, Umleitungen usw.,
- Unfalldokumentation und -protokollierung,
- Formularwesen,
- Gültigkeitszeiträume/ Ablaufdaten der Informationen/ Dokumente,

- Vordatieren der Informationen/ Dokumente,
- erweiterbar mit neuen Funktionen,
- Authentifizierung durch Benutzeranmeldung und Vergabe von separaten Gruppen- und/ oder Benutzerrechten.

9.3.2 Betriebshof

Der Betreiber hat einen Betriebshof im Landkreis Eichsfeld zu unterhalten.

In dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- Sozialräume für das Personal sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen

vorzuhalten.

Zudem sind eine zweite Außenstelle für Einrichtungen wie Waschanlage oder Tankstelle sowie weitere Busabstellplätze zulässig.

9.3.3 Betriebsleitstelle

Der Betreiber hat weiterhin im Betriebshof oder an einer anderen Stelle im Kreisgebiet eine Betriebsleitstelle mit ausreichender Entscheidungskompetenz zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes und einer permanenten Kommunikation einzurichten und zu betreiben, welche eine weitgehend flächendeckende und permanente Betriebskommunikation im Kreisgebiet zu allen eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung während der Betriebszeiten der Linien,
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes,
- Entscheidungen zur Anschlusskoordinierung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung (mobile Verkehrsaufsicht),
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.,
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,

- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern,
- Pflege und Weiterentwicklung RBL,
- RufBus-Disposition (inkl. EDV-gestützter Disposition und Dokumentation),
- Unterstützung beim Fundsachenmanagement.

Die Leitstellenmitarbeiter müssen die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ sicher beherrschen und über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems verfügen. Die Mitarbeiter müssen weiterhin fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse besitzen und mindestens drei Jahre Berufserfahrung als Busfahrer vorweisen können.

9.3.4 Verantwortlicher Ansprechpartner auf Seiten des Betreibers

Am Ort des Betriebshofs ist ein festangestellter Mitarbeiter des Betreibers mit ausreichenden Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen zu bestellen. Dieser muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ausgeprägt und sicher beherrschen.

Bei Störungen und in Notsituationen muss dieser Ansprechpartner oder ein anderer entscheidungs- und handlungsbefugter Mitarbeiter des Betreibers zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein. Der verantwortliche Ansprechpartner darf deshalb nicht planmäßig als Disponent in der Leitstelle eingesetzt werden.

9.3.5 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement

Der Betreiber ist verpflichtet, den Fahrplan einzuhalten und einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten (Pünktlichkeitsstandards siehe Kapitel 9.2).

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Betreiber. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen zur Sicherstellung der Fahrgastbeförderung bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen in einer Höhe von 10 % der in der Spitzenlast eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Bei Ausfall eines Fahrzeuges bzw. gravierenden Verspätungen, die auf die Pünktlichkeit der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden, ist der unverzügliche Einsatz eines Reserve- und Ersatzfahrzeuges im Umlauf sicherzustellen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Betreiber zu vertreten ist.⁶⁷

⁶⁷ Bei extremen Verhältnissen, wie Glätteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturm böen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.

Der Einsatz von Ersatzfahrzeugen ist bei Überlastungen innerhalb von max. 60 Minuten zu veranlassen.

Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten. Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Kundenzentrum, im Internet, ggf. Radio).

Die Betriebs- und Verspätungssituation im Bahnverkehr ist permanent mit Hilfe von einschlägigen Internetseiten der Betreiber zu beobachten.

Bei Verspätungen ist bei Umsteigern eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste herbeizuführen. Die Entscheidung bzgl. des Abwartens auf Umsteiger obliegt der Betriebsleitstelle des Betreibers.

Zum Zwecke der Betriebssteuerung sind die Fahrzeuge mit Funk oder Mobilfunk auszurüsten, um die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen im integrierten Gesamtnetz im Landkreis Eichsfeld untereinander und zu der Betriebsleitstelle sicherzustellen. Mit Betreibern anderer Buslinien sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

9.3.6 Umleitungsmanagement

Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Straßensperrungen auf den Linienwegen zuständig. Erforderlich ist dazu eine aktive Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern.

Der Betreiber hat dazu Ersatzfahrpläne zu erstellen. Die Fahrgäste sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen unverzüglich nach Bekanntwerden des Ereignisses in geeigneter Form zu informieren (Fahrplanaushang an den betroffenen Haltestellen, Internetseite, Presseinformation).

9.4 Anforderungen an das Fahrpersonal

Vom Betreiber dürfen grundsätzlich nur umfassend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden. Die Tariftreue in der Entlohnung ist entsprechend der jeweiligen gesetzlichen Vorgaben im Freistaat Thüringen zu beachten.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche und mit dem Aufgabenträger abgestimmte Dienstkleidung zu tragen (Ausnahmen sind nur für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz zulässig). Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.

- Das Fahrpersonal muss für den Fahrscheinverkauf, für die Haltestellendurchsagen bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage, für die Erteilung von Auskünften, für die Kommunikation mit der Betriebsleitstelle sowie bei Konfliktsituationen die deutsche Sprache sicher in Wort und Schrift beherrschen.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (ggf. nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen gemeinsam mit Mobilitätseingeschränkten aus dem Landkreis Eichsfeld.
- Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit, insbesondere in Stresssituationen, zu verhalten.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Erforderlich sind weiterhin ausreichende Kenntnisse des Fahrpersonals hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Grundkenntnisse in der Ortskundigkeit.
- Das Fahrpersonal muss die Fahrgäste in Bezug auf die Tarifstrukturen und die unterschiedlichen Tickets beraten können.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.
- Das Fahrpersonal muss mindestens an einer Fahrerschulung pro Jahr zu Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnissen teilnehmen.

9.5 Fahrscheinvertrieb

Der Ticketvertrieb ist unter Anwendung des Teilstreckentarifs in der jeweils gültigen Fassung abzusichern:

- in den Fahrzeugen durch den Fahrer (Fahrscheinendrucker oder über einen Fahrscheinautomaten),
- in der Betriebsstelle (Leinefelde und Heilbad Heiligenstadt).

9.6 Kundenservice

9.6.1 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers, welcher hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort im Landkreis Eichsfeld vorzuhalten hat. Im Beschwerdemanagement sind vom Betreiber die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch das Fahrpersonal muss Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren (inkl. Beantwortung und Reaktion).
- Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von 14 Tagen zu bearbeiten und zu beantworten (in Form einer Beantwortung oder einer Zwischennachricht). Kundenresonanzen sind spätestens innerhalb von vier Wochen abschließend zu bearbeiten.
- Über Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Die Kundenresonanzen sind quartalsweise aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

9.6.2 Kundenbetreuung und Fahrgastinformation

Im Bereich der Kundenbetreuung und Fahrgastinformation sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Betrieb eines Kundenzentrums (Mobilitätszentrale),
- Bereitstellung von Fahrgastinformationen im Internet,
- Herausgabe eines jährlichen Fahrplanbuches,
- Betrieb eines Servicetelefons.

Des Weiteren gelten die gesetzlichen Anforderungen zur Bereitstellung von Daten und Diensten zur Fahrgastinformation gemäß PBefG und Mobilitätsdatenverordnung.

Kundenzentrum

Das Kundenzentrum des Betreibers, welches am ZOB in Leinefelde zu verorten ist, muss an Werktagen tagsüber betrieben werden.

Im Kundenzentrum sind folgende Dienstleistungen anzubieten:

- Fahrplan- und Tarifauskünfte,
- Tarifberatung,
- Auskünfte zur Verkehrssituation wie Verspätungen, Sperrungen, Umleitungen, Haltestellenverlegungen usw.,
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement,
- Fundsachenmanagement und -ausgabe,
- RufBus-Management,
- FahrradBus-Management (Gruppenanmeldungen).

Seite | 77

Internetseite

Vom Betreiber ist eine Internetseite mit Fahrgastinformationen in Echtzeit und aktuellen Informationen zur Betriebssituation bei Abweichungen zu betreiben, welche auch für mobile Endgeräte tauglich ist. Es ist ein unmittelbares Einpflegen von Verkehrsmeldungen in einen Ticker o. ä. vorzusehen.

Die Fahrplaninformationen der Internetseite sind barrierefrei zu gestalten, alternativ ist eine Verlinkung auf eine barrierefreie Internetseite vorzusehen.⁶⁸

App

Vom Betreiber ist eine App mit folgenden Anforderungen und Funktionen anzubieten:

- kostenlos für Smartphone und Tablet in den App-Stores von Apple und Google Play erhältlich,
- aktuelle An- und Abfahrzeiten aller Busverbindungen im Landkreis Eichsfeld,
- zusätzliche zu aktuellen Meldungen zu Fahrplanänderungen und Haltestellenverlegungen,
- Speicherungen von häufig genutzten Zielorten in Favoritenlisten möglich für eine schnelle und unkomplizierte Verbindungssuche,
- RufBus-Buchung.

⁶⁸ Kriterien siehe: BITV 2.0 - Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) vom 12. September 2011 und Hegner, Marcus (2005): Gestaltung barrierefreier Webseiten; Informationszentrum Sozialwissenschaften der Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftlicher Institute e.V. (ASI) IZ-Arbeitsbericht Nr. 35; April 2005 (http://www.gesis.org/fileadmin/upload/forschung/publikationen/gesis_reihen/iz_arbeitsberichte/ab_35.pdf; Download 13.03.2014).

Servicetelefon

Der Betreiber hat die technische Erreichbarkeit und personelle Besetzung eines Servicetelefons zu gewährleisten:

- Montag bis Freitag: 04:30 bis 19:30 Uhr,
- Samstag: 07:00 bis 18:00 Uhr,
- Sonn- und Feiertage: 08:00 bis 16:00 Uhr.

Das Servicetelefon muss für Kunden innerhalb einer Reaktionszeit von 15 Minuten über Mobilfunk und aus dem öffentlichen Netz erreichbar sein (max. Wartezeit für Annahme des Anrufs) sowie eine leicht merkbare Nummer besitzen.

Fahrgastinformation

Die Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und der Kundenkommunikation, inkl. der Erstellung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen sowie der Erstellung und Herausgabe eines Fahrplanbuches, werden vom Betreiber entwickelt, koordiniert und durchgeführt.

Servicepersonal

Das Servicepersonal (Servicetelefon und Kundenzentrum) muss in jedem Einzelfall kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen StPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen sowie eine hohe Dienstleistungsbereitschaft ausstrahlen. Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen.

Das sichere Beherrschen der deutschen Sprache mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ist zwingend erforderlich.

Das Personal im Kundenzentrum hat eine einheitliche, branchenübliche und mit dem Aufgabenträger abgestimmte Dienstkleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.

Die Mitarbeiter sind regelmäßig und anlassbezogen bzgl. betrieblicher und verkehrlicher Themen sowie Kundenorientierung zu schulen (mindestens halbjährlich).

9.6.3 Zusammenarbeit mit lokalen Netzwerken

Der Betreiber hat einen regelmäßigen Kontakt zu örtlichen Interessensvertretern (z. B. Interessensvertreter mobilitätseingeschränkter Menschen, DRK, Fahrgastverbänden etc.) zu pflegen. Eine Teilnahme an Arbeitsgruppen zum Thema „Barrierefreiheit“/ „barrierefreies Bauen“ ist zu gewährleisten.

Weiterhin ist ein regelmäßiger Kontakt mit den zuständigen Polizeidienststellen im Landkreis Eichsfeld (insbesondere vor/ bei Veranstaltungen) abzusichern.

9.6.4 Durchführung von Busschulungen

Vom Betreiber sind regelmäßig zielgruppenspezifische Schulungsangebote

- für Grundschüler an allen Grundschulen zu Beginn jedes Schuljahres
- und für Senioren und Mobilitätseingeschränkten einmal im Quartal

anzubieten und bei Bedarf durchzuführen.

Der Betreiber stellt für die gesamte Schulungsdauer jedes Schulungstermins ein Fahrzeug sowie das Schulungs- und Fahrpersonal. Für die Schulung darf nur ausreichend ausgebildetes Personal eingesetzt werden.

Der Betreiber hat ein Schulungskonzept (Schulungsleitfaden) zu erstellen, welches den branchenüblichen Anforderungen an eine „Busschule“ zu entsprechen hat⁶⁹.

Folgende Schulungs- und Übungsinhalte sind mindestens zu erfüllen:

- Verhalten an der Haltestelle:
 - Haltestellenbeschilderung
 - Platzbedarf eines Busses und Sicherheitsabstand zur Bordsteinkante
 - Toter Winkel
 - Überqueren der Fahrbahn an der Haltestelle
- Ein- und Aussteigen:
 - geordnetes Einsteigen
 - sicheres Aussteigen
- während der Fahrt:
 - sicherer Sitz- und Stehplatz
- Orientierung im Bus:
 - Haltestellenanzeige
 - Haltestellenwunschknopf
 - Piktogramme
 - Nothammer und Notausstieg
- Soziales Verhalten:
 - Essen und Trinken im Bus
 - Abfallvermeidung und -entsorgung
 - rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen

⁶⁹ <http://www.schulbusprojekte.de/aktiv-werden/busschulen/index.html>

9.7 Fahrzeuganforderungen

9.7.1 Allgemein

Der Fahrzeugeinsatz soll bei den im Gesamtnetz „Regional- und Stadtverkehr Landkreis Eichsfeld“ eingesetzten Fahrzeugen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, nach einem weitgehend einheitlichen Standard erfolgen. Ausgenommen sind von dieser Forderung lediglich die Verstärker- und Reservefahrzeuge.

Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher und fahrbereit sein. Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Betreibers.

9.7.2 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Für die Fahrzeugausstattung werden die Anforderungen produktspezifisch als Mindeststandards definiert.

Tabelle 14: Fahrzeuganforderungen

Regionalverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Standardlinienbusse (Kombibusse oder Reisebusse nur als Ersatzfahrzeug zulässig) • Regelfahrzeug mit Niederflurtechnik⁷⁰ • Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre (bei Renovierung max. 18 Jahre⁷¹) • mindestens Euro IV-Norm, ab 2022 mindestens 50 % der Fahrzeuge mindestens mit Euro V-Norm (Euro II-Norm nur für Fahrzeuge mit kurzzeitigem Einsatz (< zwei Stunden pro Tag) zulässig) • ausreichende Motorisierung für die topografische Situation • mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.150 mm • RBL-Bordrechner mit elektronischer Fahrscheindruckerfunktion • digitale Fahrtzielanzeige außen (vorn und rechte Seite) • digitale Fahrgastinformation visuell und akustisch im Fahrzeuginneren • digitale Haltestellen-Innenanzeigen in Kombination mit Innenbildschirm • digitale Haltestellenansage • Bestuhlung mit Sitzpolstern • WLAN
ExpressBus
<p>Zusätzliche Anforderungen ggü. Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 10 Jahre • mindestens Euro V-Norm • Busse in Niederflurtechnik

⁷⁰ Niederflurtechnik: maximale Fußbodenhöhe 33 cm über Fahrbahn ohne Kneeling zur Sicherstellung niveaugleicher Ein- und Ausstiege; Ausstattung Bus mit Kneeling und mechanischer Rampe

⁷¹ Mindestanforderungen an die Renovierung: komplette Rostbeseitigung, Sitzpolstererneuerung, Erneuerung abgenutzten oder schadhafte Fußbodens, Erneuerung abgenutzter oder schadhafte Sitzlehnen und Sitze, Erneuerung schadhafte Griffe oder Haltestangen, Erneuerung oder Neulackierung abgenutzter Griffe oder Haltestangen, Erneuerung schadhafte/ zerkratzt Scheiben, Erneuerung der Verschleißteile

StadtBus
<p>Zusätzliche Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leinefelde-Worbis: Midibus • Heilbad Heiligenstadt: Midibus • Höchstalter: zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre (bei Renovierung max. 18 Jahre⁷²) • mindestens Euro V-Norm • Busse in Niederflurtechnik (durchgängig)
RufBus
<ul style="list-style-type: none"> • Zulassung für Linienverkehr • mind. acht Fahrgastsitzplätze • RBL-Bordrechner mit elektronischer Fahrscheindruckerfunktion • Fahrtzielanzeige „Frontanzeige“ (Matrixanzeige) • Bereich für Fahrradmitnahme/ Rollstühle • elektrisch betätigbare Tür (oder Öffnen und Schließen der Tür durch Fahrer beim Fahrgastwechsel)

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist der Videoschutz vorzurüsten.

Von besonderer Bedeutung für eine barrierefreie Nutzbarkeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind darüber hinaus folgende Ausstattungsmerkmale zu beachten⁷³:

- Niederflurtechnik: maximale Fußbodenhöhe 33 cm über Fahrbahn ohne Kneeling zur Sicherstellung niveaugleicher Ein- und Ausstiege ohne Stufen an allen Türen; Ausstattung Bus mit Kneeling und mechanischer Rampe; leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet),
- ausgewiesene flexible Mehrzweckfläche/ Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer mit absoluter Mindestfläche 900 x 1.300 mm mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür,
- klappbare Rollstuhlrampe (Ausführung ca. 905 x 980 mm breit),
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrers,

⁷² ebenda

⁷³ Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.
Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe usw.

- kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. mit (sukzessiver) Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Kennzeichnung der Türen und der Taster von außen,
- ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 zur Gewährleistung eines unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte),
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion“ (auch für Kleinkwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung), Haltegriffe im Bereich der Türen für Ein- und Ausstieg,
- Darreichung nutzungsrelevanter Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktile Form („Zwei-Sinne-Prinzip“⁷⁴),
- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/ verständlich (Innenanzeigen von allen Fahrgastplätzen gut lesbar),
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung Haltestellenansage mit einem akustischen Signal),
- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen außerhalb des Busses beim Türöffnen.

9.7.3 Werbung an und in den Fahrzeugen

Hinsichtlich der Werbung an und in den Fahrzeugen sind die nachfolgend erläuterten Anforderungen zu beachten.

- Die Werbung darf nicht gegen die Interessen des Landkreises Eichsfeld, seiner kommunalen Unternehmen und der kreisangehörigen Kommunen gerichtet sein. Die Werbung muss legal, schicklich, redlich, wahrheitsgemäß und mit dem Ziel sozialer Verantwortlichkeit verfasst sein. Sie muss die allgemein anerkannten Werbegrundsätze und ethnische Grundsätze berücksichtigen. Unzulässig sind Nikotinwerbung sowie Werbung mit politischem und/ oder gewaltverherrlichendem Inhalt. Die Werbung darf weder diskriminieren hinsichtlich Rasse, Geschlecht, Religion oder Nationalität noch Menschen wegen ihrer religiösen oder politischen Denkweise angreifen.
- Im Bereich der Fensterflächen sind Folien so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen. Aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein.

⁷⁴ Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen. (Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008).

9.7.4 Fahrzeugzustand und -reinigung

Die Fahrzeuge sind vom Betreiber vor Ort zu warten und Instand zu halten.

Für den Zustand der Fahrzeuge und deren Reinigung werden folgende Anforderungen definiert:

Seite | 84

- In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.
- Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Neben den für die technische und verkehrliche Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.
- Eine vollständige Funktionstüchtigkeit der betrieblichen Kommunikationstechnik, der Fahrgastinformationstechnik (soweit vorhanden), der Rampe (Einstieghilfe) und der Kneeling-Funktion muss gewährleistet werden (ausgenommen kurzzeitige Störungen während des Betriebs und höhere Gewalt).
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auszuwechseln.
- Grobe Vandalismusschäden und großflächige Schmierereien sind unverzüglich zu beseitigen.
- Die Fahrzeuge sind regelmäßig außen und innen zu reinigen (insbesondere Außenwäsche: „Winterzeitraum“ mindestens zweimal wöchentlich und „Sommerzeitraum“ mindestens einmal wöchentlich).

Die Kneeling-Technik ist bei Bedarf (Ein- und Aussteigen von erkennbar mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen) einzusetzen. Die Rampe ist vom Fahrpersonal beim gewünschten Ein- oder Ausstieg von mobilitätsbeeinträchtigten Personen, die auf diese Ein-/ Ausstiegshilfe angewiesen sind, auszuklappen.

9.8 Qualitätsmanagement/ Berichtswesen

Die Anforderungen an das Qualitätsmanagement und an das Berichtswesen sind im ÖDA festgelegt.

9.9 Anforderungen an die Platzauslastung

Vom Betreiber ist eine ausreichende Auslastung der Verkehrsangebote sicherzustellen. Nicht zulässig ist eine regelmäßige Überlastung der eingesetzten Platzkapazitäten.

Die nachfolgend definierten Richtwerte sind als „Orientierungswerte“ für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung zu verstehen.

Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Tagen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Platzkapazitäten umzusetzen.

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

Tabelle 15: Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote

maximale Besetzung in der Hauptverkehrszeit	<ul style="list-style-type: none"> • 100 % der Sitzplätze und 75 % der vom Hersteller ausgewiesenen Stehplätze als Mittelwert über die Spitzenstunde (Schulbeginn und -ende)
maximale Besetzung in der Normalverkehrszeit	<ul style="list-style-type: none"> • 50 % der Sitz- und Stehplätze als Mittelwert über eine Stunde (vormittags und nachmittags) • bei Fahrten mit einer Fahrzeit von über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen
maximale Besetzung in der Schwachverkehrszeit	<ul style="list-style-type: none"> • jedem Fahrgast soll ein Sitzplatz zur Verfügung stehen
Ausnahmeregelungen	<ul style="list-style-type: none"> • in der Hauptverkehrszeit können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und bestimmter planerischer Überlegungen die Richtwerte für kurze Streckenabschnitte (maximal zehn Minuten Fahrzeit) überschritten werden • bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf RufBus kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien,
- für einzelne Verkehrstage,
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr)

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z. B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

9.10 Anforderungen an die Durchführung des Schulverkehrs

Die „Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Eichsfeld“ vom 05.07.2021 beinhaltet in § 5 folgende Regelungen zu Wartezeiten:

Seite | 86

<i>(1) Folgende Wartezeiten sind den Schülern zuzumuten:</i>	
<i>a) Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn</i>	
<i>- 1. bis 4. Schuljahr</i>	<i>15 Minuten</i>
<i>- ab 5. Schuljahr</i>	<i>30 Minuten</i>
<i>b) Wartezeiten nach Unterrichtsschluss</i>	
<i>- 1. bis 4. Schuljahr bis zu</i>	<i>20 Minuten</i>
<i>- ab 5. Schuljahr bei Unterrichtsschluss</i>	
<i> vor der 6. Unterrichtsstunde</i>	<i>60 Minuten</i>
<i> nach der 6. Unterrichtsstunde und alle weiteren</i>	<i>30 Minuten</i>
<i>(2) Bei der Beförderung der Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Buseinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind längere als die o. g. Wartezeiten zumutbar, wenn aufgrund öffentlicher Interessen eine Verlegung der Fahrzeiten nicht zu vertreten ist.</i>	

Im Nahverkehrsplan werden im Sinne einer Satzung weitere Anforderungen an die Durchführung des Schulverkehrs festgelegt. Diese Anforderungen gelten als Mindeststandards verbindlich für den Betreiber.

Die maximale Schulwegzeit (Geh-, Warte- und Fahrzeit) soll jeweils für den Hin- bzw. den Rückweg

- bei Grundschüler 30 Minuten,
- bei Regelschüler 45 Minuten und
- bei allen anderen Schüler 60 Minuten

nicht überschreiten.

Die Verkehrsunternehmen haben mindestens folgende Schulanfahrten und -abfahrten abzusichern:

- für alle Schulen eine Hinfahrt,
- für Grundschulen zwei Rückfahrten (zzgl. eine Rückfahrt bei Hortangebot),
- für Regelschulen zwei Rückfahrten,
- für Gymnasien drei Rückfahrten und
- für Schulen mit Ganztagsunterricht eine Rückfahrt.

Beim Umsteigen soll die Wartezeit 15 Minuten nicht überschreiten.

In den Fahrzeugen ist bei Fahrzeiten von über zehn Minuten (bezogen auf 80 % der jeweils zu befördernden Schüler) eine Auslastung der im Fahrzeugschein ausgewiesenen Stehplatzkapazitäten von höchstens 75 % zu gewährleisten.

10 Barrierefreiheit im StPNV im Landkreis Eichsfeld

10.1 Grundlagen

10.1.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlnutzenden sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Um allen Nutzergruppen des StPNV gerecht zu werden, muss das Verständnis zur Barrierefreiheit im StPNV jedoch weiter gefasst werden. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG, § 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Menschen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung).⁷⁵

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV in der allgemein üblichen Weise zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung, mit Gültigkeit ab dem 01.08.2021, in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ (Absatz 3) die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP.

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

⁷⁵ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Der NVP muss mit den im PBefG geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen:

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo und aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Seite | 88

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger gemäß PBefG vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.⁷⁶

Der Gesetzgeber hat im PBefG keine (neue) fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln.⁷⁷ Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 10.1.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzergruppen mit Beeinträchtigungen sondern allen Fahrgästen.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Handlungsfelder (siehe Abbildung 26).

⁷⁶ Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

⁷⁷ ebenda



Abbildung 26: Handlungsfelder „Barrierefreiheit“ im ÖPNV

Zuständig für die konkrete Umsetzung im StPNV im Landkreis Eichsfeld sind:

- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Ausstattung der Haltestellen sowie für die Sicherstellung deren Nutzbarkeit (z. B. Winterdienst),
- die Verkehrsunternehmen, insbesondere EW Bus GmbH, für die Fahrzeuge, die Fahrgastinformation, das Störfallmanagement, die Serviceangebote und die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger Landkreis Eichsfeld formuliert über den NVP, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung (Anforderungen siehe Kapitel 9).

10.1.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im StPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung sind.

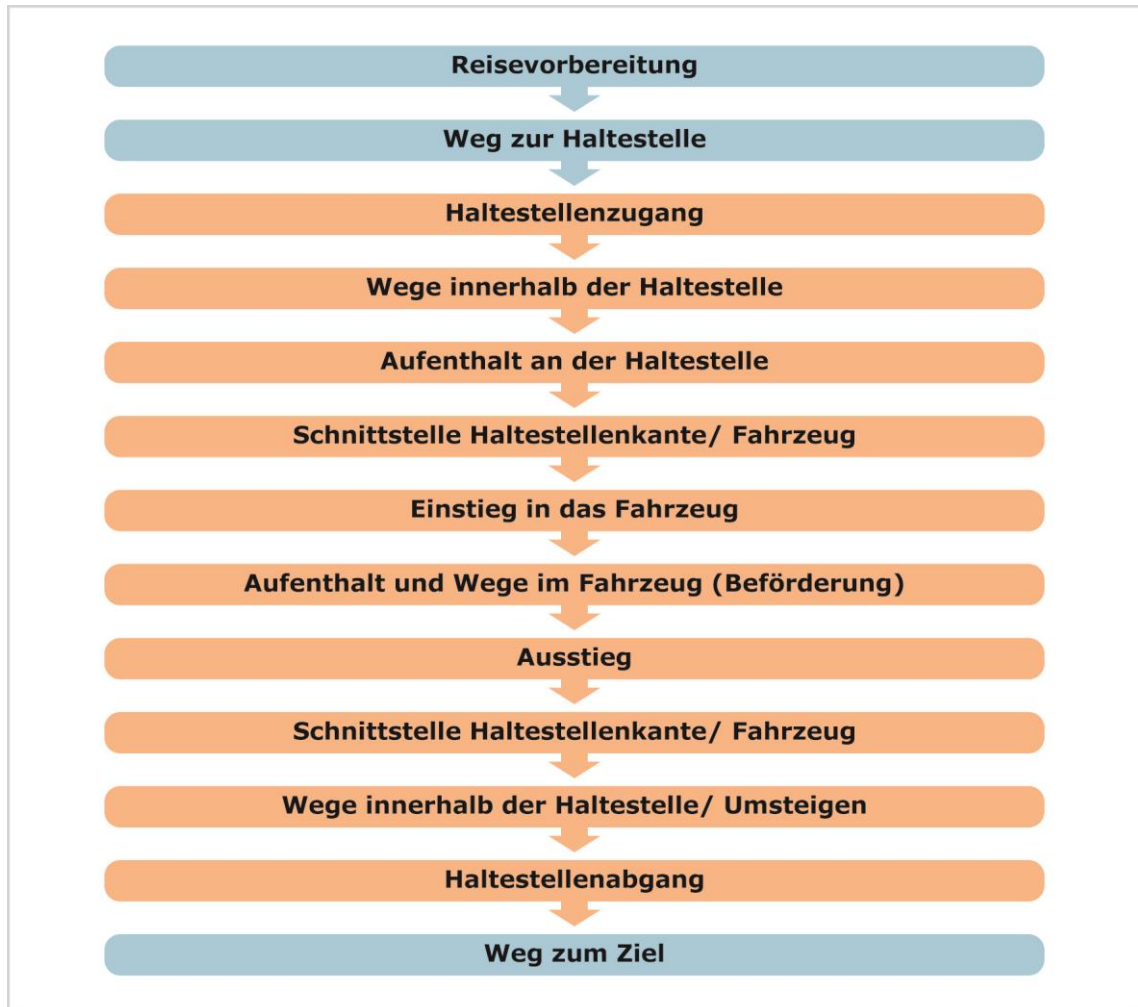


Abbildung 27: Mobilitätskette im Öffentlichen Verkehr⁷⁸

⁷⁸ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

10.1.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des StPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt.⁷⁹

Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

⁷⁹ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Tabelle 16: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien StPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung⁸⁰	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der StPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe⁸¹
gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • visuell und taktil kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • visuelle und taktile Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)

⁸⁰ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

⁸¹ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>)

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung⁸²	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der StPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe⁸³
Rollstuhlnutzende	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (> 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)

⁸² nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

⁸³ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>)

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der StPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen⁸⁴ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen⁸⁵)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden

⁸⁴ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

⁸⁵ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der StPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

Neben Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere StPNV -Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien StPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

10.2 Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien StPNV“ im Landkreis Eichsfeld

Der Landkreis Eichsfeld verfolgt als **Oberziel** für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien StPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein Grundstandard in der Barrierefreiheit bereits weitgehend erreicht ist, wird bei den Haltestellen der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises als Besteller der Busverkehre sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur,

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Folgende **Leitsätze** werden vom Landkreis Eichsfeld formuliert.

1. Schaffung eines vollständig barrierefreien StPNV im Kreisgebiet

Der Landkreis Eichsfeld verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den StPNV gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien StPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge.⁸⁶

Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden.

Hiermit verbunden ist die Schaffung einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit

- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik,
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im StPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 27) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

⁸⁶ Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des StPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Designs für alle“

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.

Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des StPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des StPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

5. Zielsetzung: Bis 2027 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen

Es wird als Zielsetzung formuliert, dass im Kreisgebiet bis Ende 2027 (Laufzeit dieses Nahverkehrsplans)

- in jeder Ortschaft mit über 500 Einwohnern mind. eine Haltestelle,
- in Orten/ Ortsteilen mit über 1.500 Einwohnern mind. zwei Haltestellen,
- in Orten/ Ortsteilen mit über 3.000 Einwohnern mind. drei Haltestellen und
- in Orten/ Ortsteilen mit über 7.000 Einwohnern mind. fünf Haltestellen

mit hohem Fahrgastaufkommen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen barrierefrei ausgebaut werden.

6. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Über den in Leitsatz 5 beschriebenen Ansatz zur Mindestausstattung soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden.

Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

7. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

9. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltarmen⁸⁷ Anfahbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien StPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet.⁸⁸

⁸⁷ „spaltarm“ im Sinne der Barrierefreiheit: Restspalt < 5 cm; als „spaltfrei“ gilt ein Restspalt < 3 cm

⁸⁸ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Erläuterung: Busbucht/ Anfahrbarkeit der Haltestellen

Busbuchten haben hinsichtlich der Herstellung der barrierefreien Nutzbarkeit einige Nachteile ggü. Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen. Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Regellänge von mindestens 88,70 m aufweisen, um eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können⁸⁹. In der Praxis sind die Buchten häufig wesentlich kürzer und/ oder die nutzbare Länge wird durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge noch verkürzt. In der Folge können die Busse fahrdynamisch nicht optimal die Kante anfahren und die Fahrgäste müssen Spalte von deutlich über 10 cm überwinden.

Busbuchten besitzen mit ihrer Regellänge und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf als andere Haltestellentypen. Ihre Baukosten liegen wesentlich oberhalb von Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen.

Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen Busbuchten schlechtere Ergebnisse. Untersuchungen belegen, dass im Vergleich der Haltestellentypen Haltestellen am Fahrbahnrand (einschließlich Kaplösungen) am sichersten sind⁹⁰. Weitere Nachteile besitzen Busbuchten hinsichtlich der Fahrdynamik und bezüglich des Winterdienstes (höherer Aufwand zum Freimachen nach Schneefall).

10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien StPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.⁹¹

⁸⁹ Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013

⁹⁰ BAIER, R., BENTHAUS, D., KLEMP, A., SCHÄFER, K.-H., MAIER, R., ENKE, M., SCHÜLLER, H.: (2007): Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 190, Bergisch Gladbach

⁹¹ Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

10.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit

10.3.1 Anforderungen „Fahrzeuge“

Die Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit sind im Kapitel 0 aufgelistet.

10.3.2 Anforderungen „Haltestellen“

Nachfolgend werden die grundsätzlichen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen nach dem aktuellen „Stand der Technik“ aufgezeigt. Im Nahverkehrsplan werden die Ausnahmen, bei denen diese Anforderungen unterschritten werden können, formuliert (siehe Kapitel 10.5.2).

Zu beachten sind bei der Planung und Mittelbeantragung die aktuellen Checklisten des Freistaates Thüringen.⁹²

Für die Bushaltestellen bestehen folgende Anforderungen als **Optimallösung**:⁹³

- Regelausbildung als Buskap, Sicherstellung einer bordstein-parallel (spaltfreien) Anfahrbarkeit⁹⁴
- niveaugleicher Ein- und Ausstieg (Reststufe/ Restspalte < 5 cm) an allen Türen, Höhendifferenzen > 10 cm sind zwingend zu vermeiden⁹⁵
- Verwendung von niederflurgerechten Bordsteinen (z. B. Buskapsteinen/ „Kasseler Sonderbord“ o. Ä. (Höhe mind. 18 cm))⁹⁶

⁹² <https://www.tlmb-thueringen.de/service/broschueren-und-publikationen/praxishilfen/>

⁹³ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

⁹⁴ Hinweis: Busbuchten müssen eine Länge von mindestens 88,70 m aufweisen, um einem Standardlinienbus eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können.

⁹⁵ Erläuterung: unter Beachtung des Absenkens der Busse auf ca. 27 cm Höhe an der zweiten Tür sind Bordhöhen unter 17 cm ungeeignet; der Einsatz der Rampe als Hilfsmittel ermöglicht einen Zugang für Rollstuhlfahrer; Rampen schaffen jedoch keine barrierefreie Nutzbarkeit, da sie nicht „ohne fremde Hilfe“ direkt vom Rollstuhlnutzenden bzw. vom Fahrer von seinem Arbeitsplatz einsetzbar sind

⁹⁶ Hinweis: An spaltfrei anfahrbaren Kaphaltestellen mit Bordhöhen von 22 cm ist, bedingt durch eine Resthöhe von rund 5 cm, der Einsatz der Klapprampe generell nicht erforderlich.





Abbildung 28: Beispiele für Sonderborde mit Spurführung (Kurven-Profil ermöglicht ein sichereres Heranfahren der Fahrzeuge an die Haltestelle); Bild rechts Sonderbord mit zweiter Hohlkehle an der Bordsteinkante zur Vermeidung von Karosseriebeschädigungen

- Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen
- taktil und visuell kontrastierende Leitsysteme (Bodenindikatoren):⁹⁷
 - Auffindestreifen am Gehweg (Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante, Breite mindestens 60 cm, 90 cm als Regelanwendung an aufkommenstarken Haltestellen, über die gesamte Breite des Gehweges bis zur Gebäudekante bzw. zu Grundstücksbegrenzungen), möglichst ohne Unterbrechung durch Radwege o. ä. (im Bereich von Radwegen ggf. Ausbildung mit Natursteinpflaster),
 - Einstiegsfeld (Größe 120 x 90 cm Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante) an ZOB, Verknüpfungshaltestellen und Stadtbushaltestellen,
 - Leitstreifen (Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante, 30 cm breit, gesamte Länge der Haltestellenkante, Abstand zur Verkehrsfläche mind. 60 cm) an ZOB, Verknüpfungshaltestellen und Stadtbushaltestellen,
 - an Regionalbushaltestellen kann der Auffindestreifen ohne Einstiegsfeld ausgebildet werden (siehe Abbildung 30)
 - an Umsteigehaltestellen mit mehreren Haltepositionen taktile Wegweisungssysteme mit Abzweigfeldern (Noppen) und Leitstreifen (Rippen)

⁹⁷ DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011

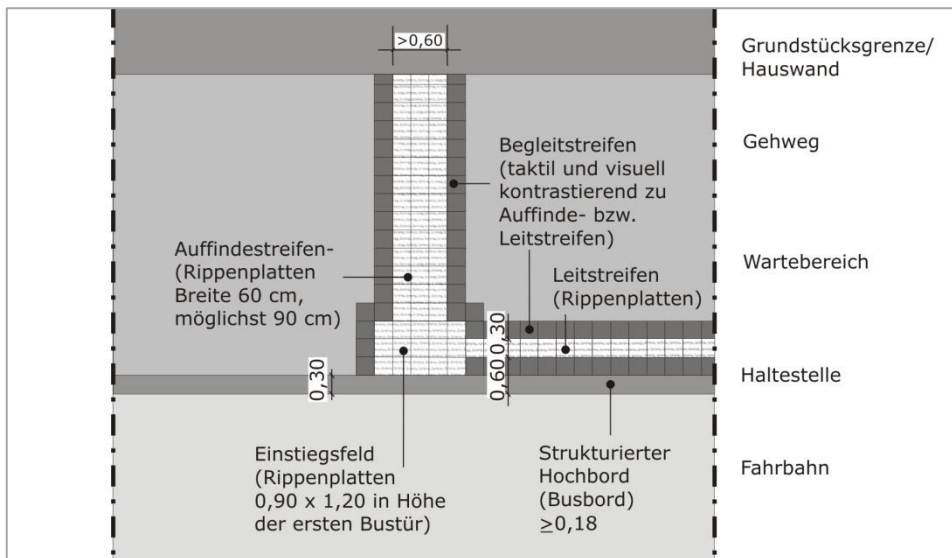


Abbildung 29: Ausbildung der Bodenindikatoren im Haltestellenbereich (für ZOB, Verknüpfungshaltestellen und Stadtbushaltestellen)⁹⁸



Abbildung 30: Ausbildung des Auffindestreifens an Regionalbushaltestellen ohne Einstiegsfeld (Beispiel: Hohengandern Mitte)

- unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 2,00 m Mindestdiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Mindestdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m
- ausreichende Bewegungsräume für Personen mit Rollstuhl (insbesondere für 180°-Wende im Bereich der zweiten Bustür mit mind. 1,50 x 1,50 m zzgl. Fläche für ausgeklappte Rampe)
- Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)
- visuell und taktile erkennbare Haltestellenkanten

⁹⁸ eigene Darstellung nach: DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011

- visuelle und akustische DFI an Verknüpfungspunkten
- Beleuchtung der Haltestellen
- stufenfreie Erreichbarkeit des Fahrgastunterstandes
- an Fahrgastunterständen mit Glasscheiben zwei kontrastreiche Streifen (Anordnung in Höhe 1,3 bis 1,5 m und 0,4 bis 0,6 m)
- beleuchtete Fahrgastinformationsvitrinen in Wartehallen in mittlerer Lesehöhe von 1,3 m; freie Zugänglichkeit der Fahrgastinformationsträger (möglichst keine Anordnung hinter Sitzen o. Ä., Aushänge unmittelbar direkt hinter der Scheibe)
- Sitzplätze mit Aufstehhilfen (z. B. Armlehne)
- rutschfeste Bodenbeläge
- Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn oder hinter dem Aufstellbereich der Fahrgäste (bei engen Verhältnissen Aufhebung des Radweges im unmittelbaren Haltestellenbereich als Alternativlösung)

10.3.3 Anforderungen „Fahrgastinformation/ Vertrieb“

Allgemeine Anforderungen

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitzustellen („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen. Weiterhin sind Fahrgastinformationen auch analog bereitzustellen, damit Fahrgäste ohne Online-Zugang über diese verfügen können.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgend beschriebene Anforderungen zu beachten.

- Darbietung der Informationen grundsätzlich im „Zwei-Sinne-Prinzip“ (Informationsübermittlung mindestens über zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten).
- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit und bei direkter Sonneneinstrahlung), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.⁹⁹

⁹⁹ Bei Verwendung von Anglizismen ist darauf zu achten, dass diese in der Fahrgastinformation und deren Verständlichkeit nicht zusätzliche Barrieren aufbauen (insbesondere bei Menschen mit kognitiven Einschränkungen und auch bei Hochbetagten).

- Akustische Informationen: ausreichende, an Umgebungsbedingungen anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache (Stichwort „leichte Sprache“), Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und unterschiedliche Stimmlage für außerordentliche, sicherheitsrelevante Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Fahrgastinformation im Internet

An die Internetseiten bestehen in der „Optimallösung“ folgende Anforderungen:

- barrierefreie Gestaltung entsprechend der „Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung“ (BITV) 2.0,
- höchstes Maß an Barrierefreiheit für zentrale Funktionen,
- Nutzbarkeit für Blinde- und Sehbehinderte, z. B. mittels Screenreader,
- auf Seiten mit wesentlichen Informationen Bereitstellung in Gebärdensprache.

Vertriebseinrichtungen

Ein barrierefreier ÖPNV erfordert die Möglichkeit des Ticketkaufs über verschiedene Kanäle. Es ist grundsätzlich ein Mix aus analogen und digitalen Erwerbsmöglichkeiten vorzuhalten. Ein wesentlicher Aspekt der Barrierefreiheit ist auch, dass die Ticketbezahlung in angemessener Form in der jeweils aktuell in der Gesellschaft üblichen Form ermöglicht wird (aktuell bspw. auch mit Bargeld).

10.3.4 Anforderungen „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“

Folgende Anforderungen sind als „Optimallösung“ vorzusehen:

- unverzügliche Kommunikation kurzfristiger Veränderungen im Verkehrsablauf über verschiedene Kanäle (auch akustische Informationen für Blinde und Sehbehinderte sowie visuelle Informationen für Gehörlose und Hörgeschädigte)
- bei wesentlichem Schneefall unverzügliche, konsequente Beräumung der Haltestellen und der Zuwegungen, auch Beräumung der Busbuchten (Verantwortlichkeit ggf. bei Dritten außerhalb der Sphäre des Verkehrsbetriebes)
- unmittelbares Handeln bei Störungen an Haltestellen, wie Behinderung des Heranfahrens an die Haltestelle durch Dritte (Falschparker, usw.); Handeln in Abstimmung mit dem zuständigen Ordnungsamt
- regelmäßige Zustandskontrolle an den Haltestellen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und Beschaffenheit der Elemente der Barrierefreiheit
- Schäden an Haltestellen, welche die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen
- Funktionsuntüchtigkeiten bzw. Schäden an Fahrzeugen, welche die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind bis spätestens zum Betriebsbeginn des nächsten Tages zu beseitigen



10.3.5 Anforderungen „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“

Im Sinne einer „Optimallösung“ bestehen folgende Anforderungen:

- umfassende Kenntnisse der Fahrpersonale und der Personale mit Kundenkontakt über die unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen und die Anforderungen der Betroffenen an die Barrierefreiheit
- ausgeprägtes Verständnis ggü. der Situation der Betroffenen und empathisches Einfühlungsvermögen (z. B. Agieren der Mobilitätsbeeinträchtigten im Fahrzeug nach dem Einsteigen, Umgang mit Schwerbehinderten)
- ausreichende körperliche Belastbarkeit für erforderliche Hilfestellungen bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere bei Rollstuhlnutzenden)
- regelmäßige Schulung der Fahrpersonale und der Personale mit Kundenkontakt (ausdrücklich auch Ticketprüfer) hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit und Umgang mit Betroffenen (ein besonderes Augenmerk ist auf den Umgang mit Blinden und Sehbehinderten, Gehörlosen sowie Menschen mit kognitiven Einschränkungen zu legen); Durchführung der Schulungen idealerweise in Kooperation mit Behindertenvertretern
- regelmäßige Fahrerunterweisungen zum spaltarmen Anfahren an die Haltestellenkante

Seite | 105

10.3.6 Anforderungen „Service/ Trainingsangebote“

Folgende Anforderungen werden formuliert:

- Benennung einer zentralen Ansprechperson bei der EW Bus GmbH für Betroffene und als zentralen Koordinierenden für alle Belange der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- Schulungen/ Trainings für Mobilitätsbeeinträchtigte (insbesondere ist Augenmerk auf Betroffene zu legen, die von ihrer Mobilitätsbeeinträchtigung erst im Lebensverlauf (kurzfristig) betroffen sind und die Nutzung des ÖPNV völlig neu erlernen müssen) mit den Schwerpunkten¹⁰⁰:
 - Orientieren und Verhalten an Haltestellen
 - Auffinden und Bedienen der Türen
 - Verhalten beim Ein- und Aussteigen, inkl. Benutzung der Rampen

¹⁰⁰ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- Lage von Informationseinrichtungen an der Haltestelle und im Fahrzeug
- Lage geeigneter Sitzplätze und Stellplätze im Fahrzeug
- mögliche Gefahrenquellen

10.4 Stand der Schaffung der Barrierefreiheit im Landkreis Eichsfeld

10.4.1 Haltestellen

Haltestellenkataster

Von der EW Bus GmbH wurde ab 2019 ein Haltestellenkataster erstellt. Das Haltestellenkataster enthält folgende Merkmale/ Attribute:

- Anzahl der Haltepunkte
- Angaben zur Barrierefreiheit je Fahrtrichtung: ja (Angaben zum Ausbaustand)
- Art der Haltestelle je Fahrtrichtung: Busbucht, Kap, ZOB
- Art des Haltestellenschildes je Fahrtrichtung: Mast, Ausleger, StadtBus-Pylone
- Abfahrtstafel/ Kasten je Fahrtrichtung: Höhe Abfahrtstafel (Unterkante 1,1 m), A3/A4 Kasten (Hochformat/ Querformat)
- Ausstattung der Haltestelle je Fahrtrichtung: Unterstellmöglichkeiten, Sitzmöglichkeiten, Papierkorb, Schaukasten
- Bordausführung je Fahrtrichtung: (Kasseler-Bord, Normal-Bord, kein Bord)
- Merkmale für barrierefreien Haltestellenausbau je Fahrtrichtung: stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig (Bordhöhe max. 3 cm), ausreichende Bewegungsfläche, Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfeld quer (Auffindestreifen, Begleitstreifen rechts und links)
- Bemerkungen und Angaben zu Mängel/ Aufarbeitung je Fahrtrichtung

Das Haltestellenkataster wird auch weiterhin von der EW Bus GmbH gepflegt. Die im Zuge der Gebietsveränderungen hinzukommenden Haltestellen sind zu ergänzen.

Haltestellenausbau

In den letzten fünf Jahren wurden im Kreisgebiet mehrere Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Als Beispiele seien genannt (siehe auch Abbildung 31 bis Abbildung 36):¹⁰¹

- Leinefelde, Goethestraße – eine Seite

¹⁰¹ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld (durchgeführt bis zum 15.09.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (Stand 14.10.2022); EW Bus GmbH (2022) Haltestellenkataster. Stand April 2022

- Leinefelde, Friedhof
- Leinefelde, Obereichsfeldhalle – eine Seite
- Worbis, Breitenbacher Straße – beidseitig
- Worbis, Schulzentrum
- Birkungen, Mitte – eine Seite
- Heilbad Heiligenstadt, Marktplatz
- Heilbad Heiligenstadt, Theodor-Storm-Straße
- Heilbad Heiligenstadt, Friedhof
- Heilbad Heiligenstadt, Am Ostbahnhof – beidseitig
- Dingelstädt, Freibad
- Dingelstädt, Birkunger Straße
- Niederorschel, Hauptstraße – beidseitig
- Niederorschel, Edeka – beidseitig
- Deuna, Schule
- Rüdigershagen – eine Seite
- Weißenborn, Schule – eine Seite
- Bockelnhagen, Alte Schule – eine Seite
- Silkerode, Mitte
- Jützenbach, Mitte – beidseitig
- Wallrode
- Neubleicherode
- Großbodungen, Am Zoll – beidseitig
- Gernrode, Neue Sorge (teilweise)
- Haynrode, Unterdorf – eine Seite
- Lenterode (teilweise)
- Birkenfelde, Mitte – beidseitig
- Küllstedt, Bahnhof – beidseitig
- Küllstedt, Schule – eine Seite
- Effelder, Kirche
- Effelder, Schule
- Großbartloff, Obere Haltestelle – beidseitig
- Teistungen, Sparkasse – eine Seite
- Brehme, Schule

- Ecklingerode, Mitte
- Ecklingerode, Wohnheim – eine Seite
- Heuthen, Vor der Wiese – eine Seite (teilweise)
- Westhausen, Mitte – beidseitig
- Wehnde – beidseitig

Seite | 108

Aktuell erfolgt ein Ausbau an folgenden Haltestellen:

- Volkerode (zukünftig nur noch eine Richtungshaltestelle)
- Reinholterode, obere Haltestelle
- Kirchgandern, Wendeschleife
- Brehme, Kirche (einseitig umgebaut)
- Geismar, Ärztehaus
- Kella, Mitte
- Böseckendorf

Weitere Haltestellen werden zeitnah (vgl. noch in 2022) ausgebaut:

- Holungen, Teichstraße
- Werningerode
- Krombach



Abbildung 31: Haltestelle „Untere Wilhelmsstraße“ in Heilbad Heiligenstadt



Abbildung 32: Haltestelle „Lunaparkhalle“ in Leinefelde



Abbildung 33: Haltestelle „Schule“ in Brehme

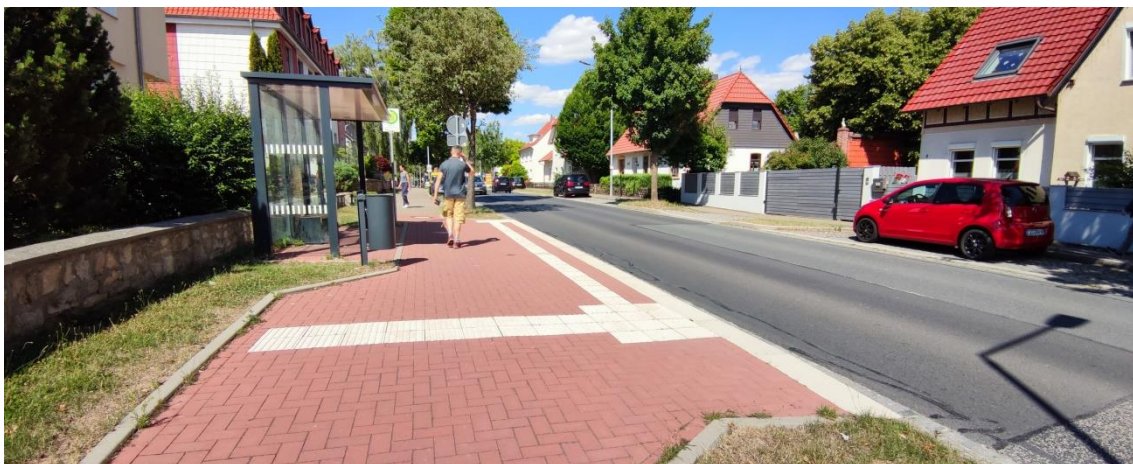


Abbildung 34: Haltestelle „Breitenbacher Straße“ in Worbis



Abbildung 35: Haltestelle „Bahnhofstraße“ in Gernrode



Abbildung 36: Haltestelle „Mitte“ in Wahlhausen

Handlungsbedarf

Im Kreisgebiet zeigt sich an mehreren, auch in den letzten Jahren ausgebauten Haltestellen, ein Handlungsbedarf zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im Verständnis der hier im Nahverkehrsplan definierten Zielsetzungen und Anforderungen (siehe Kapitel 10.2).

- Der ZOB in Leinefelde wurde, entsprechend des beim Bau üblichen Standards, ohne taktile Leitsysteme (Bodenindikatoren) ausgebaut. (Hinweis: Stadt plant einen Umbau des ZOB, vsl. in 2023/ 2024)



Abbildung 37: ZOB Leinefelde – Ausbau ohne taktile Leitsysteme

- Am ZOB Worbis bestehen Schäden bei den Bodenindikatoren, wodurch die Leitsysteme wesentlich unterbrochen sind und die Nutzbarkeit (Ertastbarkeit) für Blinde wesentlich eingeschränkt wird.



Abbildung 38: ZOB Worbis – beschädigte Bodenindikatoren

- Der ZOB Dingelstädt und der ZOB Heilbad Heiligenstadt wurden beim Bau mit einem Leitsystem ausgestattet, welches jedoch nicht mehr dem „Stand der Technik“ und den einschlägigen Normen entspricht. Die hier verlegten Rillenplatten können durch Blinde mit den heute üblichen Langstöcken mit Rollspitze nicht ertastet werden. Die Einstiegsfelder sind nicht bündig zum Bordstein angeordnet. In Heilbad Heiligenstadt kommt als Handlungsbedarf hinzu, dass die Bodenindikatoren nicht kontrastierend zu den unmittelbar umliegenden Flächen sind.



Abbildung 39: ZOB Dingelstädt – Leitsystem entspricht nicht dem „Stand der Technik“ (nicht DIN-gerecht)



Abbildung 40: ZOB Heilbad Heiligenstadt – Leitsystem entspricht nicht dem „Stand der Technik“

- Die Haltestelle „Krankenhaus“ in Heilbad Heiligenstadt verfügt, wie auch andere Haltestellen im Kreisgebiet an wichtigen Einrichtungen für Mobilitätsbeeinträchtigte, nur über einen Ein- und Ausstieg vom Gehweg in Fahrbahnniveau.



Abbildung 41: Haltestelle „Krankenhaus“ (Heilbad Heiligenstadt) – Ein- und Ausstieg ohne Erhöhung vom Gehwegniveau

- Die Haltestelle „Haus Mitte“ in Leinefelde wurde provisorisch ausgebaut. Die Borde sind nicht niederflurgerecht, wodurch ein spaltarmes Anfahren nicht möglich ist.



Abbildung 42: Haltestelle „Haus Mitte“ in Leinefelde – provisorischer Ausbau

- An mehreren Haltestellen besteht bei den Richtungshaltestellen ein unterschiedlicher Ausbaustandard. In der Folge besteht für Mobilitätsbeeinträchtigte nur in einer Fahrtrichtung entweder beim Ein- oder beim Ausstieg eine barrierefreie Gestaltung.

Seite | 114



Abbildung 43: Richtungshaltestellen einer Haltestelle mit unterschiedlichem Ausbaustandard (Beispiel: Neustadt)

Erfüllung des Ausbauziels aus dem Nahverkehrsplan 2017

Im Nahverkehrsplan 2017 wurde festgelegt, dass bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen zu schaffen ist (siehe auch Leitsatz 5; Kapitel 10.2). Der in 2022 erreichte Ausbaustand zeigt, dass in vielen Ortschaften im Kreisgebiet keine einzige Haltestelle barrierefrei ausgebaut ist, d. h. die Ortschaft nicht barrierefrei erreichbar ist.

Tabelle 17: Erfüllung der Zielsetzung zum barrierefreien Haltestellenausbau des Nahverkehrsplans 2017 – 2022

Kategorie	Einwohnerzahl der jeweiligen Ortschaft	Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen	Ortschaften mit Erfüllung der Zielsetzung	Ortschaften mit Nicht-Erfüllung der Zielsetzung
I	über 7.000 EW	mind. 5	<ul style="list-style-type: none"> • Heilbad Heiligenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Leinefelde
II	3.000 bis 6.999 EW	mind. 3	<ul style="list-style-type: none"> • Dingelstädt • Worbis 	-
III	1.500 bis 4.999 EW	mind. 2	<ul style="list-style-type: none"> • Teistungen • Niederorschel 	<ul style="list-style-type: none"> • Breitenworbis • Uder
IV	500 bis 1.499 EW	mind. 1	<ul style="list-style-type: none"> • Großbodungen • Helmsdorf • Gernrode • Geismar • Martinfeld • Gerbershausen • Hohengandern • Kirchgandern • Rustenfeld • Reinholterode • Berlingerode • Brehme • Ecklingerode • Ferna • Deuna • Holungen • Birkenfelde • Büttstedt • Effelder • Großbartloff • Küllstedt • Günterode • Bodenrode 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Bischofferode</u> • Neustadt • Kefferhausen • <u>Kreuzebra</u> • <u>Silberhausen</u> • Bernterode • <u>Haynrode</u> • Kirchworbis • Ershausen • <u>Kella</u> • Arenshausen • Beuren • Birkungen • Breitenbach • Breitenholz • Hundeshagen • Kallmerode • Geisleden • Heuthen • Siemerode • Steinbach • Neuendorf • Rüdigershagen • Weißenborn-Lüderode • Lutter
Anmerkung: Die unterstrichenen Ortschaften besitzen im Ortsgebiet zumindest eine Haltestelle mit beidseitigem Hochbord, die jeweilige Haltestelle erfüllt jedoch nicht die Kriterien einer barrierefreien Haltestelle.				

Im gesamten Landkreis Eichsfeld erfüllten somit nur 28 von insgesamt 56 Ortschaften (größer 500 Einwohner) bis 2022 die Zielsetzung zur Schaffung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen (d. h. Barrierefreiheit an der jeweiligen Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen).

Bei einer Betrachtung der einzelnen Städte und Verwaltungsgemeinschaften zeigt sich nachfolgendes Bild:

- In der Verwaltungsgemeinschaft Westerwald-Obereichsfeld sowie der Stadt Heilbad Heiligenstadt wird das Ziel zu 100 % erfüllt.
- Die Stadt Dingelstädt erfüllt die Zielsetzung zu 57 %. Hier besitzen drei der vier Ortschaften der Kategorie IV keine barrierefrei ausgebaute Haltestelle.
- Die Zielsetzung in der Stadt Leinefelde-Worbis wird nur zu 21 % erfüllt. Alle sechs Ortschaften der Kategorie IV besitzen keine barrierefrei ausgebaute Haltestelle. Zudem ist in Leinefelde lediglich eine von insgesamt fünf geforderten Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut.

Seite | 116

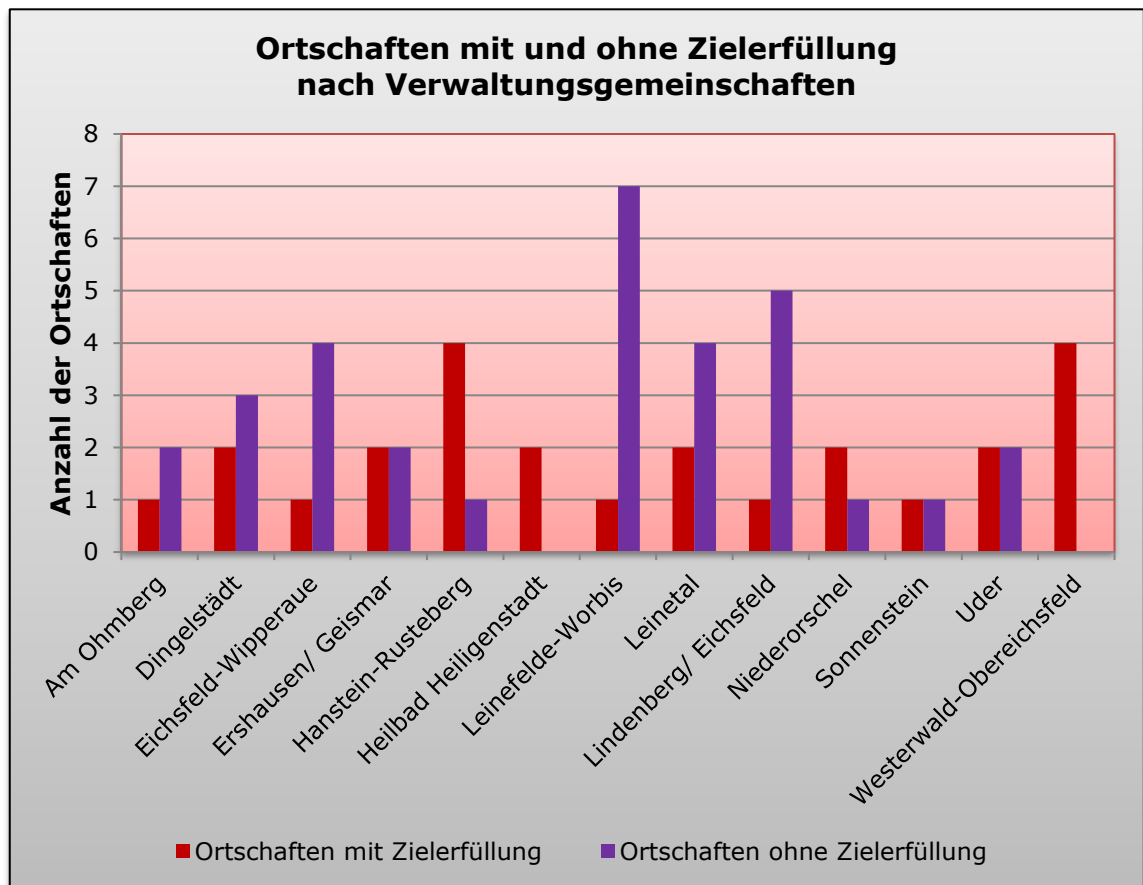


Abbildung 44: Anzahl der Ortschaften mit und ohne Zielerfüllung nach Verwaltungsgemeinschaften¹⁰²

(die insgesamt fünf ZOB im Landkreis Eichsfeld wurden als jeweils eine Haltestelle gewertet, unabhängig wie viele Haltepunkte der jeweilige ZOB besitzt)

¹⁰² ebenda

10.4.2 Fahrzeuge

Die Bewertung der technischen Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge erfolgt im Kapitel 5 (siehe Kapitel 10.1.3). Unter dem Gesichtspunkt Barrierefreiheit ist an dieser Stelle jedoch besonders herauszustellen, dass¹⁰³

- 55 von insgesamt 65 Fahrzeugen der Busflotte der EW Bus GmbH über Niederflurtechnik verfügen, hingegen die Busflotte der Auftragsunternehmen lediglich aus zwei Niederflurbussen (von insgesamt 21 Fahrzeugen) besteht,
- 27 Fahrzeuge der Busflotte der EW Bus GmbH sind zudem mit einem Infotainmentsystem ausgestattet

Seite | 117

10.5 Prozess zur Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Die bauliche Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen ist ein mehrjähriger Prozess (siehe Abbildung 45). Im NVP 2017 wurde das „Handwerkszeug“ zur Prioritätenbildung für die Straßenbaulastträger bereitgestellt. Im aktuellen NVP 2022 wird anhand des von der EW Bus GmbH erstellten Haltestellenkatasters die Bewertung der Haltestellen vorgenommen und die Prioritätenbildung durchgeführt. Anhand der **Prioritätenliste** (siehe Kapitel 10.5.4) ist in der Umsetzung die „**Umsetzungsliste**“ zu erstellen und jährlich zu pflegen.

¹⁰³ EW Bus GmbH (2021): Fahrzeugliste EW Bus. Stand 31.10.2021

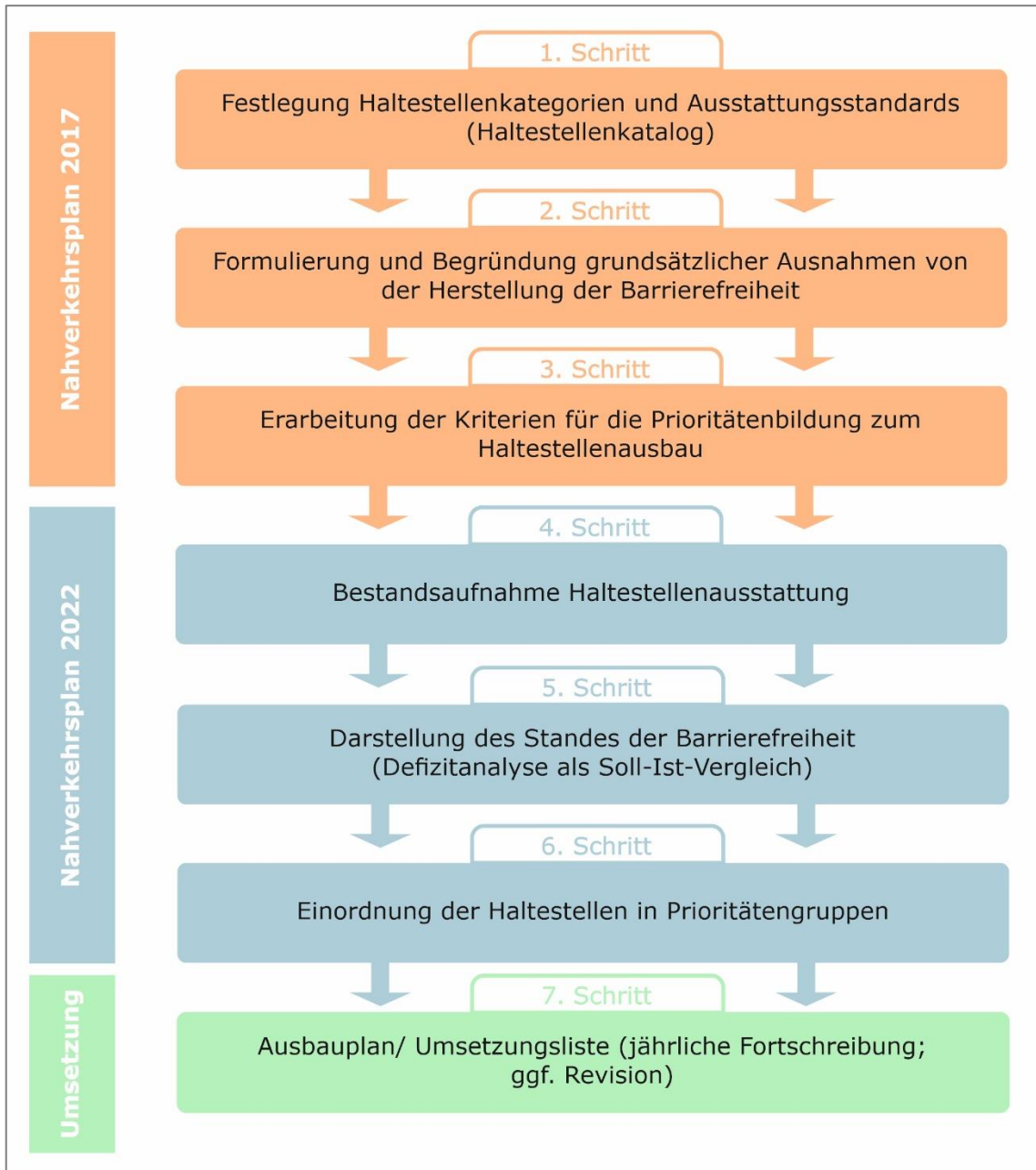


Abbildung 45: Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen mit Prioritätengruppen und Ausbauplan

Für die Einordnung der Haltestellen in die **Umsetzungsliste** werden folgende Grundsätze festgelegt:

- die Richtungshaltestellen einer Haltestelle sind im Regelfall zeitgleich umzubauen (Begründung: der Umbau einer Richtungshaltestelle ohne korrespondierende Gegenhaltestelle entfaltet keine Wirkung; Ausnahme: barrierefreie Richtungshaltestelle einer anderen Haltestelle im unmittelbaren Nahbereich),
- Verknüpfungshaltestellen und große Haltestellen mit mehreren Bussteigen bzw. Haltestellenpositionen sind möglichst ganzheitlich umzubauen (auch Haltestellenpositionen anderer Verkehrsunternehmen),

- Bei Haltestellenpositionen mit problematischen Randbedingungen, die einen barrierefreien Umbau verhindern (z. B. nutzbare Gehwegbreiten von kleiner 2,50 m¹⁰⁴), ist zu prüfen, ob die Haltestelle am vorhandenen Standort in anderer, geeigneterer Ausbauf orm barrierefrei ausbaubar ist (z. B. Neuordnung Straßenraum, Grunderwerb o. a.) oder ob die Verlegung der Haltestelle an einen anderen Standort im unmittelbaren Nahbereich möglich ist.

10.5.1 Haltestellenkatalog

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle definiert. Für den Landkreis Eichsfeld werden drei Haltestellenkategorien vorgesehen.

Tabelle 18: Kategorisierung der Haltestellen

Kategorie	Merkmale
Kategorie I	<p>Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (Zentrale Omnibusbahnhöfe)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leinefelde ZOB • Worbis ZOB • Heilbad Heiligenstadt ZOB • Dingelstädt ZOB • Teistungen ZOB <p>sowie weitere Verknüpfungshaltestellen im Regionalbusverkehr und Stadtbushaltestellen</p>
Kategorie II	<p>Regionalbushaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I und III gehören)</p>
Kategorie III	<p>Haltestellen mit einem sehr geringen Fahrgastaufkommen (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)</p>

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen im Sinne einer **einheitlichen Lösung** im Landkreis Eichsfeld von den Straßenbaulastträgern bei Neubau und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Abweichungen von den dargestellten Standards sind bei der Neueinrichtung einer Haltestelle für eine Testphase (max. drei Jahre) möglich. Hier können übergangsweise die Standards der Kategorie III angewendet werden.

Bei Änderungen des „Standes der Technik“ oder bei Anpassung der Regelwerke ist zu entscheiden, ob und welcher Form eine Anpassung der hier formulierten Anforderungen erfolgen soll.

¹⁰⁴ d. h. Manövriertflächen nach Ausklappen der Rampe zu klein

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- vorzusehende Ausstattung (im Einzelfall in Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten/ dem Behindertenbeauftragten des Landkreises Eichsfeld zu prüfen; Prozedere siehe Kapitel 10.5.2)
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

Tabelle 19: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	I	II	III
Barrierefreiheit			
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich der Haltestelle	■	■	□
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	□
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ¹⁰⁵ (Bordhöhe: mindestens 18 cm ¹⁰⁶ ; bei Buskaps mit direkter Anfahrbarkeit und Übergangsteinen sind 21 cm anzustreben)	■	■	□
taktiler Leitsystem im Einstiegsbereich (Auffindestreifen 60- 90 cm aus Rippenplatten über die gesamte Gehwegbreite)	■	■	□
min. 30 cm breiter Begleitstreifen beidseitig entlang der Bodenindikatoren bei ungenügendem visuellen und taktilen Kontrast	■	■	○
Einstiegsfeld im Einstiegsbereich (an der Haltestellenkante im Anschluss an Auffindestreifen); taktiler und visueller Leitstreifen entlang der Bussteigkante (30 cm breit, Abstand zur Bussteigkante 60 cm)	■	-	-
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	□
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprechern am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	○ ZOB	-	-
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	□
Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	-

¹⁰⁵ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

¹⁰⁶ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche).

Ausstattungsmerkmal	Kategorie		
	I	II	III
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 180°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der ausgeklappten Rampe), d. h. Gehwegbreite im Bereich der zweiten Bustür mind. 2,50 m	■	■	□
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordsteine)	■	■	□
fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	□
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit			
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit ¹⁰⁷ für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	-
ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	□
Abfallbehälter	■	■	○
Fahrgastinformation			
Haltestellenmast/ -schild	■	■	■
Haltestellenbezeichnung	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	□	-
Sicherheit			
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	-

Die Betreiber sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung (Pflege und Wartung) der Haltestellenmasten- und Schilder¹⁰⁸ und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Im laufenden Betrieb sind fehlende oder beschädigte Aushänge an Haltestellen unverzüglich auszutauschen bzw. zu ersetzen.

¹⁰⁷ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

¹⁰⁸ Verkehrszeichen 224 StVO

Zum jährlichen Fahrplanwechsel ist vom Betreiber an den von ihm bedienten Haltestellen der Austausch der gesamten Fahrgastinformationen rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel sicherzustellen. Die Fahrgastinformationen zum Aushängen sind vom Betreiber zu produzieren.

10.5.2 Abwägungskriterien für Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers im **Einzelfall** verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)¹⁰⁹,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- der Gehweg im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweist (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzt,
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Die Abwägung der Einzelfallentscheidung erfolgt unter Einbindung der Behindertenbeauftragten/ des Behindertenbeauftragten des Landkreises Eichsfeld. Die Abwägung ist in ausreichender und transparenter Form zu dokumentieren.

Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

¹⁰⁹ Der in Leitsatz 5 beschriebene flächendeckende Ansatz zur Schaffung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft ist hiervon unbenommen (vgl. Kapitel 10.2).

10.5.3 Verfahren zur Prioritätenbildung

Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils gemeindespezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein kreiseinheitliches **Punktesystem** vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien

- die Fahrgastnachfrage,
- Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle.

Tabelle 20: Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 100 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	100 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	> 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,5 Punkt	Ortszentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadtzentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm
Die Punktzahl für das Kriterium „Einstiegssituation“ wird für beide Fahrrichtungen (Richtungshaltestellen) als Summe ermittelt. An Haltestellen mit nur einer Richtungshaltestelle wird die Punktzahl für die jeweilige Einzelhaltestelle verdoppelt.		



Anhand des Bewertungsverfahrens werden gemeindespezifisch alle Bushaltestellen beurteilt. Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers Landkreis Eichsfeld nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

Die Haltestellen werden entsprechend der Bepunktung in folgende Kategorien eingeordnet.

Tabelle 21: Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau

Prioritätsstufe	Punkte
A sehr hoch	> 8 Punkte
B hoch	> 6 bis 8 Punkte
C mittel	> 4 bis 6 Punkte
D gering	> 2 bis 4 Punkte
E sehr gering; vorerst kein Ausbau, Neubewertung im nächsten NVP	bis zu 2 Punkte

10.5.4 Prioritätenbildung




Aus der Bewertung ergibt sich die Einordnung





- von 2 Haltestellen in der Kategorie A „sehr hohe Priorität“ (davon ZOB Heilbad Heiligenstadt mit Nachrüstung Bodenindikatoren),
- von 12 Haltestellen in der Kategorie B „hohe Priorität“ (davon ZOB Leinefelde mit Nachrüstung Bodenindikatoren und eine Haltestelle Umbau der zweiten Richtungshaltestelle),
- von 28 Haltestellen in der Kategorie C „mittlere Priorität“,
- von 166 Haltestellen in der Kategorie D „geringe Priorität“,
- von 103 Haltestellen in der Kategorie E „sehr geringe Priorität“.

In den Kategorien A und B sollen bis Ende 2025 alle Haltestellen die Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit erfüllen. Die Haltestellen der Kategorie C sollen bis Ende 2027, d. h. der Laufzeit des Nahverkehrsplans, umgebaut werden. Bei der 2027 anstehenden Fortschreibung sind die Haltestellen der Kategorie D und E einer Evaluierung zu unterziehen und die Bewertung ggf. anzupassen. Herauszustellen ist, dass an allen fünf ZOB im Kreisgebiet Mängel bei den taktilen Leitsystemen (Bodenindikatoren) bestehen. Diese Mängel sind jedoch mit überschaubarem Aufwand beseitigbar und bedürfen keines aufwändigen Umbaus.




Haltestellen der Kategorie D und E können in den nächsten Jahren auch zeitlich unabhängig von ihrer Einordnung in die Prioritätenliste umgebaut werden. Dies betrifft insbesondere Haltestellen für die bereits Planungen vorliegen bzw. die bereits Bestandteil von Förderprogrammen sind. Die Prioritätenliste zeigt den fachlichen Handlungsbedarf zum Umbau auf, ist aber ausdrücklich nicht als „Zeitplanung der Umsetzung“ zu verstehen.





Tabelle 22: Prioritätenliste – Haltestellen mit sehr hoher, hoher und mittlerer Priorität

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
Sehr hohe Priorität (> 8 Punkte)		
1	Heilbad Heiligenstadt, ZOB 	9,5 ❖ Austausch der Bodenindikatoren (neu: Rippen- bzw. Noppenplatten, kontrastierend)
2	Leinefelde, Birkunger Straße  <p data-bbox="304 1397 491 1422">Bild: EW Bus GmbH</p>	8,5 ❖ vollständiger Umbau
Hohe Priorität (> 6 bis 8 Punkte)		
3a	Breitenworbis, Mitte  <p data-bbox="304 1883 491 1908">Bild: EW Bus GmbH</p>	8,0 ❖ vollständiger Umbau





Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
3b	Ershausen, Schule  Bild: EW Bus GmbH	8,0 ❖ vollständiger Umbau ❖ in Planung
5a	Heilbad Heiligenstadt, Rheda- Wiedenbrücker-Str. 	7,5 ❖ vollständiger Umbau
5b	Leinefelde, ZOB 	7,5 ❖ Austausch der Bodenindikatoren (neu: Rippen- bzw. Noppen- platten, kontrastierend) ❖ Umgestaltung in Planung
7a	Dingelstädt, Gymnasium  Bild: EW Bus GmbH	7,0 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
7b	Dingelstädt, Regelschule  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	7,0 ❖ vollständiger Umbau
7c	Lutter, Schule  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	7,0 ❖ vollständiger Umbau ❖ in Planung (Straßenumbau)
7d	Niederorschel, Schule  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	7,0 ❖ vollständiger Umbau
7e	Uder, Schule  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	7,0 ❖ vollständiger Umbau





Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
12a	Arenshausen, Schule  Bild: EW Bus GmbH	6,5 ❖ vollständiger Umbau
12b	Weißenborn, Schule  Bild: EW Bus GmbH	6,5 ❖ einseitiger Umbau in Richtung Stöckey
Mittlere Priorität (> 4 bis 6 Punkte)		
14a	Dingelstädt, Bahnhofstraße  Bild: EW Bus GmbH	6,0 ❖ vollständiger Umbau





Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
14b	<p>Großbodungen, Schule</p>  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	<p>6,0</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ vollständiger Umbau
14c	<p>Heilbad Heiligenstadt, Krankenhaus</p> 	<p>6,0</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ vollständiger Umbau
14d	<p>Küllstedt, Schule</p>  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	<p>6,0</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ einseitiger Umbau in Richtung Struth
14e	<p>Leinefelde, Konrad-Hentrich-Schule</p>  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	<p>6,0</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
19a	Arenshausen, Bahnhof  Bild: EW Bus GmbH	5,5 ❖ vollständiger Umbau
19b	Bodenrode, Schule  Bild: EW Bus GmbH	5,5 ❖ vollständiger Umbau
19c	Büttstedt, Mitte  Bild: EW Bus GmbH	5,5 ❖ vollständiger Umbau
19d	Gerbershausen, Schule  Bild: EW Bus GmbH	5,5 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
19e	Heilbad Heiligenstadt, Kasseler Tor  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	5,5 ❖ vollständiger Umbau ❖ Hinweis: Priorität ist ggf. im Zusammenhang mit zukünftiger Nachnutzung der „Bergschule“ (siehe Kapitel 0) neu zu bewerten
19f	Heilbad Heiligenstadt, Lindenallee  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	5,5 ❖ vollständiger Umbau
19g	Worbis, ZOB 	5,5 ❖ Austausch der Bodenindikatoren (neu: Rippen- bzw. Noppenplatten)
26a	Beuren, Mitte  <p>Bild: EW Bus GmbH</p>	5,0 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
26b	Birkungen, Siechen  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26c	Deuna, Mitte  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26d	Heuthen, Mitte  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26e	Kirchworbis  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
26f	Leinefelde, Haus Mitte 	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26g	Leinefelde, Lisztstraße  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau ❖ in Planung (Straßenumbau; Landesgartenschau)
26h	Lindewerra  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26i	Siemerode, Schule  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
26j	Uder, Bahnhof  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
26k	Wüstheuterode, Schule  Bild: EW Bus GmbH	5,0 ❖ vollständiger Umbau
37a	Dingelstädt, ZOB  Bild: EW Bus GmbH	4,5 ❖ Nachrüsten der Bodenindikatoren (neu: Rippen- bzw. Noppen- platten)
37b	Heilbad Heiligenstadt, Brüsseler Straße  Bild: EW Bus GmbH	4,5 ❖ vollständiger Umbau

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
37c	Heilbad Heiligenstadt, Göttinger Straße  Bild: EW Bus GmbH	4,5 ❖ einseitiger Umbau in Richtung stadteinwärts
37d	Neuendorf  Bild: EW Bus GmbH	4,5 ❖ einseitiger Umbau in Richtung Böseckendorf ❖ Nachrüsten der Bodenindikatoren in Richtung Berlingerode (neu: Rippenplatten, kontrastierend)
37e	Teistungen, ZOB 	4,5 ❖ Austausch der Bodenindikatoren (neu: Rippen- bzw. Noppenplatten)

Die in den ab 2023 neu eingemeindeten Ortschaften liegenden Haltestellen sind zeitnah in der Prioritätenliste nachzupflegen. Von den 11 Haltestellen in Beberstedt, Bickenriede, Hüpstedt und Zella ist keine Haltestelle barrierefrei. Eine Haltestelle (Hüpstedt Mitte) ist zumindest teilweise ausgebaut.

10.5.5 Planungen zum Haltestellenausbau in den Städten und Gemeinden

Im Rahmen der Auftaktbefragung im NVP-Prozess wurden von den Städten und Gemeinden die nachfolgend dokumentierten Angaben zu konkreten Planungen im Haltestellenausbau gemacht.

Seite | 136

Tabelle 23: Haltestellen-Planungen der Städte und Gemeinden

Haltestelle/ Maßnahmen	Prioritätsstufe laut Bewertung
Stadt Leinefelde-Worbis	
Umbau ZOB Leinefelde; vsl. 2023/ 2024	A
OT Beuren/ Scharfenstein: Ausbau der provisorischen Buswendeschleife zur barrierefreien Bushaltestelle (mit Wendeschleife); vsl. 2024	
Landgemeinde Sonnenstein	
Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle OT Zwinge, Zwinger Dorfstraße (L 1012); vsl. 2023	D
Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle OT Epschenrode (Mitte), Epschenröder Hauptstr. (L 1014); vsl. 2023	E
Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle OT Stöckey, Stöckeyer Hauptstr.	D
Gemeinde Wehnde	
Bushaltestelle, im neuen Gewerbegebiet; vsl. 2024	
Gemeinde Berlingerode	
Neubau der Bushaltestellen (behindertengerecht); vsl. 2022	E bis D

11 Weiterentwicklung des StPNV-Angebotes

11.1 Handlungsfeld I „Ausbau ExpressBus-Netz“

Das im Landkreis Eichsfeld bestehende ExpressBus-Netz soll, vorbehaltlich der Mitfinanzierung durch den Freistaat Thüringen, mit weiteren Verbindungen ergänzt und somit ausgebaut werden. Es handelt sich um folgende Achsen:

- Heilbad Heiligenstadt – Duderstadt (Maßnahme I-1),
- Dingelstädt – Mühlhausen (Maßnahme I-2).

Grundlage für die aus Sicht des Landkreises Eichsfeld dafür erforderliche Förderung bzw. Mitfinanzierung durch den Freistaat Thüringen ist die „Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen“ (StPNV-Finanzierungsrichtlinie).¹¹⁰ Für die oben aufgeführten Achsen wäre aus Sicht des Landkreises Eichsfeld insbesondere die Zusatzförderung für die sog. „**Landesbedeutsamen Buslinien**“ relevant.

Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen

5.2.2 Zusatzförderung nach Ziffer 2.1 Buchstabe b)

Die Zuwendung wird jährlich durch das für Verkehr zuständige Ministerium zusätzlich zur Zuwendung nach Ziffer 5.2.1 für Buslinien bzw. Abschnitte von Buslinien entlang landesbedeutsamer StPNV-Achsen gewährt. Diese werden nachfolgend vereinfachend „landesbedeutsame Buslinien“ genannt. Landesbedeutsame Buslinien sind solche Linien, die auf vom für Verkehr zuständigen Ministerium festgelegten Achsen zwischen Zentralen Orten direkte Busverbindungen mit einer festgelegten Mindestangebotsqualität bieten. Im Ausnahmefall ist die Achse auf die Verbindung zwischen einem Zentralen Ort und einem ÖPNV-Verknüpfungspunkt beschränkt (siehe Anhang und Erläuterung zu Ziffer 5.2.2 Buchstabe a). Die Reisezeit auf der landesbedeutsamen Buslinie muss in der Regel unter der Reisezeit liegen, die – falls vorhanden – mit einer SPNV-Verbindung benötigt würde. Finanziert werden ausschließlich StPNV-Leistungen, die die in Anlage 1 genannten Verbindungen umsteigefrei bedienen und die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Landesbedeutsamkeit der StPNV-Achse,*
- b) Mindestbedienungshäufigkeit und Vertaktung,*
- c) Fahrplanverknüpfung mit dem SPNV.*

¹¹⁰ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 29.11.2018, 3685/1-32-56680/2018 (<https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/VVTH-VVTH000009854>)

zu a) *Es muss sich um Linienverkehre handeln, die umsteigefreie Verbindungen zwischen nächstgelegenen Mittelzentren, Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Oberzentren und/oder Orten im Landesinteresse nach Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 herstellen. Eine abschließende Aufzählung dieser landesbedeutsamen StPNV-Achsen findet sich in Anlage 1.*

Voraussetzung für eine Finanzierung ist ferner, dass die Fahrten auf nach § 42 Personenbeförderungsgesetz genehmigten Buslinien verkehren und die jeweilige landesbedeutsame StPNV-Achse umsteigefrei bedienen. Eine Weiterführung der jeweiligen Linie über den Anfangs- und Endpunkt der jeweiligen Achse hinaus ist zulässig, jedoch nicht förderfähig im Sinne der landesbedeutsamen Buslinien.

Im Ausnahmefall ist das Ende der Achse zur Vermeidung konkurrierender ÖPNV-Angebote oder aus Gründen der Reisezeitersparnis nicht auf einen Zentralen Ort, sondern auf einem zwischengelegenen ÖPNV-Verknüpfungspunkt festgelegt (Nebra/Wangen, Buttstädt, Crossen, Triptis, Probstzella, Eisfeld, Kranichfeld/Bad Berka, Steinbach-Hallenberg).

zu b) *Auf der betreffenden Buslinie muss ein durchgehendes ÖPNV-Angebot montags bis freitags mit mindestens acht vertakteten Fahrtenpaaren, an Wochenenden und Feiertagen mit mindestens vier vertakteten Fahrtenpaaren gewährleistet werden.*

zu c) *Die betreffenden Fahrten (Buchstabe b)) müssen in mindestens einem Zentralen Ort an mindestens einem Verknüpfungspunkt bzw. an den unter a) genannten ÖPNV-Verknüpfungspunkten mit dem Angebot des SPNV verknüpft sein.*

Für die fahrplanmäßige Verknüpfung maßgeblich ist im Zweifelsfall diejenige der möglichen Fahrplanvarianten, durch welche die verkehrlich bedeutendsten Reiseketten herstellbar sind. Die Übergangszeit zwischen den fahrplanmäßig verknüpften Fahrten muss ausreichend bemessen sein (Mindestübergangszeit am jeweiligen Verknüpfungspunkt), darf jedoch nicht mehr als 15 Minuten betragen.

Eine verkehrliche Verknüpfung der landesbedeutsamen Buslinie mit anderen landesbedeutsamen Buslinien – soweit vorhanden - und an zwischengelegenen Übergangsstellen mit dem SPNV ist wünschenswert.

Der Aufgabenträger verpflichtet sich, dass das beantragte Busangebot auf der betreffenden Verbindung mindestens ein Fahrplanjahr aufrechterhalten wird. Ein Fahrplanjahr wird dabei als Zeitabschnitt zwischen zwei europäischen Hauptfahrplanwechseln definiert.

Die Verbindung Heilbad Heiligenstadt – Duderstadt ist in der Anlage 1 zur Richtlinie als „förderfähige Verbindung“ aufgelistet. Die Verbindung Dingelstädt – Mühlhausen könnte aus Sicht des Landkreises Eichsfeld – vor dem Hintergrund der anstehenden Eingemeindung mehrerer Ortschaften aus dem Unstrut-Hainich-Kreis in die Stadt Dingelstädt – möglicherweise auch als „landesbedeutsame Buslinie“ eingestuft werden.

Mit der Eingemeindung entsteht eine veränderte Situation, die sukzessive auch zu einer Umorientierung der Mobilitätsströme führen wird. Der Zwischenraum im Korridor Dingelstädt – Mühlhausen dürfte über einen längeren Zeitraum sowohl in das Mittelzentrum Mühlhausen als auch in das Grundzentrum Dingelstädt orientiert sein. Eine stärkere Ausrichtung der neuen Gemeindeteile in das Stadtzentrum Dingelstädt wird nach Einschätzung des Landkreises Eichsfeld aber mehrere Jahrzehnte benötigen. Mit der aufgezeigten Verbindung kann weiterhin auch eine attraktive Anbindung des Grundzentrums an das SPNV-Netz in Ausrichtung auf die Landeshauptstadt Erfurt gewährleistet werden.

Maßnahme I-1: Einrichtung ExpressBus-Linie Heilbad Heiligenstadt – Teistungen – Duderstadt („landesbedeutsame Buslinie“)	
Beschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung ExpressBus-Linie Heilbad Heiligenstadt – Teistungen – Duderstadt <ul style="list-style-type: none"> ○ Variante 1: als Verlängerung Linie 6 (siehe Karte oben) ○ Variante 2: als eigenständige Linie ➔ Abhängig vom Pausenkonzept <ul style="list-style-type: none"> ○ Variante 1: Pausenabwicklung in Duderstadt ○ Variante 2: Pausenabwicklung in Heilbad Heiligenstadt (Umlaufverbund Linie 1) • Stundentakt Mo – Fr tagsüber; im Wochenendverkehr RufBus (passend zur Linie 6) • Einsatz von Fahrzeugen mit ExpressBus-Qualität • ggf. Drehen der Taktlage in der Mittagszeit zur Sicherung lastrichtungsbezogener Anschlüsse • Hinweis: Fahrplanleistungen gehen in der Linie 20 auf; Linie 20 neu im Bereich Ecklingerode – Teistungen – Berlingerode 	
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung	
<p>Landesbedeutsame Buslinie; ermöglicht „Lückenschluss“ im Eichsfelder ExpressBus-Netz („Eichsfeld-Raute“)</p>	

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Vervollständigung des ExpressBus-Netzes 	<ul style="list-style-type: none"> im Vergleich zu den anderen ExpressBus-Linien geringere Fahrgastnachfrage in diesem Korridor zu erwarten 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (Abstimmung mit Nachbargaufgabenträgern) Förderung durch Freistaat Thüringen erforderlich

Maßnahme I-2: Einrichtung ExpressBus-Linie 36 Dingelstädt – Mühlhausen



Beschreibung

- Einrichtung ExpressBus-Linie 36 Dingelstädt – Mühlhausen als eigenständige Linie mit einer Verknüpfung zur ExpressBus-Linie 1 in Dingelstädt (Weiterentwicklung der bestehenden Linie 36)
- Stundentakt Mo – Fr tagsüber; im Wochenendverkehr RufBus (passend zur Linie 1)
- Einsatz von Fahrzeugen mit ExpressBus-Qualität
- ggf. Drehen der Taktlage in Dingelstädt in der Mittagszeit zur Sicherung lastrichtungsbezogener Anschlüsse
- Hinweis: Fahrplanleistungen der Linien 36 und ggf. 171 (UHK) gehen in die neue ExpressBus-Linie über; Einbindung der Fahrten der bisherigen Linie 36 über Wachstedt in die Fahrleistungen der Linie 37

<ul style="list-style-type: none"> Umlauf (Hin- und Rückfahrt) knapp unter 120 Minuten; Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität erforderlich 		
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
Weiterführung der Landesbedeutsamen Buslinie E1 bis Mühlhausen durch die neue Express-Bus-Linie 36; Weiterentwicklung des Eichsfelder ExpressBus-Netzes		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung des Express-Netzes Aufwertung der Anbindung der neu eingegliederten Gemeinde Bickenriede 	<ul style="list-style-type: none"> im Vergleich zu den anderen ExpressBus-Linien geringere Fahrgastnachfrage in diesem Korridor zu erwarten 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (Abstimmung mit Nachbargaufgabenträgern) Förderung durch Freistaat Thüringen erforderlich

11.2 Handlungsfeld II „Anbindung der in die Stadt Dingelstädt neu eingegliederten Ortschaften“

Bickenriede, Zella, Hüpstedt und Beberstedt

Die Ortschaften Bickenriede und Zella (bisher Gemeinde Anrode im Unstrut-Hainich-Kreis) als auch die Ortschaften Hüpstedt und Beberstedt (Gemeinde Dünwald) haben zum 01.01.2023 mit der Stadt Dingelstädt fusioniert.¹¹¹

In der nachfolgenden Tabelle ist die bestehende und die NVP geplante Anbindung der neueingemeindeten Ortschaften sowohl in Richtung Dingelstädt als auch in Richtung Mühlhausen dargestellt.

¹¹¹ siehe: <https://www.dingelstaedt.de/01-01-2023-beitritt-beberstedt-bickenriede-huepstedt-und-zella/> (Zugriff am 31.08.2023)

Tabelle 24: Anbindung der neu eingegliederten Ortschaften in Richtung Stadt Dingelstädt sowie in Richtung Stadt Mühlhausen Angebot 2022 und geplantes Angebot)

neu eingegliederte Ortschaften	Anbindung (2022)		geplante Anbindung	
	nach Dingelstädt	nach Mühlhausen	nach Dingelstädt	nach Mühlhausen
Bickenriede	Linie 36: Mo-Fr fast stündliches Angebot	Linie 171: Mo-Fr fast stündliches Angebot; Sa zwei Fahrten je Richtung als RufBus	neue Linie E36: Mo-Fr tagsüber Stundentakt; Wochenendverkehr als RufBus; Verknüpfung mit Linie E1	neue Linie E36: Mo-Fr tagsüber Stundentakt; Wochenendverkehr als RufBus
Zella	Linie 35: Mo-Fr fast stündliches Angebot	Linie 111: Mo-Fr Angebot zu Schulzeiten und im Abendverkehr	Linie 35: Mo-Fr fast stündliches Angebot	Linie 111: Mo-Fr Angebot zu Schulzeiten und im Abendverkehr
Beberstedt	Linie 34: Mo-Fr drei Fahrten je Richtung	Linie 112: Mo-Fr regelmäßiges (nahezu stündliches) Angebot	neue „Halbring“-Linie 34: Mo-Fr Angebot zu Schulzeiten (Umsetzung zum 01.01.2023)	Linie 112: Mo-Fr regelmäßiges (nahezu stündliches) Angebot
Hüpstedt	Linie 34: Mo-Fr drei Fahrten je Richtung	Linie 112: Mo-Fr regelmäßiges (nahezu stündliches) Angebot	„Halbring“-Linie 34: Mo-Fr Angebot zu Schulzeiten (Umsetzung zum 01.01.2023)	Linie 112: Mo-Fr regelmäßiges (nahezu stündliches) Angebot

Für die 2023 eingemeindeten Ortschaften ist auch weiterhin die Anbindung an das Mittelzentrum Mühlhausen ohne Verminderung der Bedienung abzusichern. Der Landkreis Eichsfeld geht davon aus, dass eine Umorientierung der Mobilitätsströme in Folge einer Veränderung der Aktivitätsgewohnheiten (z. B. Wechsel Arztpraxis, anderer Bevorzugung von Einkaufsmöglichkeiten) einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird. Der Landkreis Eichsfeld erwartet, dass der Unstrut-Hainich-Kreis als zuständiger Aufgabenträger diese Verbindungen auch weiterhin im Sinne einer „ausreichenden Bedienung“ gewährleisten wird.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Landkreis Eichsfeld die Anbindung der 2023 eingemeindeten Ortschaften auch in Richtung Dingelstädt zu sichern und zu stärken. Mit der Maßnahme I-2 aus dem Handlungsfeld I „Ausbau ExpressBus-Netz“ (siehe Kapitel 11.1) soll die Anbindung der Ortschaft Bickenriede sowohl in Richtung Mühlhausen als auch in Richtung Dingelstädt durch die neue ExpressBus-Linie 36 aufgewertet werden. Die nahezu stündliche Anbindung der Ortschaft Zella durch die Linie 35 an die Stadt Dingelstädt wird weiterhin sichergestellt und ist ggf. auszubauen.

Die neue „Halbring“-Linie 34 wurde am 01.01.2023 umgesetzt. Diese neue Linie soll sowohl zur Verbesserung der Anbindung der Ortschaften Beberstedt und Hüpstedt an die Kernstadt Dingelstädt beitragen, als auch eine Verbindung nach Leinefelde schaffen (siehe Maßnahme II-1). Mit dieser Linienführung erhalten die beiden, im Landkreis Eichsfeld neuen Ortschaften, eine Verbindung zum Eichsfeld Klinikum in Reifenstein.

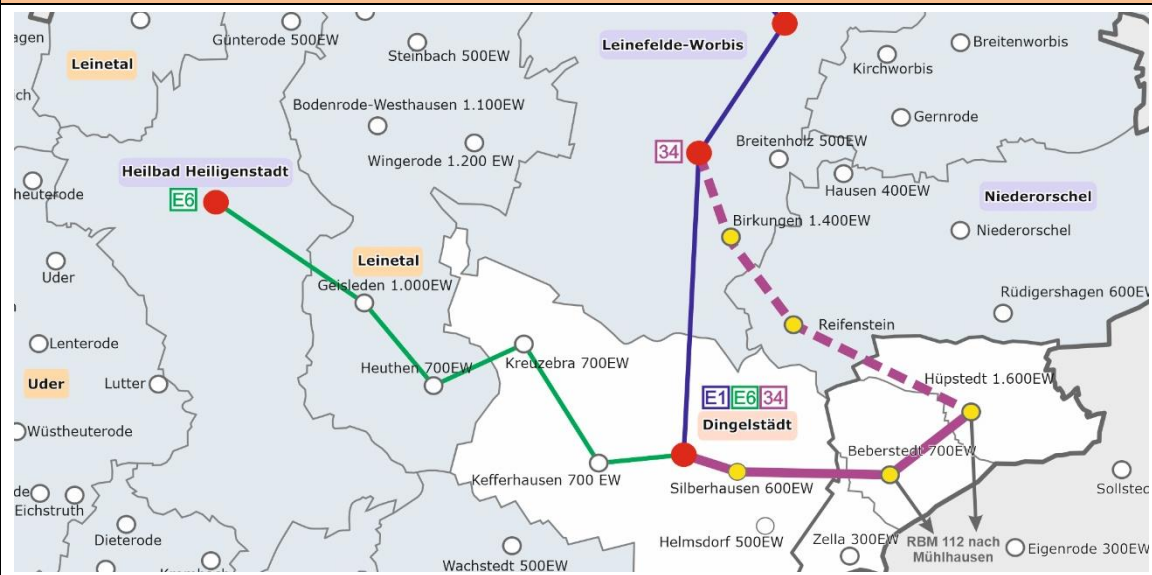
Struth

Die Bürgerinnen und Bürger der Ortschaft Struth stimmten im September/ Oktober 2022 mit absoluter Mehrheit für eine Fusion mit der Stadt Dingelstädt¹¹². Vorbehaltlich der Zustimmung des Thüringer Landtages zum Gemeindeneugliederungsgesetz 2023 und 2024 sowie des Gemeinderates der Gemeinde Rodeberg wird Struth somit im Jahr 2024 Bestandteil des Landkreises Eichsfeld. Struth ist über die Linie 37 der EW Bus GmbH bereits regelmäßig an Dingelstädt angebunden, so dass kein wesentlicher Handlungsbedarf besteht.

¹¹² <https://www.dingelstaedt.de/01-01-2024-beitritt-struth/> (Zugriff am 31.08.2023)



Maßnahme II-1: Einrichtung der Halbringlinie 34 Leinefelde – Reifenstein – Hüpstedt – Beberstedt – Silberhausen – Dingelstädt



Beschreibung

- Weiterführung der Linie 34 als neue Ringlinie von Hüpstedt über Reifenstein nach Leinefelde
- Erweiterung des Bedienungsangebotes (Mo – Fr) in Ausrichtung auf Belange des Schulverkehrs

Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung

Gewährleistung der Anbindung der ab 2023 in die Stadt Dingelstädt eingegliederten Ortschaften Hüpstedt und Beberstedt sowohl an Dingelstädt als auch an Leinefelde
 Hinweis: Die Anbindung der zwei weiteren in die Stadt Dingelstädt eingegliederten Gemeinden Zella und Bickenriede erfolgt über die Linien 35 bzw. E36 (siehe Handlungsfeld I, Maßnahme I-2)

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Ortschaften Hüpstedt und Beberstedt an Kernstadt Dingelstädt • zusätzliche Anbindung Leinefelde und Reifenstein (Eichsfeld Klinikum) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingliederung in die Stadt Dingelstädt könnte in Hüpstedt und Beberstedt nur schleppend zur Umorientierung der Mobilitätsströme führen 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand

11.3 Handlungsfeld III „Weiterentwicklung und Optimierung des StadtBus-Systems Heilbad Heiligenstadt“

Hintergrund

In den Randgebieten der Stadt Heilbad Heiligenstadt bestehen einige Erschließungslücken. Vor allem im Bereich „Hohes Rott“ mit ca. 750 Einwohnern besteht

keine regelmäßige Bedienung im StadtBus-System. Seit 2017 gab es zudem weitere relevante Entwicklungen. Neben der Weiterentwicklung des Bereichs „Hohes Rott“ durch die Erschließung des Wohngebietes „Hohes Rott“ Teil IV mit etwa 30 Wohneinheiten im Jahr 2018, wurde das Wohngebiet „Hohe Raine“ Teil IV mit ca. 30 Wohneinheiten im Jahr 2020 sowie der Teil V mit 5 Wohneinheiten im Jahr 2021 erschlossen.¹¹³ Die Fahrgastpotenziale dieser 65 Wohneinheiten sind zwar überschaubar, mit den in den nächsten Jahren zu erwartenden weiterem Wachsen des Wohngebietes (siehe Kapitel 11.4) ist aber zu erwarten, dass spätestens Ende der 2020er-Jahre das Potenzial in eine Größenordnung wachsen würde, die eine regelmäßige Anbindung rechtfertigen würde.

Aktuell (Stand 2022) liegt der Erschließungsgrad in Heilbad Heiligenstadt bei etwa 81 %. Die nicht erschlossenen Bereiche setzen sich folgend zusammen:

- Bereich „Nord West“ (Bereich „Hohes Rott“ und Bereich „Hungraben/ Richteberg“) mit ca. 1.700 nicht erschlossenen Einwohnern,
- Bereich „Süd West“ (Bereich „südliches Stadtgebiet“ mit Wohngebiet „Hohe Raine“) mit ca. 700 nicht erschlossenen Einwohnern,
- sowie Bereich „Nord-West“ (Bereich „Nordhäuserstraße“) mit ca. 400 nicht erschlossenen Einwohnern.¹¹⁴

Aus den bestehenden Erschließungslücken vor allem im Bereich „Nord-West“ ergeben sich somit Potentiale für die Weiterentwicklung des StadtBus-Systems.

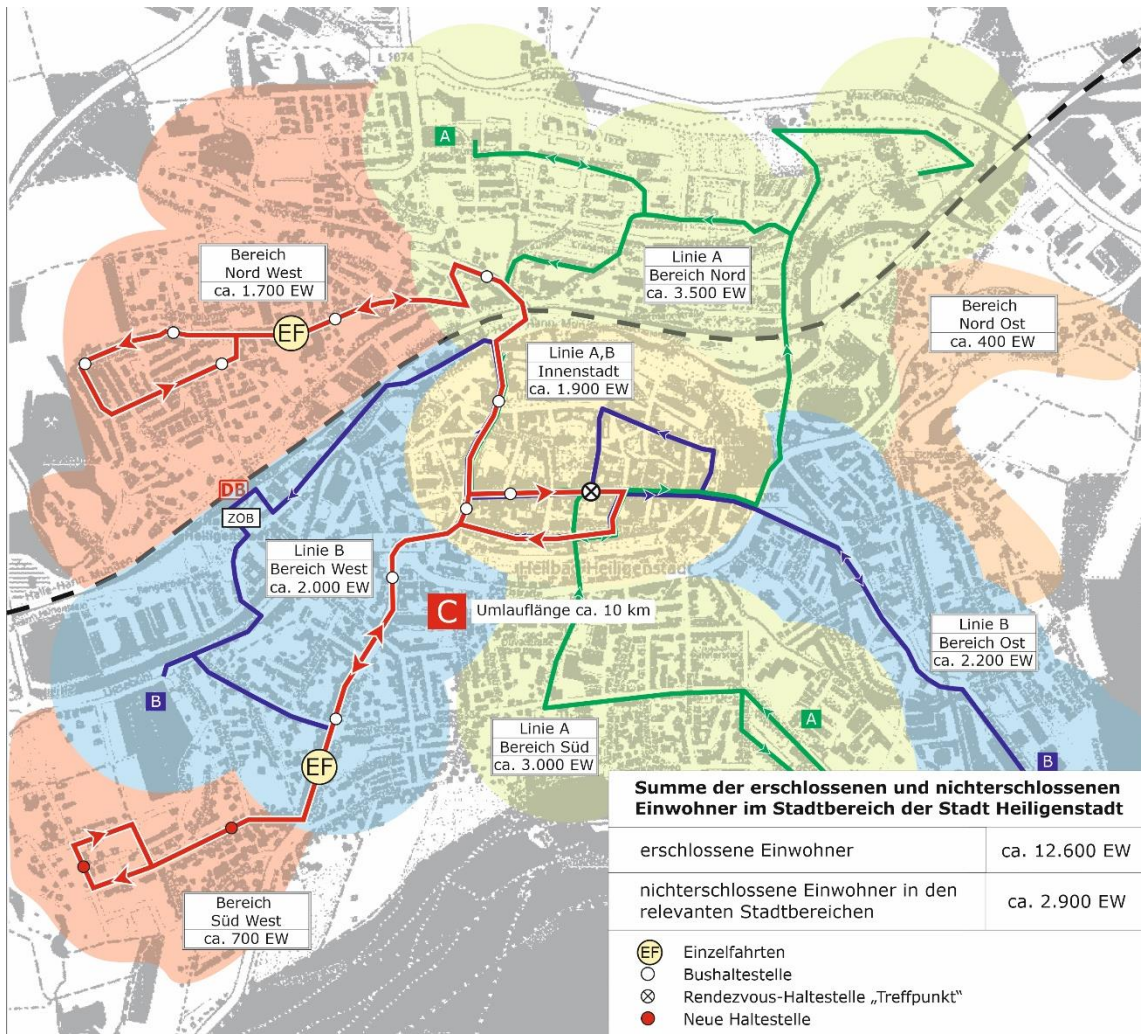
Konsequenz für den Nahverkehrsplan:

Die Linie C (Maßnahme III) soll als Pilotprojekt mit einer Laufzeit von drei Jahren angelegt werden. Eine Fortführung soll nur dann erfolgen, wenn die Nachfrage nachweislich mindestens 50 Fahrgäste pro Tag als Mittelwert erreicht.

¹¹³ Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld (bis zum 31.03.2022; verlängert bis zum 15.09.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (Stand 14.10.2022)

¹¹⁴ Eigene Auswertung der Erschließungswirkung im Stadtbus-System (2022); Einwohnerdaten nach Straßen der Stadt Heilbad Heiligenstadt

**Maßnahme III:
Probeweise Einrichtung der Stadtbus-Linie C in Heilbad Heiligenstadt**



Beschreibung

- Einrichtung StadtBus-Linie C über zwei Schlaufen
 - Schlaufe Nord: zum Wohngebiet „Hohes Rott“
 - Schlaufe Süd: zum Wohngebiet „Hohe Raine“
- Bedienung mit Einzelfahrten, Einsatz der vorhandenen Elektrobusse während der betrieblichen Standzeiten, die nicht zum Nachladen erforderlich sind
- Hinweis: Linienführung erfordert neue Haltestellen

Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung

Erschließung bisher noch nicht erschlossener Stadtbereiche; Entwicklung im Wohnungsbau „Hohes Rott“ und „Hohe Raine“

Chancen

- Schließung von Erschließungslücken am Stadtrand („Hohes Rott“ und „Hohe Raine“)

Risiken

- im Vergleich zu den StadtBus-Linien geringere Fahrgastnachfrage in diesen Bereichen zu erwarten

Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände

- mittlerer Prozessaufwand (Abstimmung der Standorte neuer Haltestellen)

11.4 StPNV-Anbindung von Entwicklungsprojekten in den Kommunen

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden zum Start der NVP-Fortschreibung (Frühjahr 2022) wurden von den kommunalen Verwaltungen Entwicklungsprojekte benannt. Nach gutachterlicher Bewertung der ÖPNV-Affinität werden folgende Projekte näher betrachtet (siehe Tabelle 25):

- Burg Scharfenstein (Leinefelde-Worbis; Ortsteil Beuren),
- Neubau Schulcampus „Neue Bergschule“ (Leinefelde),
- Neubau Gesundheitszentrum/ „Gesundheitscampus“ (Heilbad Heiligenstadt),
- Wohnflächenentwicklung „Hohes Rott“ (Heilbad Heiligenstadt).

Tabelle 25: Prüfung der Anbindung von Entwicklungsprojekten in den Kommunen

Stadt/ Ort	Projekt	Konsequenzen und Optionen StPNV-Anbindung
Leinefelde-Worbis; Ortsteil Beuren	Burg Scharfenstein („Whiskyerlebniswelt“ mit Hotel und Gastronomie; Veranstaltungsgelände im Außenbereich der Burg)	<ul style="list-style-type: none"> • Ansatz 1: RufBus-Verbindung zum ZOB Leinefelde • Ansatz 2: Sonderverkehre zu Veranstaltungen (anzustreben sind hierzu Kombiticketlösungen mit dem Veranstalter)
Leinefelde-Worbis; Ortsteil Leinefelde	Neubau Katholisches Schulzentrum „Neue Bergschule“ (Eröffnung zum Schuljahr 2025/ 26, im Vollbetrieb 1.080 Schülerinnen und Schüler und 104 Lehrkräfte)	<ul style="list-style-type: none"> • soweit Schülerbeförderung nicht über einen vom Schulträger bestellten Schülerspezialverkehr abgewickelt wird, wird absehbar eine Verdichtung der Verbindung ZOB Leinefelde – Schulcampus erforderlich sein • Hinweis: Verlagerung des Schulstandortes darf nicht zu einer Überlastung der Stadtlinie und der ExpressBus-Linie 1 führen

Stadt/ Ort	Projekt	Konsequenzen und Optionen StPNV-Anbindung
Heilbad Heiligenstadt	Wohngebiet „Hohes Rott“; Erweiterung ca. 200 WE; voraussichtlich 2028	<ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung: mit der Größenordnung der Erweiterung um 200 WE dürfte ein Nachfragepotenzial entstehen, welches eine Linienanbindung in ein wirtschaftlich tragfähiges Niveau erwarten lässt • Prüfung der Einrichtung der Linie 3 im Halbstundentakt (Zielhorizont: 2020er Jahre)
Heilbad Heiligenstadt	Neubau Gesundheitszentrum („Gesundheitscampus Eichsfeld“); Realisierungszeitraum 5 bis 6 Jahre ¹¹⁵	<ul style="list-style-type: none"> • B-Plan-Gebiet liegt nördlich des Ostzubringers (L1005)¹¹⁶; eine Anbindung im StPNV ist im Status quo nur mit Einzelfahrten und peripher mit der Linie 3 gegeben • Einschätzung: Erfahrungen mit solchen außenliegenden Krankenhausstandorten lassen einen höheren Bedarf im StPNV als zentral liegende Standorte erwarten • für die Anbindung im StPNV sind Optionen zu überprüfen; denkbar ist Führung der angedachten ExpressBus-Linie Heilbad Heiligenstadt – Duderstadt über den „Ostzubringer“ • eine Anbindung im Stadtverkehr würde Neuordnung des Liniennetzes mit zusätzlichem Fahrzeugbedarf erfordern

¹¹⁵ <https://www.kma-online.de/aktuelles/klinik-news/detail/eichsfeld-klinikum-soll-gesundheitscampus-werden-48348>

¹¹⁶ Stadt Heilbad Heiligenstadt; Beschlussfassung über die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 86 Sondergebiet „Gesundheitszentrum am Eichbach“ der Stadt Heilbad Heiligenstadt; Vorlage BA/0134/2022

11.5 Kreisweites On-Demand-System

In Deutschland wurden in den letzten Jahren in mehreren Regionen neuartige „On-Demand-Verkehre“ (ODV) eingerichtet bzw. werden aktuell geplant. Diese bedarfsgesteuerten Bedienungsformen bieten

- fahrplanfrei,
- nach Anmeldung über eine App und meist auch über Telefon,
- mit Ein- und Ausstieg an festen und meist auch an virtuellen Haltestellen,
- eine zeitnahe Beförderung (sobald ein freies Fahrzeug verfügbar ist),
- zu Preisen des ÖPNV (ggf. auch mit Zuschlag),
- häufig nur mit bargeldfreier Bezahlung,
- mit eigenen Fahrzeugen (häufig „London-Cabs“ oder Kleinbusse)

eine Beförderung an.

Es handelt sich im Selbstverständnis dieser Verkehre um „innovative, digitalisierte Mobilitätsangebote“.

Mit solchen Verkehren kann flächenhaft in einem größeren Bediengebiet ein StPNV-Angebot außerhalb der klassischen Verkehrszeiten im Busverkehr geschaffen werden.

Eine grobe Beispielrechnung für einen flächendeckenden ODV im Landkreis Eichsfeld ergibt folgendes Ergebnis:

- Grundlagen der Systemgestaltung:
 - fahrplanfreier Betrieb mit eigener ODV-Fahrzeugflotte
 - max. Wartezeit je nach Fahrzeugverfügbarkeit bis zu 30 Minuten
 - Betriebszeiten: täglich 5 bis 23 Uhr; sonntags ab 7 Uhr
- Fahrzeugbedarf: im Mittel 10 Fahrzeuge; in der Spitze 15 Fahrzeuge
- Betriebskosten (Schätzung): bis zu 2,5 Mio. Euro p. a.
- abgeschätzte Fahrgastzahl: bis zu 150.000 Fahrgäste p. a.
- Finanzierungsbedarf: bis zu 2,0 Mio. Euro p. a.

Als Fazit dieser Grobbetrachtung ist festzuhalten, dass ein ODV zwar einen wirksamen Beitrag zur Bereitstellung einer Grundbedienung tagsüber leisten kann, der Nutzen-Kosten-Effekt aber eher gering ausfällt. Pro Fahrgast wäre eine öffentliche Co-Finanzierung von rund 13 Euro erforderlich. Die (abgeschätzt) 150.000 Fahrgäste p. a. würden dabei nur rund 30 % des heutigen Fahrgastaufkommens im Jermannsverkehr ausmachen.

Konsequenz für den Nahverkehrsplan:

Für den Landkreis Eichsfeld wird die Einrichtung eines solchen ODV mit der Voraussetzung angestrebt, dass dauerhaft eine ausreichende Mitfinanzierung durch Bund und/ oder Freistaat zur Verfügung stehen würde.

11.6 Elektrifizierung der Busflotte

Entsprechend der Vorgaben der europäischen Clean Vehicles Directive (CVD), welche im Sommer 2021 mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) in deutsches Recht umgesetzt wurde, müssen öffentliche Auftraggeber bei der Beschaffung von Fahrzeugen bzw. als Aufgabenträger bei der Vergabe von Verkehrsdiensten Mindestquoten für saubere bzw. für emissionsfreie Fahrzeuge erfüllen.

- Quotenvorgabe bis 31.12.2025
 - ≥45 % saubere Busse
 - davon 50 % emissionsfreie Busse
- Quotenvorgabe bis 31.12.2030
 - ≥65 % saubere Busse
 - davon 50 % emissionsfreie Busse

Die Erfüllung gilt immer für alle Dienstleistungsaufträge bzw. Beschaffungen im gesamten Zeitraum.

Emissionsfreie Fahrzeuge sind nach europäischer CVD:

- batterieelektrische Busse mit Depotladung (aktuell als Vorzugslösung für Batteriebusse erkennbar)
- batterieelektrische Busse mit Gelegenheitsladung,
- Oberleitungsbusse (seit Jahrzehnten in einigen Städten bewährt),
- wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse,
- wasserstoffbetriebene Busse mit Verbrennungsmotor,
- Busse mit Verbrennungsmotoren, welcher weniger als 1 g CO₂/kWh ausstoßen (Hinweis: diese Antriebstechnologie wird von der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) nicht erfasst¹¹⁷).

Das SaubFahrzeugBeschG gibt den Bundesländern die Möglichkeit, die Quotenerfüllung nicht auftraggeberbezogen, sondern durch übergreifende Quotenregelungen vorzuschreiben. (siehe SaubFahrzeugBeschG § 5)

Für die Einhaltung der Mindestziele können die Länder für ihren Zuständigkeitsbereich bei einer vorliegenden Untererfüllung oder Übererfüllung der Mindestziele zum Ausgleich ein gemeinsames Mindestziel bilden. Dabei können die Länder zur Einhaltung eines gemeinsamen Mindestziels auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abschließen. Ein von den Ländern gemeinsam gebildetes Mindestziel muss das Erreichen der Mindestziele für alle in die Berechnung einbezogenen Länder sicherstellen.

¹¹⁷ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/foerderichtlinie-alternative-antriebe-busse-personalverkehr.pdf?__blob=publicationFile

Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Bildung eines gemeinsamen Mindestziels kann im Wege einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den betroffenen Ländern geregelt werden.

Aktuell ist nicht abschließend bekannt, ob der Freistaat Thüringen die Regelung einer Landesquote erlassen wird oder sich der sog. „Branchenvereinbarung“ anschließt. Wenn dies erfolgen würde, wäre die EW Bus GmbH gesetzlich nicht unmittelbar verpflichtet, die CVD-Quote zu erfüllen.

Konsequenz für den Nahverkehrsplan:

Vor dem dargelegten Hintergrund erfolgt zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Vorgabe zur Elektrifizierung der Busflotte und zur Beschaffung von sauberen bzw. emissionsfreien Bussen bei der EW Bus GmbH. Sobald eine Thüringer Regelung erlassen ist bzw. verbindlich feststeht, dass es ggf. keine Landesregelung geben wird, ist der NVP zu diesem Zeitpunkt mit dem dann festzulegenden Konzept des Landkreises Eichsfeld fortzuschreiben. Es wird davon ausgegangen, dass dies in 2023 erfolgen wird.

Hinweis: Sollten dann die CVD-Quoten unmittelbar für den Landkreis Eichsfeld Anwendung finden, müssen bis 31.12.2025 alle seit Sommer 2021 angeschafften Fahrzeuge, die unter die Regelungen des SaubFahrzeugBeschG fallen, in die Berechnung der Quote eingerechnet werden. Dies kann dazu führen, dass die EW Bus GmbH in 2024 und 2025 vermehrt saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge zur Quotenerfüllung beschaffen muss.

Die EW Bus GmbH strebt unabhängig von der möglichen Länderregelung in Thüringen die Beschaffung von Elektrobussen für den Stadtverkehr Leinefelde an. Diese Einführung von Elektrobussen wird erfolgen, sobald eine erfolgreiche Fördermittelakquise erreicht werden konnte. Damit soll gewährleistet werden, dass beide Stadtverkehre im Kreisgebiet mit emissionsfreien Bussen gefahren werden.

11.7 Prüfauftrag: Lückenschließung im StPNV-Netz zwischen Großtöpfer und Meinhard-Frieda

Zwischen Großtöpfer (Landkreis Eichsfeld) und Meinhard-Frieda (Werra-Meißner-Kreis) ist zu untersuchen, inwieweit mit einer StPNV-Verbindung ein Lückenschluss im Liniennetz geschaffen werden kann.

Seite | 153

Folgende Ansätze sind denkbar:

- Verlängerung bestehender Buslinien (z.. Linie 37),
- Einrichtung einer neuen Linie,
- Verbindung zwischen vorhandenen Linien im Landkreis Eichsfeld und im Werra-Meißner-Kreis mit einem bedarfsgesteuerten Shuttle.

Voraussetzung für die Realisierung des Lückenschlusses sind ein ausreichendes Fahrgastpotential sowie eine einvernehmliche Lösung zur Finanzierung.

12 Ausblick

Die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Eichsfeld erfolgte zu einem Zeitpunkt, welcher von einigen wesentlichen Ungewissheiten geprägt ist. Zum einen sind es die großen Herausforderungen, wie die Vision der Mobilitätswende, die Dekarbonisierung der Busflotten („Antriebswende“) und die Schaffung der Barrierefreiheit, zum anderen die zunehmenden Probleme, mit denen die Branche zu kämpfen hat, wie der prägende Fachkräftemangel und der aktuelle immense Anstieg der Energiepreise. Die Finanzierbarkeit des jetzigen Leistungsangebotes, geschweige denn die Finanzierung des im Hinblick auf die Aufgaben des Klimaschutzes erforderlichen Angebotes, gerät zunehmend an seine Grenzen.

Die vorgelegte Fortschreibung setzt vor diesem Hintergrund den Fokus auf fünf Schwerpunktaufgaben:

- Ausbau des ExpressBus-Netzes in Richtung Duderstadt und Mühlhausen (Voraussetzung: Förderung durch Freistaat Thüringen), (Handlungsfeld I; siehe Kapitel 11.1),
- Anbindung der neu in das Gebiet des Landkreises eingemeindeten Ortschaften (Handlungsfeld II; siehe Kapitel 11.2),
- Weiterentwicklung im Stadtverkehr Heilbad Heiligenstadt (Handlungsfeld III; siehe Kapitel 11.3),
- Anbindung von Entwicklungsprojekten im StPNV-Netz, insbesondere Neubau Katholisches Schulzentrum „Neue Bergschule“ in Leinefelde und Neubau des Gesundheitszentrums („Gesundheitscampus Eichsfeld“) in Heilbad Heiligenstadt (siehe Kapitel 11.4),
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit an den Haltestellen (siehe Kapitel 10.5).










Die in 2027 anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird – im Hinblick auf den ab 01.03.2023 abzuschließenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) – im Sinne einer Revision in erster Linie eine Überprüfung und ggf. Anpassung der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen (siehe Kapitel 9) zum Inhalt haben.

Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 1:
Grundstruktur

Grundinformationen

-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum
-  Stadt
-  Gemeinde
-  Ortsteile/Stadtteil
-  Landgemeinde
-  gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
-  Verwaltungsgemeinschaft
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Landkreisgrenze
-  Gemeindegliederung 2023

Bearbeitungsstand: November 2022/ Oktober 2023



Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik (2022): Datenbank, Landkreis Eichsfeld, Grafische Karte des Landkreises, Stand: 01.12.2020, Zugriff 10.03.2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 2:
Raumstrukturanalyse
Bevölkerungsstruktur und Einwohnerdichte

Bevölkerungsstruktur

Am Ohmberg	- Stadt/ Gemeinde
3.803 EW	- Einwohnerzahl (Stand 31.12.2020)
-0,7% EW	- Einwohnerentwicklung 2015-2020
120 EW/km ²	- Einwohnerdichte (Stand 31.12.2020)

Einwohnerdichte

■	über 200 EW/km ²
■	199 bis 100 EW/km ²
■	99 bis 80 EW/km ²
■	weniger als 79 EW/km ²

Grundinformationen

●	Stadt
●	Gemeinde
●	ausgewählter Stadt- bzw. Ortsteil
	Landgemeinde
	gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
	Verwaltungsgemeinschaft
	Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
	Landkreisgrenze
	Gemeindeneugliederung 2023

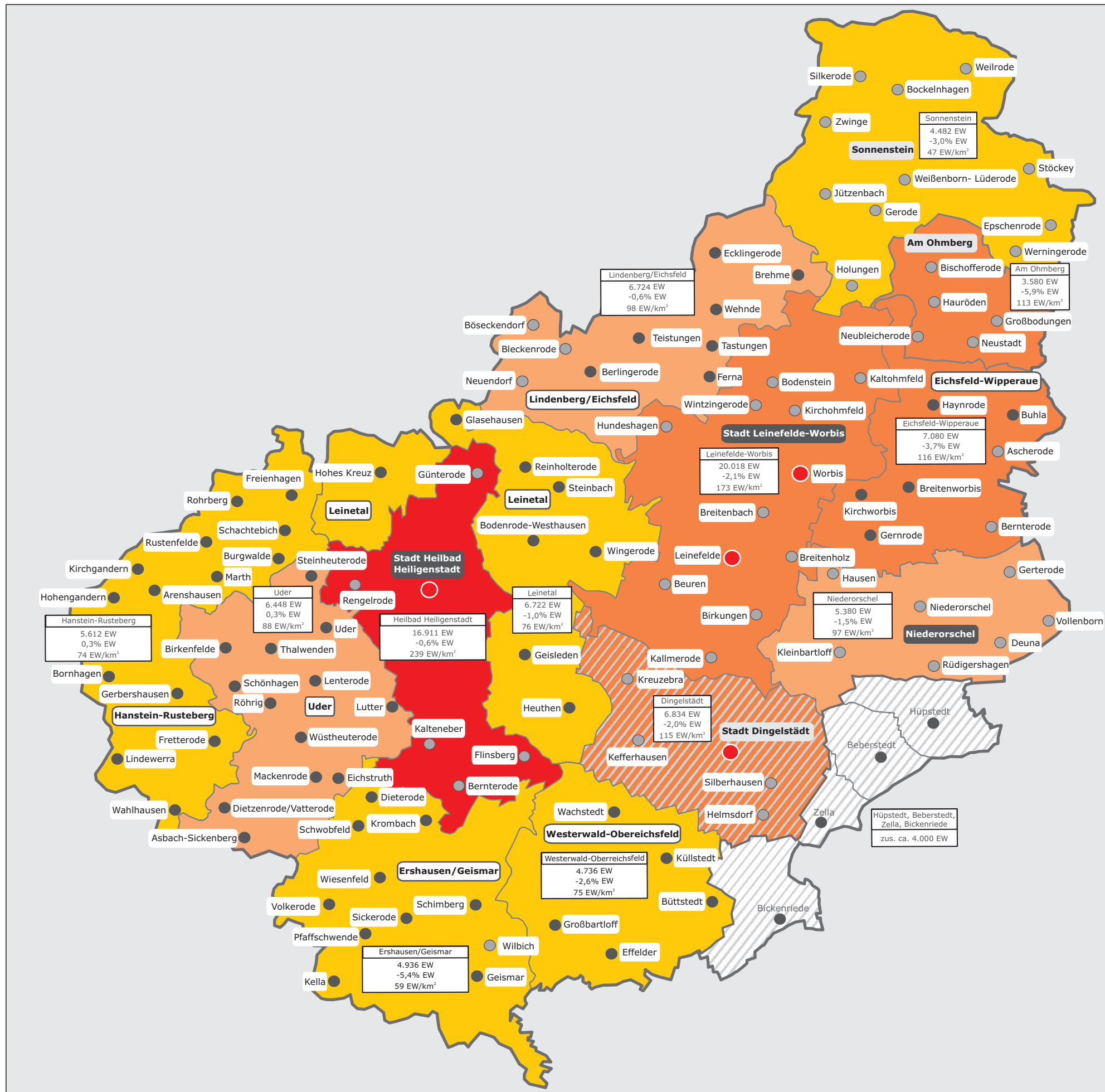
Bearbeitungsstand: November 2022



Datenquelle: Thüringer Landesamt für Statistik (2022): Bevölkerung der Gemeinden, erfüllende Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Geschlecht in Thüringen, Landkreis Eichsfeld, Stand: 31.12.2020, Zugriff 31.01.2022; Landesamt für Vermessung und Geoinformation (2020): Fläche gerundet, Einwohner je km² berechnet nach Hektar und gerundet nach Gemeinden, Stand: 31.12.2020, Zugriff 31.01.2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 3:
Raumstrukturanalyse
Schulstruktur (Grundschulen)

Grundschulen (Schuljahr 2022/23)

■ Grundschulstandort

Grundinformationen

- Gemeinde
- ausgewählter Stadt- bzw. Ortsteil
- Landgemeinde
- gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
- Verwaltungsgemeinschaft
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Landkreisgrenze
- ▨ Gemeindeneugliederung 2023

Bearbeitungsstand: Januar 2023



Datenquelle: Freistaat Thüringen, Statistisches Schulamt Nordthüringen (2022): Schule und Bildung, Schulen im Aufsichtsbereich, Schulen im Schulamt Nordthüringen, Schulstandorte Kartendarstellung, Schuljahr 2021/ 2022; Zugriff 07.03.2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 4:
Raumstrukturanalyse
Schulstruktur (Weiterführende Schulen)

Weiterführende Schulen (Schuljahr 2022/23)

- Regelschule
- Gymnasium
- Berufsbildende Schule
- Förderschule für geistig Behinderte
- Förderzentrum
- Gemeinschaftsschule

Grundinformationen

- Gemeinde
- ausgewählter Stadt- bzw. Ortsteil
- Landgemeinde
- gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
- Verwaltungsgemeinschaft
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindeneugliederung 2023

Bearbeitungsstand: November 2022



Datenquelle: Freistaat Thüringen, Statistisches Schulamt Nordthüringen (2022): Schule und Bildung, Schulen im Aufsichtsbereich, Schulen im Schulamt Nordthüringen, Schulstandorte Kartendarstellung, Schuljahr 2021/ 2022; Zugriff 07.03.2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de





**Landkreis Eichsfeld
Nahverkehrsplan
5. Fortschreibung 2023-2027**

Karte 5:
Liniennetz (Fahrplanjahr 2022)

Buslinien EW Bus GmbH

- 23 Buslinie und Liniennummer
- 37 Endpunkt RegionalBus-Linie mit Liniennummer
- E26 Endpunkt ExpressBus-Linie mit Liniennummer
- R35 Endpunkt RufBus-Linie mit Liniennummer
- SB40** Stadtbus-Verkehr mit Liniennummer

Buslinien anderer Aufgabenträger

- VBN 25 Buslinie und Liniennummer

Bahn

- 600 Bahnlinie mit Nummer der Kursbuchstrecke
- Bahnlinie mit Bahnhof / Haltepunkt

Grundinformationen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegliederung 2023

Bearbeitungsstand: November 2022/ Oktober 2023



Datenquelle: Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen (NVN) (2022); Regionalfahrplan Nordthüringen. Landkreis Eichsfeld. (Gültig ab 12.12.2021); REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (2022); Liniennetzplan Unstrut-Hainich-Kreis, Zugriff am 31.10.2022; Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (2021); Liniennetz- und Tarifschemaplan (Gültig ab 05.09.21); DB Vertrieb GmbH; Homepage. Elektronisches Kursbuch. Interaktive Verbundkarte, Zugriff am 25.02.22



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 6:
Auswertung: Anbindung zum nächstgelegenen
Mittelzentrum - stündliche Bedienung
(05 bis 22 Uhr)

Einwohnerzahl

- von 200 bis 500 Einwohner
- von 500 bis 1.000 Einwohner
- von 1.000 bis 2.000 Einwohner
- von 2.000 bis 3.000 Einwohner
- über 3.000 Einwohner

Anbindung zum nächstgelegenen Mittelzentrum

- Anbindung zum Mittelzentrum Heilbad Heiligenstadt (ZOB)
- Anbindung zum Mittelzentrum Leinefelde Worbis (ZOB Leinefelde)
- Hinrichtung (zum Mittelzentrum)
- Rückrichtung (vom Mittelzentrum)
- Angebot im Frühverkehr (vor 06 Uhr; jeweils eine Fahrt hin und zurück)
- Angebot im Hauptverkehr (06 bis 17 Uhr; jeweils 12 Fahrten hin und zurück)
- Angebot im Spätverkehr (18 bis 22 Uhr; jeweils fünf Fahrten hin und zurück)

Erfüllung der Zielwerte

- 0 % Erfüllung der Anforderung
- 1 - 32 % Erfüllung der Anforderung
- 33 - 65 % Erfüllung der Anforderung
- 66 - 99 % Erfüllung der Anforderung
- 100 % Erfüllung der Anforderung

Bearbeitungsstand: November 2022



Datenquelle: Eigene Auswertung



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 7:
Barrierefreier Haltestellenausbau

Haltestellen barrierefreier Ausbau

- Gesamtanzahl der Haltestellen
- davon nicht barrierefrei
- davon teilweise barrierefrei (nur eine Richtung)
- davon vollständig barrierefrei (bis Ende 2022)
- ZOB mit mangelhaften taktilen Leitsystem

Erfüllung der Zielsetzung zum barrierefreien Haltestellenausbau (NVP 2017 - 2022)

- Zielsetzung erfüllt
- Zielsetzung nicht erfüllt

Grundinformationen

- Stadt, Gemeinde und ausgewählter Stadt- bzw. Ortsteil
- Landgemeinde (Stadt)
- gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
- Verwaltungsgemeinschaft
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindegliederung 2023

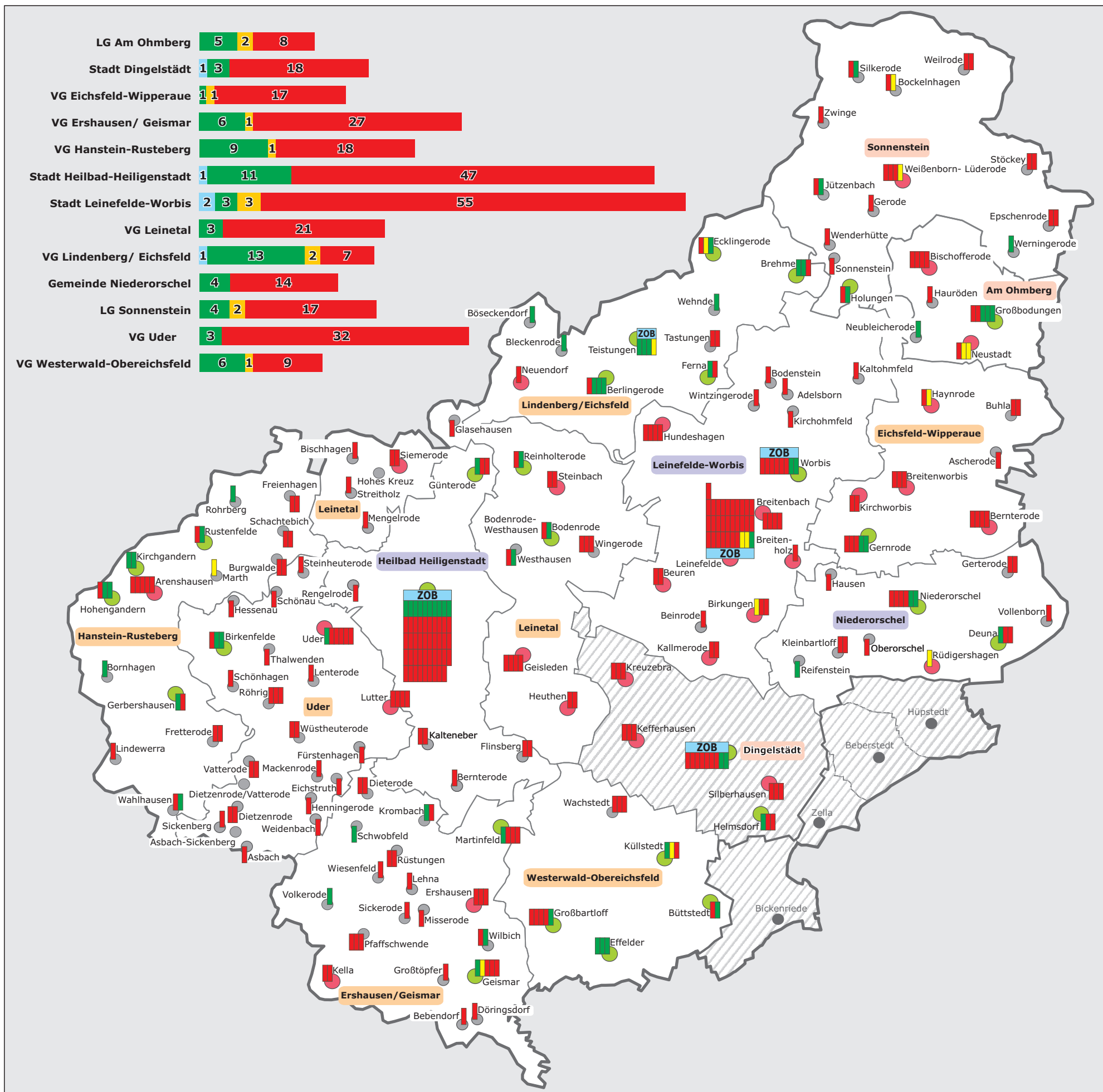
Bearbeitungsstand: Januar 2023



Datenquelle: Eigene Auswertung; EW Bus GmbH: Haltestellenkataster, Stand Oktober 2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Landkreis Eichsfeld Nahverkehrsplan

5. Fortschreibung 2023-2027

Karte 8:
Prioritäten des
barrierefreien Haltestellenausbaus

Kategorien beim barrierefreien Ausbau

- Haltestellen mit sehr hoher Priorität
- Haltestellen mit hoher Priorität
- Haltestellen mit mittlerer Priorität
- ZOB
- einseitiger Umbau
- vollständiger Umbau
- B Austausch/ Nachrüsten der Bodenindikatoren

Grundinformationen

- Landgemeinde (Stadt)
- gemeinschaftsfreie Gemeinde/Stadt
- Verwaltungsgemeinschaft
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindegliederung 2023
(in die Stadt Dingelstädt eingegliederte Gemeinden)

Bearbeitungsstand: November 2022



Datenquelle: Eigene Auswertung; Punktevorgabe für Prioritätenbewertung durch EW Bus GmbH; EW Bus GmbH: Haltestellenkataster, Zugriff 07.04.2022



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de





**Landkreis Eichsfeld
Nahverkehrsplan
5. Fortschreibung 2023-2027**

Karte 9:
Liniennetz (Umsetzung ab Fahrplanjahr 2023)

Buslinien EW Bus GmbH

- 23 Buslinie und Liniennummer
- 37 Endpunkt RegionalBus-Linie mit Liniennummer
- E26 Endpunkt ExpressBus-Linie mit Liniennummer
- R35 Endpunkt RufBus-Linie mit Liniennummer
- SB40** Stadtbuss-Verkehr mit Liniennummer

Buslinien anderer Aufgabenträger

- VBN 25 Buslinie und Liniennummer

Bahn

- 600 Bahnlinie mit Nummer der Kursbuchstrecke
- Bahnlinie mit Bahnhof / Haltepunkt

Grundinformationen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegliederung 2023

Bearbeitungsstand: November 2022/ Oktober 2023



Quelle: EW Bus GmbH (2022): Liniennetz Umsetzung ab 2023;
 REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (2022): Liniennetzplan Unstrut-Hainich-Kreis, Zugriff am 31.10.2022;
 Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (2021): Liniennetz- und Tarifschemaplan (Gültig ab 05.09.21); DB Vertrieb GmbH: Homepage.
 Elektronisches Kursbuch. Interaktive Verbundkarte, Zugriff am 25.02.22



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de