



Nordhausen am Harz
| die neue Mitte |

Gemeinsamer Nahverkehrsplan StPNV Landkreis und Stadt Nordhausen 2017 bis 2021



Auftraggeber:	Landkreis Nordhausen Grimmelallee 23, 99734 Nordhausen Verantwortlich: Marcel Hardrath Stadt Nordhausen Markt 1, 99734 Nordhausen Verantwortlich: Dr. Sabine Riebel
Auftragnehmer:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin Projektleiter: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Dipl.-Ing. Boris Eitel Dipl.-Ing. Alexander Mönch Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring Dipl.-Geogr. Martin Liebing

Nordhausen, 22. Mai 2017

B e s c h l u s s v o r l a g e

Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes	1
2	Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	7
2.1	Verwaltungsstruktur, Raum- und Siedlungsstruktur, Zentralörtliche Gliederung	7
2.2	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	12
3	Angebots- und Nachfrageanalyse	22
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	22
3.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	22
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)	25
3.1.3	Netzerschließung und Verbindungsqualität im Regionalverkehr	27
3.1.4	Angebote im Stadtverkehr Nordhausen	30
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	32



3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	33
3.3	Zusammengefasste Feststellungen und Gesamtbewertung	37
4	Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen	41
4.1	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	41
4.2	Finanzieller Handlungsrahmen	43
4.3	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	43
4.3.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	44
4.3.2	Vorgaben zur Mindestbedienung für das Hauptnetz im Regionalverkehr	47
4.3.3	Vorgaben zur Mindesterschließung der Siedlungseinheiten (außer Stadt Nordhausen)	48
4.3.4	Vorgaben für die Schülerbeförderung	50
4.3.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für den Stadtverkehr	50
4.3.6	Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen	52
4.4	Angebots- und Maßnahmenplan	53
4.4.1	Grundsätzliches Herangehen	53
4.4.2	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	53
4.4.3	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Regional- und Stadtverkehr	55
4.4.4	Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen	60
4.5	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	61
5	Qualitative Angebotsgestaltung, Qualitätsmanagement, Marketing und Vertrieb	63
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsgestaltung	63
5.2	Qualitätsmanagement	72
5.3	Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing	74
6	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2021	78
7	Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling	81
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	81
7.2	Unternehmensorganisation	82
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	83
7.3.1	Linienbündelung	83
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	85
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	89



8	Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungsplan	90
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2021	90
8.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV	92
8.2.1	Aufwendungen	93
8.2.2	Erträge	94
8.3	Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan	97

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten	8
Tabelle 2-2	Einwohnerentwicklung 2005 bis 2015	13
Tabelle 2-3	Übersicht zur Einwohnerentwicklung und Altersstruktur	14
Tabelle 2-4	Entwicklung der Schüler- und Studierendenzahlen Stadt Nordhausen	15
Tabelle 2-5	Entwicklung der Schülerzahlen übriges Kreisgebiet	15
Tabelle 2-6	Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler des Landkreises 2005 bis 2015	16
Tabelle 2-7	Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler der Stadt Nordhausen 2005 bis 2015	17
Tabelle 3-1	SPNV-Linien und Angebot 2017	22
Tabelle 3-2	Fahrtenangebot im StPNV 2017	26
Tabelle 3-3	Nutzfahrleistungen im StPNV-Liniennetz 2016	27
Tabelle 3-4	Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen	34
Tabelle 3-5	Nachfrage im StPNV 2011 bis 2015	35
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	45
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Verbindungsrelationen im regionalen Hauptnetz	48
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	49
Tabelle 4-4	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)	52
Tabelle 4-5	Geplante Nutzfahrleistungen im StPNV-Liniennetz	62
Tabelle 5-1	Haltestellenkategorien und Ausstattungsmerkmale	65
Tabelle 6-1	Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2021	79
Tabelle 6-2	Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2021	80
Tabelle 7-1	Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung	81
Tabelle 8-1	Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes	98



Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden
Karte 2	Schulstandorte 2016
Karte 3	Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2011 bis 2015
Karte 4	Kreisinterne Pendlerverflechtungen 2015
Karte 5	Kreisexterne Pendlerverflechtungen 2015
Karte 6	Veränderung der kreisinternen Pendlerverflechtungen 2011 - 2015
Karte 7	Veränderung der kreisexternen Pendlerverflechtungen 2011 - 2015
Karte 8	Motorisierungsgrad nach Gemeinden 2016
Karte 9	ÖPNV-Liniennetz
Karte 10	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 11	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 12	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 13	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 14	Erreichbarkeit Grundzentrum - Schultag
Karte 15	Erreichbarkeit Grundzentrum - Ferientag
Karte 16	Erreichbarkeit Mittelzentrum - Schultag
Karte 17	Erreichbarkeit Mittelzentrum - Ferientag
Karte 18	Erreichbarkeit Kreisstadt - Schultag
Karte 19	Erreichbarkeit Kreisstadt - Ferientag
Karte 20	Liniennetz Stadtverkehr Nordhausen
Karte 21	Liniennetz Stadtverkehr - Kernstadt
Karte 22	Angebotshäufigkeit und Erschließung Schultag, Stadtverkehr Nordhausen
Karte 23	Angebotshäufigkeit und Erschließung Ferientag, Stadtverkehr Nordhausen
Karte 24	Angebotshäufigkeit und Erschließung Samstag, Stadtverkehr Nordhausen
Karte 25	Angebotshäufigkeit und Erschließung Sonn- und Feiertag, Stadtverkehr Nordhausen
Karte 26	Angebotshäufigkeit und Erschließung Schultag - Kernstadt
Karte 27	Angebotshäufigkeit und Erschließung Ferientag - Kernstadt
Karte 28	Angebotshäufigkeit und Erschließung Samstag - Kernstadt
Karte 29	Angebotshäufigkeit und Erschließung Sonn- und Feiertag - Kernstadt
Karte 30	Haltestellenbedienzeiten Stadtverkehr, Schultag
Karte 31	Haltestellenbedienzeiten Stadtverkehr, Samstag
Karte 32	Haltestellenbedienzeiten Stadtverkehr, Sonn- und Feiertag



Karte 33	Nachfrage und Fahrgastaufkommen Regionallinien, Schultag
Karte 34	Nachfrage und Fahrgastaufkommen Regionallinien, Samstag
Karte 35	Nachfrage und Fahrgastaufkommen Regionallinien, Sonn- und Feiertag
Karte 36	Statistische Besetzung Regionalverkehr, Schultag
Karte 37	Statistische Besetzung Regionalverkehr, Samstag
Karte 38	Statistische Besetzung Regionalverkehr, Sonn- und Feiertag
Karte 39	Nachfrage Stadtverkehr Schultag
Karte 40a	Statistische Besetzung Stadtbuss, Schultag
Karte 40b	Statistische Besetzung Straßenbahn, Schultag
Karte 41	Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Siedlungseinheiten und Einwohnerzahlen
Anlage 2	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 3	Investitionsplan 2017-2021



Abkürzungsverzeichnis

AV	Allgemeine Vorschrift
BGBL	Bundesgesetzblatt
Bhf., Bf.	Bahnhof
BKrfQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
BL	Bleicherode
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
Busbf	Busbahnhof
CNG	Compressed Natural Gas, Erdgas für Erdgasantriebe
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EE	Einstweilige Erlaubnis nach § 20 PBefG für den öffentlichen StPNV
EEV	Enhances Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse u. Lkw
EFG	Erfüllende Gemeinde
EG	Europäische Gemeinschaft
EIC	Eichsfeldkreis
EL	Ellrich
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Fr	Freitag
GL	Gelenkbus
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVB	Grundversorgungsbereich
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
GZ	Grundzentrum
HVR	Hauptverbindungsrelation
IGG	Industrie- und Gewerbegebiet
i.d.F.	in der Fassung
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
km/h	Kilometer pro Stunde
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KYF	Kyffhäuserkreis
LE	LowEntry, Fahrzeugbauart mit niederflurigem Fahrzeugeinstieg an mindestens einer Fahrgasttür
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LHH	Landgemeinde Stadt Heringen/Helme
lit	littera, juristische Abkürzung für Buchstabe
MiLoG	Mindestlohngesetz
Mio.	Millionen



MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
MZ	Mittelzentrum
NDH	Nordhausen
NF	Niederflurausführung
NN	Normalnull (Nullniveau der amtlichen Bezugshöhe)
NVN	Zweckverband "Nahverkehr Nordthüringen"
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
öDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn (Produkt des Schienenpersonennahverkehrs)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Produkt des Schienenpersonennahverkehrs)
RegG	Regionalisierungsgesetz
RROP	Regionaler Raumordnungsplan Nordthüringen
Sa	Samstag
SL	Standardlinienbus, Solobus
SGB	Sozialgesetzbuch
So	Sonntag, auch Wochenfeiertag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STGE	Straßenbahntrassengrunderneuerung
StPNV	Straßenpersonennahverkehr, Straßengebundener ÖPNV
Strab	Straßenbahn
StVO	Straßenverkehrsordnung
TEUR	Tausend Euro
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
ThürStAnz	Thüringer Staatsanzeiger
ThürVgG	Thüringer Vergabegesetz
Tkm	Tausend Kilometer
TLVWA	Thüringer Landesverwaltungsamt
ÜL	Überlandausführung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgemeinschaft
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VgV	Vergabeverordnung
VO	Verordnung
VP	Verknüpfungspunkt
VR	Verbindungsrelation
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof





1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes ist das Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) in der seit dem 22. Juni 2005 gültigen Fassung.¹ Zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV (StPNV) nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der StPNV umfasst im Landkreis und in der Stadt Nordhausen den Linienverkehr Straßenbahnen und mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw).

Der ÖPNV ist nach § 2 Absatz 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er 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.

Aufgabenträger sind nach § 3 Absatz 1 ThürÖPNVG das Land für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV und die Großen kreisangehörigen Städte nach § 6 Abs. 4 der Thüringer Kommunalordnung für den Stadtverkehr, soweit der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat. Diese haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe des Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren. Integrierter Bestandteil des ÖPNV ist die Schülerbeförderung nach § 4 des Thüringer Gesetzes über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG).²

Nach § 5 ThürÖPNVG haben der Landkreis und die Stadt Nordhausen für ihren Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan (im Folgenden als NVP bezeichnet) unter Beachtung von § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz³ für den Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Landkreis und Stadt haben vereinbart, einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Aufgabenträger hat dazu die Gemeinden anzuhören und sich mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Bei der Erarbeitung sollen Vertreter der am StPNV Beteiligten gehört werden. Die Vorlage eines NVP beim für Verkehr zuständigen Ministerium ist Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats nach § 8 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG.

Der NVP stellt gemäß § 6 Abs. 1 ThürÖPNVG auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. Dazu benennt der Gesetzgeber als inhaltliche Schwerpunkte:

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

¹ Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personenverkehr (ThürÖPNVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005, GVBl I Nr. 15, S. 1

² Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 30.04.2003, § 14 des Gesetzes zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.11.2015

³ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)



Als Anlage zum NVP ist ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen und jährlich fortzuschreiben. Der Investitionsplan ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium jährlich bis 30.09. für das Folgejahr vorzulegen.⁴

Die vorliegende Fortschreibung des NVP schließt unmittelbar an Gemeinsamen NVP von 2010 in der bis 2016 verlängerten Fassung an. Der NVP 2017 - 2021 ist unmittelbare Grundlage des anstehenden Vergabeverfahrens für die Leistungen des StPNV. Sie hat deshalb die Novellierung des PBefG vom 12.10.2012 (in Kraft gesetzt am 01.01.2013) zu berücksichtigen, die vor allem durch die Neufassung des § 8 und dessen Ergänzung durch die §§ 8a und 8b der Umsetzung der bereits 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union (EU) in das nationale Recht diente.⁵ Kernstück dieser EU-Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen. Sie enthält wesentlich veränderte Regelungen für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen⁶ einschließen, sowie an die Gewährung und Kontrolle der dafür eingesetzten öffentlichen Mittel für den Defizitenausgleich. Am 29.03.2014 erschienen zusätzlich dazu die Auslegungsleitlinien zur VO (EG) 1370/2007⁷, die zwar keine selbständige Rechtsvorschrift darstellen, insbesondere aber zur Klärung begrifflicher Unschärfen im Verordnungstext beitragen.

Nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG sind die Aufgabenträger als die von den Ländern benannten Behörden für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen zuständig. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind ÖPNV-Leistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Soweit damit keine ausreichende Verkehrsbedienung erreicht werden kann, ist nach § 8a PBefG die genannte EU-Verordnung maßgebend. Die zuständigen Behörden (gleichzeitig Aufgabenträger) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

- a) allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 und 3 der VO (EG) 1370/2007 erlassen oder
- b) öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) nach Maßgabe des Artikels 3 Abs. 1 der genannten VO erteilen.

Der unter a) genannte Weg ist nur in engen Grenzen möglich, da nur die Nachteile aus der Anwendung sogenannter Höchsttarife (gültig für alle Fahrgäste oder nur für bestimmte Gruppen von Fahrgästen) ausgeglichen werden können, insbesondere der aus Gemeinschaftstarifen entstehenden Durchtarifierungs-, Harmonisierungs- und Tarifabsenkungsverluste. Dagegen ist die Finanzierung von betriebsindividuellen Betriebsleistungen oder Investitionen auf diesem Wege ausgeschlossen.⁸ Die

⁴ § 6 Abs. 2 und 3 ThürÖPNVG

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU L 315 vom 03.12.2007; in Kraft gesetzt am 03.12.2009

⁶ Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben sich aus Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen aus eigener wirtschaftlicher Zielsetzung nicht oder nicht zu den geforderten Bedingungen übernehmen könnte, sie ergeben sich aus der Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht im ÖPNV

⁷ Mitteilungen der Kommission Nr. 2014/C 92/01 über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 29.03.2014

⁸ vgl. Das ABC des PBefG, juristisches Grundsatzpapier und Handlungsempfehlung zum novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, herausgegeben vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V., 2013, Teil B, S. 10.

Von der hier dargestellten Regelung ist die Bestimmung in § 8 Abs.4 PBefG zu unterscheiden, die Ausgleichszahlungen für



Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge entsprechend b) ist daher als der (auch für Landkreis und Stadt Nordhausen) gangbare Weg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Planungszeitraum und darüber hinaus zu betrachten.

Neben der Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren ist die zuständige Behörde oder Gruppe von Behörden gemäß § 8a Abs. 3 PBefG unter den in der VO (EG) 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, ÖPNV-Leistungen selbst zu erbringen oder direkt zu vergeben. Die Direktvergabe darf nach Artikel 5 Abs. 2 der VO nur an eine rechtlich getrennte Einheit erfolgen, über die die zuständige Behörde oder Gruppe von Behörden eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist durch die zuständige Behörde oder Gruppe von Behörden zu prüfen und ggf. herzustellen. Eine Direktvergabe ist auf der Grundlage des Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 auch an einen Dritten zulässig, wenn es sich bei dem entsprechenden Auftrag um eine Bagatellvergabe unter Einhaltung bestimmter Schwellenwerte bei Leistungsumfang oder Auftragswert handelt und eine hinreichende Wirtschaftlichkeit der Auftragsdurchführung gewährleistet ist.

Des Weiteren ist die gegenwärtige vergaberechtliche-, genehmigungsrechtliche und förderrechtliche Situation folgendermaßen gekennzeichnet:

- Den Bundesländern fließen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁹ Als Teil der Konsolidierung des Bundeshaushaltes wurden die den Ländern nach § 5 RegG zufließenden Mittel gekürzt. Daraus ergab sich auch für den Freistaat Thüringen die Notwendigkeit einer veränderten Mittelverwendung (Abbestellung von SPNV-Leistungen, befristete Anschubfinanzierung von Busersatzverkehren). Ab 2009 wurden diese Mittelzuführungen allerdings wieder um jährlich +1,5 % dynamisiert ausgereicht und zuletzt auf +1,8 % erhöht.

Seit dem Jahr 2014 sollte eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG erfolgen, deren Ergebnis erst seit Juli 2016 vorliegt und zunächst erhebliche Mittelkürzungen für die ostdeutschen Flächenländer befürchten lies, was allgemein durch eine Dynamisierungsregelung und im Besonderen durch Zuschlagsregelungen abgewendet werden konnte.

- Das Entflechtungsgesetz¹⁰ regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser Mittel ist angekündigt. Mit Ablauf des Jahres 2014 ist die bundesgesetzliche Zweckbindung für diese Mittel abgelaufen. Aus Verwendungssicht ist ein Zweckbindungsbeschluss für diese Mittel sachdienlich. Im Freistaat Thüringen wird die Zweckbindung durch das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz von 31.01.2013¹¹ hergestellt, wobei aber keine Aufteilung

die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG aus dem Anwendungsbe-
reich der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt (vgl. Punkt 9.3 des NVP)

⁹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert am 15.12.2015 (BGBl. I, S. 2322)

¹⁰ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006, zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I, S. 1722)

¹¹ GVBl. 2013, S.22



zwischen Straßenbau und ÖPNV vorgenommen wird. Das GVFG-Bundesprogramm ist bis 2019 befristet, jedoch wurde im Herbst 2015 zwischen Bund und Ländern eine Absprache getroffen, dieses über das Jahr 2019 hinaus zu verlängern.

- Die in das PBefG eingeführte Rückholklausel nach § 64a PBefG erlaubt es den Ländern, die bundesrechtliche Regelung des Ausgleichsanspruchs für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Damit haben die Länder größere Handlungsspielräume für diesen Teil ihrer originären Mittel erhalten, von denen aber der Freistaat Thüringen - im Gegensatz zur Verfahrensweise in anderen Bundesländern - bisher keinen Gebrauch macht.
- Die Umsetzung der ÖPNV-Landesförderung durch anteilige Weiterleitung der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel des Bundes erfolgt im Freistaat Thüringen mit dem Instrumentarium der StPNV-Finanzierungsrichtlinie¹², der ÖPNV-Investitionsrichtlinie¹³ und der ÖPNV-Kooperationsrichtlinie.¹⁴
- Ab 2020 ist die Bereitstellung von Landesmitteln zur Förderung des StPNV von den Zuführungen nach der Revision der Regionalisierungsmittel abhängig. Dem Freistaat obliegt die Aufteilung dieser Mittel nach Sachgebieten.

Die Weiterführung der projektbezogenen Fahrzeugförderung (Objektförderung) kann aus wettbewerbsrechtlichen Gründen infrage gestellt werden. Eine Einstellung dieser Form der Förderung und Umstellung auf eine Form, die eher den Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 entspricht, ist in Thüringen mittelfristig nicht vorgesehen. Die beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form der Unternehmensförderung wurde durch die Gestaltung der seit 2015 geltenden ÖPNV-Investitionsrichtlinie hergestellt.

Eine integrierte Angebotsgestaltung setzt immer eine Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen voraus. Zwischen Landkreis und Stadt Nordhausen ist eine solche Koordinierung schon aufgrund der intensiven verkehrlichen und tariflichen Verflechtungen sowie des gemeinsamen Betreiberunternehmens besonders wichtig und entsprechend gewährleistet, was in der Aufstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes und einer gemeinsamen ÖPNV-Leistungsvergabe zum Ausdruck kommt.

Darüber hinaus arbeiten zum Zweck der Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern diese im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“ zusammen. Gemäß der Satzung des NVN werden folgende Aufgaben koordiniert durchgeführt:

- verkehrliche Aufgaben (Koordinierung des überkreislichen und länderübergreifenden StPNV / Abstimmung der Verkehrsleistungen und Koordinierung des StPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Abstimmung von Investitionsplanungen)
- Aufgaben der Tarifentwicklung und eines übergreifenden Marketings (u.a. Herausgabe eines Regionalfahrplanes)

¹² Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 19.10.2015; ThürStAnz Nr. 49/2015

¹³ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 21.12.2014; ThürStAnz Nr. 4/2015

¹⁴ Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Kooperationsrichtlinie), Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, 03.12.2013; ThürStAnz Nr. 51+52/2013



- Aufgaben der StPNV-Gestaltung (Erarbeitung und Durchsetzung einheitlicher Standards für die StPNV-Durchführung mit den Schwerpunkten: Fahrgastabfertigung und Bedienstandard).

Im Beirat des Zweckverbandes sind neben den Aufgabenträgern für den StPNV, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis sowie der Stadt Nordhausen, auch der Aufgabenträger für den SPNV in Vertretung durch die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) und die konzessionstragenden Verkehrsunternehmen sowie die Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen vertreten.

Neben dem SPNV-Landesplan¹⁵ bildet das Kooperationskonzept des NVN vom 06.12.2007 nach wie vor auch eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die kommunalen Nahverkehrspläne.

Die vorliegende Fortschreibung des NVP muss wesentliche Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den StPNV berücksichtigen, aus denen sich vor allem die folgenden Gesichtspunkte und Forderungen ableiten:

- Ziele der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung, insbesondere des SPNV-Landesplanes,
- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- eine integrierte Angebotsgestaltung durch Gestaltung hierarchischer Verkehrssysteme und intelligente Verknüpfung der Teilsysteme; zu diesem Aspekt gehört auch die bevorzugte Durchführung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne oder nur eine moderate Aufstockung der Haushaltsmittel der Aufgabenträger/Mittel aus dem Querverbund für die Finanzierung des StPNV, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Finanzhilfen des Freistaats für den ÖPNV,
- das zwingende Erfordernis für die Erschließung und Umsetzung verkehrlicher und betriebstechnologischer Rationalisierungsmöglichkeiten, mit dem Ziel der Haushaltsentlastung,
- das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,
- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 eine möglichst weitgehende, gemäß PBefG sogar vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,¹⁶
- angemessene ÖPNV-Anbindung von Wohngebieten, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen, kulturellen und touristischen Einrichtungen,

¹⁵ 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, gültig für den Zeitraum 2013-2017, Freistaat Thüringen, März 2014

¹⁶ Forderung nach § 8 Absatz 3 des PBefG



- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Präzision der Vorgaben und Planungen für künftige Leistungsvergaben, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung berücksichtigen,
- Rechtssichere Neuvergabe der StPNV-Leistungen auf der Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 und des novellierten PBefG sowie des Thüringer Vergabegesetzes¹⁷, soweit letzteres bei den durchzuführenden Vergaben anzuwenden ist.

Dabei soll der Charakter des Nahverkehrsplans als **Rahmenplan** gemäß § 8 Abs. 3 PBefG erhalten bleiben (das ThürÖPNVG schreibt dies zwar nicht explizit vor, in dieser Frage gilt somit Bundesrecht unmittelbar). Entsprechend detaillierte Vorgaben müssen aber für alle die Sachgegenstände enthalten sein, die den Inhalt vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen sowie die Vorgaben und Positionierung der Aufgabenträger in anstehenden Vergabeverfahren und Verfahren zur Neuerteilung der Liniengenehmigungen bestimmen. In § 8 Abs. 3 PBefG wird diese Rolle des Nahverkehrsplanes ausdrücklich betont.

¹⁷ Thüringer Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Thüringer Vergabegesetz - ThürVgG) vom 18. April 2011, GVBl. S. 69



2 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

2.1 Verwaltungsstruktur, Raum- und Siedlungsstruktur, Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Nordhausen ist der am weitesten nördlich gelegene Landkreis Thüringens und der Planungsregion Nordthüringen. Er ist den gleichfalls zu dieser Planungsregion gehörigen Landkreisen Eichsfeld und Kyffhäuserkreis benachbart und grenzt außerdem an die Landkreise Harz und Mansfeld-Südharz des Landes Sachsen-Anhalt sowie an die niedersächsischen Landkreise Göttingen und Goslar.

Der Planungsraum umfasst das gesamte Gebiet des Landkreises. Darüber hinaus sind wesentliche Ziele außerhalb des Kreisgebietes zu berücksichtigen. Das sind vor allem die angrenzenden Ober- und Mittelzentren (Erfurt, Mühlhausen, Sondershausen, Sangerhausen, Sömmerda, Leinefelde-Worbis, Heiligenstadt).

Verwaltungsstruktur

Nach derzeitigem Gemeindegebietsstand hat der Landkreis Nordhausen in folgende Verwaltungsgliederung (vgl. **Tabelle 2-1**):

- die Große kreisangehörige Stadt Nordhausen
- die Städte Bleicherode und Ellrich, die Landgemeinde Stadt Heringen/Helme und die gleichfalls gemeinschaftsfreien Gemeinden Hohenstein, Sollstedt und Werther
- als erfüllende Gemeinden Bleicherode für Etzelsrode, Friedrichsthal, Kehmstedt, Kleinbodungen, Kraja, Lipprechterode und Niedergebra sowie Heringen/Helme für Görsbach und Urbach
- die Verwaltungsgemeinschaften (VG) Hainleite mit 6 zugehörigen Gemeinden und Hohenstein/Südharz mit 5 zugehörigen Gemeinden.

Damit bestehen im Landkreis Nordhausen insgesamt 27 Städte/Gemeinden.

Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Nordhausen steht mit einer Wohnbevölkerung von 85.355 Personen¹⁸ in der Planungsregion Nordthüringen an 3. Stelle der zugehörigen 4 Landkreise, ist aber mit einer Fläche von ca. 714 km² der kleinste Landkreis in der Region. Hinsichtlich seiner Bevölkerungsdichte von fast 120 Personen/km² steht er deutlich über dem regionalen Mittelwert und auch über dem Mittelwert aller thüringischen Landkreise. **Karte 1** zeigt die Einwohnerdichte nach Gemeinden.

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb der geschlossenen Stadtgebiete (Kernstädte und kernstadtnahe Bereiche) bzw. der Verwaltungssitze von Gemeinden mit mehreren Ortsteilen vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Zur Erarbeitung von Erschließungsvorgaben gemäß **Abschnitt 4.3.3**

¹⁸ Stand 31.12.2015, Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (auch für die Einwohnerzahlen der Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften in **Tabelle 2-1**)



werden als **ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten** räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern (gleichgestellt werden abgegrenzte Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen) gebildet. Dazu gehören die nicht in Ortsteile untergliederten Gemeinden, die Kernstädte und Ortsteile. Durch Auswertung der aus Städten und Gemeinden vorliegenden Daten werden im Kreisgebiet 78 ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten gebildet und nach Größengruppen geordnet (Tabelle 2-1 und Anlage 1).

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Landkreis Nordhausen

Stadt/Erfüllende Gemeinde/Gemeinde/Verwaltungsgemeinschaft	Einwohner (31.12.2015)	Einw./km ²	Grundversorgungsbereich ¹⁹	Zugeordnete Gemeinden	Siedlungseinheiten ≥100 Ew	Größengruppe (Einwohner von ... bis)					
						3.000 u. darüber	≥2.000 bis <3.000	≥1.000 bis <2.000	≥500 bis <1.000	≥200 bis <500	≥100 bis <200
Nordhausen Große kreisang. Stadt	42.217	399,7	NDH	1	12	1		2	3	6	1
Bleicherode, Stadt	6.173	218,0	BL	1	3	1			1		1
-zugeordnete Gem.	2.614	45,9	BL	7 ²⁰	6				2	4	
Ellrich, Stadt	5.580	80,4	EL	1	7	1		1		4	1
Heringen/Helme	4.869	72,8	LHH	1	5		1	2	1	1	
- zugeordnete Gem.	1.959	56,9	LHH	2	2			1	1		
Gem. Hohenstein	2.200	36,0	EL	1	9				2	4	3
Gem. Sollstedt	3.016	115,0	BL	1	3		1			2	
Gem. Werther	3.293	53,3	NDH	1	8			2		3	3
VG Hainleite	5.480	60,1	NDH (4)/ BL(2)	6	15				2	11	2
VG Hohnstein/Südharz	7.954	71,0	NDH	5	7	2			1	4	
Lk Nordhausen	85.355	119,6		27	78	5	2	8	13	39	11
Anteil der Größengruppen an den Siedlungseinheiten ≥100 Ew.					100	6,4	2,6	10,3	16,7	50,0	14,1

Zentralörtliche Gliederung

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025²¹ bestimmt im Landkreis Nordhausen die Kreisstadt Nordhausen als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Das dem Kreisgebiet am nächsten liegende Mittelzentrum (MZ) ist Sondershausen im Kyffhäuserkreis. Ebenso außer-

¹⁹ Hinweis auf Zugehörigkeit zum Grundversorgungsbereich, (vgl. S. 9), dabei bedeuten:
NDH - Nordhausen; BL - Bleicherode; EL - Ellrich; LHH - Heringen/Helme

²⁰ darunter Gemeinde Etzelsrode <100 Ew.

²¹ Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 vom 15.04.2014, vom Freistaat Thüringen in Kraft gesetzt durch Thüringer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 14.04.2014



halb des Kreisgebietes sind das Oberzentrum Erfurt sowie das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Mühlhausen relevant für die Bildung verkehrlicher Hauptverbindungsrelationen.

Die Bestimmung der Grundzentren (GZ) wird im LEP einer späteren Änderung des LEP vorbehalten. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die in den Regionalplänen festgelegten GZ fort. Der Regionalplan Nordthüringen²² hat im Landkreis Nordhausen die Städte Bleicherode, Ellrich und Heringen/Helme als Grundzentren bestätigt. Den Zentralen Orten sind Städte und Gemeinden als Grundversorgungsbereiche entsprechend **Tabelle 2-1** zugeordnet.

Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus

Die Struktur der Wohn- und Wirtschaftsstandorte wird im Planungszeitraum bis auf wenige Ausnahmen weitgehend stabil bleiben. Gegenwärtig laufende bzw. absehbare Wohnungsbaustandorte führen hauptsächlich zur Verdichtung in vorhandenen Siedlungseinheiten. Wohnungsrückbaumaßnahmen - soweit noch nicht abgeschlossen - werden als für den ÖPNV nicht mehr als relevant erachtet.

Im Landkreis und in der Stadt Nordhausen werden gegenwärtig folgende mit dem ÖPNV anzubindende 22 Gewerbe- und Industriegebiete (IGG) ausgewiesen: (ohne Bewertung und Rangfolge)

IGG in der Stadt Nordhausen und stadtübergreifend
• Gewerbegebiet „An der Helme“ • Gewerbegebiet „Am Kiesberge“ • Industrie- und Gewerbegebiet „Darrweg Nord“ • Industriegebiet „Goldene Aue“ (Nordhausen und Landkreis-Gemeinden) • „IFA-Industriepark“ • Gewerbegebiet „Im Krug“ • Industrie- und Gewerbegebiet „Rothenburgstraße“
IGG im übrigen Landkreis Nordhausen
• Gewerbe- und Industriegebiet „Chemiepark Bleicherode“ (Bleicherode) • Gewerbe- und Industriegebiet „Gemeindemühlenweg“ (Bleicherode) • Gewerbe- und Industriegebiet „Kichhagenscher Weg“ (Bleicherode) • Gewerbegebiet „Steinfeld“ (Hohenstein-Mackenrode) • Gewerbegebiet „Aue“ (Ellrich) • Gewerbegebiet „Steinfeld“ (Ilfeld) • Gewerbegebiet „In der Oberpfütze“ (Niedergebra) • Gewerbegebiet „Auf der alten Harz“ (Niedersachswerfen) • Gewerbegebiet „Hünstein“ (Nohra) • Gewerbegebiet „Unterm Lohreier Weg“ (Obergebra) • Gewerbegebiet „Friedetal“ (Sollstedt) • Gewerbegebiet „Kirchfeld Gebind“ (Urbach) • Gewerbegebiet „Lange Wand“ (Uthleben) • Gewerbegebiet „Am Mühlweg“ (Werther) • Gewerbegebiet „Hinter der Aue/Mönchshufe“ (Werther OT Großwechungen)

²² Regionalplan Nordthüringen der Regionalen Planungsgemeinschaft Nordthüringen. genehmigt vom TMBLV am 13.09.2012, veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 44/2012



Die Wirtschaftsstruktur des Landkreises und der Stadt Nordhausen ist durch einen breit gefächerten Branchenmix industrieller und handwerklicher Betriebe gekennzeichnet. Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsfaktor sind Einrichtungen des Gesundheitswesens, wie das Südharz Klinikum in Nordhausen, die Helios-Kliniken in Bleicherode und das Evangelische Fachkrankenhaus für Atemwegserkrankungen in Neustadt und der Bildung, wie die Hochschule Nordhausen.

Der Landkreis Nordhausen verfügt über eine Reihe attraktiver Ziele des Tourismus, die mehrheitlich auch für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen von Bedeutung sind.

An der Spitze der Flächenziele steht der am nördlichen Rand des Kreisgebietes und nördlich der Kreisstadt Nordhausen gelegene Harz. Ergänzend dazu ist der Geo-Park Harz zu nennen.

Ausgewählte Einzelziele im Südharz und Geo-Park:

- Harzer Schmalspurbahnen (Dampfzug zum Brocken)
- Alter Stolberg/Kalkhütte
- Birkenmoor
- Eisfelder Talmühle
- Besucherbergwerk Rabensteiner Stollen
- Karstwanderweg
- mehrere Natur- und bergbauhistorische Lehrpfade.

Ein weiteres Flächenziel ist die Hainleite am südlichen Rand des Kreisgebietes mit unter anderem

- dem Märchenwald in Teichtal (Hainrode) mit vielfältigen Freizeitangeboten
- Burg Lohra.

Folgende standörtlichen Ziele des Tourismus sind für die ÖPNV-Angebotsgestaltung zu beachten:

- Die Stadt Nordhausen, mit
 - KZ-Gedenkstätte Mittelbau Dora
 - Altstadt
 - Dom Zum Heiligen Kreuz
 - Kirche St. Blasii
 - Theater Nordhausen
 - Echter Nordhäuser Traditionsbrennerei
 - Kunsthaus Meyenburg
 - Flohburg - Das Nordhausen Museum
 - Museum Tabakspeicher
 - IFA-Museum für Fahrzeuggeschichte
 - Bieler Kiesgewässer
 - Park Hohenrode
 - Stadtpark
 - Petersberg
 - Badehaus Nordhausen
 - Karstquelle Salzaspring



Außerhalb der Stadt Nordhausen

- Schlösser der Goldenen Aue (Schloss Heringen, Humboldt'sches Schloss Auleben)
- Burgruine Ebersburg in Hermannsacker
- Burgruine und Burggasthof Hohnstein
- Neustadt mit vielfältiger touristischen Entwicklung
- Talsperre Neustadt (Nordhäuser Talsperre)
- „Kelle“ (Höhle) von Ellrich/Werna
- Stausee Kelbra.

Schulstandorte

Das Schulstandortnetz (vgl. Karte 2) weist folgende 39 Allgemeinbildende Schulen und 3 Berufliche Schulen in der Stadt und im Landkreis Nordhausen auf:

Stadt Nordhausen

- 8 Grundschulen, darunter 2 in freier Trägerschaft
(Albert-Kunz-Schule, Bertold-Brecht-Schule, Käthe-Kollwitz-GS, GS Niedersalza, GS am Förstemannweg, GS Petersdorf, Montessori-GS, Evangelische GS)
- 4 Regelschulen
(Käthe-Kollwitz-RS, RS am Förstemannweg, RS Lessing, Petersbergschule)
- 3 Gymnasien
(Herder-Gym, Humboldt-Gym, Berufliches Gym)
- 2 Förderschule
(Förderzentrum Pestalozzi-Schule, Förderzentrum St. Martin)
- 4 Berufliche Schulen, darunter 2 in freier Trägerschaft
(Berufsschulzentrum NDH und Teilstandort Morgenröte, Berufsfachschule Altenpflege, pro vita Akademie)

Übriges Kreisgebiet

- 12 Grundschulen
(Petermann-GS Bleicherode, Goeckingk-GS Ellrich, GS Görsbach, Gesch.-Scholl-GS Heringen, GS Ilfeld, Th.-Müntzer-GS Klettenberg/Hohenstein, Diesterweg-GS Niedergebra, Sielmann-GS Niedersachswerfen, GS Nohra, GS Sollstedt, GS Werther, GS Wipperdorf)
- 5 Regelschulen
(Löwentorschule Bleicherode, RS Ellrich, Geschw.-Scholl-RS Heringen, RS Niedersachswerfen, RS Hainleite Wolkramshausen)
- 1 Gymnasium
(Schiller-Gym Bleicherode)
- 2 Förderschulen, darunter 1 in freier Trägerschaft
(Albert-Schweitzer-FS Bleicherode, Freie Schule am Park in Sollstedt OT Wülfingerode)
- 1 Berufliche Schule
(Berufsschule Mechatroniker Harztor).

Wie in allen Thüringer Landkreisen weist das Standortnetz der Schulen in der Folge von Schulschließungen und Zusammenlegungen als notwendige Reaktion auf stark rückläufige Schülerzahlen zwischen dem Ende der 1990er Jahre und etwa 2010 eine hohe Konzentration, insbesondere die die Stadt Nordhausen auf, die auch relativ zentral im Kreisgebiet gelegen ist. Eine weitere Schulstandortkonzentration findet sich in Bleicherode.

Auffällig im Landkreis ist, dass der überwiegende Teil der Schulstandorte im Bereich der SPNV-Strecken und Zugangsstellen gelegen ist, was zumindest für einen Teil der Schüler auch eine Erreichbarkeit mit dem SPNV gewährleistet. Darüber hinaus ist festzustellen, dass in der Fläche und auch in nahezu allen Randbereichen des Kreisgebietes zumindest Grundschulen, vielfach aber auch weiterführende Schulen (z. B. in Bleicherode, Heringen, Ellrich) erhalten worden sind.

Dies sichert die Qualität in der Schülerbeförderung durch Begrenzung der Entfernungen und Fahrzeiten und begrenzt somit auch den Aufwand für die Durchführung der Schülerbeförderung.

Die Schulnetzplanung weist gegenwärtig nicht auf standörtliche Veränderungen hin. In der Folge einer geplanten Änderung des Schulgesetzes könnten mehrere Grund- und Regelschulen bestandsgefährdet sein. Sollte dieser Fall eintreten, würden sich zu gegebener Zeit erheblich erhöhte Anforderungen an die Gestaltung der Schülerbeförderung ergeben.

2.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demografischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als Hauptstrukturdaten werden betrachtet:

- | | |
|--|---|
| ☐ Einwohner und Altersstruktur | ☐ Pendler |
| ☐ Beschäftigte (nach dem Wohnort) | ☐ Schüler und Schulstandorte |
| ☐ Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze) | ☐ Motorisierungsgrad. |

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrmöglichkeiten bestimmt. Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.

Schließlich sind bei einer Nachfrageprognose auch im engsten Sinne verhaltensabhängige Nutzungstrends zu beachten, wie eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads aus Gründen wachsenden Umweltbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

Die Einwohnerzahl des Landkreises insgesamt hat im Zeitraum 2005 bis 2015 zwar noch abgenommen, mit -5,1 % bzw. -0,5 %/a aber deutlich verlangsamt und auch in geringerem Umfang als bei allen anderen Nordthüringischen Landkreisen. Über diesen 10-Jahres-Zeitraum betrachtet unterscheidet sich die Entwicklung in der Kreisstadt und im übrigen Kreisgebiet nicht signifikant. Mit Aus-



nahme der Personen im Nacherwerbsalter (Altersgruppe ab 65 Jahre) ging die Einwohnerzahl in allen Altersgruppen zurück. Der stetige Rückgang der Einwohner entsprang sowohl Wanderungsverlusten wie auch einem gleichzeitig wirksamen Sterbeüberschuss.²³ Aktuell stellt sich eine Stabilisierung der Werte ein, für die Stadt Nordhausen zeichnet sich sogar eine leichte Trendwende ab.

Tabelle 2-2 Einwohnerentwicklung 2005 bis 2015

Einwohner	2005	2010	2014	2015	2015/10
Gesamt	93.612	89.963	85.055	85.355	-5,1 %
dav. Stadt NDH	43.594	44.296	41.800	42.217	-4,7 %
Ländl. Kreisgebiet	50.018	45.667	43.255	43.138	-5,5 %

Nach der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 des Thüringer Landesamtes für Statistik wird sich die Wohnbevölkerung des Landkreises Nordhausen im Planungszeitraum und darüber hinaus weiterhin rückläufig entwickeln.²⁴ Die in der Statistik ausgewiesenen Ist-Werte 2015 sind nicht konsistent zu dem vorstehenden Gesamtwert 2015, der einen erfolgten Bevölkerungsanstieg unterstellen würde. Deshalb wurde die Vorausberechnung nach **Tabelle 2-3** aktualisiert.

Die Verschiebung nach **Altersgruppen** zu Ungunsten der Personen im Erwerbsalter wird sich allerdings fortsetzen. Die Altersgruppe im Nacherwerbsalter wird in der Personenzahl und im Anteil wachsen. Die Zahl der Personen unter 20 Jahren wird im Entwicklungszeitraum auf Grund eines zeitweiligen Anstiegs der Geburten zwar noch relativ stabil bleiben, die Zahl der in die Erwerbstätigkeit übergehenden Jugendlichen aber die der aus der Erwerbstätigkeit Ausscheidenden nicht ausgleichen. Dennoch ist nicht von einem dramatischen Wandel zu sprechen. Ab etwa 2020 wird die Zahl der Personen im Vorerwerbsalter infolge des nächsten Zyklus der Auswirkungen des Geburtenrückgangs in der ersten Hälfte der 1990er Jahre spürbar zurückgehen. Kreisweit und bezogen auf die Stadt Nordhausen wird die Veränderung der Einwohnerzahl bereits seit mehreren Jahren fast ausschließlich durch die natürliche Bevölkerungsbewegung hervorgerufen. Die Wanderungsverluste sind ausgelaufen und in einen Gewinn von aktuell mehr als 100 Personen pro Jahr umgeschlagen, bezogen auf die Stadt Nordhausen 200 Personen pro Jahr. Dieser Trend wird sich noch leicht verstärken. Die Vorausberechnung in nachstehender Tabelle basiert auf der Landeseinwohnerprognose, wurde aber unter Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklung der Jahre 2013 - 2015 angepasst (aktualisiert).²⁵

²³ Sterbeüberschuss bzw. Geburtendefizit bezeichnen die demografische Situation, dass in einem bestimmten Zeitraum mehr Menschen sterben als geboren werden

²⁴ Thüringer Landesamt für Statistik, Entwicklung der Bevölkerung Thüringens 2015 bis 2035 nach Kreisen - Bevölkerungsvorausberechnung -, Oktober 2015; aktualisierte Basis und Vorausberechnung durch PROZIV

²⁵ Hierbei ist der weitere Zustrom asylsuchender Menschen noch nicht quantifizierbar.

Tabelle 2-3 Übersicht zur Einwohnerentwicklung und Altersstruktur im Landkreis insgesamt

Altersgruppe		2015	2021	2025	21/15	25/15
unter 20 Jahre	Personen	13.398	13.349	13.065	-0,9 %	-2,9 %
	Anteil	15,7%	16,2%	16,3%		
20 bis unter 65 Jahre	Personen	50.433	46.144	43.284	-8,8 %	-14,7 %
	Anteil	59,1%	56,0%	54,0%		
65 Jahre und älter	Personen	21.504	22.907	23.806	+6,5 %	+10,7 %
	Anteil	25,2%	27,8%	29,7%		
Gesamt	Personen	85.335	82.400	80.155	-3,4 %	-6,1 %

Die **räumliche Differenzierung** der Bevölkerungsentwicklung ist rückblickend aus Karte 3 ablesbar, die die Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinden im Zeitraum 2011 bis 2015 in absoluten Zahlen und in Prozent zeigt. Daraus wird ersichtlich, dass die Tendenz in der Stadt Nordhausen und deren Umlandgemeinden, lediglich mit Ausnahme von Hermannsacker und Buchholz, überwiegend positiv oder zumindest stabil war. In den westlichen und südlichen Gemeinden war die Tendenz eher noch negativ geprägt. Die Auswirkungen auf die Einwohnerdichte hat bereits Karte 1 gezeigt.

Zur räumlichen Differenzierung der Bevölkerungsprognose steht keine wirklich verwendbare Quelle zur Verfügung. Es liegt lediglich eine Landesprognose nach Gemeinden für das Prognosejahr 2035 vor, deren Datenbasis aber noch stärker überholt und deren Prognosehorizont viel zu weit ist, um als Anhaltspunkt für die Verteilung 2021 dienen zu können²⁶. Auf dieser Basis kann auch keine genauere Bestimmung für die Stadt Nordhausen erfolgen. Nachrichtlich sei erwähnt, dass diese Prognose ausgehend von 41.800 Einwohnern 2014 für 2035 einen Wert von 39.351 Einwohnern 2035 ausweist. Extrapoliert für das Jahr 2021 ergibt sich näherungsweise eine Zahl von 40.975 Einwohnern, was einem Rückgang um knapp 2,0 % entspräche. Das ISEK Nordhausen 2030²⁷ geht von einem Zielwert 2030 von 40.100 Einwohnern, was mit vorstehender Projektion fast deckungsgleich ist. Die kleinräumige Bevölkerungsfortschreibung laut ISEK identifiziert als Gebiete mit wahrscheinlich überdurchschnittlichem Verlust vor allem die beiden Großwohnsiedlungen Nordhausen Ost und Salza sowie innerstädtische Wohnquartiere mit besonders hohem Anteil hochaltriger Bewohnerschaft. Einwohnerzuwächse werden für wahrscheinlich erachtet in weiteren altstädtischen Bereichen sowie den nördlichen Stadtgebieten.

Die Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. Die Tabellen 2-4 und 2-5 zeigen die Analyse- und Prognosewerte bis zum Schuljahr 2021/22 nach Schularten, gesondert für die Schulen in der Stadt Nordhausen (hier auch mit den Studierenden an der Hochschule) und für die Schulen im übrigen Kreisgebiet. Gegenwärtig gibt es insgesamt ca. 8.230 Schüler an allgemeinbildenden Schulen (einschl. des Beruflichen Gymnasiums in Nordhausen),

²⁶ Thüringer Landesamt für Statistik, Entwicklung der Bevölkerung Thüringens 2014 und 2035 nach Gemeinden - Bevölkerungsvorausberechnung -, Juni 2016

²⁷ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Nordhausen 2030, Beschlussfassung 06.04.2016



das sind etwa 9,6 % (in der Stadt 10,5 %, ansonsten 8,8 %) der Wohnbevölkerung. Die sogenannte Schülerquote, die zwischenzeitlich stärker abgesunken war, hat sich somit wieder erhöht.

Tabelle 2-4 Entwicklung der Schüler- und Studierendenzahlen Stadt Nordhausen

Schuljahr	2013/14	2014/15	2015/16	2017/18	2019/20	2021/22
Grundschulen	1.293	1.351	1.437	1.437	1.388	1.418
Regelschulen	1.071	1.059	1.046	1.055	1.025	1.010
Gymnasien	1.559	1.585	1.592	1.615	1.625	1.580
Förderschulen	303	303	282	280	270	260
Schüler gesamt	4.226	4.298	4.357	4.387	4.308	4.268
Studierende FH	2.364	2.291	2.340	2.365	2.380	2.400

Tabelle 2-5 Entwicklung der Schülerzahlen übriges Kreisgebiet

Schuljahr	2016/17	2017/18	2019/20	2021/22
Grundschulen	1.336	1.360	1.378	1.330
Regelschulen	1.294	1.310	1.325	1.340
Gymnasien	625	635	650	630
Förderschulen	533	550	550	550
Schüler gesamt	3.788	3.855	3.903	3.850

Aus den Vorausberechnungen auf der Grundlage der Landeseinwohnerprognose und den Trendaussagen im ISEK 2030 der Stadt Nordhausen, den Korrekturen bei den Ausgangswerten und dem aktuellen Trend berücksichtigend leitet sich ab, dass nahezu im gesamten Planungszeitraum (zumindest bis 2019) mit stabilen bis sogar noch leicht weiter ansteigenden Schülerzahlen gerechnet werden kann. Erst danach muss mit einem leichten Absinken kalkuliert werden, das sich in den Folgejahren verstärkt. Diese Gesamtaussage trifft jedoch nicht für jeden einzelnen Schulstandort zu. Deshalb sind Auswirkungen in der künftigen Schulnetzplanung nicht ausgeschlossen.

Die Angaben der Bundesagentur für Arbeit für das Jahr 2015 zeigen eine Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtigen **Erwerbstätigen**²⁸ von 31.979 Personen gegenüber 31.083 im Jahr 2011 und 30.092 Personen im Jahr 2005. Die Zahlen haben sich also nicht nur stabilisiert, sondern deutlich positiv entwickelt. Die Werteverbesserung wird weitestgehend getragen von der Stadt Nordhausen bei der die Erwerbstätigenzahlen von 13.065 Personen 2005 über 13.999 Personen 2011 auf 14.813 sozialversicherungspflichtige Personen angestiegen sind. In einer Gesamtbewertung ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass gleichzeitig die Anzahl und der Anteil der Selbständigen, die eben nicht als

²⁸ Diese Zahl umfasst die sozialversicherungspflichtigen, abhängig Beschäftigten, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten und Militärangehörigen, und zwar generell nach dem Wohnortprinzip.

sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige erfasst werden, ebenfalls weiter angestiegen ist, weshalb grundsätzlich von einer Konsolidierung im Bereich der Arbeitsmarktsituation gesprochen werden kann. Ebenso ist auch die Arbeitslosenquote - einem allgemeinen Trend folgend - deutlich zurückgegangen.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen **Beschäftigten**²⁹ ist letztlich ein Synonym für besetzte Arbeitsplätze. Wie bei den Erwerbstätigen hat sich die Situation schon im zurückliegenden Planungszeitraum deutlich stabilisiert und verbessert. Dieser Trend hat sich verstärkt fortgesetzt. 2011 gab es im Landkreis 27.408 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, also bereits etwas mehr als 2005 mit 26.825 Personen. Bis zum Jahr 2015 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf 29.804 Personen, also deutlich um weitere 8,7 % angestiegen. Auch bei den Arbeitsplätzen ist es so, dass die Entwicklung fast ausschließlich durch die Stadt Nordhausen getragen wird, deren Beschäftigtenzahl im gleichen Zeitraum um 2.000 Personen bzw. fast 10% gestiegen ist.

Tabelle 2-6 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler des Landkreises Nordhausen 2005 bis 2015

Kenngröße	Personen			%	%
	2005	2011	2015	2015/05	2015/11
Erwerbstätige (Wohnort)	30.092	31.083	31.979	+6,3 %	+2,9 %
Beschäftigte (Arbeitsort)	26.825	27.408	29.804	+11,1 %	+8,7 %
Externe Einpendler	5.501	6.144	7.156	+30,1 %	+16,5 %
Externe Auspendler	8.768	9.819	9.354	+6,7 %	-4,7 %
Pendlersaldo des Kreises	-3.267	-3.675	-2.198		
Externe Pendler gesamt	14.268	15.963	16.510	+15,7 %	+3,4 %
Kreisinterne Pendler zw. den Gemeinden	9.826	10.098	9.909	+0,8 %	-1,9 %
Einpendler der Gemeinden	15.327	15.777	17.088	+11,5 %	+8,3 %
Auspendler der Gemeinden	18.594	19.452	19.263	+3,6 %	-0,9 %
Pendleraufkommen der Gemeinden	24.095	25.596	26.442	+9,7 %	+3,3 %

Eine für die Bestimmung der Fahrgastnachfrage und des Verkehrsaufkommens schlechthin unmittelbar bedeutsame Kenngröße ist das Aufkommen an Berufspendlern. **Berufspendler** entstehen durch das räumliche Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten bzw. Erwerbstätigen (Wohnortprinzip) und Beschäftigten (Arbeitsortprinzip).

Das Kreisgebiet weist mit 2.198 Personen (2011 noch ca. 3.675, 2005 3.267 Personen) einen leichten, nunmehr aber stark rückläufigen Auspendlerüberschuss auf, was als ein Zeichen für sich konsolidierende Wirtschaftskraft gewertet werden kann.

²⁹ Diese Zahl umfasst die sozialversicherungspflichtigen, abhängig Beschäftigten, nicht jedoch die Selbständigen, Beamten und Militärangehörigen, und zwar generell nach dem Arbeitsortprinzip.



Tabelle 2-7 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler der Stadt Nordhausen 2005 bis 2015

Kenngröße	Personen			%	%
	2005	2011	2015	2015/05	2015/11
Erwerbstätige (Wohnort)	13.064	13.999	14.813	+13,4 %	+5,8 %
Beschäftigte (Arbeitsort)	19.113	20.125	22.106	+15,7 %	+9,8 %
Einpendler	10.294	11.076	12.132	+17,8 %	+9,5 %
Auspendler	4.245	4.950	4.839	+6,7 %	+14,0 %
Pendlersaldo	+6.049	+6.126	+7.293		
Pendleraufkommen gesamt	14.539	16.026	16.971	+16,7 %	+5,9 %

Die prägnanteste Trendlinie ist die deutliche Zunahme der externen Einpendlungen in das Kreisgebiet bei andererseits etwa stabilen Auspendlungen.

Die Stadt Nordhausen weist einen starken und beschleunigt ansteigenden Einpendlerüberschuss von 2015 2.293 Personen auf. Darin eingeschlossen sind kreisexterne und kreisinterne Pendler. Es erweist sich damit, dass die Stadt Nordhausen zunehmend ihre Funktionalität als teilfunktionales Oberzentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt für die Region Nordthüringen wahrnehmen kann.

Für verkehrliche Verflechtungen wesentlich ist, dass das Gesamtaufkommen an Pendlern von 2005 bis 2015 um 9,7 % zugenommen, darunter von 2011 bis 2015 um 3,3 %, was entsprechend auf die Nachfrage im Berufsverkehr gewirkt haben sollte. Bezogen auf die Stadt Nordhausen war die Entwicklung des Pendleraufkommens noch deutlich stärker ausgeprägt, mit einem Anstieg um 16,7 % von 2005 bis 2015, darunter um 5,9 % im Zeitraum 2011 bis 2015.

Begründet in der statistischen Basis sind nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst. Nicht berücksichtigt sind also Selbständige, Beamte und Berufssoldaten. Diese pendeln natürlich auch und sind den angeführten Werten im Durchschnitt mit mindestens 15 % zuzuschlagen.

In den **Karten 4 und 5** werden die wesentlichen Pendlerverflechtungen (Einzelströme mit mindestens 50 Personen zwischen jeweils zwei Städten oder Gemeinden) zum einen innerhalb des Kreisgebietes und zum anderen über die Kreisgrenzen hinaus zum Stand 2015 dargestellt. Die jeweiligen Angaben beruhen auf einer Auswertung der Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Gemeinden sowie Ein- und Auspendler der Gemeinden, Stand 30.06.2015. Diese Auswertung ist erforderlich, um Einzelströme hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung in bestimmten Relationen zusammenfassen zu können. Dabei sind Relationen ab insgesamt etwa 100 Personen (auch durch Überlagerung mehrerer Einzelströme) hinsichtlich der Gestaltung von ÖPNV-Angeboten relevant. Die Bewertung der Strukturierung der Pendlerverflechtungen und der Pendlerströme kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die Gesamtausprägung der Pendlerverflechtungen des Landkreises Nordhausen ist am stärksten unter den nordthüringischen Kreisen und durch eine extrem starke Ausrichtung auf die Stadt Nordhausen gekennzeichnet (vgl. auch Karte 3-8 des Kooperationskonzeptes des NVN), was durchaus ein Indiz für Strukturschwäche der Gesamtregion ist.

- Die innerkreislichen Verflechtungen sind sehr stark durch die Einpendlungen nach Nordhausen aus den großen Umlandgemeinden Harztor, Heringen, Ellrich und Werther sowie aus Bleicherode (mit jeweils zwischen 600 und 1.000 Personen).
 - Mit Ausnahme der Verflechtungen zwischen Harztor und Ellrich sowie zwischen Bleicherode und Sollstedt gibt es keine weiteren nennenswerten innerkreislichen Pendlungen, an denen nicht die Stadt Nordhausen beteiligt ist.
 - Die überkreislichen Verflechtungen sind gekennzeichnet durch intensive Verflechtungen zwischen der Stadt Nordhausen und
 - Sondershausen, ca. 1.200 Personen im Querschnitt, dar. zwei Drittel Einpendlungen,
 - Gemeinde Südharz (Rottleberode), ca. 520 Personen im Querschnitt, darunter 80 % Einpendlungen,
 - Erfurt sowie Leinefelde-Worbis, jeweils ca. 425 Personen im Querschnitt, darunter ca. zwei Drittel Auspendlungen,
 - Sangerhausen, ca. 300 Personen im Querschnitt, dar. ca. zwei Drittel Einpendlungen.
- Überkreisliche Verflechtungen, an denen die Stadt Nordhausen nicht beteiligt ist, sind nur gering ausgeprägt und betreffen vor allem Bleicherode, Ellrich und Heringen.
- Die **Karten 6 und 7** belegen die überwiegende Zunahme der Pendlerverflechtungen im Zeitraum 2011 bis 2015, mit nur wenigen Ausnahmen. Prägnant zeigen sich
 - die deutlich angestiegenen innerkreislichen Verflechtungen der Stadt Nordhausen mit Bleicherode, Harztor und Heringen,
 - die stark rückläufigen Auspendlungen der Stadt Nordhausen nach und angestiegenen Einpendlungen aus Erfurt,
 - angestiegene Einpendlungen aus Südharz (Rottleberode) und Sondershausen.

Beginnend bereits in 2005 zeigt sich, dass hinsichtlich aller Kenngrößen: Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit und Beschäftigung im Landkreis und in der Stadt Nordhausen von einer durchgängigen Konsolidierung und zumindest weitgehenden Lageverbesserung gesprochen werden kann.

Die Zahl der Beschäftigten (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) entwickelt sich in unmittelbarer Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsraumes und den konkreten standörtlichen Bedingungen. Es wirkt allerdings auch die demografische Veränderung in Richtung auf eine Begrenzung der Nachfrage nach Arbeitsplätzen. So wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigtenzahlen im Planungszeitraum nicht weiter so deutlich ansteigen, sondern ab etwa 2019 stabil bleiben und nach 2020 eher leicht rückläufig sein werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen wird in Korrespondenz zur rapide abnehmenden Zahl der Personen im Erwerbsalter zunächst stagnieren und im weiteren Planungszeitraum ebenfalls rückläufig werden.

Dieser Wandel wird schrittweise auch Auswirkungen auf die Pendleraufkommen haben. Überwiegend werden diese in eine Stagnationsphase übergehen. Lediglich bei den Einpendlern kann es noch zu leichten Anstiegen kommen.



Der **Motorisierungsgrad** ist auch im Landkreis und in der Stadt Nordhausen im Zeitraum 1990 - 1994/95 sprunghaft angestiegen. In diesen Jahren wurden meist 2-stellige Zuwachsraten bei den Pkw-Beständen festgestellt. Dieser Prozess hat sich ab 1996 deutlich verlangsamt und ist erkennbar in eine Sättigungsphase übergegangen. Damit ist aber keine Trendwende eingetreten. Der Motorisierungsgrad (Pkw je 1000 Einw.) ist tendenziell weiter angestiegen.

- Zum letzten verfügbaren Stand 01.01.2016 betrug die Anzahl der zugelassenen Pkw 43.255 Fahrzeuge im Kreisgebiet insgesamt, davon 19.060 Pkw in der Stadt Nordhausen und 24.195 Pkw im übrigen Kreisgebiet.³⁰
- Das entspricht einem Motorisierungsgrad von 507 Pkw je 1000 Einwohner im gesamten Kreisgebiet. Dieser Wert ist niedrig im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 568 Pkw je 1000 Einw., der auch alle Großstädte beinhaltet. Ebenfalls als eher niedrig zu bewerten sind 451 Pkw/1000 Einwohner in der Stadt Nordhausen und 561 Pkw/1000 Einwohner im übrigen Kreisgebiet.

Die regionale und lokale Differenzierung des Motorisierungsgrades nach Teilräumen und Gemeinden ist in **Karte 8** dargestellt, woraus auch erkennbar ist, welches die Orte mit den höchsten und den niedrigsten Motorisierungsgraden sind. Die räumliche Differenzierung folgt weitgehend den bekannten Mustern und ist wie folgt zu beschreiben:

- Überdurchschnittlich hohe Motorisierungsgrade treten auf
 - in Siedlungsbereichen im unmittelbaren Umland der Kreisstadt, die teilweise auch Zugzugsgemeinden der Kreisstadt sind (Neustadt/Harz, Urbach);
Ursachen: hohes Pendleraufkommen, hohe Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, Wunsch nach Flexibilität
 - in den dünn besiedelten ländlichen Räumen, also vor allem den Randbereichen des Kreisgebietes;
Ursache: zumindest auf konventionelle Weise ist dort eine adäquate ÖPNV-Erschließung wirtschaftlich kaum möglich.
- Deutlich unter dem Durchschnitt liegende Motorisierungsgrade werden vorrangig festgestellt
 - In der Stadt Nordhausen;
Ursachen: Effekte erhöhter Straßenverkehrsdichte und guter Erreichbarkeiten, städtische ÖPNV-Angebote, Erreichung des Arbeitsplatzes, Versorgung usw. häufig fußläufig oder mit dem Fahrrad möglich.
Die Gemeinde Harztor profitiert ablesbar offensichtlich durch die Einbeziehung in das städtische Straßenbahnsystem (Linie 10).

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die bereits eingetretene Sättigungsphase weiter vertieft. Trotzdem wird auch in den Jahren des Planungszeitraumes und darüber hinaus der Motorisierungsgrad mit jährlichen Wachstumsraten von annähernd 1,0 %, also ca. um 4 - 5 % im Gesamtzeitraum, weiter ansteigen. Die Zahl der zugelassenen Pkw wird dagegen stagnieren und tendenziell zum Ende des Planungszeitraumes eher leicht zurückgehen.

³⁰ Als Datenquelle wurde ausschließlich die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg (KBA-Statistik) verwendet.

Die gegebenen und sich im Planungszeitraum verändernden siedlungs- und verkehrsgeografischen Bedingungen beinhalten nur räumlich begrenzt Besonderheiten, die bei der ÖPNV-Gestaltung zu beachten wären.

Das Kreisgebiet liegt im nördlichen Randbereich des Thüringer Beckens und ist somit zwar weitgehend durch flache, landwirtschaftlich genutzte Flächen und das Nordthüringer Hügelland, mit vorwiegend kleineren Flussläufen, wie Wipper und Helme, geprägt. Allerdings werden insbesondere am nördlichen und am südlichen Rand des Kreisgebietes mit Südharz und Hainleite Höhenzüge bis über 600 Meter ü. NN. festgestellt. Diese sehr begrenzten Teilräume weisen topografische Merkmale von Mittelgebirgslandschaften auf. In diesen Gebieten mit Höhenlagen, Steigungsstrecken und verminderten Kurvenradien werden zwar besondere, aber noch keine außergewöhnlichen Anforderungen an die ÖPNV-Gestaltung, insbesondere den Fahrzeugeinsatz, die Fahrplankonstruktion oder die Streckenwahl aufgrund eingeschränkter Straßennetzdichte, gestellt. Auch in der Stadt Nordhausen treten nicht unerhebliche Steigungs- und Gefällestrrecken auf. Größere Wasserflächen oder Flussläufe mit Brücken, die in ähnlicher Weise wirken würden, sind ebenfalls nicht vorhanden.

Das Kreisgebiet weist kaum Ansätze für eine ausgesprochene Zersiedelung auf. Die einzelnen kleinen Gemeinden oder Ortsteile haben in der Regel nicht die Struktur von Streusiedlungen, sondern sind vergleichsweise kompakt.

Eine weitere Rahmenbedingung der Gestaltung von Angeboten des straßengebundenen ÖPNV ist das Vorhandensein von konkurrierenden Angeboten. Dazu ist zunächst festzustellen, dass bei sinnvoller und abgestimmter Gestaltung der ÖPNV-Angebote diese sich natürlich nicht gegenseitig Konkurrenz machen, sondern im Gegenteil Angebots- und Nachfragesynergien erreicht werden sollen und können. Der tatsächliche Konkurrent des ÖPNV ist dann der motorisierte Individualverkehr (MIV). Und bei optimal abgestimmter und entsprechend dimensionierter ÖPNV-Angebotsgestaltung bestehen nachweislich auch Chancen, in dieser Konkurrenzsituation mit guten Marktanteilen zu bestehen.

Die Überprüfung auf mögliches Vorhandensein konkurrierender (paralleler) Angebote zwischen Bus und Bahn bzw. auch verschiedenen Busverkehrsangeboten war einer der Untersuchungsgegenstände des Kooperationskonzepts und auch von Folgeuntersuchungen. Die Ergebnisse, Schlussfolgerungen und abgeleiteten Maßnahmenvorschläge sind umgesetzt bzw. werden diese im **Planungsabschnitt 4** erneut aufgegriffen.

Im Vergleich mit dem MIV hat der ÖPNV in den letzten Jahren eine erhebliche Verschlechterung der Konkurrenzsituation hinnehmen müssen. Diese Entwicklung ist eingetreten, obwohl ein starker Preisauftrieb im MIV, insbesondere durch bis 2012 angestiegene Kraftstoffpreise, zu verzeichnen war. Ablesbar ist diese Situation nicht nur am überall erheblich angestiegenen Motorisierungsgrad, sondern vor allem auch an der Entwicklung der Mobilitätsstruktur der Bevölkerung (Modal split). Vorbehaltlos positiv zu bewerten ist aber in jedem Fall der Anstieg der Gesamtmobilität als Merkmal gestiegener Lebensqualität, abzulesen an der Anzahl der durchgeführten Gesamtfahrten pro Tag mit Bahn, Bus und Pkw. Die gegenwärtige Niedrigpreissituation bei den Kraftstoffpreisen wirkt zwar begünstigend für ÖPNV und MIV, eindeutig stärker aber zugunsten des MIV. Im Planungszeitraum wird sich diese Situation aber wieder relativieren.



Das Verkehrsverhalten der Menschen ist in den vergangenen Jahren auch im Landkreis und in der Stadt Nordhausen durch zunehmende ökologische Denk- und Verhaltensweisen gekennzeichnet. Unter diesem Aspekt ist z. B. auch zu beachten, dass die Bedeutung und der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtmobilität stark angestiegen sind. Daraus leiten sich auch zunehmende Forderungen nach Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im SPNV (insbesondere auf touristischen Relationen durchaus auch mit dem Bus) sowie geeigneter Abstellmöglichkeiten für Bike & Ride an den Zugangsstellen ab.

Obwohl der Trend zu umweltbewusstem Verkehrsverhalten und damit zur ÖPNV-Nutzung durch ein ÖPNV-Angebot auf relativ hohem Niveau zu vergleichsweise günstigen Beförderungstarifen gestützt worden ist, ist dennoch die Nutzungshäufigkeit des StPNV-Angebots im Allgemeinen, bezogen auf vergleichbare Landkreise und Städte in den ostdeutschen Bundesländern innerhalb der letzten 10 bis 15 Jahre, zurückgegangen. Für den Landkreis Nordhausen trifft diese Feststellung allerdings nicht zu und für die Nutzung des Stadtverkehrs in Nordhausen nur begrenzt (siehe **Tabelle 3-5**).

Der zwischenzeitliche Preisanstieg für die MIV-Nutzung hat andererseits nur dazu geführt, dass die spezifische Nutzungshäufigkeit der Fahrzeuge weiter abgenommen hat, der Preisanstieg jedoch kaum zu einer Begrenzung des Motorisierungsgrades (Pkw-Verfügbarkeit) beigetragen hat. Bei den gegenwärtig sehr niedrigen Kraftstoffpreisen ist auch die Wirkung auf die Pkw-Nutzungshäufigkeit nicht feststellbar.

3 Angebots- und Nachfrageanalyse

3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

3.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im Landkreis Nordhausen verlaufen die Eisenbahnstrecken

- Halle-Kasseler Eisenbahn
- Südharzstrecke Göttingen - Northeim - Nordhausen
- Nordhausen - Wolframshausen - Sonderhausen - Erfurt
- Harzquerbahn Nordhausen - Wernigerode, meterspurig
- Selketalbahn (Verbindungsstrecke Stiege - Eisfelder Talmühle), meterspurig.

Auf diesen Strecken verkehren im Landkreis gegenwärtig die folgenden, in **Tabelle 3-1** genannten Linien, die von DB Regio, Abellio Rail Mitteldeutschland und den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) betrieben werden. Auf dem Streckenteil Nordhausen - Ilfeld, Neanderklinik fahren die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN) im Auftrag der HSB Leistungen im SPNV mit zu diesem Zweck für den Eisenbahn-Schmalspurbetrieb ausgerüsteten Straßenbahnfahrzeugen der VBN. Diese Fahrten werden als Straßenbahnlinie 10 betrieben und am Bahnhofplatz in Nordhausen auf Fahrten der Straßenbahnlinie 1 durchgebunden, wobei diese durchgebundenen Fahrten auf ihrem gesamten Linienlauf als Linie 10 bezeichnet werden. Linien dieser Art mit Systemübergang von einem Straßenbahn- auf ein Eisenbahnnetz werden im Allgemeinen auch als Regionalstadtbahnen bezeichnet.

Tabelle 3-1 SPNV-Linien und Angebot 2017

Linie, KBS	Streckenbezeichnung, Zuglauf und Betreiber	Angebot	Zugangsstellen im Kreis
RE 9; RE 19; RB 75 (KBS 590 und 600)	Halle-Kasseler Eisenbahn Nordhausen - Bleicherode - Leinefelde - Eichenberg Abellio Rail	Je 120-min-Takt Mo-So, RE 9 + RE 19 gemeinsam ~60-min-Takt; RB 75 Einzel-fahrten	Nordhausen, Werther (nur RB), Wolframshausen, Nohra (Wipper) (nur RB), Wipperfurth (nur RB), Bleicherode Ost, Gebra (Hainleite) (nur RB), Sollstedt
RE 9, RE 19, RB 75 (KBS 590)	Halle-Kasseler Eisenbahn Nordhausen - Sangerhausen - Blanken-heim - Röblingen - Halle (Saale) Abellio Rail	RE 19 (Mo-So) 120 min-Takt; RE 9 Mo-So 120-min-Takt, gemeinsam ~ 60 min-Takt; RB 75 Einzel-fahrten	Nordhausen, Heringen (Helme) und Görs-bach (nur RE 9, RB 75)



Linie, KBS	Streckenbezeichnung, Zuglauf und Betreiber	Angebot	Zugangsstellen im Kreis
RB 80, RB 81 (KBS 357)	Südharzstrecke Göttingen - Northeim - Herzberg (Harz) - Nordhausen DB Regio	60-min-Takt Mo-So (gemeinsam)	Nordhausen, Nordhausen-Salza, Niedersachswerfen, Woffleben, Ellrich
RE/RB 55; RE/RB 56 (KBS 601)	Nordhausen - Sondershausen - Straußfurt - Erfurt, DB Regio	120-min-Takt Mo-So, gemeinsam -60-min-Takt	Nordhausen, Werther (nur RB), Wolkramshausen, Kleinfurra (nur RB)
HSB 326.2 Strab10 ³¹	Harzquerbahn, Nordhausen Nord - Ilfeld, HSB, VBN	Mo-So, 60-min- Takt (Strab10)+HVZ 60-min-Takt HSB (gemeinsam 30-min-Takt)	Nordhausen Nord (nur HSB) Nordh. Hesseröder Straße, Nordhausen Altentor, Nordh. Ricarda-Huch-Str., Nordhausen Schurzfeld, Nordhausen Krimderode, Niedersachsw. Herkulesmarkt Niedersachswerfen Ost, Niedersachsw. Ilfelder Str., Ilfeld Schreiberwiese, Ilfeld, Ilfeld-Neanderklinik,
HSB 326.2	Harzquerbahn Ilfeld - Eisfelder Talmühle (- Drei Annen Hohne) HSB	Einzelfahrten, kein Takt Mo-Fr 7 (4), Sa- So 8 (4) Fahrten	Ilfeld Bad Netzkater, Eisfelder Talmühle, Tiefenbachmühle, Sophienhof
HSB 333.2	Selketalbahn Eisfelder Talmühle - Stiege/Hasselfelde - Quedlinburg HSB	Einzelfahrten, kein Takt, tgl. 5 Fahrten	Eisfelder Talmühle

Im Allgemeinen dominiert als Grundtakt der 120-min-Takt. Durch Linienüberlagerung ergibt sich aber auf jeder Strecke mindestens ein angenäherter 60-min-Takt, wobei jedoch einige Unterwegshalte lediglich von einer Linie bedient werden, so dass an eben diesen Halten lediglich ein 120-min-Takt angeboten wird.

In Nordhausen liegt ein Knoten zur Minute 30 vor, der einem ITF-Taktknoten schon relativ nahe kommt. Lediglich aus Richtung Leinefelde ist ein Umstieg in Richtung Göttingen und Ilfeld nur mit etwas Wartezeit möglich. Von Leinefelde in Richtung Erfurt empfiehlt sich der Umstieg bereits in Wolkramshausen. Erstrebenswert wäre hier die Einrichtung eines Knotens zu einer Symetrie-Minute, der alle Verkehrsmittel umfasst, was gegenwärtig aber infrastrukturell nicht möglich ist..

³¹ Strab10 - Straßenbahnlinie 10, Erläuterung ihres Status s. Punkt 3.1.2



Fernverkehr mit der Bahn findet am Bahnhof Nordhausen lediglich mit einem IC-Zugpaar freitags und sonntags zwischen Düsseldorf (in Gegenrichtung bis Köln) und Berlin statt. Im Landkreis gibt es keine weiteren Fernverkehrshalte. Durch die Regionalexpress-Anbindung werden die Fernverkehrshalte Kassel-Wilhelmshöhe, Erfurt und Halle (Saale) umsteigefrei und in Göttingen mit einmaligem Umsteigen in weniger als 90 min erreicht. Das ist zwar zum Erreichen des nächsten Fernverkehrshalts eine relativ lange Zeit, allerdings bestehen von den vier erreichbaren Halten Direktverbindungen zu vielen weiteren Zielen in Deutschland. Der SPNV-Plan des Landes fordert zum Erreichen eines Oberzentrums eine max. Reisedauer von 90 min. Diese Zeit kann im Landkreis nur bei direktem (Haupt-)Bahnanschluss eingehalten werden.

Die normalspurigen Bahnstrecken im Landkreis sind Hauptbahnen und für Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h ausgebaut. Die Reisegeschwindigkeiten liegen auf der Ost-West-Achse bei 80 - 90 km/h und auf der Nord-Süd-Achse bei 60 - 70 km/h. Die Schmalspurstrecke ist für 40 km/h ausgebaut. Elektrifiziert ist lediglich die Halle-Kasseler-Eisenbahn. Die für Hauptbahnen relativ niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit wirkt sich direkt auf die Erreichbarkeit der nächsten Oberzentren aus. Zudem ist lediglich die Halle-Kasseler-Eisenbahn zweigleisig ausgebaut. Die Südharzstrecke verfügt über einige zweigleisige Abschnitte. Die Bahnstrecke in Richtung Erfurt ist komplett eingleisig, so dass die Züge sich hier lediglich in Bahnhöfen begegnen können. Die aus der Eingleisigkeit resultierenden betrieblichen Zwänge erschweren Verbesserungen im Fahrplan und vergrößern das Risiko unpünktlicher Züge.

Von Abellio Rail werden Elektrotriebwagen vom Typ Talent 2 Baureihe 1442 des Herstellers Bombardier eingesetzt. Die DB Regio AG setzt auf der Strecke Erfurt-Nordhausen Dieseltriebwagen der Baureihe 642 vom Typ Desiro, hergestellt von der Firma Siemens und IMG Nordhausen, auf der Südharzstrecke Dieseltriebwagen vom Typ Coradia LINT der Baureihe 648 ein, hergestellt von der Firma Alstom, ein.

Die Verkehrsbetriebe Nordhausen setzen auf der Straßenbahnlinie 10 Regionalstadtbahnfahrzeuge mit Hybridantrieb (elektrischer Antrieb mit Stromzuführung über Straßenbahnoberleitung oder diesel-elektrischer Antrieb) vom Typ Combino Duo des Herstellers Siemens ein. Die HSB fährt auf dem Abschnitt Nordhausen - Ilfeld überwiegend mit Dieseltriebwagen, die von den DB-Werken in Wittenberge (im Jahr 1996) oder Halberstadt (1999) hergestellt worden sind.

Lediglich auf den touristisch genutzten Fahrten von Nordhausen zum Brocken kommen Wagenzüge, die mit Dampflok bespannt werden, zum Einsatz. Diese sind, ebenso wie die Triebwagen der HSB, nicht barrierefrei. Zwischen Nordhausen und Ilfeld-Neanderlinik sind folglich lediglich die Fahrten der Straßenbahnlinie 10 barrierefrei. Die Halte der HSB nördlich Ilfeld-Neanderlinik sind nicht barrierefrei zu erreichen.



3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im Straßenpersonennahverkehr (StPNV)

Das Liniennetz des StPNV in der Stadt und im Landkreis Nordhausen umfasst gegenwärtig die in **Anlage 2** aufgelisteten

- 2 Straßenbahnlinien
- 8 Stadtbuslinien und
- 18 Regionalbuslinien.

Die kartografische Darstellung unter Einbeziehung der SPNV-Linien erfolgt für das Kreisgebiet in **Karte 9**, die Detaillierung für das Stadtgebiet bzw. die Kernstadt Nordhausen in den **Karten 20 und 21**.

Inhaberin der Liniengenehmigungen und durch Betrauungsanweisung und öffentlichen Dienstleistungsauftrag beauftragtes Unternehmen ist die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN). Die Straßenbahnlinie 10 wird durch die VBN im Auftrag der HSB betrieben. Diese nimmt in technischer und genehmigungsrechtlicher Hinsicht eine Sonderstellung ein (Nordhäuser Modell), die durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

- Die Bahn unterliegt hinsichtlich ihres Betriebes auf der HSB-Strecke der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) und hinsichtlich ihres Betriebes im öffentlichen Straßennetz der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab).
- Die Fahrzeuge sind sowohl für den elektrischen Betrieb über Oberleitung als auch mit einem dieselelektrischen Antrieb für die Fahrt auf der HSB-Strecke ausgerüstet (vgl. **Abschnitt 3.1.1**).
- Der Auftrag zur Leistungserbringung erfolgte durch den Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den SPNV an die HSB.
- Die HSB hat ihrerseits der VBN den Betrieb durch einen Subunternehmervertrag übertragen. Darin einbezogen ist die Stellung des Fahrpersonals und der Fahrzeuge zum überwiegenden Teil durch die VBN.
- Die Nutzfahrleistung der Linie wird entsprechend der Linienführung zu ca. 40 % in der Stadt Nordhausen, zu ca. 60 % in der Gemeinde Harztor (Ortsteile Ilfeld und Niedersachswerfen) erbracht.

Die Einordnung der Nutzfahrleistungen aus der Straßenbahnlinie 10 in das StPNV-Angebot nach **Anlage 2** entspricht ihrer verkehrlichen und tariflichen Integration, sie steht unter dem o. g. Vorbehalt.

Das in **Anlage 2** ausgewiesene Leistungsangebot im Jahr 2016 beträgt 2,975 Mio. Fahrplan-km bzw. Nutz-km, mit leicht ansteigender Tendenz.³² Davon entfallen annähernd 58 % auf Regionallinienbusse, 25 % auf Stadtlinienebusse in Nordhausen und 17 % auf Straßenbahnen. Das Leistungsangebot entspricht spezifischen Werten von 34,9 km pro Einwohner und Jahr bzw. 4.173 km pro km² und Jahr, jeweils bezogen auf Bevölkerung und Fläche des Landkreises, einschl. der Stadt Nordhausen. Beide

³² Fahrplan-km erfassen alle nach dem Fahrplan (unabhängig von der Inanspruchnahme) durchzuführenden Fahrten („fester Fahrplan“); Nutz-km kennzeichnen das ergänzende Angebot in Fahrten, die nur auf Bestellung durch Verkehrskunden durchgeführt werden (Rufbus)

Kenngrößen liegen über den Referenzwerten vergleichbarer Kreise³³ (32,5 km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.650 km pro km² und Jahr) und belegen eine relativ dichte Erschließung durch den StPNV. Die Werte sind besonders positiv hervorzuheben unter dem Aspekt, dass alle verkehrlichen Hauptachsen durch den SPNV bedient werden und dieser auch erheblich die Flächenerschließung unterstützt.

Der Anteil bedarfsgesteuerter Angebote (Rufbusse) ist mit 158,4 TNutz-km pro Jahr bzw. 5,3 % des StPNV-Angebots insgesamt relativ gering. Die Referenzwerte liegen hier - weit gestreut - zwischen 3 und 15 %. Das betrifft besonders das Netz der Regionalbuslinien mit einem Anteil von nur 3 %, während die Stadtbuslinien Nordhausen mit einem Anteil von 14 % einen vergleichsweise hohen Stand erreichen.

7 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt Nordhausen überschreiten die Grenze zu benachbarten Landkreisen, darunter auch die Stadtlinie E, die den Ortsteil Rottleberode der Gemeinde Südharz (Land Sachsen-Anhalt) an die benachbarte Stadt Nordhausen anbindet. Insgesamt sind jedoch die Nutzfahrleistungen außerhalb des Kreisgebietes sehr gering. Damit korrespondiert die Tatsache, dass als einzige nur die Rufbuslinie E 27 aus dem Landkreis Eichsfeld in den Landkreis Nordhausen hineinführt.

Tabelle 3-2 Fahrtenangebot im StPNV 2017

Tagart	Fahrten/Tag	Anteil am Schultag	Referenzwerte
Regional- und Stadtverkehr			
Schultag	977	100 %	100 %
Ferientag	857	87,7 %	65-70 %
Samstag	340	34,8 %	15-20 %
Sonn-/Feiertag	284	29,1 %	10-15 %
Regionalverkehr			
Schultag	380	100 %	100 %
Ferientag	288	75,8 %	55-60 %
Samstag	73	19,2 %	10-15 %
Sonn-/Feiertag	65	17,1 %	<10 %
Stadtverkehr			
Schultag	597	100 %	100 %
Ferientag	569	95,3 %	95 %
Samstag	267	44,7 %	40-50 %
Sonn-/Feiertag	219	36,7 %	30-40 %

³³ Als Portfolio der Vergleichswerte im Benchmarking wurden durch den Gutachter entsprechende Daten aus etwa 45 Landkreisen und weiteren Städten mit Stadtverkehren in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Nordthüringen und Nordhessen verwendet, die strukturell mit dem Landkreis und der Stadt Nordhausen vergleichbar sind. Dabei ist eine vollständige Vergleichbarkeit zwar nicht zu erreichen, dennoch eignen sich die Vergleichswerte als wichtige Orientierungswerte für die Angebotsbewertung.



Aus Anlage 2 und Tabelle 3-2 geht weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot im StPNV-Liniennetz, einschließlich der angebotenen Rufbusfahrten, hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses für die Leistungen im Landkreis nach Tagesarten wie folgt:

- Gemessen an den Referenzwerten strukturell vergleichbarer Landkreise liegen die Fahrtenanteile bezogen auf das Gesamtangebot aus Stadt- und Regionalverkehr an Ferientagen und auch an Samstagen und Sonntagen deutlich darüber.
- Die gleiche Feststellung ist zutreffend für das Fahrtenangebot im Regionalverkehr.
- Das Fahrtenangebot im Stadtverkehr ordnet sich an allen Tagesarten durchschnittlich in das Portfolio der Referenzwerte ein.

Tabelle 3-3 Nutzfahrleistungen im StPNV-Liniennetz 2016

Nutzfahrleistung im Landkreis Nordhausen [1000 Fpl-km/a]	Nach Leistungsart		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Konventionell	Bedarfs- abhängig	Regional- verkehr	Stadtverkehr	
Gesamtleistungen	2.816,7	158,4	1.790,7	1.184,4	2.975,1
davon Straßenbahn	513,7	-	86,5	427,1	513,7
<i>darunter genehmigungs- rechtlich SPNV-Lstg.</i>	108,6		86,5		
davon Bus	2.203,0	158,4	1.704,2	757,2	2.461,4
Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft (nur Bus)	-	4,8	4,8	-	4,8
Alle Leistungen im Landkreis Nordhausen	2.816,7	163,2	1.795,5	1.184,4	2.979,9
Leistungsanteile	94,5 %	5,5 %	60,3 %	39,7 %	

3.1.3 Netzerschließung und Verbindungsqualität im Regionalverkehr

Netzerschließung

Karte 9 zeigt, dass das Liniennetz des ÖPNV flächendeckend ist, alle verkehrlichen Hauptnetzrelationen bedient und das gesamte Kreisgebiet erschließt, wobei eine ausgeprägte Orientierung auf das teilfunktionale Oberzentrum und die Kreisstadt Nordhausen erkennbar ist. Netzlücken sind ausschließlich topografisch bedingt.

Die Karten 10 bis 13 zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o. g. Tagesarten. Daraus geht folgendes hervor:

- auch an Ferientagen (Karte 11) ist eine ähnlich flächenererschließende Angebotsstruktur wie an Schultagen (Karte 10) vorhanden;
es sind keine eklatanten Unterschiede in den Angebotshäufigkeiten im Vergleich zum Schul-

tag erkennbar;

Hauptnetzrelationen im StPNV treten kaum hervor, die Hauptrelationen werden durch SPNV-Angebote bedient und teilweise durch Regionalbusangebote verdichtet

- am Samstag (Karte 12) wird flächendeckend bedient, allerdings mit in der Regel nur 2 -4 Fahrten je Richtung, und mit Ausnahme einzelner Netzlücken (Teilräume Etzelsrode/ Friedrichsthal/Kehmstedt und Hain/Steinbrücken);
- an Sonn- und Feiertagen (Karte 13) trifft prinzipiell die gleiche Bewertung zu, wie für Samstage, mit lediglich noch etwas verminderter Angebotshäufigkeit.

Gravierende Unterschiede in der ÖPNV-Versorgung zwischen Teilräumen lassen sich nur insoweit erkennen, dass achsenferne Räume ein reduziertes StPNV-Angebot haben. Diese Angebotsstruktur entspricht den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen und ist dadurch strukturell bedarfsgerecht. Die Bedarfsgerechtigkeit der Dimensionierung der Angebote wird zusätzlich durch deren Nutzungsintensität bestimmt.

Verbindungsqualität im Hauptnetz des StPNV (Regionalverkehr)

Die Verbindungsqualität im Hauptnetz wird im Wesentlichen durch die Angebotshäufigkeit und Vertaktung der Verkehre auf den Hauptnetzrelationen bestimmt.

Da die wichtigsten Verbindungen zwischen den Zentralen Orten innerhalb des Landkreises und in benachbarten Kreisen durch die Bahn mit einer dichteren Fahrtenfolge als 60 min bedient werden, ist nur in wenigen Relationen darüber hinaus Bedarf für ein über den Erschließungs- und Schülerverkehr hinausgehendes Angebot im StPNV vorhanden.

Es ist grundsätzlich folgendes festzustellen:

- die Verkehrsangebote haben der Kategorisierungsstruktur aus dem bisherigen Nahverkehrsplan nicht entsprochen;
- das bezieht sich sowohl auf die Streckenführung als auch auf die Angebotshäufigkeiten;
- es muss eine grundlegende Neufestlegung der Hauptnetzrelationen bzw. der Gesamtkategorisierung des Netzes erfolgen.

Ein durchgängiges Merkmal des Regionalbusverkehrs besteht generell, aber auch im Hauptnetz, in der nachfrageorientierten Fahrplangestaltung, die durch den Berufs- und insbesondere den Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt wird. Demzufolge sind Taktverkehre nur auf wenigen Linien oder nur in Ansätzen vorhanden.

Verbindungsqualität im Ergänzungsnetz des StPNV

Nach der zuletzt geltenden Fassung des Nahverkehrsplanes wurde das gesamte StPNV-Netz dem Hauptnetz zugeordnet. Das erscheint gerade nicht sachgerecht, weil - wie vorstehend erläutert - für den StPNV-Regionalverkehr gerade die Erschließungs- und Zubringerfunktion gegenüber der Verbindungsfunktion, die überwiegend durch den SPNV realisiert wird, überwiegt.

Die weiteren Verkehre im Ergänzungsnetz werden primär durch die Anforderungen an die Schülerbeförderung und die Anbindung der Siedlungseinheiten an Zentrale Orte bestimmt.



Daher ist es unumgänglich, in **Abschnitt 4** die gesamte Netzkategorisierung im Regionalverkehr neu zu fassen.

Erschließung der Siedlungseinheiten und Anbindung an Zentrale Orte

Gemäß bisher und künftig geltendem Nahverkehrsplan wird die Erschließung und Verbindungsqualität zu Zentralen Orten für 78 Siedlungseinheiten des Landkreises und der Stadt mit mindestens 100 Einwohnern (innerhalb der Stadt Nordhausen auch mit unter 100 Einwohnern) ausgewiesen.³⁴ Darunter betreffend 66 Siedlungseinheiten das Kreisgebiet außerhalb der Stadt Nordhausen.

Gemessen an den Richtwerten des Bedienungsstandards (vgl. **Abschnitt 4.3.3**), die sich an den Vorgaben des bisherigen NVP und den Grundsätzen der Raumordnung orientieren, ist zusammenfassend zu konstatieren:

- Die Richtwerte der Angebotshäufigkeit werden an Schultagen in den Verbindungen zu Grundzentren lediglich für die Orte Schiedungen und Trebra nicht eingehalten. Für die Siedlungseinheit Wernrode besteht eine Reisezeitüberschreitung.
- An Ferientagen kommt zu den vorstehenden Siedlungseinheiten lediglich Guderleben hinzu, bei den Reisezeitüberschreitungen noch Holbach, Mackenrode und Limlingerode.
- Der Problembereich ist somit als das mittlere westliche Randgebiet des Kreises identifiziert, weil hier die unmittelbare Anbindung an das nahe gelegene Grundzentrum Ellrich fehlt.
- Für die Verbindungen zum nächsterreichbaren Mittelzentrum werden die Richtwerte an Schul- und Ferientagen hinsichtlich der Anzahl der Fahrtmöglichkeiten vollständig eingehalten. Es treten an beiden Tagesarten lediglich für die gleichen drei Siedlungseinheiten (Trebra, Elende und Rehungen) Reisezeitüberschreitungen auf.
An Ferientagen treten etwas mehr Nichteinhaltungen auf. Diese sind ebenfalls in einer Überschreitung des Reisezeit-Richtwerts und nicht in einer zu geringen Angebotshäufigkeit begründet. Auch hier überwiegen die räumlichen Randlagen des Kreises.
- Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Nordhausen ist aus keiner Siedlungseinheit problematisch. Das gilt gleichermaßen für Schul- und Ferientage. Hier wirken sich die geografischen Entfernungen und insbesondere auch die guten SPNV-Verbindungen positiv aus.
- Schnelle Verbindungen ins Oberzentrum Erfurt oder ein anderes Oberzentrum (Halle/Saale, Göttingen, Kassel) sind für alle die Orte gegeben, die entweder selbst über einen SPNV-Halt verfügen oder mit Hilfe des StPNV an den SPNV gut angeschlossen sind. Für alle Siedlungseinheiten, für die dies nicht zutrifft, besteht keine realistische Möglichkeit der Erreichbarkeit in einer vorgebetauglichen Häufigkeit und Reisezeit.

Die vorstehenden Feststellungen werden durch die **Karten 14 bis 19** visualisiert.

³⁴ Zu den Siedlungseinheiten vgl. Abschnitt 2.1 und Anlage 1

3.1.4 Angebot im Stadtverkehr Nordhausen

In der Stadt Nordhausen besteht - gemessen an Städten vergleichbarer Größenordnung in den neuen Bundesländern - ein relativ dichtes StPNV-Angebot, das in **Karte 20** (gesamtes Stadtgebiet) und **Karte 21** (Auszug Kernstadt) dargestellt wird. Das betrifft besonders den Kernstadtbereich im Einzugsgebiet der Straßenbahnlinien 1 (Bahnhofsplatz - Südharz Klinikum) und 2 (Parkallee - Nordhausen Ost) sowie der Stadtbuslinie A (Salza - Bahnhofsplatz - Hochschule - Pferdemarkt).

Die Straßenbahnlinien 1 und 2

verkehren Montag bis Freitag in der Zeit von 6:30 bis 19:00 Uhr im 10-Minuten-Takt, davor und danach im 30-Minuten-Takt. Dieser gilt auch an Samstagen und Sonntagen. Im Streckenteil der Linie 1 zwischen Bahnhofsplatz und Südharz Klinikum erfolgt die Bedienung der Linie 1 im Stundentakt durch Fahrzeuge der Linie 10, die damit im Fahrplan beider Linien stehen. Zwischen den zentrumsnahen Haltestellen Nordbrand, Rathaus/Kornmarkt und Theaterplatz überlagern sich die Linien 1 und 2 und bieten auch günstige Umstiegsmöglichkeiten.

Stadtbuslinie A Salza - Bahnhofsplatz - Hochschule - Pferdemarkt

ist eine Durchmesserlinie durch die Kernstadt. Sie erschließt ergänzend zu den genannten Straßenbahnlinien den östlichen Teil der Kernstadt mit mehreren, teilweise richtungsbezogenen Übergangsmöglichkeiten zur Straßenbahn. Zwischen dem Bahnhofsplatz und dem Endpunkt Salza erschließt Buslinie A den westlichen Teil der Kernstadt (Wohngebiete an der Bochumer Straße und Hesseröder Straße). Sie verläuft hier teilweise in geringem Abstand zu dem nach Ilfeld führenden Streckenast der Straßenbahnlinie 10 auf dem Gleis der HSB. Dabei hat die Stadtbuslinie A an der innerstädtischen Erschließung größeren Anteil als Linie 10 auf Grund der günstiger zu den Aufkommensschwerpunkten gelegenen Haltestellen und des dichteren Fahrtenangebotes.

Stadtbuslinie A verkehrt auf der Gesamtstrecke Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr im 20-Minuten-Takt. In der Frühspitze werden auf den besonders belasteten Streckenteilen zwischen Salza und Hochschule jeweils 4 zusätzliche Fahrten eingelegt. Damit wird die Linie A auch den Anforderungen des Berufsverkehrs gerecht. In beiden Richtungen ist sie am Hauptverknüpfungspunkt Bahnhofsplatz mit der Straßenbahnlinie 1 verknüpft. Samstags besteht dieser Fahrplantakt in der Zeit von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr. Im Abendverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt Linie A im Stundentakt. Dieses Angebot besteht Montag bis Freitag ab 21:30 Uhr für 2 Fahrten pro Richtung, samstags bzw. an Sonn- und Feiertagen ab 19:30 für 4 Fahrten pro Richtung bedarfsabhängig als Rufbusangebot mit einer Voranmeldezeit von 1 h.

Linie 10 Ilfeld/Neanderklinik - Niedersachswerfen - Nordhausen/Südharz Klinikum

Das Fahrtenangebot der **Linie 10** entspricht Montag bis Freitag einem Stundentakt, samstags und an Sonn- und Feiertagen einem Zweistundentakt. Die Verkehrszeiten sind richtungsbezogen etwas unterschiedlich: In Richtung Südharz Klinikum beginnt der innerstädtische Takt am Bahnhofsplatz an allen Tagen um 5:30 Uhr, in Ilfeld Neanderklinik aber erst ca. 7:00 Uhr so dass die Ankunft der ersten durchgehenden Fahrt am Südharz Klinikum bei 7:35 Uhr, der letzten bei 19:35 Uhr liegt. 2 spätere Fahrten (Montag bis Freitag) bzw. 1 spätere Fahrt (Samstag, Sonntag) verkehren ab Bahnhofsplatz zur Wiedigsburghalle. In der Gegenrichtung liegt die Abfahrtszeit der ersten Fahrt am Südharz Klinikum bei 4:38 Uhr (Montag bis Freitag) bzw. 5:38 Uhr (Samstag, Sonntag, Feiertag); die Abfahr-



zeit der letzten Fahrt an allen Tagen bei 17:38 Uhr. Die Fahrzeiten für die Gesamtstrecke betragen je nach Richtung 38 bzw. 40 Minuten.

Stadtbuslinie B Bahnhofplatz - Darrweg - Uthleber Weg - Südstraße - Niedersalza (Schule)/ Bahnhofplatz

verkehrt nach dem aktuellen Fahrplan von Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr bis 17:00 Uhr im Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten früh und nachmittags auf 30 Minuten verdichtet wird. Sie erschließt den südlichen Teil der Kernstadt und in einer zusätzlichen Führung durch 2 Fahrten den Schulstandort Niedersalza.

Stadtbuslinie C Bahnhofplatz - Niedersalza - Bahnhofplatz

verkehrt gleichfalls als Ringlinie, gegenläufig zur Linie B. Ihre Verkehrszeit liegt Montag bis Freitag zwischen 6:00 und 14:00 Uhr mit 7 Fahrten, die einem Stundentakt mit 2 Lücken (jeweils 9:00 und 10:00 Uhr) entsprechen. Samstags besteht ein Angebot von 4 Rufbusfahrten im Zweistundentakt.

Stadtbuslinie D Salza - Herreden - Hochstedt - Hörningen - Gudersleben

stellt als Anschlusslinie zur Stadtbuslinie A die Verbindung zu den Stadtteilen Hochstedt und Hörningen her und überschreitet die Stadtgrenze zu den Ortsteilen Mauderode der Gemeinde Werther und Gudersleben der Stadt Ellrich. Diese sind unabhängig von ihrer administrativen Zugehörigkeit den Stadttarifzonen 3 bzw. 4 zugeordnet. Von Montag bis Freitag werden tagsüber fahrtrichtungsabhängig 8 bzw. 9 Fahrten in festen Fahrplänen mit teilweise unterschiedlichen Verläufen angeboten (davon 4 bzw. 5 ohne Bedienung von Hochstedt), abends zusätzlich 1 bzw. 2 Rufbusfahrten. Samstags und an Sonn- und Feiertagen besteht ein Angebot von jeweils 6 Rufbusfahrten. Alle Fahrten sind in Salza mit Stadtbuslinie A verknüpft.

Stadtbuslinie E Bahnhofplatz - Salza - Südharz Klinikum - Buchholz - Rottleberode

ist auf Grund ihrer Führung die weitaus längste Stadtlinie, hinsichtlich ihrer Nutzfahrleistung steht sie hinter Linie A an 2. Stelle. Linie E erschließt neben einem großen Teil der Kernstadt mehrere Außenbereiche (Ortsteile), Buchholz und Hermannsacker und den Ortsteil Rottleberode der Gemeinde Südharz. Von Montag bis Freitag verkehren in beiden Richtungen jeweils 14 Fahrten zwischen beiden Endpunkten allerdings mit Abweichungen in der Bedienung einzelner Haltestellen. Das entspricht einem mittleren, im Tagesverlauf aber wechselnden Fahrtenabstand von ca. 1 Stunde. Zusätzlich verkehren einzelne Fahrten auf Teilstrecken. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht ein Rufbusangebot von jeweils 3 Fahrten über die Gesamtstrecke und zusätzlich 6 Fahrten zwischen Salza und Südharz Klinikum.

Stadtbuslinie F Bahnhofplatz - Pferdemarkt - Leimbach - Steigerthal - Petersdorf/Schule

dient der Erschließung der Stadtteile Himmelgarten, Leimbach und Steigerthal. Das Fahrtenangebot umfasst Montag bis Freitag richtungsbezogen 11 bzw. 10 Fahrten an Schultagen und 7 Fahrtenpaare an Ferientagen. Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen besteht ein Rufbusangebot von 3 Fahrten pro Richtung, deren Nutzung nur zwischen Bahnhofplatz und Pferdemarkt nicht zugelassen ist.

Stadtbuslinie G KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora - Bahnhofplatz

hat Montag bis Freitag ein Angebot von 6 Rufbusfahrten pro Richtung im Stundentakt (zur Gedenkstätte vormittags, in Gegenrichtung mittags/nachmittags). Der Ein- und Ausstieg ist auch an der Haltestelle „Am Alten Tor“ möglich.

Stadtbuslinie K Bahnhofplatz - Bielen

verdichtet das durch die Regionalbuslinie 21 (Nordhausen - Görsbach) bestehende innerstädtische Angebot. An den Wochentagen Montag bis Freitag trägt Linie K mit 8 Fahrten (Schultag) bzw. 5 Fahrten (Ferientag) pro Richtung zum Gesamtangebot bei. Dieses beläuft sich richtungsbezogen auf 23/22 Fahrten an Schultagen bzw. 20/19 Fahrten an Ferientagen im Zeitraum von 5:00 bis 17:00 Uhr. Das entspricht einem in der Frühspitze verdichteten Stundentakt. Dieses wird ergänzt durch 2 Rufbusfahrten pro Richtung in den Abendstunden. An Samstagen besteht ein Angebot von 4 Fahrten pro Richtung etwa zwischen 8:00 und 16:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen verkehrt 1 Fahrt pro Richtung in einem festen Fahrplan, ergänzt durch jeweils 5 Rufbusfahrten.

Für die Stadtbuslinien mit Ausnahme der Linie D bildet die Haltestelle Bahnhofplatz einen zentralen Verknüpfungspunkt untereinander und besonders mit der Straßenbahnlinie 1.

Die Ortsteile Steinbrücken und Sundhausen liegen außerhalb des Bedienungsgebietes der Stadtlinien, sie werden durch die Regionalbuslinien 20 bzw. 291 erschlossen. Der Ortsteil Rüdigsdorf (mit weniger als 100 Einwohnern) ist gegenwärtig nicht in das öffentliche Liniennetz einbezogen.

3.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme ist ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal aus der Sicht des Nutzers. Der bisher geltende NVP legt dazu folgende Verknüpfungspunkte (VP) fest:

Regionalverkehr		
<u>Hauptverknüpfungspunkt</u>	<u>Verknüpfungspunkte</u>	<u>Wichtige Umsteigepunkte</u>
Nordhausen, Bahnhofplatz/ZOB	- Niedersachswerfen-Ost - Bleicherode-Ost, Bf - Bleicherode, Löwentor	Ilfeld
Stadtverkehr Nordhausen		
<u>Hauptverknüpfungspunkt</u>	<u>Verknüpfungspunkte</u>	
Bahnhofplatz (ZOB)	- Karl-Liebknecht-Platz - Südharz Klinikum	

Die Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtenzahl für die Verknüpfungspunkte ermitteln.

Die Analyse und Bewertung der Bus-Bahn-Verknüpfung gilt als gewährleistet, wenn beim Übergang folgende Kriterien erfüllt werden:

- Verknüpfungszeit ≤ 15 min. mit Regionalbussen am Bahnhof,



- Verknüpfungszeit ≤ 10 min. für das Umsteigen mit Stadtlinien des Hauptnetzes in HVZ und NVZ, sonst wie mit Regionalbussen,
- analoge Anwendung der Verknüpfungszeiten für die Verknüpfung Bahn - Bus.

Der Bahnhof Nordhausen ist der wichtigste Taktknoten im Raum Nordthüringen. Darüber hinaus übt auch Wolkramshausen wichtige Umstiegsfunktionen im SPNV aus.

Die StPNV-Verknüpfungen sind in den zurückliegenden Planungsperioden

- zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn
- zwischen Bus und Bus bzw. Straßenbahn
- im Stadtverkehr und im Regionalverkehr

erheblich verbessert worden.

Im Regionalverkehr hat dazu maßgeblich die Kategorisierung des Liniennetzes mit besser aufeinander abgestimmten Angeboten bzw. Fahrplänen beigetragen. Im Stadtverkehr waren die Neustrukturierung der Taktfamilien beim Stadtbus Linie A (Wechsel von 15-/30-min-Takt auf 20-min-Takt mit besserer Kompatibilität zum 10-min-Takt der Straßenbahn) maßgebend.

Es ist insgesamt einzuschätzen, dass die erreichte Verknüpfungsqualität an den festgelegten Verknüpfungspunkten, insbesondere aber im Stadtverkehr auch an weiteren Haltestellen mit Umstiegsfunktionen gut ist.

3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Die räumliche Verteilung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2011 (aktuellere Daten liegen nicht vor) weist im Abschnitt Nordhausen - Wolkramshausen durch sich überlagernde Angebote die höchste Querschnittsbelastung mit 1.700 Fahrgästen vergleichsweise hohe Werte auf.

In der gesamten Ost-West-Achse liegt die Belastung ansonsten bei 900 - 1.000 Fahrgästen im Tagesquerschnitt.

In der Nord-Süd-Achse werden 600 - 700 Fahrgäste im Tagesquerschnitt festgestellt.

Nur die Strecke der Harzer Schmalspurbahnen mit einer Querschnittsbelastung von 200 - 250 Fahrgästen weist Werte von unter 500 Reisenden pro Tag (Mo - Fr) aus, was durch den SPNV-Landesplan problematisiert wird, aber deren besonderem Charakter geschuldet ist.³⁵

In der Entwicklung der Fahrgastnachfrage seit 2006 ist keine der Strecken von großen Nachfrageveränderungen betroffen, so dass von relativ stabilen Werten auszugehen ist.

Für den Landkreis ist kennzeichnend, dass eine außergewöhnlich hohe Konzentration der SPNV-Nachfrage festzustellen ist. Das liegt an dem hohen Potenzialgewicht des teilfunktionalen Oberzentrums Nordhausen.

³⁵ Quelle für alle Angaben zum Schienenpersonennahverkehr: 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2013 bis 2017



Tabelle 3-4 Beförderungsfälle im SPNV, Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen (gerundet)³⁶

Zugangsstelle	Mittelwert Ein- und Aussteiger täglich (Mo-Fr)		
	2006	2011	2015
Bleicherode Ost		100 - 500	150
Gebra(Hainleite)		20 - 100	<10
Görsbach	Angaben werden	20 - 100	30
Ellrich	durch NVS für das	100 - 500	230
Heringen(Helme)	Beschlussexemplar	20 - 100	40
Kleinfurra	des NVP	20 - 100	1.870 ³⁷
Niedersachswerfen	nachgeliefert	100 - 500	80
Nohra(Wipper)	und für 2011	20 - 100	10
Nordhausen	präzisiert	>1.000	2.290
Nordhausen-Salza		20 - 100	100
Sollstedt		100 - 500	140
Werther		20 - 100	40
Wipperdorf		20 - 100	20
Woffleben		20 - 100	30
Wolkramshausen		100 - 500	1.190 ³⁷
Nordhausen Nord	k. A.	490 ³⁸	k. A.
Nordhausen Hesseröder Straße		30	
Nordhausen Altentor		70	
Nordhausen Ricarda-Huch-Straße		40	
Nordhausen-Schurzfell		20	
Nordhausen-Krimderode		30	
Niedersachswerfen Herkulesmarkt		110	
Niedersachswerfen Ost		220	
Niedersachswerfen Ilfelder Straße		40	
Ilfeld Schreiberwiese		60	
Ilfeld		150	
Ilfeld-Neanderklinik		70	
Ilfeld Bad	k. A.	10	k. A.
Netzkater		20	
Eisfelder Talmühle		30	
Tiefenbachmühle		<10	
Sophienhof		10	

³⁶ Angaben aus der Reisendenstatistik (RES), bereitgestellt durch NVS Thüringen, nach Zugangsstellen (gerundet)

³⁷ Wegen eines längerfristigen Baufahrplans im Jahr 2015 fungierte dieser Bahnhof zeitweise als Verknüpfungspunkt zwischen Zug und SEV. Die Umsteiger zwischen beiden Verkehrsmitteln sind im Baufahrplanabschnitt als jeweils ein Aussteiger (aus dem SEV bzw. Zug) plus ein Einsteiger (in den Zug bzw. SEV) erfasst.

³⁸ einschl. Nordhausen Bahnhofplatz



Aus der besonderen Datenlage 2015 und den noch nicht vorliegenden Werten für 2006 bzw. unkonkreten Werten für 2011 lässt sich kein Gesamtaufkommen im Kreisgebiet und auch kein konkreter Trend ableiten. Es ist aber davon auszugehen, dass das Gesamtaufkommen an den Zugangsstellen der normalspurigen Strecken stabil bis leicht steigend ist und sich eine weitere Konzentration auf die größeren Zugangsstellen, insbesondere den Bahnhof Nordhausen, ergeben hat.

Problematisch ist aber der Nachfrageverlust bei weiteren kleineren Zugangsstellen. Da nach allgemeiner Einschätzung die SPNV-Würdigkeit einer Zugangsstelle bei einem täglichen Aufkommen von weniger als 50 Ein- und Aussteigern infrage zu stellen ist (nach dem SPNV-Plan des Landes prinzipiell aber erst unter 20 Ein- und Aussteigern pro Tag), müssen gegenwärtig die Zugangsstellen Gebra (Hainleite) und Nohra (Wipper) als bestandsgefährdet eingestuft werden.³⁹

Das aus dem Fahrausweisverkauf ermittelte jährliche Fahrgastaufkommen im Straßenpersonennahverkehr lag 2015 bei ca. 4,31 Mio. Beförderungsfällen, davon 2,58 Mio. Beff. im Stadtverkehr und 1,71 Mio. Beff. im Regionalverkehr.⁴⁰ Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des StPNV von 50,9 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Eine derartig hohe Nutzungshäufigkeit spiegelt eine hohe öffentliche Mobilität wieder und ist nur in reinen Stadtverkehren oder Landkreisen mit leistungsfähigen Stadtverkehren erreichbar.

Tabelle 3-5 Nachfrage im StPNV 2011 bis 2015

Leistungsbereich	2011	2012	2013	2014	2015	2015/ 2011	Nutzungshäufigkeit 2011 2015	
	Beförderungsfälle (in 1.000)						(in Beff./Einw. und Jahr)	
Stadtbus	649,2	651,1	661,0	649,8	650,2	+0,1 %	15,4	15,4
Straßenbahn	1.999,8	1.934,0	1.911,5	1.970,1	1.929,3	-3,5 %	47,4	45,7
Sum Stadtverkehr	2.649,0	2.585,1	2.572,5	2.619,9	2.579,5	-2,6 %	62,8	61,0
Regionallinien	1.501,3	1.660,7	1.563,4	1.745,7	1.731,0	+15,3 %	16,8	20,3
StPNV gesamt	4.150,4	4.285,1	4.135,9	4.365,6	4.310,4	+3,85 %	46,5	50,9
davon Schüler/Stud.	1.764,5	1.828,9	1.969,1	2.048,0	2.070,0	+17,3 %	Werte für Stadtverkehr bezogen auf Stadtbevölke- rung, für Regionalverkehr und StPNV gesamt bezogen auf Gesamtbevölkerung des Kreises	
Anteil	42,5 %	42,7 %	47,6 %	49,9 %	48,0 %			
Sonstige	2.385,6	2.456,2	2.166,8	2.317,6	2.240,4	-6,1 %		

Nach **Tabelle 3-** entfallen etwa 2,07 Mio. Fahrgäste (entsprechend 48 %) auf Schüler. Beschränkt man diese Betrachtung nur auf den Regionalverkehr, dann liegt der Schüleranteil bei 76 %. Im Stadtverkehr werden dagegen deutlich mehr sonstige Fahrgäste (Jedermann-Fahrgäste) befördert

³⁹ Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

⁴⁰ Datenquelle: Datenbereitstellung VBN



als Schüler und Studierende. Der Anteil der Jedermann-Fahrgäste beträgt im Stadtverkehr 71 %. Damit besteht ein etwa umgekehrtes anteiliges Verhältnis im Stadt- und im Regionalverkehr.

Zwischen 2011 und 2015 ist die aus dem Fahrausweisverkauf ermittelte Fahrgastnachfrage insgesamt um ca. 3,85 % angestiegen, wohingegen in den angrenzenden Kreisen Nordthüringens leichte Rückgänge zu verzeichnen waren. Dabei war eine leichte Auf-und-Ab-Bewegung im Analysezeitraum zu verzeichnen.

In den aus dem Fahrausweisverkauf ermittelten Beförderungsfällen steckt allerdings eine statistische Besonderheit. Hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit wird das Semesterticket wie eine Schülermonatskarte bewertet. Die tatsächliche Nutzungshäufigkeit ist aber deutlich höher, andererseits nutzen nicht alle Studierenden dieses Ticket oder sie nutzen es nicht ganzjährig und regelmäßig. Es wurde überschlägig bestimmt, dass die Beförderungsfälle im Stadtverkehr Nordhausen um etwa 600.000 pro Jahr höher liegen müssten, als in vorstehender Tabelle ausgewiesen, die sich jedoch in den Erhebungsergebnissen nur anteilig nachweisen lassen und vor allem nicht erlöswirksam werden.

Die spezifische Nutzungshäufigkeit des StPNV ist insgesamt (auch ohne diese Korrektur) vergleichsweise hoch und weiter angestiegen. Dabei war die Tendenz im Regionalbusverkehr stark ansteigend und im Stadtbusverkehr stabil, während sie bei den Straßenbahnlinien und im Stadtverkehr insgesamt leicht rückläufig war. Dieser Rückgang im Stadtverkehr wird kompensiert und in einen Anstieg verkehrt, wenn die Nutzung der Semestertickets sachgerecht angerechnet würde.

Die Gesamtentwicklung war vor allem durch folgende Ursachen geprägt:

- die sich stabilisierende oder sogar leicht positive Gesamtentwicklung bei den Strukturdaten (vor allem Schüler und Pendler), die zu entsprechenden Fahrgastpotenzialen geführt haben,
- Die im Frühjahr 2013 erfolgte Einführung eines Semesterticket, die in 2013 und vor allem 2014 zu einem Nachfragesprung geführt hat, der vorjährige Verluste kompensiert und sogar überkompensiert hat.

Die ausgewiesenen Tageswerte zum Fahrgastaufkommen 2016 zeigen eine Fortsetzung des Trends der Vorjahre, wobei sich insbesondere der Stadtbusverkehr und die Linie 10 sehr positiv entwickelt haben.

Aufgrund des Vorliegens detaillierter Ein- und Aussteigerzählungen der VBN konnten die örtliche Verteilung des Fahrgastaufkommens und die Netz- bzw. Linienbelegungen ermittelt und kartografisch dargestellt werden. Für den Regionalverkehr erfolgte das mit den Karten 33 - 35 (für die Tagessorten Schultag, Samstag, Sonn- und Feiertag), für den Stadtverkehr Nordhausen mit Karte 39 (Datenverfügbarkeit nur für Schultage). Darüber hinaus konnte so auch der sogenannte statistische Besetzungsgrad im Regional- und Stadtverkehr dargestellt werden. Dafür wurden die Karten 36 - 38 (Regionalverkehr) sowie die Karten 40a und 40b (Stadtverkehr - Stadtbus und Straßenbahn) erstellt⁴¹.

Im Regionalverkehr heben sich bei den Streckenbelegungen deutlich einerseits die Zuläufe auf die Stadt Nordhausen und andererseits die Verbindungen im Raum Bleicherode/Sollstedt/Lipprechte-

⁴¹ In Einzelfällen treten negative Belegungswerte vor allem an Linienenden auf. Diese sind in unplausiblen Daten begründet (Nichtübereinstimmung von Einsteiger und Aussteigern).



rode/Kleinbodungen heraus. Bei Stichstrecken wird lediglich eine scheinbar hohe Belegung durch doppelte Erfassung ausgewiesen.

Im Stadtverkehr heben sich ebenso deutlich die Strecken der beiden Straßenbahnlinien, insbesondere in deren Überlagerungsbereich, sowie die Strecke der Buslinie A ab.

Die statistische Besetzung, gemessen in Personenkilometer je Fahrplankilometer, gibt an, wie viele Fahrgäste sich durchschnittlich im Fahrzeug befinden. Daraus können grundsätzliche Anhaltspunkte über die Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage, also die Passfähigkeit und Effizienz des Angebots gewonnen werden. In den Karten dargestellt sind die Durchschnittswerte über alle Fahrten an einem Tag der entsprechenden Tagesart.

Im Regionalverkehr treten an Schultagen fast ausschließlich statistische Besetzungsgrade auf, die über oder mindestens in einem betriebswirtschaftlich gut vertretbaren Wertebereich von 7 - 8 Fahrgästen liegen. Am Wochenende werden solche Werte nur in der Hauptnetzrelation Nordhausen - Wipperdorf - Bleicherode - Kleinbodungen erreicht. Die Wirtschaftlichkeit des Wochenendangebotes ist im Regionalverkehr damit deutlich geringer zu bewerten, darunter sonntags durchaus grenzwertig.

Die statistische Besetzung der Stadtbushfahrten ist relativ weit gestreut, liegt im Kernstadtbereich aber in der Regel bei Werten zwischen 10 - 20 Fahrgästen, was über den ganzen Tag betrachtet gute Werte sind. Außerhalb der Kernstadt liegen die Werte meist im Bereich der Besetzung von Regionalbusfahrten. Die aus Gründen der Übersichtlichkeit gesonderte Darstellung der statistischen Besetzung der Straßenbahnfahrten zeigt ähnliche Werte wie bei den Stadtbussen in der Kernstadt. Auch unter Berücksichtigung des erheblich dichteren Fahrtenangebotes müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, diese Werte zu erhöhen.

3.3 Zusammengefasste Feststellungen und Gesamtbewertung

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten dienen

- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des StPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum 2017 bis 2021,
- der Kontrolle der Einhaltung von Vorgaben der Aufgabenträger, definiert durch den bisher gültigen Gemeinsamen Nahverkehrsplan, im Hinblick auf die Erfüllung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der definierten ausreichenden Verkehrsbedienung,
- der Erfolgskontrolle zur Umsetzung der raumordnerischen Grundsätze, definiert durch das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und den Regionalplan Nordthüringen 2012,
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis und in der Stadt im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Förderung des ÖPNV.

In der Summe aus SPNV- und StPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises und der Stadt sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.



- b. Das Gesamtvolumen des Angebots im StPNV je Einwohner liegt deutlich über den Durchschnittswerten vergleichbarer Kreise, was aufgrund des ebenfalls überdurchschnittlichen SPNV-Angebots besonders hoch zu bewerten ist.
- c. Das Angebotsvolumen im Stadtverkehr Nordhausen ist als angemessen zu bewerten. Der Stadtverkehr wird generell durch das Straßenbahnsystem, einschl. der Linie 10, aufgewertet.
- d. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen weist ein vergleichsweise überdurchschnittliches Angebot an Ferientagen auf, was nicht nur auf das Gewicht des Stadtverkehrs zurückzuführen ist, sondern explizit auch für den Regionalverkehr gilt. Gleiches trifft im Regionalverkehr auch auf die Angebotsumfänge an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu. Im Stadtverkehr sind die Angebotsumfänge an allen Tagesarten als vergleichsweise durchschnittlich einzuschätzen.
- e. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus (ohne wesentliche zusätzliche Erschließungsfunktionen) sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- f. Der quantitative Mindestbedienstungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird hinsichtlich der Hauptnetzbedienung im Regionalverkehr gegenwärtig nicht erfüllt, weil das Netz neu zu kategorisieren ist. In der Flächenerschließung werden die Mindestbedienstungsvorgaben mit Ausnahme weniger Einzelfälle eingehalten. Im Stadtverkehr werden beide Anforderungen ähnlich gut erfüllt.
- g. Die anteilige Anwendung von Bedarfsverkehren ist im Regionalverkehr nach wie vor sehr gering. Hier liegen weiterhin Gestaltungsreserven für eine wirtschaftliche Erfüllung der Daseinsvorsorgeaufgaben, insbesondere in den Randgebieten des Kreisgebiets und am Wochenende. Im Stadtverkehr Nordhausen wird dieses Mittel der Angebotsgestaltung dagegen bereits stark genutzt, was für Stadtverkehre durchaus nicht üblich ist.
- h. Die relevanten Ziele des Freizeit- und touristischen Verkehrs sind überwiegend erschlossen. Das Potenzial für zusätzliche touristische Angebote ist gering.
- i. Die Vorgaben für den Schülerverkehr laut Schülerbeförderungssatzung des Landkreises und des Thüringer Schulfinanzierungsgesetzes werden eingehalten.
- j. Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus/Straßenbahn und Bus-Bus/Straßenbahn erreicht. Dennoch kann sich punktueller Optimierungsbedarf ergeben und es ergibt sich permanenter Handlungsbedarf zur Sicherung der Verknüpfungen beim SPNV-Fahrplanwechsel.
- k. Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist im Kreisgebiet im StPNV angestiegen. Die positivste Entwicklung hatte der Regionalverkehr zu verzeichnen. Das Aufkommen im Stadtverkehr ist - auch durch Einmaleffekte, wie die Einführung eines Semestertickets - zumindest stabilisiert, unter Anwendung tatsächlicher Nutzungshäufigkeiten des Semestertickets aber ebenfalls als angestiegen zu bewerten.
Die Nutzung des Fahrtenangebotes (statistische Besetzung) ist im Regionalverkehr sonntags sehr gering, ansonsten als überwiegend durchschnittlich zu bewerten.

In der Gesamtbewertung des gegenwärtigen Standes des verkehrlichen Angebotes ist festzustellen, dass sich die vorstehend genannten Mängel, Defizite und Nichteinhaltungen von Vorgaben ganz überwiegend als Einzelprobleme darstellen und nicht auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen sind.

Insgesamt sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

1. Die wesentlichen Ziele des bisher geltenden Nahverkehrsplanes konnten erreicht werden, aber noch nicht alle Vorgaben werden eingehalten bzw. sind Vorgaben anzupassen.
2. Aus dem bestellten Leistungsvolumen und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine weitergehend optimierte Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes und auch zunehmend modernisiertes Angebot bereitgestellt worden.
3. Im Planungszeitraum sind aber unter den weiter schwierigen demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zumindest zu sichern, aber gezielt auch weitere Verbesserungen zu erreichen.

Die wesentlichen raumordnerischen Grundsätze sind erfüllt:

1. Die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge werden erreicht. In Teilräumen ist in der ÖPNV-Bedienung allerdings noch Handlungsbedarf zur zukünftigen Sicherung dieser Ziele vorhanden.
2. Eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger, ist im Rahmen der Möglichkeiten gewährleistet.
3. Die Folgen des demografischen Wandels werden bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt.

Daraus lassen sich die nachfolgend aufgelisteten Handlungsbedarfe ableiten. Diese sollen Ansatzpunkte dafür sein, eine weitere Optimierung und Modernisierung des Angebotssystems erreichen zu können und die festgestellten Defizite weitgehend zu beseitigen, andererseits aber auch eine höhere, zeitgemäße Qualität in den Bedienungsvorgaben (auch mit Blick auf eine künftige Leistungsvergabe) zu erreichen:

1. Anforderungsgerechte Aktualisierung der Kategorisierung des Busnetzes und der Verknüpfungspunkte sowie eine entsprechende punktuelle Anpassung der Angebote in den Verkehrsachsen des Regionalverkehrs nach Abgleich mit der Fahrgastnachfrage.
2. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Beseitigung bzw. Minderung der wenigen Nichteinhaltungen vorgesehener Vorgaben, vorwiegend durch Weiterentwicklung des vorhandenen Busangebots und unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotsformen.
3. Prüfung der Bedienzeiten auf den Linien, insbesondere im Stadtverkehr und Prüfung einer Angebotsverdichtung auf der Stadtbuslinie A zur Bedienung der Hochschule.
4. Optimierung der Schülerbeförderung durch Integration von Schülern aus der freigestellten Beförderung in den öffentlichen Linienverkehr und somit auch unter dem Aspekt einer Gesamtoptimierung des Angebots.



5. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen Busverkehren und dem SPNV (fortlaufende Anpassung an sich ändernde Bahnfahrpläne) ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhalten und zu erhöhen.
6. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für Wochenendangebote im Regionalverkehr, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren, aber auch unter Berücksichtigung vorhandener geringer Nachfrage.



4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Nordhausen wirken gemeinsam und einvernehmlich als Gruppe von Behörden bei der Umsetzung der nachstehenden verkehrspolitischen Zielstellungen und Leitlinien der Angebotsgestaltung zusammen. Die wesentliche gemeinsame verkehrspolitische Zielstellung besteht auch künftig in der Erreichung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Thüringer Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr. Alle Angebote und Maßnahmen sind ausbalanciert auf eine möglichst optimale Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale auf der einen Seite und auf einen optimierten Einsatz der Finanzmittel der Aufgabenträger auf der anderen Seite auszurichten. Der Mindestanspruch besteht immer in der Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung zur Sicherung der Daseinsvorsorge, zur Erfüllung von Pflichtaufgaben und Aufgaben des öffentlichen Verkehrsinteresses.

Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

- A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Straßenbahn-, Stadtbus-, Regionalbus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln. Insbesondere sind die Angebote von Stadt- und Regionalbus so aufeinander abzustimmen, dass eine kapazitätssparende gegenseitige Aufgabenwahrnehmung und funktionale Ergänzung wirksam wird.
- B) Das ÖPNV-Angebot hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Standort-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken. Den differenzierten Anforderungen in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten ist gleichermaßen Rechnung zu tragen (vgl. LEP G 2.1.1 u. G 2.2.13).
- C) Bei der Erfüllung wesentlicher Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein (vgl. LEP G 4.5.14).
- D) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung, insbesondere im Regionalverkehr, ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll künftig aber wieder stärker auf eine attraktivere Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen hingewirkt werden.
- E) Neue oder wachsende Potenzialstandorte - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden.



- F) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der Schadstoffemissionen einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann (vgl. LEP G 4.5.1).
- G) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung sind vorwiegend im Stadtverkehr und im Hauptnetz des Regionalverkehrs vorzusehen. In ländlichen Räumen ist eine entsprechend den Mindestbedienungsstandards angemessene Flächenerschließung zu gewährleisten.
- H) Entsprechend § 2 Absatz 7 ÖPNVG des Freistaats Thüringen sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und zunehmend zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können (vgl. LEP G 2.1.2).
- I) Zur Mobilitätssicherung gehört die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme unter besonderer Beachtung der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs als Zu- und Abbringer zum/vom ÖPNV.
- J) Neben den Zielen der quantitativen Angebotsgestaltung ist auch die Angebotsqualität in allen ihren Komponenten und Merkmalen gemeinsam weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, die Fahrzeugqualität, die Befähigung des Personals, die Fahrgastinformation und die Vertriebswege.
- K) Landkreis und Stadt gewährleisten gemeinsam in eigener Zuständigkeit nach § 39 Abs. 1 PBefG eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife. Maßvoll bedeutet, dass bei der Tarifgestaltung die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger und des durchführenden Verkehrsunternehmens angemessen zu berücksichtigen sind.
- L) Die Aufgabenträger wirken gemeinsam ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei die Angebotsgestaltung und die Angebotsverknüpfungen, das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Drängen auf eine Vervollkommenung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling.
- M) Landkreis und Stadt setzen sich gemeinsam für den Erhalt des Angebotes der Linie 10 ein.
- N) Landkreis und Stadt Nordhausen bekennen sich zur Fortsetzung und Weiterentwicklung der kooperativen Zusammenarbeit der Aufgabenträger auf der Ebene des Zweckverbandes NVN.



4.2 Finanzieller Handlungsrahmen

Der finanzielle Handlungsrahmen der gemeinsam handelnden Aufgabenträger wird durch folgende **Leitlinien** definiert:

- A) Die Aufgabenträger erkennen den StPNV als eine Aufgabe im eigenen Wirkungskreis gemäß § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG und als Teil der Daseinsvorsorge gemäß § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG an. Grundsätzlich wird für die Erbringung von StPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Kostendeckung angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht vollständig herstellbar ist, nehmen die Aufgabenträger als gemeinsame zuständige Behörde ihre Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellen durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung ein ausreichendes Angebot sicher.
- B) Die Sicherung der angebotsplanerischen Ziele muss weitestgehend ohne finanzielle Mehrbelastung der Aufgabenträger erreicht werden. Aus diesem Grund sind Maßnahmen, die in der Summe zu einer substanziellen Ausweitung des Angebotsvolumens ohne adäquate Mehreinnahmen führen, ausgeschlossen. Kostensteigerungen sind in Wesentlichen durch Rationalisierungsmaßnahmen und Mehreinnahmen auszugleichen und die Beförderungstarife periodisch an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen.
Am 20.03.2012 hat der Kreistag das Haushaltssicherungskonzept des Landkreises Nordhausen für den Zeitraum 2011 bis 2020 beschlossen (Beschluss Nr. 336/12). Mit Bescheid vom 10.09.2012 erteilte das Thüringer Landesverwaltungsamt hierzu die Genehmigung unter der Auflage, das Konzept fortzuschreiben. Teil des Haushaltssicherungskonzeptes ist die Maßnahme 2015-14, die durch Optimierung eine Reduzierung der Ausgaben im Bereich ÖPNV/Schülerbeförderung vorsieht.
- C) Die Aufgabenträger sichern gemeinsam die StPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) für gebündelte Leistungen und den Abschluss entsprechender vertraglicher Vereinbarungen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Finanzhilfe des Landes, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, ggf. Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) die Haushalte der Aufgabenträger bzw. der Querverbund nicht oder nur in dem Maße belastet werden, wie dies unvermeidlich und leistbar ist.

4.3 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

Der quantitative Bedienungsstandard ist ein Mindeststandard und insofern wesentlicher Teil der Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch die Aufgabenträger. Er dient pragmatisch der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und der Stadt und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

- a) Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,

- b) Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, bedarfsabhängige Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort und zur Kreisstadt sowie
- c) Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für Stadtverkehre beinhaltet die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung und für Bedienungszeiträume auf Stadtlinien sowie zur Mindesterschließung des Stadtgebietes und für den Schülerverkehr.

Außerdem werden Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen getroffen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- und Stadtverkehr ist verbindlich einzuhalten. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten soweit dies noch nicht der Fall ist. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate bedarfsgesteuerte Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist den Aufgabenträgern durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen.

4.3.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Im Kreisgebiet nehmen der SPNV und der StPNV die verkehrsträgerspezifischen Grundfunktionen wahr. Für den SPNV betrifft das vorwiegend die Verbindungsfunktionen zwischen den Zentralen Orten innerhalb und auch außerhalb des Kreisgebietes. Deshalb werden alle SPNV-Verbindungen dem Hauptnetz zugeordnet.

Der hierarchischen Struktur des Verkehrssystems folgend übernimmt der StPNV

- die Verbindungsfunktionen in den Relationen, in denen kein SPNV-Angebot besteht, und darüber hinaus
- Zu- und Abbringeraufgaben zum/vom SPNV und den StPNV-Hauptlinien, was eine stringente Ausrichtung der Fahrplangestaltung des Flächenerschließungsverkehrs an den Fahrplänen des SPNV und der Hauptlinien im Busverkehr voraussetzt,
- die Feinerschließung (Verkehr in der Fläche), mit dem wesentlichen Element der Schülerbeförderung.



Die Funktionalität der Netzkategorisierung im Stadtverkehr ist dem vergleichbar:

- Die Hauptlinien bedienen die Hauptrelationen zwischen den wesentlichen städtischen Quellen und Zielen in hoher Frequenz und mit ausgedehnten Bedienzeiten und erfüllen vorrangig (aber nicht ausschließlich) Verbindungsfunktionen sowie Zu- und Abbringerfunktionen zum/vom SPNV.
- Die Nebenlinien führen eine ergänzende Bedienung durch, die vorrangig der Flächenerschließung und der Erfüllung von Zu- und Abbringerfunktionen zum/vom SPNV und den Hauptlinien des StPNV sowie speziellen Funktionen dienen.
- Die Verstärkerlinien sind ebenfalls dem Ergänzungsnetz zugehörig und dienen lediglich der punktuellen Verstärkung von Linien des Haupt- oder Ergänzungsnetzes.

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Folgende **Kategorien von Bedienungsrelationen** werden festgelegt:

Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen Regio	SPNV, StPNV
	Verbindungsrelationen Regio	StPNV
	Hauptlinien Stadt	StPNV
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Fahrgastaufkommen Regio	StPNV
	Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen Regio	
	Schülerverkehrsrelationen Regio	
	Ergänzungslinien Stadt	
	Verstärkerlinien Stadt	

Gegenüber dem bisher geltenden gemeinsamen Nahverkehrsplan werden für den Bereich des Regionalverkehrs sowohl bei der Zuordnung der Netzabschnitte zu den Kategorien als auch bei den Bedienungsvorgaben Anpassungen vorgenommen, die sich aus einer Neubewertung, insbesondere aus Sicht der Fahrgastnachfrage, ergeben. Ebenfalls angepasst wird die Definition der Verknüpfungspunkte und wichtigen Umsteigepunkte, abgeleitet aus dem Bestand und den geplanten Systemverknüpfungen.

Das **regionale Hauptnetz** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den kategorisierten Verknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelationen (HVR):
 - Großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten des Verkehrsgebietes ohne parallele SPNV-Verbindungen mit erheblicher Bedeutung für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr
 - Angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit Montag bis Freitag, möglichst durch Taktfahrplan (verdichteter 120-min-Takt), mit wenigstens 10 Richtungsfahrten pro Tag (ggf. bedarfsabhängige Verstärkerfahrten)
 - Prüfung eines Mindestangebotes an Wochenenden und Feiertagen
 - Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV und Busverkehren der nachfolgenden Kategorien
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
 - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort (leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert)
- Verbindungsrelationen (VR):
 - Verbindungen (soweit nicht den Hauptverbindungsrelationen zuzuordnen) zwischen Grundzentren und Mittelzentren bzw. zwischen Grundzentren, wenn diese nicht oder nicht durchgehend günstig durch den SPNV hergestellt werden
 - Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen zwischen Zentralen Orten, sofern nicht wegen ihrer Bedeutung als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
 - Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV
 - Bedienung Montag bis Freitag, möglichst durch Taktfahrplan (120-min-Takt), mit mindestens 8 Richtungsfahrten pro Tag (ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung in der Hauptverkehrszeit)
 - Prüfung eines Mindestangebotes an Wochenenden und Feiertagen.

Das **regionale Ergänzungsnetz** dient der Flächenerschließung, als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Gliederung und Charakteristik:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Fahrgastaufkommen:
 - Erschließung einwohnerstarker Gemeinden und Ortsteile sowie deren Anbindung an Zentrale Orte und SPNV-Zugangsstellen (soweit keine Hauptnetzrelationen)
 - Erschließung und Anbindung größerer solitär gelegener Gewerbestandorte



- Bedienung (Montag bis Freitag) bei starker Nutzung durch Berufsverkehr durch mindestens 6 Richtungsfahrten pro Tag (vorwiegend nachfrageorientiert)
- Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen:
 - Erfüllung nähräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Starke Bindung an die Erfordernisse des integrierten Schülerverkehrs
 - Bedienung nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten
 - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen und Wochenenden ggf. durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienung entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
 - in der Regel kein Angebot an Ferientagen
- Rufbus-Korridore / Rufbus-Räume:
 - Geeignete Räume und Relationen für Rufbusbedienung

Die für den Planungszeitraum gültige Kategorisierung, zusammen mit der Festlegung der Verknüpfungspunkte im regionalen Netz, wird in **Karte 41** dargestellt.

4.3.2 Vorgaben zur Mindestbedienung für das Hauptnetz im Regionalverkehr

Die Definition der Relationen im Hauptnetz des StPNV sowie die entsprechenden Mindestbedienungshäufigkeiten sind in **Tabelle 4-2** aufgeführt.

Aufgrund der starken achsenbedienenden Bedeutung des SPNV und der speziellen Netzstruktur des StPNV sind nur wenige Hauptnetzrelationen des StPNV zu kategorisieren. Alle anderen Netzsegmente dienen vorrangig der Erschließung und Zubringeraufgaben.

Die Bedienung der aufgeführten Relationen hat mindestens in der vorgegebenen Fahrtenhäufigkeit zu erfolgen. Dabei sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten, insbesondere bei Überlagerung von Linien, möglichst einheitlich sein.

Tabelle 4-2 Definition und Vorgaben für die Verbindungsrelationen im regionalen Hauptnetz

Relation		Mindestbedienung (Fahrten pro Tag und Richtung)	
		Mo - Fr ⁴²	Sa + So
Hauptverbindungsrelationen			
H1	Nordhausen - Buchholz - Rottleberode	10	nach Bedarf
H2	Nordhausen - Hesserode - Großwechungen	10	nach Bedarf
Verbindungsrelationen			
V1	Nordhausen (- Werther) - Wipperdorf - Bleicherode	8	nach Bedarf
V2	Nordhausen - Sundhausen - Uthleben - Heringen/Helme - Auleben	8	nach Bedarf
V3	Nordhausen - Bielen - Urbach - Görsbach	8	nach Bedarf
V4	Nordhausen/Großwechungen - Günzerode - Obersachswerfen - Hohenstein	8	nach Bedarf

4.3.3 Vorgaben zur Mindesterschließung der Siedlungseinheiten (außer Stadt Nordhausen)

Der Bedienungsstandard für das Ergänzungsnetz beinhaltet Vorgaben für die Erschließung von Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkten und deren Verbindung zum nächsterreichbaren Zentralen Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr).

Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl bzw. die Zahl der Arbeitsplätze. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und die Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit mind. 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete ab 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 80 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des SPNV/StPNV wohnen bzw. arbeiten sollen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.3.4).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/StPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-3 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare).

⁴² an Schul- und Ferientagen



Tabelle 4-3 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)	Kreisstadt (KS)
4.500 und darüber	VII	selbst GZ	10	8
3.000 bis unter 4.500	VI	selbst GZ	10	6
2.000 bis unter 3.000	V	6	8	4
1.000 bis unter 2.000	IV	4	6	2
500 bis unter 1.000	III	2	3	1
200 bis unter 500	II	2	2	2 x wöchentlich
100 bis unter 200	I	1	1	1 x wöchentlich

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist. Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.⁴³

Zwischen der Ankunft der Hinfahrt und Abfahrt der Rückfahrt im Zentralen Ort muss ausreichend Zeit für Erledigungen vorgesehen werden. Daher ist grundsätzlich eine minimale Aufenthaltsdauer von 2 Stunden vorzusehen.

Zusätzlich wird die Einhaltung folgender Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit) je Richtung festgelegt:

Richtung Grundzentrum = 30 min; Mittelzentren = 45 min; Kreisstadt = 90 min.

In Sonderfällen, z. B. bei Ringverkehren, kann auch die Summe aus Hin- und Rückfahrt für die Bewertung der Reisezeitvorgaben herangezogen werden.

Außerdem gilt generell das Kriterium der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit, so dass auch Ausnahmeregelungen möglich sind, die allerdings zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen sind.

Vorgaben zur Verbindungsqualität der Siedlungseinheiten mit einem Oberzentrum werden nicht gemacht, weil die Region nach LEP zutreffend als „Region in oberzentrenferner Lage“ einzuordnen ist, aus der für den Landkreis Nordhausen flächendeckend keine sinnvollen ÖPNV-Verbindungen zu einem Oberzentrum hergestellt werden können.

⁴³ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.

4.3.4 Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht nach der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Nordhausen⁴⁴ und dem Thüringer Schulfinanzierungsgesetz unter festgelegten Voraussetzungen ein Beförderungsanspruch mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den regulären Schulweg, wenn dieser nach Alterstrufen gestaffelt 2,0 km bis Klasse 4 bzw. 3,0 km ab Klasse 5 für die einfache Schulwegstrecke überschreitet.

Weitergehende Festlegungen zur Beförderungsqualität (zulässige Schulwegzeiten, Wartezeiten vor und nach dem Unterricht, Umstiege) werden nicht getroffen. Für die Gestaltung der Schülerverkehre sollen die Richtwerte für Wartezeiten von maximal 60 min. Anwendung finden. Zudem sollten für Schulen der Sekundarstufe in Abhängigkeit zu den Unterrichtsendzeiten mindestens 2 Rückfahrten angeboten werden.

Für die Stadt Nordhausen gelten die gleichen vorstehenden Richtwerte auf Landesebene für die Wartezeiten. Alle gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten. Als Einzugsbereiche für Grund- und Regelschulen ist das gesamte Stadtgebiet festgelegt.

4.3.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für den Stadtverkehr

Die Vorgaben zur Mindestbedienung im Stadtverkehr sollen vorrangig durch die Linien des Stadtverkehrssystems aus Straßenbahnlinien, einschl. Linie 10, und Stadtbuslinien erfüllt werden. Grundsätzlich kann die Bedienung im Stadtverkehr aber auch durch einstrahlende Regionallinien erfolgen und in jedem Falle unterstützt werden. Taktabweichungen sind bei alternierender Bedienung oder Überlagerung mehrerer Linien nur insoweit zulässig, dass sich die Anzahl angebotener Fahrtmöglichkeiten dadurch nicht verringert. Als Richtwert gilt hier die Hälfte der regulären Taktzeit als max. Verschiebung.

Allgemeine Vorgaben für den Stadtverkehr Nordhausen

- Taktverkehr für die Kernstadt
- 20-min-Grundtakt, Straßenbahn 10-min-Takt im Hauptnetz
- Haltestellenerschließungsbereiche 400 m Straßenbahn, 300 m Bus, bei mindestens 80 %-iger Abdeckung
- Anbindung der Ortsteile vorrangig mit Stadtlinien, unterstützt durch Regionallinien, Rufbusangebot zulässig
- nachfrageabhängige Bedienung der OT ohne Taktvorgabe nach der Einwohnerzahl.

Spezifische Vorgaben für Stadtgebiete, Netzsegmente und Verkehrszeiten

- Innerhalb der Kernstadt ist im Hauptnetz während der HVZ und der NVZ ein 10-min-Takt (Straßenbahnlinien 1 und 2) bzw. ein 20-min-Takt (Buslinie A) anzubieten, darunter in der Hauptrelation zwischen Platz der Gewerkschaften/Bahnhofplatz und Theaterplatz durch Angebotsüberlagerung mehr als doppelt so hohe Fahrzeugfolge.

⁴⁴ Satzung des Landkreises Nordhausen zur Schülerbeförderung, in der Fassung 1. Änderungssatzung vom 01.12.2016



- Zwischen den Außenbereichen (Ortsteilen) und Kernstadt ohne Taktvorgabe in folgender Häufigkeit:
 - Stündlich bei mehr als 1000 Einwohnern
 - Mindestens 5 Fahrtenpaare bei 100 - 1000 Einwohnern
 - Mindestens 3 Fahrtenpaare bei weniger als 100 Einwohnern.

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ: Montag - Freitag 06:00 - 08:00 Uhr und 15:00 - 17:00 Uhr (Schul- und Ferientage)
- NVZ: Montag - Freitag 08:00 - 15:00 Uhr und 17:00 - 19:00/19:30 Uhr; Samstag 08:00 - 14:00 Uhr
- SVZ: alle Zeiten außerhalb HVZ und NVZ
- Betriebszeit im Hauptnetz Mo - Fr: 04:30 - 23:00 Uhr.

Kategorisierung der Netzsegmente im Stadtverkehr und Funktionszuordnung

Hauptnetz

- Das Hauptnetz des städtischen StPNV besteht aus der
 - Straßenbahnlinie 1 Bahnhofplatz - Südharz Klinikum, inkl. Linie 10 auf diesem Abschnitt,
 - Straßenbahnlinie 2 Parkallee - Nordhausen Ost
 - Stadtbuslinie A Salza - Bahnhof - Hochschule - Pferdemarkt
- Das Hauptnetz verbindet die wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet (Kernstadt)
- Die Bedienung erfolgt im 10-/20-min-Takt in HVZ und NVZ (Linie A nur in der HVZ früh an Schultagen)

Ergänzungsnetz

- Das Ergänzungsnetz im städtischen StPNV besteht aus den weiteren Stadtbuslinien
 - B Bahnhof - Darrweg - Niedersalza
 - C Ringverkehr Bahnhofplatz - Niedersalza - Bahnhofplatz
 - D Salza - Hochstedt - Gudersleben
 - E Bahnhofplatz - Salza - Südharz Klinikum - Rottleberode
 - F Bahnhofplatz - Pferdemarkt - Petersdorf/Schule
 - G Bahnhofplatz - KZ Gedenkstätte Mittelbau Dora
- und aus der Linie
 - 10 im Abschnitt Bahnhofplatz - Ilfeld/Neanderklinik
- Die Linien des Ergänzungsnetzes vervollständigen die Erschließung des Stadtgebietes, üben Zubringerfunktionen aus und binden die Ortsteile und Gewerbegebiete sowie Einzelziele an.
- Die Bedienung erfolgt überwiegend im 60-min-Takt oder mit einer etwa stündlichen Fahrtenfolge oder auch nur einzelnen Fahrten, nur Mo-Fr oder am Wochenende ausschließlich mit Rufbusfahrten.

Verstärkernetz

- Das Verstärkernetz im städtischen StPNV besteht aus der weiteren Stadtbuslinie
 - K Bahnhofplatz - Hallesche Straße - Bielen
- Die Linien des Verstärkernetzes ergänzen die Taktfolge auf Hauptlinien.
Die Linie 10 wird hier nicht aufgeführt, da deren Fahrten im Abschnitt Bahnhofplatz - Südharz Klinikum mit der Konzession der Straßenbahnlinie 1 erfolgen und somit Teil des Hauptnetzes sind. Diese Fahrten haben aber ebenfalls den Charakter von Verstärkerfahrten.

4.3.6 Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen

Die Verknüpfung zwischen SPNV und dem Netz des StPNV im Stadt- und Regionalbereich sowie zwischen den Angeboten des StPNV erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung oder die Bedeutung innerhalb des Stadtverkehrssystems in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen. Eingeordnet werden die Verknüpfungspunkte nach **Tabelle 4-4** entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz als

- Hauptverknüpfungspunkte
- Weitere Verknüpfungspunkte
- Wichtige Umsteigepunkte.

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regional- und Stadtverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen von 4 bis 15 Minuten.

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (Regio vgl. **Karte 41**):

Tabelle 4-4 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)

Typ	Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Wichtige Umsteigepunkte
Regionalverkehr	• Nordhausen, Bahnhofplatz	• Bleicherode Ost • Bleicherode Löwentor • Niedersachswerfen Ost außerhalb: • Großbodungen (EIC)	• Gebra (Hainleite) • Wolkramshausen • Heringen/ Helme • Ilfeld
Stadtverkehr Nordhausen	• Bahnhofplatz	• Karl-Liebnecht-Platz • Südharz Klinikum	• Nordbrand • Rathaus/Kornmarkt • Theaterplatz



Die Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen werden in **Abschnitt 5.1 C** dargestellt.

4.4 Angebots- und Maßnahmenplan

4.4.1 Grundsätzliches Herangehen

Das gegenwärtig bestehende Liniennetz bildet das Grundgerüst der Angebotsplanung für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes. Aufgrund der finanziellen Handlungsspielräume sind wesentliche Erweiterungen des Angebots nicht möglich. Aufgrund der vorgegebenen Mindestbedienungsstandards, der verkehrspolitischen Ziele und der Daseinsvorsorgefunktion sind aber auch grundsätzliche Einschränkungen des Angebotes ausgeschlossen. Insgesamt kommt es darauf an, bereits beschrittene, richtige Wege weiterzugehen und soweit möglich weitere Rationalisierungsmöglichkeiten zu erschließen.

Die oberste Zielstellung besteht darin, die vorhandene Angebotsstruktur in 4 Bereichen konsequent weiter auszugestalten:

1. Schwerpunkt der Angebotsgestaltung im Regionalverkehr und auch mit großer Bedeutung im Stadtverkehr ist und bleibt der Schülerverkehr auf Basis der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis und des Thüringer Schulfinanzierungsgesetzes. Die Anforderungen daraus werden gegenwärtig erfüllt. Kurzfristig ergeben sich keine Anpassungsbedarfe aus der Schulentwicklungsplanung des Landkreises und der Stadt.
Anpassungsbedarf in der Schülerbeförderung wird sich aus Ganztagsbeschulung, Anwahlverhalten und Inklusion ergeben. Zusätzlich besteht die Anforderung einer verbesserten Wirtschaftlichkeit im Schülerverkehr, die durch eine Integration weiterer Schüler aus dem freigestellten Schülerverkehr in den Linienverkehr erreicht werden soll.
2. Konzentration des konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen oder Teilnetzen sowie Stadtverkehren. Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten oder zumindest regelmäßigen Fahrtenlagen, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.
3. Nach erheblichen Umstellungen der Bedienung im Stadtverkehr Nordhausen als Reaktion auf starke Nachfrageverluste sollen die jetzt erreichten Angebotsstrukturen zunächst gesichert und verifiziert, ggf. an Bedarfsveränderungen angepasst und vorrangig qualitativ weiterentwickelt werden.
4. Ergänzung des konventionellen Linienverkehrsangebotes und dessen Teilablösung durch adäquate bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus.

4.4.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz und dem ThürÖPNVG ist der Freistaat Thüringen Aufgabenträger des SPNV. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist gegen-

wärtig noch der 4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2013 bis 2017. Darin sind die geplanten Entwicklungen der Infrastruktur und Bedienungsangebote festgelegt.

Das SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen gründet sich entsprechend dem SPNV-Landesplan auf dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans, der für die Züge auf allen Linien ein einheitliches Taktgefüge mit kurzen Anschlusszeiten in den Knotenbahnhöfen vorsieht. Dabei bestehen auf fast allen Strecken stündliche Angebote, die auf stark nachgefragten Abschnitten weiter verdichtet werden.

Das Angebot gliedert sich in

- **Expresslinien** als Verbindungen zwischen den wichtigsten Zentren des Landes und der benachbarten Bundesländer untereinander und zur Herstellung attraktiver Verbindungen zum Schienenpersonen-Fernverkehr mit Halten nur auf nachfragestarken Stationen (angestrebte Reisegeschwindigkeit mind. 90 km/h) und
- **Regionallinien** zur vorrangig regionalen Erschließung mit Halt in der Regel an allen Stationen und bedarfsorientierter Verdichtung nach den Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs (angestrebte Reisegeschwindigkeit mind. 60 km/h).

Für den Landkreis Nordhausen bestätigt die 4. Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans im Rahmen des Zielkonzepts das Bedienkonzept auf den Kursbuchstrecken mit den in **Abschnitt 3.1.1** dargestellten Zugangeboten.

Für die KBS 601 Erfurt - Wolframshausen - Nordhausen waren Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung Geschwindigkeit auf 140 km/h (Abschnitt Nordhausen - Wolframshausen) bzw. 120 km/h (Abschnitt Erfurt - Wolframshausen) sowie sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen vorgesehen, um die Reisezeit zwischen Erfurt und Nordhausen auf eine Stunde zu verkürzen. Sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen waren auch für die KBS 590 Halle - Nordhausen - Eichenberg vorgesehen.

Darüber hinaus sollen bis 2020 alle Zugangsstellen der Strecke Erfurt - Wolframshausen (betrifft im Landkreis Nordhausen aber nur Wolframshausen und Kleinfurra) saniert und barrierefrei ausgebaut werden.

Der Nahverkehrsplan SPNV 2013 - 2017 sieht in seinem Kapitel 6.4 Handlungsbedarf bei nachfrage-schwachen Streckenabschnitten im SPNV-Netz, d. h. Strecken mit einer Querschnittsbelastung von unter 500 Reisenden pro Tag. Das betrifft keine der Strecken im Landkreis Nordhausen, mit Ausnahme der HSB-Strecken, bei denen dies aber aufgrund der touristischen Wertigkeit nicht problematisiert wird. Aufgrund geringer Fahrgastaufkommen (weniger als 10 bzw. 20 Ein- und Aussteigern pro Werktag) sind nach aktuellem Datenstand mit Gebra (Hainleite) und Nohra (Wipper) 2 Zugangsstellen in Landkreis als „aufzugebende Zugangsstellen“ einzuordnen. Etwa die Hälfte der Zugangsstellen an den normalspurigen Strecken gehört allerdings zur Gruppe mit 20 - 100 Ein- und Aussteigern, was ein ständiges weiteres Bemühen zur Bestandssicherung durch gute Verknüpfungen und arbeitsteilige Bedienung durch Bahn und Bus erfordert.



4.4.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im Regional- und Stadtverkehr

(1) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr

Im Planungszeitraum sind generell Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen bei der Planung des Schülerverkehrs, insbesondere unter Kapazitätsgesichtspunkten, zu berücksichtigen, sofern solche Veränderungen eintreten. Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und - unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - zu optimieren.

Über diese allgemeine Anforderung hinaus besteht in jedem Landkreis und auch in Stadtregionen die Anforderung, zu untersuchen, ob durch das Mittel der Staffeln von Unterrichtszeiten eine verkehrliche und technologische Optimierung der Schülerbeförderung durch Reduzierung der notwendigen Kapazitätsspitzen im Fahrzeugbedarf erreicht werden kann. Im Landkreis Nordhausen werden dafür allerdings die Voraussetzungen aufgrund

- relativ geringer Entfernungen,
- der starken Ausrichtung auf die weiterführenden Schulen in der Stadt Nordhausen und
- eine bereits vorhandene Staffeln der Unterrichtszeiten

als weniger erfolgversprechend angesehen. Eine durchzuführende Detailprüfung könnte voraussichtlich nur geringe Effekte in Aussicht stellen. Dennoch ist eine solche Prüfung zu empfehlen.

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit liegt in der weiteren Integration freigestellter Schülerverkehre in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG. Dabei handelt es sich zum einen um eine verkehrliche Optimierung, unter gleichzeitiger Ausweitung des öffentlich verfügbaren ÖPNV-Angebotes, als auch gleichzeitig um eine wirtschaftliche Rationalisierungsmaßnahme, weil dabei zwar

- Mehrkosten im Linienverkehr entstehen,
- andererseits aber Kosten für teure Vertragsverkehre entfallen

und zudem noch

- zusätzliche Einnahmen aus Schülerfahrausweisen für die VBN,
- Finanzhilfen des Freistaats und
- Ausgleichszahlungen für rabattierte Schülerfahrausweise nach § 45a PBefG

generiert werden.

Parameter bei einer Konzeptumsetzung (gegenwärtiger Planungsstand)

- In zwei Umsetzungsschritten werden zum Schuljahresbeginn 2017/18 bis 279 Schüler und zum Schuljahresbeginn 2018/19 weitere 80 Schüler aus der freigestellten Beförderung mit Bussen in den Linienverkehr nach § 42 PBefG integriert, wobei nicht in allen Fällen Hin- und Rückfahrten, alle Wochentage oder die gesamte Fahrstrecke betroffen sind.
- Gleichzeitig wird die angestrebte Beschränkung auf zwei tägliche Heimfahrtzeiten nach der 6. und 7. Stunde konsequenter als bisher durchgesetzt.
- Es wird das Leistungsangebot insbesondere auf den vorhandenen Regionallinien 241, 291 und 292 sowie auf den Stadtbuslinien G und K erweitert. Aber auch auf nahezu allen anderen Li-

nien gibt es Veränderungen. Zusätzlich entstehen die Regionalbuslinien 251, 261 und 293 neu als öffentliche Linien.

Die ermittelte Leistungserweiterung im öffentlichen Linienverkehr beträgt ca. 219.800 Fahrplan-km pro Jahr im Regionalverkehr und ca. 26.800 Fahrplan-km pro Jahr im Stadtbusverkehr.

(2) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Zählenden zur Fahrgastbelegung und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch das Betreiberunternehmen ständig zu überprüfen und in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Dauerhaft schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen, zu reduzieren oder ggf. auch zu streichen. Andererseits soll gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienungsstandard bereitgestellt wird. Die konkrete Umsetzung dieser „pauschalen“ Maßnahme wird bisher dadurch erschwert, dass keine flächendeckenden Erhebungsdaten zur Fahrgastnutzung für Ferientage Verfügung stehen. Dieser Mangel ist dringend zu beseitigen.

Die Auswertung der vorliegenden Daten für Schultage und Samstag deutet in keiner Relation im Regional- und im Stadtverkehr auf einen bestehenden Handlungsbedarf hin. Insbesondere die statistischen Besetzungsrade zeigen relativ gute und gleichmäßige Nutzungsfrequenzen.

An Donnerstagen (langer Sprechtag) wird eine zusätzliche Verbindung zwischen den Gemeinden Hermannsacker, Neustadt/Harz und Harzungen und der Gemeindeverwaltung in Ilfeld erprobt.

Ganz anders ist die Einschätzung allerdings für den Sonntag im Regionalbusverkehr. In einem Großteil der Relationen ist die Nutzung so gering, dass eine weitere Durchführung als konventionelle Leistungen infrage gestellt werden muss und eine Umstellung auf ein bedarfsabhängiges Angebot vorgesehen werden sollte, siehe weiter bei Ziffer (8).

(3) Maßnahmen zur Bemessung der Verkehre in Relationen des Hauptnetzes

Nach erfolgter Neugestaltung der Kategorisierung des Liniennetzes und der Anpassung der Mindestbedienungsanforderungen laut Abschnitt 4.3.2 und Tabelle 4-2 ergibt sich an keiner Stelle das Erfordernis einer Angebotsausweitung. Im Gegenteil ist an bestimmten Stellen, wo es insbesondere zu Angebotsüberlagerungen kommt, zu prüfen, ob punktuelle Leistungsreduzierungen möglich sind, ohne dabei den Systemcharakter des Gesamtangebots infrage zu stellen. Es kommt saldiert zu keinen Mehrleistungen.

Generell ist eine Ausweitung vertakteter Verkehre auf den Relationen des Hauptnetzes anzustreben.

Im Stadtverkehr werden die vorgegebenen Bedienungshäufigkeiten im Hauptnetz ausnahmslos eingehalten, so dass sich daraus kein Handlungsbedarf ergibt.



(4) Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien

Die StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes gibt kartografisch und tabellarisch ein Netz von Relationen vor, die aus Sicht des Landes landesbedeutsam und förderfähig sind. Betreffend den Landkreis und die Stadt Nordhausen sind alle Achsen des Landesnetzes SPNV-Achsen. Darüber hinaus ist keine StPNV-Achse ausgewiesen, so dass diese Gestaltungs- und Fördermöglichkeit leider entfällt.

(5) Maßnahmen zur Einhaltung der Mindesterschließung im Regional- und Stadtverkehr und bei Angebotsverknüpfungen

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr gemäß Visualisierung in den Karten 14 - 19, der lediglich für die Siedlungseinheiten Schiedungen und Trebra in der Verbindung mit einem Grundzentrum Handlungsbedarf zeigt (alle anderen Anforderungen sind erfüllt oder weisen nur geringfügige Reisezeitüberschreitungen aus) hat die VBN im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung Möglichkeiten zu finden, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente, zu wählen (siehe auch Abschnitt 4.4.4).

Im Abschnitt 3.1.3 wurden die Nichteinhaltungen im Einzelnen benannt und bereits festgestellt, dass es sich weit überwiegend um Reisezeitverstöße handelt, die in zentrenferner Lage begründet und somit nicht ohne unangemessenen Aufwand zu beseitigen sind. In den Fällen Schiedungen und Gudersleben, auch Trebra fehlt die Verbindung mit dem Grundzentrum Ellrich.

Für den Stadtverkehr ist die Einhaltung der Erschließungsvorgaben in den Karten 22 - 29, die der Haltestellenbedienzeiten in den Karten 30 - 32 visualisiert:

Bezogen auf das Kernstadtgebiet zeigen sich lediglich am südlichen Stadtrand (südlich Darrweg) und nördlich der Endstelle der Straßenbahnlinie 1 geringfügige Erschließungsdefizite. Ersteres erfordert keinen Handlungsbedarf, weil die bezeichnete Fläche nicht bebaut ist. Im zweiten Punkt handelt es sich um das Wohngebiet Harzblick mit Einwohnerzuwachs. Es sollte geprüft werden, ob die Stadtbuslinie E in diesem Bereich eine nach Norden verschwenkte Streckenführung mit einer zusätzlichen Haltestelle erhalten kann, soweit dies infrastrukturell möglich ist.

Bei den Ortsteilen liegen die erkennbaren Defizite insgesamt bei der Bedienung von Rüdigsdorf sowie jeweils den südlichen Siedlungsbereichen von Bielen, Sundhausen und Hesserode.

Rüdigsdorf hat zwar weniger als 100 Einwohner, müsste aber dennoch dreimal Mo-Fr angebunden werden. Ggf. kann hier im Zuge der Integration freigestellter Schülerverkehre zumindest für Schultage eine Lösung herbeigeführt werden.

In Bielen handelt es sich um den Siedlungsbereich nahe Zorge und Seenareal. Es entstehen hier lediglich etwas zu weite Wege, wobei der 300-m-Erschließungsradius auch eine extrem hohe Anforderung darstellt. Handlungsbedarf wird nicht abgeleitet.

In Sundhausen ist der Bereich Festhalle betroffen. Es wird empfohlen zu prüfen, ob eine zusätzliche Haltestelle der Linien 20 im Bereich Ortsausgang Richtung Uthleben eingerichtet werden kann.

In Hesserode ist der Bereich Ringstraße betroffen. Dort wäre nur ein geringes Fahrgastpotenzial zu erwarten, dennoch werden Möglichkeiten einer veränderten Streckenführung zur Erschließungsverbesserung geprüft.

Die kritische Bewertung der Haltestellenbedienzeiten laut vorgegebenem Bedienungsstandard für das Hauptnetz im Stadtverkehr wird teilweise zwar etwas knapp, dennoch aber eingehalten, so dass sich daraus kein offensichtlicher Handlungsbedarf ergibt. Auch eine ggf. hohe oder andererseits in der Randlage stark abfallende Fahrgastnachfrage gibt keinen Anlass für Änderungen.

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen. Deshalb ist die Verknüpfungsqualität, insb. zwischen Bus und Bahn, fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.

Die Verkehrsangebote nach Rottleberode und Benneckenstein sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auf sachsen-anhaltischer Seite so zu planen, dass an diesen Orten in der Regel weiterführende Anschlüsse (insbesondere nach Stolberg und Wernigerode) gewährleistet werden

(6) Wochenend- und touristische Verkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im StPNV ist vergleichsweise stark ausgeprägt. Dies wird durch die konzentrierte Ausrichtung des Bedarfs auf die Kreisstadt mit eher geringen Entfernungen und kaum Flächennachfrage ebenso begünstigt, wie durch das auch am Wochenende gleichwertig vorhandene SPNV-Angebot in den Hauptrelationen. Grundsätzliche Änderungen sind hier nicht erforderlich. Aus der Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage (siehe Karten zum statistischen Besetzungsgrad) können die Relationen mit besonders geringer Nutzungsintensität identifiziert werden. Diese sollten Ansatzpunkte für weitere Angebotsumstellungen auf eine bedarfsabhängige Bedienung sein.

Die wesentlichen touristischen Ziele liegen in der Stadt Nordhausen oder in Gemeinden wie Heringen, Harztor und Neustadt/Harz, die über eine hinreichende ÖPNV-Anbindung verfügen. Ziele in angrenzenden Kreisen (Kyffhäuser, Sondershausen, Straußberg, Brocken usw.) sind ebenfalls über vorhandene ÖPNV-Angebote zu erreichen.

Ansonsten handelt es sich um Flächenziele, wie den Harz und den Höhenzug der Hainleite. Solche Flächenziele sind kaum adäquat mit dem ÖPNV zu erschließen, allenfalls mit Rufbussen im Flächen- oder zumindest Korridorbetrieb.

Die Buslinie 23 Nordhausen - Neustadt - Benneckenstein - Hohegeiß stellt eine Verbindung von Nordhausen (mit Bahnverknüpfung) in den Harz her und kann als touristisch geprägtes Angebot gewertet werden. Das Angebot zeigt erste Erfolge. Eine Vermarktung und Ausrichtung auf das anzusprechende Nutzerpotenzial sollte zu einer weiteren Nachfrageerhöhung führen.

Darüber hinaus sind dahingehend in den letzten Jahren Versuche oder zumindest Untersuchungen durchgeführt worden (Südharzbus, Hainleitebus), die keine hinreichende Nachfrage nachweisen konnten.



(7) Weitere Aspekte der Angebotsentwicklung im Stadtverkehr Nordhausen

Das Angebot im Stadtverkehr Nordhausen ist in den zurückliegenden Jahren mehrfach überarbeitet, im Ergebnis besser strukturiert und - auch im Zusammenhang mit dem Regionalbusangebot - gut aufeinander abgestimmt worden.

Aus der Angebots- und Nachfrageanalyse und der Prüfung der Einhaltung von Mindestbedienungsstandards der Verbindungs- und Erschließungsfunktionalität ergeben sich keine Erfordernisse für zwingende Angebotsveränderungen.

Punktuell sinnvoll erscheinende Erweiterungen der Bedienungszeiträume verbieten sich durch mangelnde Nachfragepotenziale.

Aufgrund angestiegener Fahrgastzahlen auf der Stadtbuslinie A, insbesondere im Zusammenhang mit dem Potenzial der Hochschule, wurde geprüft, ob eine weitere Verdichtung der Bedienung (jetzt HVZ früh 10-min-Takt an Schultagen; sonst ganztägig 20-min-Takt; SVZ stündlich, am Wochenende und Mo-Fr letzte Fahrten als Rufbus) erforderlich und/oder sinnvoll ist. Die Untersuchung hat ergeben, dass eine solches Erfordernis und ein solcher Bedarf gegenwärtig nicht bestehen, weil die Belegung der Fahrten außerhalb der HVZ früh nicht in einem Grenzbereich der Zulässigkeit laut Qualitätsvorgabe in Abschnitt 5.1 E) liegt. Es werden maximal 43 Personen gleichzeitig im Bus festgestellt, bei einer durchschnittlichen Gesamtkapazität von 46 Sitz- und 47 Stehplätzen. Innerhalb der HVZ früh liegen aufgrund der vorhandenen 10-min-Verdichtung die Werte noch niedriger.

Nichtsdestotrotz ist die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen zu beobachten und die Entscheidung ggf. zu späterer Zeit neu zu treffen.

Angebotseinschränkende Maßnahmen sind insgesamt für den Stadtverkehrs Nordhausen nicht zu empfehlen, weil alle Anzeichen für eine weiter positive Nachfrageentwicklung sprechen.

(8) Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen

Zur verstärkten Gewinnung der Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen sowie insbesondere der Senioren als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung zunehmend barrierefreier Verkehrsangebote hinsichtlich der Entwicklung des Fuhrparks, der Haltestelleninfrastruktur und auf den konkreten Bedarf ausgerichteter Angebote auf der Grundlage einer Analyse der vorrangigen Quellen und Ziele. Dabei besteht das Ziel darin, nachgefragte Reiseketten zu gestalten und zu kommunizieren (siehe besonders auch bei „Fahrgastinformation“).

Zur Erfüllung dieser Aufgabenstellung sind die Erkenntnisse des Projektes „Aktiv und mobil - für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“⁴⁵ anzuwenden und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. Neben der schrittweisen Anpassung der technischen und baulichen Voraussetzungen für Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen, dass insbesondere für Senioren ein mangelndes verfügbares Angebot eine mindestens ebenso wichtige Nutzungsbarriere darstellt.

⁴⁵ Abschlussbericht der AG Zentrum für Alterskulturen der Uni Bonn und Umfragezentrum Bonn, 2012

4.4.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind auch bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum anzuwenden. Dabei sollen von Anruf- oder Anschluss-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugsweise aber deutlich darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und StPNV zu verknüpfen. Sollten die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sein, können diese Hauptlinien des StPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung von Rufbusgebieten - sollten solche geschaffen werden - muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von 60 min. und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Bei der Einführung von Rufbusbedienungen ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen. Dabei reichen Erhebungen an Schultagen definitiv nicht aus, weil die Ansatzpunkte eher im Bereich der Ferientage und der Wochenendbedienung liegen.

Für konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen sind, einschl. der vorgeannten vorbereitenden Erhebungen, zu ermitteln:

- gegenwärtige Angebots- und Nutzungsstrukturen
- potenzielle Nutzungsstruktur
- Auswahl der optimalen Angebotskombination
- technologische Planung, einschl. Disposition
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus Aufwands- und Ertragsprognose
- Finanzierungskonzept und Umsetzungsempfehlung.

Der Nahverkehrsplan grenzt für zusätzliche bedarfsabhängige Bedienungsangebote zunächst keine Bedienungsräume ab. Ansatzpunkt ist die weitergehende Umstellung von konventionellen Linienver-



kehrsangeboten an Sonn- und Feiertagen auf eine bedarfsabhängige Bedienung.

Mit Ausnahme der Linien 23, 27, 28 und 29 erscheint es sinnvoll, alle noch konventionell angebotenen Fahrten auf den Linien

- 20 Görsbach - Heringen - Nordhausen
- 24 Ellrich - Sülzhayn - Appenrode - Nordhausen
- 25 Stöckey - Branderode - Nordhausen
- 26 Wipperdorf - Kehmstedt - Großwechungen - Nordhausen

nur noch auf Abruf anzubieten, dabei andererseits aber die abrufbaren Fahrten um jeweils 1 bis 2 je Richtung zu erhöhen.

Für Linie 21 träfe dies auch zu, allerdings ist hier schon eine fast vollständige Umstellung erfolgt.

Die Planungsmaßnahme leitet sich daraus ab, dass - wie vorstehend bei **Ziffer (2)** festgestellt - der ermittelte statistische Besetzungsgrad bei diesen Fahrten nur Werte zwischen 0,4 und 1,5 Personen erreicht, also davon auszugehen ist, dass mindestens die Hälfte dieser Fahrten sonntags gar nicht genutzt und dann auch nicht oder nur bedarfsabhängig benötigt werden. Vor konkreten Planungen muss gewährleistet werden, dass durch eine hinreichend große Erhebungsstichprobe die Nachfrageerwartung abgesichert werden kann. Ggf. sollten die zusätzlichen Erhebungen auch auf die vorstehend genannten weiteren an Sonntagen verkehrenden Linien ausgedehnt werden, um auch bei diesen Fehleinschätzungen der gegenwärtigen Nachfrage zu vermeiden.

Bei vollständiger Umsetzung in vorstehend erläutelter Form werden pro Jahr 23.600 Fahrplan-km konventionelles Angebot durch 35.100 Nutz-km Rufbus-Angebot ersetzt, bei denen ein 40 %-iger Abruf zu erwarten ist. Die technologische Gestaltung sollte - soweit genehmigungsfähig - linienübergreifend erfolgen, um Betriebsaufwand zu sparen.

4.5 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung des Stadtverkehrs in Nordhausen, als auch der Verbindung der Siedlungseinheiten im ländlichen Raum mit Zentralen Orten und die Belange der Daseinsvorsorge und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsumfang durch die im **Abschnitt 0** dargestellten Maßnahmen sinnvoll.

Insgesamt ergeben sich eine

- Erhöhung der konventionellen Verkehre um etwa 213.100 km/a, ausschließlich durch die Integration freigestellter Schülerverkehre, bei einer Saldierung durch Umwandlung in Rufbus-Angebote an Sonntagen,
- Erhöhung (angebotener) bedarfsgesteuerter Verkehre um etwa 35.100 km/a, bei einer durchgeführten Mehrleistung von 14.050 km/a je nach konkreter Maßnahmenumsetzung,
- bei weiteren geringfügigen Anpassungen bei Buslinien.

Tabelle 4-5 Geplante Nutzfahrleistungen im StPNV-Liniennetz

Nutzfahrleistung im Landkreis Nordhausen [1000 Fpl-km/a]	Nach Leistungsart		Nach Verkehrsart		Gesamt
	Konventionell	Bedarfs- abhängig	Regional- verkehr	Stadtverkehr	
Gesamtleistungen	2.892,3	192,2	1.915,3	1.171,7	3.084,5
davon Straßenbahn	513,7	-	86,5	427,1	513,7
<i>darunter genehmigungs- rechtlich SPNV-Lstg.</i>	108,6		86,5		
davon Bus	2.381,2	192,2	1.828,8	744,6	2.573,4
Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft (nur Bus)	-	4,8	4,8	-	4,8
Alle Leistungen im Landkreis Nordhausen	2.894,8	197,0	1.920,1	1.171,7	3.091,8
Leistungsanteile	93,6 %	6,4 %	62,1 %	37,9 %	

Es ist daher im Planungszeitraum von einem leicht ansteigenden Leistungsvolumen bei geringfügig ansteigendem Anteil bedarfsgesteuerter Verkehre auszugehen. Die Fahrplanleistung im StPNV liegt somit zukünftig bei den in Tabelle 4-5 aufgeführten Werten.

Gemeinsam mit den Vorgaben zu den quantitativen Bedienungsstandards und den qualitativen Bedienungsstandards (siehe nachfolgend in Abschnitt 5) definieren die Werte zum Angebotsumfang die numerischen Vorgaben zum Umfang des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 PBefG im Straßenbahn- und Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt Nordhausen.



5 Qualitative Angebotsgestaltung, Qualitätsmanagement, Marketing und Vertrieb

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsgestaltung

Der gemeinsame Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsgestaltung und -entwicklung für den Regional- und Stadtverkehr im Planungszeitraum fest, die auf abgestimmte Festlegungen laut Kooperationskonzept des Zweckverbandes Nahverkehr Nordthüringen (NVN) aufbauen und gleichzeitig Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen mit dem die Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen sind und werden.

Die nachstehenden Rahmenfestlegungen des Nahverkehrsplanes werden in einem zu erteilenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag weiter präzisiert.

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gegenüber den Aufgabenträgern.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Dafür gelten folgende Festlegungen:

- Regionalverkehr
 - Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.
 - Nicht mehr als 1,5 % der Fahrplanleistung dürfen ausfallen.
- Stadtverkehr
 - Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, bei Taktfahrten bis 20-min-Takt um das Taktraster, bei weiteren Fahrten des Stadtverkehrs um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.
 - Nicht mehr als 3,0 % der Fahrplanleistung dürfen ausfallen.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit verspäteten Fahrtankünfte. Dafür gelten folgende Festlegungen:

- Regionalverkehr
 - Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn ihre Ankunft an einem der festgelegten Messpunkte um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspätet ist.
 - Nicht mehr als 5,0 % der Fahrten dürfen verspätet sein.
- Stadtverkehr
 - Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn ihre Ankunft an einem der festgelegten Messpunkte um mindesten 5 min., jedoch um weniger als nach der Ausfalldefinition verspätet ist.
 - Nicht mehr als 10,0 % der Fahrten dürfen verspätet sein.

Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

- Messpunkte

Messpunkte für die Feststellung von Ausfällen und Verspätungen sind alle kategorisierten Verknüpfungspunkte sowie weitere wichtige Haltestellen im Regional- und Stadtverkehr. Nachfolgende Auflistung ist nicht abschließend. Sie kann im öDA weiter ergänzt werden:

Regionalbus Nordhausen, Bahnhofplatz; Bleicherode, Löwentor; Bleicherode-Ost, Bf; Ellrich, Am Markt; Niedersachswerfen-Ost; Heringen, Str. der Einheit; Kleinbodungen; Lipprechterode, Wartehalle; Niedergebra, Wartehalle; Nohra; Obergebra; Sollstedt, Deutsches Haus; Trebra; Urbach

Stadtverkehr Bahnhofplatz; Rathaus/Kornmarkt; Nordbrand; Parkallee; NDH-Ost; Südharz Klinikum; Salza, Karl-Liebknecht-Platz; Hochschule; Pferdemarkt; Birkenweg; Landratsamt/Badehaus.; Darrweg

Messung und Nachweis: siehe **Abschnitt 5.2.**

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel, insbesondere ein einzurichtendes Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Deshalb werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit

- im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
- im Stadtverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit

- im Regionalverkehr mehr als 125 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
- im Stadtverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)

C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsmöglichkeiten weiter untergliedert (C1 bis C3).

C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsmöglichkeit oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen
(Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktin-



tervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 200 Einw., in der Regel auch alle Schulhaltestellen)

- C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 20 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft und § 31 BOStrab, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 5-1** den Maßstab.

Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Es besteht die Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 322 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet, davon 138 in der Stadt Nordhausen (darunter 31 Straßenbahnhaltestellen) und 184 Haltestellen im übrigen Kreisgebiet, nach Richtungshaltestellen (Masten) zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tab. 5-1** zu kategorisieren. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachfolgend) zu erfassen.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht - was nicht zu erwarten ist. Um solche Festlegungen treffen zu können, ist jedoch zunächst eine vollständiger Erfassung, Kategorisierung und Priorisierung für die Herstellung von Barrierefreiheit bei Haltestellen erforderlich. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist nach **Tabelle 5-1** beschrieben.

Tabelle 5-1 Haltestellenkategorien und Ausstattungsmerkmale

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
Betreiber-Logo, Hinweis auf Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplaninformation					
Liniennummer	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrtziel	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	VU	VU			
Abfahrts-tafel			VU	VU	VU
Tarifinformation	VU	VU	(VU)		
Weitere Informationen					
Linien-netzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs/Fernverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation	(VU)	(VU)			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	(VU)	(VU)			
Entwerter, stationär	(VU)	(VU)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
Verknüpfung mit Individualverkehr					
Park&Ride-Plätze	BLT	BLT			
Bike&Ride-Plätze	BLT	BLT	(BLT)		

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

() - bei Bedarf

BLT - Zuständigkeit liegt bei Baulastträger (i.d.R. Kommune)



Generell ist beim Haltestellenneu-, aus- oder -umbau auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Eine barrierefreie Haltestelle soll mindestens die laut Checklisten des für Verkehr zuständigen Landesministeriums (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

1. Haltekantenhöhe mindestens 18 cm, z. B. durch Verwendung Kasseler Borde für Bushaltestellen
2. Befestigte Aufstellfläche mit Mindestbreite 200 cm und einer Mindestmanövrierfläche für Rollstuhlfahrer, um auf eine bzw. von einer angelegten Rampe gelangen zu können (mind. 150 x 150 cm vor und nach der Rampe)
3. Blindenleitstreifen oder andere geeignete taktile Bodenindikatoren
4. Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegungen mit maximal 3 cm Absatzhöhe, hinreichender Breite für Rollstuhlfahrer (mind. 120 cm) und Gefälle nicht über 6 %.

Der gegenwärtige Ausbauzustand (Stand: 31.12.2016) der Haltestellen ist sehr unterschiedlich fortgeschritten:

- Am weitesten bei den Straßenbahnhaltestellen. Von den insgesamt 31 Haltestellen mit 62 Masten (Richtungshaltestellen) sind 26 mit 52 Masten barrierefrei (84 %), darunter alle Haltestellen der HSB an der Linie 10. Die verbleibenden Straßenbahnhaltestellen werden - bei Umsetzung des Investitionsplanes der Stadt Nordhausen - innerhalb des Planungszeitraumes soweit barrierefrei, wie dies bautechnisch mit vertretbarem Aufwand realisierbar ist.
- Von den 201 Masten (Richtungshaltestellen) der 138 Bushaltestellenbereiche in der Stadt Nordhausen sind immerhin 37 Masten barrierefrei (18,5 %), darunter 8 am Bahnhofplatz (ZOB).
- Am größten ist die noch verbleibende Aufgabe bei den Bushaltestellen im übrigen Kreisgebiet. Von den 272 Masten (Richtungshaltestellen) der 184 Bushaltestellenbereiche im übrigen Kreisgebiet sind 34 Masten barrierefrei (12,5 %).

Verfahren

1. Die Aufgabenträger werden sicherstellen, dass bis spätestens zum Jahresende 2018 nach den Kategorisierungsvorgaben eine vollständige Erfassung und Kategorisierung aller Haltestellen (Haltestellenkataster) vorliegt. Die Erarbeitung liegt in der Zuständigkeit der VBN.
2. Unmittelbar daran anschließend stellen Aufgabenträger und VBN gemeinsam eine Prioritätenliste und darauf aufbauend ein Ausbauprogramm auf. Dieses umfasst auch eine Ermittlung der Investitionsaufwendungen zur schrittweisen Umsetzung.
3. Ausbauprogramm und Investitionsbedarf werden mit den Baulastträgern abgestimmt.

4. Gegenwärtig als realistisch anzunehmende Zieldefinition:

- Die Straßenbahnhaltestellen werden bis zum 01.01.2022 zu 94 % barrierefrei gestaltet.
- Abhängig vom weiteren Erfassungsergebnis wird der Aufgabenträger Stadt Nordhausen darauf hinwirken, dass bis zum 01.01.2022 alle Bushaltestellen der Kategorien A und B sowie mindestens ein Viertel aller Haltestellen der Kategorie C1 und 10 % der Haltestellen in Kategorie C2 in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.
- Der Aufgabenträger Landkreis Nordhausen wird in Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass wie 2017 auch für die Folgejahre des Planungszeitraumes Ausbaumaßnahmen angemeldet werden und damit bis zum 01.01.2022 alle Bushaltestellen der Kategorien A und B sowie ein Viertel der Haltestellen der Kategorie C1 barrierefrei sind.
- In den Jahren 2022 bis 2025 werden die Aufgabenträger darauf hinwirken, dass mindestens die Hälfte aller Haltestellen der Kategorien C1 barrierefrei sind.
- Bei der Auswahl und einer erforderlichen Rang- und Reihenfolgebestimmung ist besonders zu erheben und zu beachten, an welchen Haltestellen durch Lokalisation entsprechender Einrichtungen in der Umgebung (Behindertenwerkstätten, Senioreneinrichtungen, Kranken- und Ärztehäuser, touristische Ziele) ein erhöhtes Aufkommen an Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erwarten ist und dies auch durch entsprechende Erhebungen zu untersetzen.

Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist, ist weder möglich noch sachlich begründet erforderlich, weil die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen dafür nicht ausreichen und der Bedarf zumindest bei Haltestellen der Kategorie C3 so gering und unregelmäßig ist, dass eine Einzelbedarfsermittlung und keine pauschale Vorgabe erforderlich ist. Die für den Zeitraum bis 2022 und 2025 genannte Orientierungsvorgabe wird nur dann vollständig realisierbar sein, wenn den Kommunen für die Umsetzung zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Zwar legt die geltende ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie⁴⁶ eine Zuwendungsquote von bis zu 80 % fest, dennoch werden die meisten Kommunen mit dem 20 %-igen Eigenfinanzierungsaufwand überfordert sein, weil erhebliche absolute Beträge anfallen.

D) Personaleinsatz

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service.

⁴⁶ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personenverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie). Ziffer 5.2.2. Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL). Thüringer Staatsanzeiger Nr. 4/2015



Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), Dritter Abschnitt.

Über die Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerweiterbildung laut Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrfQG) hinaus ist wenigstens jährlich eine Schulung zu Orts-, Verkehrs- und Tarifenkenntnissen durchzuführen.

Der ÖPNV-Betreiber sorgt dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt durch Auswahl und entsprechende Aus- und Weiterbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen Qualifikation und persönlichen Eignung erfüllen zu können:

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- regelmäßige Erste-Hilfe-Schulung
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. Dienstkleidung.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (eingeschränkt nur bei der Dienstkleidung).

E) Fahrzeugeinsatz

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz, Fahrkomfort und Barrierefreiheit gelten folgende Vorgaben:

Allgemeine Vorgaben

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO, BOKraft und BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge entsprechend der Topografie im Bedienungsgebiet antriebsstark sowie geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung hinsichtlich der Busflotten auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.

Umwelttechnische Vorgaben

- Für alle ab dem Kalenderjahr 2017 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-VI-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden.
- Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Höchstnorm, mindestens die Euro-IV-Norm erfüllen.

Vorgaben zur Barrierefreiheit und Fahrradmitnahmemöglichkeit

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitäts-eingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck sowie die Fahrradmitnahme. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge einzusetzen, die die Anforderungen gemäß den Checklisten für Straßenbahnen und Linienbusse des für Verkehr zuständigen Landesministerium (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) erfüllen.

Die Anforderungen werden in folgenden Hauptparametern zusammengefasst und für Landkreis und Stadt Nordhausen spezifiziert:

- Niedrige Einstiegshöhe von 25 - 28 cm Strab und 25 - 34 cm Bus (Niederflurbauart, bei Regionalbussen auch LowEntry-Bauart) oder ausgerüstet mit einem Hublift (nur Regionalbus); weitere Einstiegshilfen, wie Rampe oder Kneelingfunktion, sollen den niveaugleichen Ein- und Ausstieg zusätzlich unterstützen, können Barrierefreiheit aber nicht allein herstellen.
- Ausreichende Türbreite (mind. 130 cm Straßenbahn, 120 cm Bus) an mindestens zwei Türen, an Einzeltüren mind. 90 cm.
- 4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen.
- Ausreichend bemessene Sonderfläche mindestens in der Abmessung 130 x 75 cm und einer Manövrierfläche von mind. 150 x 150 cm in Straßenbahnen und Bussen mit mehr als 22 Fahrgastplätzen (Sitz- und Stehplätze) bzw. mindestens ein Fahrrad in Bussen im Regionalverkehr mit mehr als 25 Sitzplätzen.
- In Midibussen für den Rufbus-Einsatz mindestens Stellfläche für einen Rollstuhl und ausreichend breite Tür.
- Für die Beförderung von E-Scootern mit aufsitzender Person in Linienbussen gelten die Vorgaben des Ländererlasses Nr. 44, herausgegeben durch das BMVI im März 2017⁴⁷.
- Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung.

⁴⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Verkehrsblatt 6/2017 (Amtsblatt des BMVI), Bonn 31.03.2017



- Im Geltungszeitraum des NVP sind ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge zu beschaffen. Die Einsatzquote in vorstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge liegt gegenwärtig im Stadtverkehr Nordhausen bereits bei 100 %, im Regionalverkehr bei 78 %, was eine Gesamtquote von 83 % ergibt. Ab dem 01.01.2022 wird bei Umsetzung der Investitionsstrategie laut **Abschnitt 8.1** der gesamte Fuhrpark vollständig barrierefrei und die Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG in dieser Hinsicht umgesetzt sein.

Fahrzeugalter und Laufleistung

- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots sind Höchstalter und Laufleistung eines jeden eingesetzten Linienbusses in der Regel
 - im Regionalverkehr auf 14 Jahre ab Erstzulassung und 650 Tkm Laufleistung
 - im Stadtverkehr auf 12 Jahre ab Erstzulassung und 550 Tkm Laufleistungzu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, für die Abdeckung von Bedarfsspitzen und als Betriebsreserve eingesetzt bzw. vorgehalten werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung wird jedoch auf maximal 10 % der jährlichen Fahrplanleistung begrenzt und vertraglich geregelt.

Fahrzeugausstattung und Kapazitätsbemessung, Fahrzeugzustand

- Die Fahrzeuge sind mit einer im Tarifgebiet kompatiblen Abfertigungstechnik (Fahrtausweisdrucker) auszustatten.
- Vorgaben zur Fahrgastinformation im Fahrzeug (siehe **Abschnitt 5.3**).
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist mittels digitaler Vollmatrixanzeige in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen. Bei regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ist dies vorn durch Vollmatrixanzeige zu gewährleisten, bei nicht regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen und Kleinbussen mindestens durch ein Steckschild hinter der Frontscheibe.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen. Der Fahrzeugeinsatz soll so gewählt werden, dass
 - außerhalb der HVZ und bei allen Fahrten mit einer Reisezeit von mehr als 15 min jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht.
 - In der NVZ sollen nicht mehr als 50 % und in der HVZ nicht mehr als 65 % der Stehplätze belegt sein.
 - Ausnahmen sind generell zulässig für kurze Fahrabschnitte von nicht mehr als 5 min Reisezeit.
- Sukzessive Verbesserung des Fahrzeugkomforts durch Klimatisierung (gesondert geregelt für Fahrer- und Fahrgastbereich) sowie Wärmeschutzverglasung.

- Technische Ausstattung der Fahrzeuge zur Ansteuerung der für die Busumlaufbeschleunigung vorgesehenen Lichtsignalanlagen (betrifft insbesondere die im Stadtverkehr eingesetzten Busse und Straßenbahnen).
- Zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens von Fahrgästen und Fahrpersonal sollen schrittweise entsprechend der investiven Leistungsfähigkeit alle regelmäßig im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit einer Videoschutzanlage ausgerüstet werden.
- Zur Erhöhung der Nutzungsattraktivität sollen die Fahrzeuge sukzessive mit freiem WLAN ausgestattet werden, beginnend mit der überwiegend im Hauptnetz eingesetzten Fahrzeugen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnen in einem sauberen Zustand einzusetzen.
- Alle eingesetzten Busse müssen für den Schulbuseinsatz zugelassen sein, d. h. dem Anforderungskatalog laut Richtlinie 2001/85/EG entsprechen.
- Fahrzeugwerbung darf nicht gegen die Interessen von Landkreis und Stadt Nordhausen gerichtet sein, parteipolitische Werbung beinhalten oder Fahrgastinteressen (Sicherheit, Orientierung) beeinträchtigen.

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

Weitere vorgegebene technische Fahrzeugmerkmale werden Gegenstand der Leistungsbeschreibung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem Betreiber.

5.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Den Aufgabenträgern obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von dem Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die in **Abschnitt 5.1** festgestellten Kriterien beziehen, werden in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegt.

Das Verkehrsunternehmen hat als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen bzw. vorzuhalten und weiterzuentwickeln.

- Das Verkehrsunternehmen hat ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge einzuführen und zu unterhalten. Mittels RBL werden ab dessen anwendungsbereiter Einführung u. a. realisiert:
 - eine digitale bisensorische Haltestellenankündigung (akustische Ansage und visuelle Anzeige) im Fahrzeug (wobei die Ansage technisch auch unabhängig vom RBL realisiert werden kann),
 - die Versorgung der Thüringer Datendrehscheibe mit Ist-Daten,



- die Datenversorgung der DFI-Anlagen und
- der entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen in der Stadt Nordhausen,
- die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlusssicherung,
- die Fahrzeugortung/-verfolgung und Pünktlichkeitskontrolle,
- die entsprechenden Statistikfunktionen über die Leistungsdurchführung, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Damit verbunden ist die Feststellung, dass der nach Abschnitt 5.1 geforderte Pünktlichkeitsnachweis in vollem Umfang erst ab anwendungsbereiter Einführung des RBL mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

- Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie der Aufgabenträger sind als wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen. Das Fahr- und Servicepersonal hat entsprechende Kontaktdaten übergabebereit für Kundenhinweise und -beschwerden bei sich zu führen.
- Hinweise und Beschwerden sind schriftlich zu beantworten. Dabei sollen Fristen für einen Zwischenbescheid von 7 Tagen und für die abschließende Klärung innerhalb 4 Kalenderwochen eingehalten werden.
- Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal an das Unternehmen gelangten Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion der Unternehmens werden durch dieses in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und vierteljährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zu den im öDA festgelegten Terminen übergeben.
- Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema sind die Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.
- Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

<u>Beschwerden</u>	Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse)
	Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/ zu spät und um wie viele Minuten), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit usw.)
	Räumliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle)
	Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.
<u>Störungen</u>	Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung usw.)
	Auswirkung und Folgewirkungen
	Speziell: Ausfall- und Verspätungsquoten mit räumlichen Zuordnungen (Linien, Abschnitte, Haltestellen)
	Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen

5.3 Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, Marketing

Es gelten die folgenden Anforderungen und Empfehlungen:

- Das Unternehmen ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen der zentralen Fahrplanauskunft wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige **Fahrplaninformation** gewährleistet. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation hat das Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleistet das Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten des Betreibers, die jährliche kostenfreie Herausgabe der Fahrplanhefte im Zweckverband, das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen und die zentrale telefonische Fahrplan- und Tarifauskunft sowie weiteren Kundendienstleistungen mit hinreichenden Erreichbarkeitszeiten.
- Teilnahme des Unternehmens am System der Thüringer Datendrehscheibe, soweit die dabei gegenwärtig noch auftretenden technischen Probleme gelöst sind.
- Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der **Anschlusssicherung** und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten und weiteren durch Fahrgäste stark frequentierten Haltestellen) zu erschließen.
- Das Betreiberunternehmen soll zunächst an den Hauptverknüpfungspunkten und danach an den als weitere wichtige Verknüpfungspunkte kategorisierten Haltestellen der Kategorien A und B sowie in Ausnahmefällen C1 eine **dynamische Fahrgastinformation** (DFI) an entsprechenden stationären Anlagen sicherstellen und dafür die Datenversorgung perspektivisch auch in Echtzeit (Ist-Daten statt „nur“ Soll-Daten) über das RBL zu gewährleisten.

Kategorie A

- NDH, Bahnhofplatz
- NDH, Südharzgalerie
- NDH, Rathaus/Kornmarkt
- NDH, Südharz Klinikum
- NDH-Salza, Karl-Liebknecht-Platz
- Bleicherode, Löwentor
- NDH, Nordbrand
- NDH, Theaterplatz

Kategorie B

- NDH, Ost
- NDH, Hochschule
- NDH, Pferdemarkt
- Niedersachswerfen-Ost
- Bleicherode-Ost

Bei den zuerst genannten 5 Haltestellen der Kategorie A befinden sich die DFI bereits im Bestand. Bei den weiteren und den genannten Haltestellen der Kategorie B soll die Ausrüstung entsprechend der investiven Möglichkeiten und Leistungsfähigkeit sowie vorzugsweise im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau erfolgen.

- Weiterhin hat das Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die **Kundeninformation** weiter zu verbessern. Zu gewährleisten ist eine Ausstattung mit digitaler Vollmatrixzielanzeige vorn und an der rechten Fahrzeugseite sowie der Liniennummer an Front, Heck und rechter Fahr-

zeugseite. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der akustische Haltestellenansage über Innen- und Außenlautsprecher (Regionalbus nur innen) auch eine visuelle Haltestellenanzeige in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden (bisensorische Information - Zwei-Sinne-Prinzip).

- Die Bemühungen um eine zunehmend **barrierefreie Fahrgastinformation** beziehen sich auf die Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) an Haltestellen, in den Fahrzeugen und in den Informationsmedien. Abweichungen wegen Platzmangel sind möglich.
- Vielfältige **Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs**, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz.
Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs im Fahrzeug (im Bus beim Fahrer über die Nutzung von elektronischen Fahrausweisdruckern, in der Straßenbahn am Fahrausweisautomaten) zu gewährleisten.
Als besonders gut zu bewerten, weil mit der Möglichkeit kompetenter Kundenberatung am besten geeignet, ist der Verkauf in Einrichtungen, die als Mobilitätszentralen gestaltet sind.

Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

- Der Landkreis und die Stadt Nordhausen und die VBN unterstützen die Realisierung und ggf. die Erprobung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone sowie e-ticketing.
- Bei allen **Marketingaktivitäten** ist zwischen den übergeordneten Zuständigkeiten des Zweckverbandes



und den lokalen Zuständigkeiten der Verkehrsunternehmen (hier: VBN) zu unterscheiden.

Nach wie vor hervorhebenswert und kundenwirksam ist die kostenfreie Bereitstellung der **Fahrplanhefte** für den Stadt- und Regionalverkehr (Bus- und Bahnverkehr) Nordthüringens über den NVN. Die Finanzierung der Fahrplanhefte wird von den am ÖPNV beteiligten Verkehrsunternehmen, den Landkreisen Eichsfeld, Nordhausen, Unstrut-Hainich-Kreis, Kyffhäuserkreis und der Stadt Nordhausen sowie dem Freistaat Thüringen über die Kooperationsrichtlinie getragen. Die gemeinsame Verantwortung für die ÖPNV-Gestaltung wird durch die Verwendung eines einheitlichen Layouts für alle 4 Fahrplanhefte im Gebiet des Zweckverbandes hervorgehoben.

- Insbesondere im regionalen Bereich ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität
- Tarifgestaltung
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

Unter den Instrumentarbereichen erhält die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über das Internet oder Mobiltelefon, auch über Facebook und andere soziale Netzwerke, um gerade jungendliches Kundenpotenzial zu erreichen.

Es ist in dieser Hinsicht notwendig, bereits eingeschlagene Wege konsequent weiterzuverfolgen und durch weitere **Maßnahmen** zu ergänzen:

1. Die elektronische Verbindungsausweisung über die Webseiten der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH oder der VBN in Kombination mit der DB-Reiseauskunft sind ständig weiter zu vervollkommen (Information über Fahrpreise, haltestellengenaue Auskunft).
2. Schritt für Schritt umzusetzende Verbesserungen der visuellen und akustischen Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an ausgewählten Verknüpfungshaltestellen im Zuge der Umsetzung des Investitionsplanes.
3. Schrittweise Aufnahme von Informationen über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele und aller kategorisierten Verknüpfungspunkte in die Fahrplanmedien, die es ermöglichen, barrierefreie Reisketten (einschl. Rückverbindungen) abzulesen.
4. Wenn unkonventionelle Angebote eingeführt werden sollen, ist rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase in geeigneter Weise über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.

Darüber hinaus gilt der bewährte Grundsatz, dass ein quantitativ und qualitativ hochwertiges und den sich entwickelnden Verkehrsbedürfnissen der Kunden angepasstes Leistungsangebot die beste Marketingmaße und effizienteste Kundenwerbung darstellt.

Aus diesem Grund ist auch auf die konsequente Durchsetzung der im **Abschnitt 5.1** genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen.

Die Tarifgestaltung befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen (maximale Tarifergiebigkeit), andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. In der Vergangenheit ist dieser Spagat weitgehend gelungen. Die für die kommenden Jahre konzeptionell vorgesehene maßvolle Tarifentwicklung (vgl. **Abschnitt 8.2**) trägt dem weiterhin Rechnung. Der Kundenbindung dienen das Semesterticket und eine mögliche Ausweitung von Jobtickets und Abonnementangeboten.



- Von besonderer Bedeutung auch unter Gesichtspunkten von Marketing und Vertrieb ist die Entwicklung von Hauptverknüpfungspunkten zu Mobilitätszentralen (siehe auch vorstehend bei Kunden- und Fahrplaninformation):
 - Ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan im Bus- und Bahnverkehr (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus / Erreichbarkeit von Zielen im Kreis- und Verbandsgebiet / Erreichbarkeit der nächstgelegenen Oberzentren)
 - Ausführliche Tarifinformationen für den StPNV und den SPNV im Kreisgebiet und im Verbandsgebiet des NVN
 - Fahrscheinverkauf (gesamtes Sortiment für Jedermann, alle Verkehrsträger)
 - Ggf. Übernahme von Funktionen der Stadtinformation (Vermittlung von Informationen zu touristischen Sehenswürdigkeiten - Erreichbarkeit, Öffnungszeiten und Eintrittspreise, Verkauf von Eintrittskarten für Veranstaltungen, Souvenirverkauf, Vermittlung von Leihfahrrädern und CarSharing), B+R-Anlage

Im Landkreis kommt dafür gegenwärtig nur die Stadt Nordhausen in Frage. VBN und HSB planen die Einrichtung einer gemeinsamen Mobilitätszentrale am Bahnhof.

6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2021

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Vorausschätzung zu berücksichtigen sind. Neben den ermittelten Analysedaten zum Ex-poste-Trend des ÖPNV-Aufkommens fließen die Entwicklung der Schülerzahlen und der Einwohnerzahlen nach Altersgruppen sowie Pendlerprognosen und das Verkehrsverhalten, speziell eine steigende spezifische Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, ein (vgl. Abschnitt 2.2). Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demographischen Wandels prognostiziert. Außerdem werden Veränderungen im Angebot und in der Nutzungsattraktivität berücksichtigt. Dazu gehören z. B. die Fahrzeuge, die zunehmende Barrierefreiheit und die Tarifentwicklung

Für die SPNV-Nachfrage wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass diese auf nahezu allen Streckenabschnitten weitestgehend stabil bleiben bzw. - dem aktuellen Trend folgend - leicht ansteigen wird. Eine ggf. erfolgende Auflassung schwach genutzter Zugangsstellen würde daran nichts ändern, wird zunächst aber auch nicht unterstellt.

Die Nachfrage im StPNV ist insgesamt im Zeitraum 2011 bis 2015 um 3,85 % angestiegen und damit die spezifische Nutzungshäufigkeit. Allerdings wird der Gesamtanstieg scheinbar nur getragen durch den Regionalverkehr mit einer Zunahme von 15,3 % und dieser auch nur getragen durch den Schülerverkehr. Im Stadtverkehr Nordhausen war im gleichen Zeitraum ein leichter Rückgang um -2,6 % festzustellen, wobei der Stadtbus stabil ist und die Nachfrage auf der Straßenbahn-Linie 10 deutlich angestiegen ist, konnte die Nachfrage auf den Straßenbahnlinien 1 und 2 noch nicht stabilisiert werden (-3,5 %). Auf den statistischen Fehler in vorstehender Aussage wurde in Abschnitt 3.2 hingewiesen. Tatsächlich ist die Fahrgastnachfrage bei sachgerechter Anrechnung des Semestertickets im Stadtverkehr deutlich höher und gegenüber 2011 nicht zurückgegangen, sondern angestiegen.

Im Planungszeitraum ist damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr noch zu leichten Anstiegen voraussichtlich bis zum Schuljahr 2019/2020 kommt. Stabilität wird zumindest bis dahin auch für das Schulstandortnetz unterstellt. Hinzu kommt ein Einmaleffekt aus der Integration von insgesamt ca. 350 Schülern in zwei Schritten aus der freigestellten Beförderung in den Linienverkehr. Dadurch entfallen nach vollständiger Umsetzung ca. 125.000 zusätzliche Beförderungsfälle auf den Linienverkehr. Nach 2019/2020 kommt es im Schülerverkehr durchgängig zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage aufgrund der nächsten Welle sinkender Schülerzahlen. Sollten sich daraus Konsequenzen für das Schulnetz und daraus folgend für die Fahrschülerquote ergeben, werden diese erst zum Ende des Planungszeitraumes und insbesondere in den Folgejahren wirksam.

Bei der StPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei der Beschäftigung und weitgehend stabile Werte bei der Erwerbstätigkeit und beim Pendleraufkommen. Im Stadtverkehr Nordhausen kann die positive Einwohnerentwicklung zumindest einen Rückgang der Fahrgastnachfrage verhindern.

Ebenfalls positiv wirkt der Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Deshalb bleibt diese Trendlinie



dem Stadtverkehr Nordhausen vorbehalten und wird im Regionalverkehr kaum wirken. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Tabelle 6-1 Prognose der Fahrgastnachfrage im StPNV bis 2021 [1000 Beff.]

Leistungsbereich	2011	2015	2015/11	2021	2021/15
Gesamt	4.150	4.310	+3,85 %	4.524	+5,0 %
Schüler	1.764	2.070	+17,3 %	2.284	+10,3 %
Anteil	42,5 %	48,0 %		50,5 %	
Sonstige	2.386	2.240	-6,1 %	2.240	±0,0 %
Anteil	57,5 %	52,0 %		49,5 %	
Regionalverkehr	1.501	1.731	+15,3 %	1.893	+9,4 %
Schüler	1.232	1.316	+6,8 %	1.468	+11,5 %
Anteil	82,1 %	76,0 %		77,5 %	
Sonstige	269	415	+54,3 %	425	+2,4 %
Anteil	17,9 %	24,0 %		22,5 %	
Stadtverkehr	2.649	2.579	-2,6 %	2.631	+2,0 %
Schüler	532	754	+41,7 %	816	+8,2 %
Anteil	20,1 %	29,2 %		31,0 %	
Sonstige	2.117	1.825	-13,8 %	1.815	-0,5 %
Anteil	79,9 %	70,8 %		69,0 %	
Straßenbahn	2.000	1.929	-3,5 %	1.930	±0,0 %
Schüler	345	498	+44,3 %	530	+6,4 %
Anteil	17,2 %	25,8 %		27,5 %	
Sonstige	1.655	1.431	-13,5 %	1.400	-2,2 %
Anteil	82,7 %	74,3 %		72,5 %	
Stadtbus	649	650	+0,1 %	701	+7,8 %
Schüler	187	256	+36,9 %	286	+11,7 %
Anteil	28,8 %	39,4 %		40,8 %	
Sonstige	462	394	-14,7 %	415	+5,3 %
Anteil	71,2 %	60,6 %		59,2 %	



Nachfragebegrenzend wirkt sich zunächst allgemein der leichte weitere Rückgang der Einwohnerzahlen insgesamt aus. Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

Für den Planungszeitraum wird per Saldo im StPNV des Landkreises und der Stadt Nordhausen von einem weitgehend stabilen bis sogar leicht verstärkt zunehmenden Fahrgastaufkommen ausgegangen:

- Im Zeitraum bis 2019/2020 steigt im Stadt- und Regionalverkehr die Nachfrage im Schülerverkehr noch leicht an, unterstützt 2017 und 2018 durch die Integration zusätzlicher Schüler aus der freigestellten Beförderung, woraus allein ca. 125.000 zusätzliche Beförderungsfälle generiert werden. 2021 endet die positive Trendlinie beim Schülerverkehr und kehrt sich danach zunehmend ins Negative.
- Im Wesentlichen tritt der Rückgang ab etwa 2019/20 ein, weil dann die Schülerzahlen zurückgehen und unterstellt wird, dass keine sofortige Reaktion im Schulnetz erfolgt.
- Im Folgezeitraum bis etwa 2025 ist dann von einem verstärkten Nachfragerückgang auszugehen, weil der Rückgang der Schülerzahlen voll wirksam wird; dann allerdings ist mit einem Gegensteuern durch die Schulnetzplanung zu rechnen.
- Für die Nachfrage bei den Jedermannfahrgästen wird bis 2021 im Regionalverkehr nach Zunahmen in den zurückliegenden Jahren kaum noch Steigerungspotenzial, aber auch nicht die Gefahr eines deutlichen Absinkens gesehen.
- Die Nachfrage im Stadtverkehr kann von der verbesserten Strukturdatenentwicklung profitieren. Das führt zu weiteren leichten Anstiegen beim Stadtbus und zu einem Auslaufen der Rückgänge bei der Straßenbahnnachfrage auch im Jedermannverkehr.
- Das Verhältnis der Fahrgastnachfrage zwischen Schülern und Sonstigen verschiebt sich entsprechend **Tabelle 6-2**, erst im Folgezeitraum bzw. beginnend ab 2019/2020 wird sich dieser Trend umkehren.

Tabelle 6-2 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2021

	2015			2021	
	Schüler : Sonstige			Schüler : Sonstige	
Regionalverkehr	76,0	: 24,0	→	77,5	: 22,5
Stadtverkehr	29,2	: 70,8	→	31,0	: 69,0
Gesamt	48,0	: 52,0	→	50,5	: 49,5



7 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Auf der Ebene der Aufgabenträger ist insgesamt festzustellen, dass aufgrund der eingetretenen Änderungen der Rechtslage hinsichtlich Leistungsvergabe, Finanzierung und Controlling, ebenso aber auch infolge des gewachsenen finanziellen Ausgabendrucks auf alle Aufgabenträger, die Anforderungen an die als Regieeinheiten bei den Aufgabenträgern fungierenden Mitarbeiter erheblich gestiegen sind.

Tabelle 7-1 Organisationsübersicht - Aufgabenverteilung

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger Landkreis, Stadt NDH [Politische Ebene]	- Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit - Mitgliedsfunktionen im Zweckverband und im Beirat des Zweckverbands - Gesellschafterfunktionen bei dem kommunalen Verkehrsunternehmen (Stadt mittelbar) - Abschluss Leistungsvereinbarung mit dem Konzessionär, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung - Beschlussfassung Gemeinsamer Nahverkehrsplan
Aufgabenträger Arbeitseinheit/en [lokale Regieebene]	- Ausgestaltung des Strategischen ÖPNV-Managements auf der Ebene des Landkreis/Stadt - Vorbereitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle - Wahrnehmung der Arbeitsaufgaben im Rahmen des Zweckverbandes - Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des StPNV im Landkreis - Wahrnehmung der Aufgaben und Interessen der Aufgabenträger im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung - Vorbereitung der Leistungsvergabe, Vorbereitung vertraglicher Regelungen über Leistungsvereinbarung und Finanzierung mit Konzessionär (Bestellerfunktion) - Erstellung und Veröffentlichung ÖPNV-Jahresbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/07 - Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung und Überkompensationskontrolle nach dem Anhang zur VO (EG) 1370/2007 und Einhaltung ThürVgG (soweit anzuwenden) - Beantragung und Abrechnung von GVFG-Mitteln für Vorhaben in Verantwortung der Aufgabenträger
Betreiber (konzessioniertes Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	Konzessionär - Operatives ÖPNV-Management - Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen - Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber der Arbeitsebene der Aufgabenträger, Führung und Bereitstellung statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen - betriebliche Planung - Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung, Kontrolle Einhaltung ThürVgG (soweit anzuwenden) und MiLoG - Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet - lokales Marketing in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und dem Zweckverband - Beantragung gesetzlicher Ausgleichs- und Erstattungszahlungen sowie Fördermitteln für Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur Subunternehmer - betriebliche Planung - Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär - Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen - Nachweis Einhaltung ThürVgG (soweit anzuwenden) und MiLoG

Für die Erstellung von Konzepten für verkehrliche Gestaltungsmaßnahmen, die Optimierung von Verkehrsangeboten und Vorbereitung innovativer Angebotslösungen, die Entwicklung von Marketingstrategien, die Weiterentwicklung des Tarifsystems, Einnahmearaufteilungsvereinbarungen bei Einführung von Gemeinschaftstarifen, die Vorbereitung von Leistungsvergaben und vertraglicher Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie ggf. auch deren Durchführungscontrolling usw. bleibt es in der Regel effizienter, dann, wenn dies aktuell erforderlich ist, zusätzliche externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen.

7.2 Unternehmensorganisation

Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinien- und Straßenbahnverkehre nach §§ 37 und 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft von Landkreis und Stadt Nordhausen mit öffentlichen Dienstleistungskonzessionen sind die

Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN), Nordhausen

- Gesellschafter zu je 30 % Landkreis Nordhausen und zu 70 % Stadt Nordhausen mittelbar über die Holding für Versorgung und Verkehr (HVV - Stadtwerke-Holding)
- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag für die Buslinienverkehre (Stadt- und Regionalverkehr) bis 31.07.2020, Betrauungsanweisung für die Straßenbahnverkehre bis 31.12.2017.

Die Durchführung der vereinbarten und genehmigten ÖPNV-Leistungen erfolgt überwiegend durch den genannten Auftragnehmer mit eigenen Kapazitäten. Mit der Durchführung von Teilleistungen sind zusätzlich regional ansässige kleine und mittlere private Unternehmen (KMU) als Subunternehmer beauftragt. Die Aufgabenträger gehen davon aus, dass die genannte Verteilung der Leistungsdurchführung im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung gegenwärtig und auch künftig als ausgewogen und rechtlich zulässig zu bewerten ist. Dabei ist zu beachten, dass nach einer erfolgten Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 an einen internen Betreiber laut Buchstabe e dieses Artikels der überwiegende Teil der Leistungen selbst zu erbringen ist. Nach Ziffer 2.2.9 der Auslegungsleitlinien zur Verordnung (EG) 1370/2007 (die nicht den Charakter einer Rechtsvorschrift haben) ist der Begriff „überwiegend“ tendenziell mit mindestens zu zwei Dritteln des Auftragswertes zu interpretieren. Der Begriff des überwiegenden Teils ist insoweit als unbestimmter Rechtsbegriff zu bewerten, den die zuständige Behörde (als Gruppe von Behörden) im Sinne der vorstehend genannten Auslegungsleitlinien interpretiert.

Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung wird die Linie 24 der Eichsfeldwerke durch ein kreisfremdes Unternehmen (siehe im Einzelnen in **Abschnitt 3**) mit eigener Liniengenehmigung bedient. Für diese Linie sind Landkreis und Stadt Nordhausen nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007.

Das trifft prinzipiell auch für den Betrieb der Straßenbahn-Linie 10 zu. Diese Linie wird durch HSB und VBN gemeinsam betrieben. Die VBN fährt mit Duo-Straßenbahnen laut Vereinbarung mit der HSB auf deren Konzession. Die Fahrten auf dem HSB-Netz sind also rechtlich gesehen Fahrten der schmalspurigen Eisenbahn, während die Teile der Linie auf dem Nordhäuser Straßenbahnnetz rechtlich Fahrten der Linie 1 sind und statistisch auch so behandelt werden.



7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Die Aufgabenträger hatten auch bisher schon eine Bündelung der Buslinienverkehre in

- ein Bündel „Bus-Regionallinien“ und
- ein Bündel „Bus-Stadtlinien“

vorgenommen.

Die Linien in beiden Buslinien-Bündeln sind bis 31.07.2018 genehmigt, die der Straßenbahnlinien 1 und 2 bis 31.12.2017.

Die als Gruppe von Behörden gemeinsam handelnden Aufgabenträger nehmen nunmehr zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Bus- und Straßenbahnverkehre in ihren Zuständigkeitsbereichen (also außer Straßenbahnlinie 10) mit noch vollständig zu harmonisierenden Ablaufzeiten der Linien genehmigungen vor, die mit der Beschlussfassung über den gemeinsamen Nahverkehrsplan 2017 bis 2021 verbindlich wird.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/ Amtsträger des/der Aufgabenträger/s bestimmt sein.

Die Linienbündelung in Landkreis und Stadt Nordhausen erfolgt nach planerischen (insbesondere verkehrlichen/verkehrsplanerischen und betrieblichen), wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für die Aufgabenträger als auch dem Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsdurchführung und des Durchführungcontrollings geschaffen.

Wesentliche rechtfertigende Argumente der Bündelung

- Das gesamte Bedienungssystem und die Fahrgastnachfrage sind innerhalb der Teilnetze und im Gesamtbündel intensiv verflochten, was nicht nur an gemeinsamen Verknüpfungspunkten sichtbar wird.
- Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbuslinien ergänzen sich in ihrer Funktionalität und können im Rahmen einer technologischen Gesamtplanung optimal gestaltet und aufeinander abgestimmt werden.
- Der Fahrzeugeinsatz erfolgt im Stadtbus- und Regionalbusverkehr grundsätzlich teilnetzübergreifend, was intensive umlauf- und dienstplanorganisatorische Vorteile bringt und entscheidend zur Wirtschaftlichkeit beiträgt.
- Auch die Gestaltung der betrieblichen Nebenprozesse (Instandhaltung, Reservehaltung, Verwaltungsprozesse) erfolgt integriert.

- Marktauftritt, Fahrgastinformation, Qualitätsmanagement und Tarifgestaltung erfolgen aus einer Hand und teilnetzübergreifend.
- Es entstehen verkehrliche (kundenwirksame) und erhebliche wirtschaftliche Vorteile, die wiederum im Kundeninteresse durch verbesserte Angebotsqualität wirksam gemacht werden können.

Diese Linienbündelung liegt somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Es erfolgt eine Zusammenfassung aller nach § 37 oder 42 PBefG genehmigten Bus- und Straßenbahnlinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt Nordhausen gemäß **Anlage 2** in einem Gesamtbündel

„StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“.

Die bisherigen Linienbündel „Bus-Regionallinien“, „Bus-Stadtlinien“ und die Straßenbahnlinien 1 und 2 werden integrierte Teilnetze des Gesamtbündels „StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“.

Das Linienbündel deckt räumlich den gesamten Landkreis und das Stadtgebiet Nordhausen ab. Änderungen am Liniensystem gemäß Anlage 2 (neu hinzukommende Linien - wie durch Integration bisheriger freigestellter Schülerverkehre durch die neuen Linien 251, 261 und 293, entfallende Linien, Verlaufsänderungen) werden innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches in das Linienbündel integriert.

Die Aufgabenträger, gleichzeitig wirkend als für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Leistungen zuständige Behörde (Gruppe von Behörden) im Sinne von Art. 2 lit. b) der Verordnung (EG) 1370/2007, haben in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde sicherzustellen, dass Auftrags- und Genehmigungslaufzeiten in Übereinstimmung gebracht und die Ablaufzeiten der Genehmigungen im Gesamtbündel (auch in Schritten) harmonisiert werden. Das ist deshalb notwendig, weil Anträge auf Genehmigungen für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsdurchführung durch die Genehmigungsbehörde des Freistaats nur bei Vorlage eines verbindlich erteilten Öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Bearbeitung entgegengenommen werden und andererseits kein öDA für eine gemeinwirtschaftliche Leistung erteilt werden soll, die nicht genehmigungsfähig ist.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die zuständige Behörde, in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde eine vollständige Harmonisierung der Ablaufzeiten der Liniengenehmigungen zwischen den Teilnetzen im Gesamtbündel zum Ablaufdatum der neu zu erteilenden Genehmigungen herzustellen.

Aufgabenträger und zuständige Behörde werden entsprechende Anträgen unterstützen und in einem ggf. durchzuführenden Anhörungsverfahren nach § 14 PBefG zuzustimmen.

Eine tabellarische Zuordnung der Linien zum Linienbündel „StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“ ist in **Anlage 2** vermerkt. Im Freistaat Thüringen besteht die Möglichkeit der Genehmigungsbeantragung für Linienbündel, wobei aber auch jede einzelne Linie die Anforderungen an die Genehmigungserteilung erfüllen muss, oder aber die Möglichkeit Genehmigungsbeantragung je Linie, wobei die Genehmigungsbehörde einen Bündelungsbeschluss des Aufgabenträgers beachten muss.



7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und rechtliche Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Alle gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Bus- und Straßenbahnlinienverkehre nach § 42 und 37 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt Nordhausen enden während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes. Dieser Nahverkehrsplan ist somit einer Neuvergabe und Neuerteilung unmittelbar zugrunde zu legen. Im Ergebnis sind alle Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV weiterhin grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung (Inhouse-Geschäft) zu. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestimmt zwar gemäß Art. 5 Abs. 1 die wettbewerbliche Vergabe als Grundform, lässt allerdings mit ihren Regelungen nach Art. 5 Abs. 2 eine systematische Ausnahme in Form von Inhouse-Geschäften und Direktvergaben an eigene oder beherrschte Unternehmen (interne Betreiber) sowie nach Art. 5 Abs. 4 auch an Drittunternehmen zu. Darüber hinaus besteht noch die Möglichkeit der zeitlich begrenzten „Notvergabe“ nach Art. 5 Abs. 5 der genannten Verordnung, die bei einer drohenden Unterbrechung der Verkehrsdienste zur Anwendung gebracht werden kann, wenn z. B. sich ein Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen von der Betriebspflicht entbinden lassen muss oder ein Vergabeverfahren durch Unregelmäßigkeiten nicht rechtzeitig zum Abschluss gebracht werden kann.

Bereits seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 vergeben Landkreis und Stadt Nordhausen als Aufgabenträger nach dem ÖPNV-Gesetz des Freistaats und als zuständige Behörden gemäß Art. 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) 1370/2007 Leistungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs als Dienstleistungskonzessionen nach Maßgabe dieser Verordnung. Die Vergabeverordnung (VgV) und der Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB/Kartellgesetz) finden nur insoweit Anwendung, wie nach dem PBefG vorgeschrieben.

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Nordhausen haben sich 2009 zu einer Gruppe von Behörden im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 zusammengeschlossen, haben damit das erforderliche Kontrollkriterium (Kontrollausübung wie über eine eigene Dienststelle) erfüllt und agieren auf dieser Grundlage gemeinsam als zuständige Behörde nach Art. 2 Buchstaben a, b, c und j der Verordnung (EG) 1370/2007. Die zuständige Behörde beabsichtigt, weiterhin nach erfolgter Prüfung der rechtlichen Anforderungen und Zulässigkeit sowie der zu erwartenden wirtschaftlichen und organisatorischen Effizienz Leistungsvergaben ausschließlich im Wege der Direktvergabe auf der Grundlage des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 durchzuführen.

Voraussetzung für die Möglichkeit der Direktvergabe ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) auf der Grundlage der VO (EG) 1370/2007 vergeben werden kann.

Bei Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen besteht auch die rechtliche Zulässigkeit der Direktvergabe an Dritte nach Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 (sogenannte Schwellenwert- oder Bagatellvergabe, Vergabe eines kleinen Auftrags an ein kleines oder mittleres Unternehmen (KMU)),

für die Aufträge, bei denen der vorgegebene Schwellenwert⁴⁸ nicht überschritten wird. Aufgrund der vorgenommenen Linienbündelung und Vergabelosbildung scheidet diese, auch bisher nicht genutzte Möglichkeit, im Landkreis und in der Stadt Nordhausen aus.

Wirtschaftliche und organisatorische Mindestvoraussetzungen für eine Direktvergabe

Wirtschaftliche Mindestvoraussetzung für eine Direktvergabe ist zunächst allgemein die Möglichkeit des Abschlusses eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) mit dem jeweiligen Unternehmen, die durch die Vorlage einer Testierung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nach den Kriterien des Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) Az. C-280/00 in der Rechtssache Altmark-Trans GmbH vor der Auftragsvergabe bestätigt wird. Mit einer solchen Testierung wird sichergestellt, dass die Finanzierungsbeiträge der zuständigen Behörde keine unzulässigen Beihilfen im Sinne von Art. 87 des EG-Vertrages sind und durch die dabei erfolgende Feststellung des marktüblichen Preises nur in der mindestens erforderlichen Höhe ausgereicht werden. Ohne eine erfolgreiche Testierung erfolgt keine Auftragsvergabe, ohne die Möglichkeit der Vergabe eines öDA keine Direktvergabe. Es handelt sich dabei um eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vor Vergabe und Vertragsabschluss, wodurch von vorn herein Überkompensationen und die ggf. erforderliche Organisation von Mittelrückforderungen vermieden werden.

Eine vergaberechtliche Mindestvoraussetzung ist der Nachweis des Auftrags als Dienstleistungskonzession, der dadurch erbracht wird, dass der Auftragnehmer ausweislich ein hinreichend großes betriebliches Risiko zu übernehmen hat und die Risikoübernahme durch den Auftraggeber/die zuständige Behörde eng begrenzt bleibt.

Vorgesehene Leistungsvergabe

Die zuständige Gruppe von Behörden beabsichtigt:

- zum 01.01.2018
- die StPNV-Leistungen im Linienbündel „StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“ als ein Vergabelos,
- als öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) in der Form einer öffentlichen Dienstleistungskonzessionen (öDK),
- mit einer Laufzeit von 15 Jahren, auf der Grundlage von Art. 4 Abs. 3 und 4 der VO (EG) 1370/2007,
- in Form der Direktvergabe an einen internen Betreiber (beherrschtes Unternehmen),
- gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG,
- und mit einer rechtlich zulässigen und steuerlich risikoarmen Ausgestaltungsform

zu vergeben.

Voraussetzung für die Zulässigkeit ist der Nachweis der rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Mindestvoraussetzungen (laut vorstehendem Unterabschnitt) vor einer Auftragserteilung. Die

⁴⁸ Die Schwellenwerte liegen bei 300.000 km oder 1,0 Mio. EUR Auftragswert pro Jahr, bei KMU doppelte Werte. Auftragswert bedeutet Gesamteinnahme aus dem Auftrag.



Zulässigkeit der vorgesehenen Laufzeitbemessung beruht auf den Festlegungen des Art. 4 Abs. 3 und 4 der VO (EG) 1370/2007, im Zusammenhang mit Ziffer 2.2.7 der Auslegungsleitlinien und Erwägungsgrund 15 zur VO (EG) 1370/2007, immer unter der Voraussetzung der Zulässigkeit der vorgenommenen Losbildung, die in **Abschnitt 7.3.1** nachgewiesen wurde.

Bei verkehrsträgerübergreifender Losbildung und Auftragserteilung darf die Laufzeit der höchstzulässigen Dauer des Auftrags für einen schienengestützten Verkehr, also 15 Jahre, entsprechen, wenn dessen Wertanteil mehr als 50 % der Gesamtdienste umfasst. Bei - wie vorliegend praktizierter - koordinierter und verflochtener Gesamtgestaltung der Auftragsdurchführung ist jedoch eine Zuordnung der Auftragswerte nicht eindeutig möglich. Für den Gesamtauftrag steht jedoch eindeutig die erhöhte Belastung und finanzielle Risikobehaftung, die sich aus den hohen Kapitalvorschüssen für Fahrzeuge und vor allem Infrastruktur und Ausrüstungen ergeben, die sehr langfristige Zweckbindungen aufweisen und dadurch zusätzlich zur Möglichkeit einer um maximal 50 %igen Verlängerung der normalerweise zulässigen maximalen Auftragslaufzeit führt. Genau dies entspricht dem Regelungszweck des Gesetzgebers.

Sowohl die Linienbündelung und Vergabelosbildung als auch die beabsichtigte 15-jährige Laufzeit sind mit der Vorinformation/Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden.

Die zuständige Behörde wird die Einhaltung von Sozialstandards auf der Grundlage des Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 vorgeben. Dazu gehören die Einhaltung branchen- und ortsüblicher Personalvergütung und Arbeitsbedingungen. Bei der Vergabe ist die Tariftreuevorgabe nach dem Thüringischen Vergabegesetz (ThürVgG) einzuhalten und nachträglich zu kontrollieren, soweit der zu vergebende öffentliche Dienstleistungsauftrag in den Geltungsbereich des Thüringer Vergabegesetzes und der Thüringer Verwaltungsvorschrift zur Vergabe öffentlicher Aufträge fällt.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 sieht für alle direkt oder im Zusammenhang mit einer Allgemeinen Vorschrift (AV) vergebenen Leistungen mit ihrem Anhang einen nachträglichen regelmäßigen Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung zur Sicherstellung einer Überkompensationskontrolle vor (siehe auch **Abschnitt 7.4**). An die Trennungsrechnung sind im vorliegenden Fall besondere Anforderungen zu stellen, da im Ergebnis die resultierenden Ausgleichsbedarfe möglichst genau und nachvollziehbar nach Aufgabenträgern zugeschrieben werden sollen.

Subunternehmerleistungen sind durch den Auftragnehmer in dem gemäß Art. 5 Abs. 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) 1370/2007 innerhalb des vorgeschriebenen Höchstumfangs in einem wettbewerblichen Verfahren, ab der vorgeschriebenen Größenordnung auf der Grundlage der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU, zu vergeben. Der Landkreis und die Stadt Nordhausen interpretieren die Vorgabe der Eigenerbringungsquote entsprechend Auslegungsleitlinien zur genannten Verordnung mit mindestens zwei Dritteln des Auftragswertes. Dabei sind insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des ThürVgG, soweit dieses anzuwenden ist, und des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in den jeweils gültigen Fassungen zu beachten.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 geltenden Fassung. Darin eingeflossen sind wesentliche primärrechtliche, beihilferechtliche und vergaberechtliche Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG fallen Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) weiterhin auseinander und sind juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen. Insbesondere ist der Umfang von Vorgaben des Aufgabenträgers im eigenwirtschaftlichen Verfahren nicht erschöpfend oder kaum geregelt, insbesondere was die Zulässigkeit der Vorgabe von Sozialstandards betrifft. Daher ist es sinnvoll, das vorgesehene Verfahrenskonzept zwischen der zuständigen Behörde und der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

Die zuständige Behörde hat zu beachten, dass sie mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe ihren Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 durch Vorinformation bzw. § 8a Abs. 2 PBefG als Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Der früheste zulässige Veröffentlichungstermin gemäß § 8a Abs. 2 PBefG soll 27 Monate vor Betriebsbeginn sein. Die Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG hat einen Hinweis auf die dreimonatige Antragsfrist in § 12 Abs. 6 zur Stellung eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge zu enthalten. Die zuständige Behörde hat die geforderte Vorinformation/Vorabbekanntmachung fristwährend am 25.06.2015 unter der Nr. S 121-215791 im Supplement des EU-Amtsblattes veröffentlicht.

Anträge auf eine eigenwirtschaftliche Verkehrsdurchführung sind gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor der beantragten Laufzeit zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn innerhalb der Frist kein genehmigungsfähiger Antrag vorlag.

Das novellierte PBefG schreibt in § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne jede finanziell wirkende Leistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 Satz 1 in Verbindung mit § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab einer Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftliche Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot laut Nahverkehrsplan wie bei einer gemeinwirtschaftlichen Leistungsdurchführung, soweit die zuständige Behörde in der Vorabbekanntmachung keine abweichenden Vorgaben macht. Ebenso hat die Genehmigungsbehörde auch im eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb eine rechtskräftig beschlossene Linienbündelung zu beachten. Die Fristen für die Beantragung einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsdurchführung sind abgelaufen. Es wurden keine eigenwirtschaftlichen Anträge gestellt.

Die Antragstellung für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsdurchführung soll gemäß § 12 Abs. 7 PBefG spätestens 6 Monate vor der beantragten Geltungsdauer (Betriebsaufnahme) erfolgen. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen. Von dieser Möglichkeit macht die Genehmigungsbehörde des Freistaats keinen Gebrauch. Gleichzeitig mit der Antragstellung wird die Vorlage eines verbindlich erteilten (gezeichneten) öffentlichen Dienstleistungsauftrages verlangt. Zumindest letzteres ist in anderen Bundesländern bis zur Genehmigungserteilung ersetzbar durch Erklärung über einen geplanten öDA.



7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

In Umsetzung der Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 haben Landkreis und Stadt Nordhausen ab Februar 2009 (Betrauungsanweisung) und Juni 2010 (öDA) das Verfahren der Leistungsbeauftragung des Auftragnehmers und des Ausgleichs von Aufwanddeckungsfehlbeträgen „nach Maßgabe der Haushaltslage“ auf ein **Verfahren mit vertraglicher Bindung** umgestellt.

Der Landkreis und Stadt bestellen gemeinsam die Leistungen im Ergebnis einer durchzuführenden Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und fixieren darin Leistungsbestellung und Finanzierung in einer rechtlich zulässigen Ausgestaltungsform.

Ein abzuschließender öffentlicher Dienstleistungsauftrag umfasst - in Präzisierung der Vorgaben gemäß Art. 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 - mindestens folgende Regelungsinhalte:

1. den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung i. S. d. quantitativen Leistungsumfanges und dessen Struktur sowie den geografischen Geltungsbereich
2. einzuhaltende Qualitätsparameter (Bedienungsstandards)
3. Gewährte Ausschließlichkeitsrechte
4. Nachweispflichten über die quantitative und qualitative Leistungserbringung sowie hinsichtlich der vorzulegenden Trennungsrechnung zur Bestimmung des finanziellen Nettoeffekts aus der Leistungsdurchführung gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007
5. Umfang der Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (unter Einschluss aller Finanzierungskomponenten) sowie die (vorher festzulegenden) Parameter für deren Bemessung
6. zusätzliche Finanzierungskomponenten aus Bonus/Malus-Regelungen
7. Anpassungsregelungen für Leistungen und Zahlungen in Reaktion auf die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen der Vertragserfüllung (Wertsicherungsvereinbarung)
8. Umgang mit den Einnahmen aus der Auftragsdurchführung
9. die Laufzeit
10. einzuhaltende Sozialstandards (soweit zutreffend).

Der Abschluss einer derartigen vertraglichen Vereinbarung schafft Planungssicherheit für die beteiligten Partner, insbesondere bei langer Laufzeit.

Entsprechend der Aufgabenzuordnung nach **Tabelle 7-1** führt der Aufgabenträger auf der Grundlage der Angaben zu Ziffer 4 und ggf. eigener Recherchen ein seinen Möglichkeiten entsprechendes Vertragsdurchführungscontrolling durch und setzt angemessene Maßnahmen bei Verstößen gegen die vertraglichen Vereinbarungen durch. Dabei ist schon mit dem Entwurf des öDA ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.

8 Investitionsbedarf, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Investitions- und Finanzierungsplan

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung, Bedarfsanmeldungen bis 2021

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV.

Zum gegenwärtigen Planungsstand erfolgt die Gewährung von Investitionszuschüssen nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie in der Fassung vom 21.12.2014,⁴⁹ die am 31.12.2017 außer Kraft tritt.⁵⁰ Gemäß Punkt 5 der Richtlinie erfolgt für die Beschaffung barrierefreier ÖPNV-Fahrzeuge eine Festbetragsförderung, für andere förderfähige Maßnahmen eine differenzierte Anteilsfinanzierung.

Mit Stand vom 13.03.2017 liegen nach Abfrage von der Stadt Nordhausen und den Kommunen im übrigen Landkreis Bedarfsanmeldungen für 4 Vorhaben des Haltestellenausbaus in 2017 mit einem zuwendungsfähigen Kostenvolumen von zusammen 145,0 TEUR und für jeweils 2 Vorhaben des barrierefreien Haltestellenausbaus in 2018 bis 2021 ausschließlich der Stadt Nordhausen mit einem Kostenvolumen von zusammen 1.080,0 TEUR vor.

- 2017 Nordhausen, barrierefreier Ausbau 1 Hst August-Bebel-Platz (Süd)
Ellrich, OT Woffleben, Appenrode, Rothessütte, 3 Ausbaumaßnahmen
EFG Bleicherode, Kleinbodungen, 1 Hst
- 2018 Nordhausen, barrierefreier Ausbau 2 Hst August-Bebel-Platz (Nord)
und Stolberger Straße
- 2019 Nordhausen, barrierefreier Ausbau 2 Hst Nebelungstraße
- 2020 Nordhausen, barrierefreier Ausbau 2 Hst Puschkinstraße
- 2021 Nordhausen, barrierefreier Ausbau 2 Bushaltestellen Hochschule und Birkenweg

In Summe ergeben sich für diese Vorhabengruppe Kosten in Höhe von 1.225,0 TEUR. Gemäß Punkt 5.2.2 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie können diese Zuwendungen in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten, also in Höhe von 980,0 EUR erhalten. Wegen der notwendigen Anstrengungen zur Herstellung der durchgängigen Barrierefreiheit sind - auch unter Berücksichtigung der in **Abschnitt 5.1** festgelegten Einschränkungen - im Planungszeitraum noch erheblich höhere Bedarfsanforderungen zu erwarten, die finanziell in keiner Weise unteretzt sind. Gegenwärtig ist nur für die Stadt Nordhausen überhaupt eine Zielerreichungsperspektive ableitbar.

Die in den zurückliegenden Jahren unter Nutzung der Fördermöglichkeiten des Freistaats umgesetzte Investitionsstrategie bei Fahrzeugen hat zu einer vergleichsweise günstigen Ausgangssituation für die folgenden Planungszeiträume geführt.

⁴⁹ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) vom 21.12.2014, Thüringer Staatsanzeiger Nr. 4/2015, S. 272

⁵⁰ Die Planwerte dieses Abschnitts gelten deshalb unter der Voraussetzung, dass für den Zeitraum 2018 bis 2021 eine Nachfolgerichtlinie zur ÖPNV-Förderung mit etwa gleichem Inhalt ergeht.



Der Altersdurchschnitt der durch die VBN eingesetzten Busflotte mit insgesamt 45 Fahrzeugen (einschl. Reservefahrzeugen, ohne Rufbusse) beträgt 6,5 Jahre, darunter 7,5 Jahre bei den Stadtbussen und sogar nur 6,2 Jahre bei den Regionalbussen. Das sind vergleichsweise günstige Werte, die im Bereich des betriebswirtschaftlichen Optimums liegen. Nicht so günstig ist die Ausgangssituation bei den als Rufbusse eingesetzten 3 Midi- und Kleinbussen, von denen nur noch einer im gesamten Planungszeitraum genutzt werden kann und der Kleinbus sofort ausgesondert werden müsste.

Die von Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge haben ein Durchschnittsalter von 7,5 Jahren, was ebenfalls positiv hervorzuheben ist.

Sowohl bei den eigenen Fahrzeugen der VBN als auch bei den Subunternehmerfahrzeugen ist das Durchschnittsalter auch mit einer relativ günstigen Altersstruktur verbunden was einen normalen Reproduktionsprozess, ohne größeren Nachholbedarf, ermöglicht (bei den Subunternehmern allerdings sehr unterschiedlich zwischen den Unternehmen).

Insgesamt 14 Busse der VBN, davon 6 Stadtbusse (einschl. aller 4 Busse mit CNG-Antrieb) und 8 Regionalbusse und zusätzlich 2 als Rufbusse eingesetzte Fahrzeuge erreichen bis 2021 die in Abschn. 5 vorgegebene Altersobergrenze (oder haben diese bereits erreicht) und müssen ersetzt werden, darunter 5 Busse und 2 Rufbusse auch sehr kurzfristig.

Gegenwärtig sind bereits 83 % der eigenen Busse der VBN hinsichtlich des Zugangs barrierefrei, in der Regel durch Niederflur- oder LowEntry-Bauweise, unterstützt durch Klapprampen, in nur einem Fall im Regionalbusverkehr auch hergestellt durch einen Hublift. Im Stadtbusverkehr sind bereits alle 11 Busse barrierefrei, im Regionalbus- und Rufbusverkehr 29 von 37 Fahrzeugen (78 %).

Die regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten insgesamt 12 Straßenbahnfahrzeuge haben ein Durchschnittsalter von 12,3 Jahren, davon die 9 auf reinen Stadtlinien eingesetzten Fahrzeuge 12,4 Jahre und die 3 Regionalstadtbahn-Fahrzeuge 12,0 Jahre. Der gesamte Fuhrpark ist barrierefrei. In Anbetracht einer Nutzungsdauer von 25 - 30 Jahren besteht für die auf den Stadtlinien eingesetzten Fahrzeuge kein kurz- oder mittelfristiger Ersatzbedarf. Im Vergleich zu sehr vielen Straßenbahnunternehmen in Mittelstädten ist dies eine sehr günstige Situation.

Dagegen ist nach der unter Federführung der VBN erarbeiteten Konzeption zum langfristigen Betrieb der Linie 10 nach dem Nordhäuser Modell⁵¹ die Nutzung der vorhandenen Hybrid-Fahrzeuge mit dualen Antriebssystem längstens bis zum Jahr 2020 gesichert. Der Stand der technologischen Untersuchungen befürwortet den weiteren Betrieb der Linie 10 auf der HSB-Strecke, kann aber gegenwärtig noch keine entscheidungsreifen Vorschläge zur Investitionsentscheidung treffen.

Zur Erneuerung der im Linienverkehr eingesetzten Busflotte wurde von der VBN die Beschaffung von 11 barrierefreien Linienbussen, davon 4 in Stadtbusausführung und 7 in Überlandausführung,

2017	2 NF-ÜL, 1 NF-StadtGL
2018	2 NF-ÜL
2019	1 NF-ÜL, 1 NF-Stadtbus
2020	1 NF-ÜL, 1 NF-Stadtbus
2021	1 NF-ÜL, 1 NF-Stadtbus

⁵¹ Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH, Konzeption für die Grundsatzentscheidung zum langfristigen Betrieb der Linie 10 - Nordhäuser Modell - über das Jahr 2020 hinaus, 24.10.2014, unveröffentlicht

mit einem Beschaffungsaufwand von insgesamt 3,02 Mio. Euro für den Zeitraum 2017 bis 2021 angemeldet. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Altersstruktur des Fuhrparks wird damit der turnusmäßige Ersatzbedarf von jährlich durchschnittlich knapp 3 Fahrzeugen, der das gemäß Abschnitt 5.1 Buchst. E einzuhaltende Höchstalter der Fahrzeuge von 15 Jahren bzw. 12 Jahren auch strukturell sichert, nicht ganz erreicht. Gemäß Punkt 5.2.4 der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaats können im Planungszeitraum von der Längenkategorie der Fahrzeuge abhängige Zuwendungen ausgereicht werden, die 35 % bis 40 % (bei Elektrobussen 80 % - hier nicht zutreffend) der Beschaffungspreise entsprechen.

Die darüber hinaus nutzbaren Fördermöglichkeiten aus der zum 01.07.2014 in Kraft getretenen De-minimis-Beihilferegelung auf der Grundlage der EU-VO 1407/2013 besagen, dass je Unternehmen (unter Einschluss verbundener Unternehmen) über einen gleitenden Zeitraum von jeweils 3 Steuerjahren ein maximaler Förderbetrag von 200.000 Euro in Anspruch genommen werden darf. Für die VBN ist dies gegenstandslos. Ein kleines KMU (auch als Subunternehmer) könnten diese Fördermöglichkeit in Anspruch nehmen. Es ist anzustreben, dass in der Summe der Fördermöglichkeiten nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie und der De-minimis-Beihilferegelung die erforderlichen Beträge möglichst weitgehend akquiriert werden können.

Anmeldungen zur Modernisierung betrieblicher Anlagen und Ausrüstungen liegen für den Zeitraum 2017 bis 2021 insgesamt 22 Vorhabenanträge mit einem Gesamtvolumen von 3,903 Mio. EUR vor, die im Umfang von 2,326 Mio. EUR (50 % der zuwendungsfähigen Kosten) gefördert werden können.

In der Vorhabengruppe Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Baumaßnahmen (STGE) sind für den Planungszeitraum für Gleisgrunderneuerungen und eine Wendeschleife am Südharzkrankenhaus in 4 Vorhaben einem Gesamtaufwand von 2,16 Mio. EUR angemeldet. Für diese Vorhaben sind Zuwendungen in Höhe von 1,387 Mio. EUR (entsprechend 75 % der zuwendungsfähigen Kosten) vorgesehen.

8.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung bei der Durchführung des StPNV

Auch unter den Bedingungen geltender vertraglicher Vereinbarungen ist die Aufwands- und Ertragsentwicklung des beauftragten Unternehmens von erheblichem Interesse, weil vergebene Aufträge zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) auszuführen ein müssen. Maßgeblich werden die Planungen für einen Zeitraum ab der Neuvergabe der Leistungen per 01.01.2018. Die nachfolgende Grobplanung ist im Zuge der Vorbereitung der Direktvergabe zu verifizieren, zu präzisieren auf für einen Auftragszeitraum von 15 Jahren fortzuführen.

Zuständige Behörde und Aufgabenträger gehen davon aus, dass der Freistaat im Planungszeitraum nicht von der gegenwärtig gehandhabten projektbezogene Förderung von Linienbussen und betrieblichen Anlagen abgeht.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum können die nachfolgenden Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden.



8.2.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2021

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und für Erdgas (CNG)
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4** ergeben sich durch die Integration von Leistungen aus dem FSV in den Linienverkehr nicht unerhebliche Veränderungen. Das Gesamtleistungsvolumen im Landkreis und in der Stadt Nordhausen nimmt um 248.200 km zu (+8,3 %).
 - Für die VBN steigt die aufwandsrelevante konventionelle Leistung saldiert um 213.100 Fahrplan-km/a und um 35.100 km angebotene bzw. 14.050 km/a durchgeführte bedarfsabhängige Leistung an. Der Anstieg bei den konventionellen Leistungen resultiert fast ausschließlich aus der Integration bisheriger freigestellter Schülerverkehre (FSV) in den Linienverkehr, bei einer Saldierung um entfallende konventionelle Leistungen an Sonn- und Feiertagen.
 - Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt konstant bzw. wird nur in dem Maße erhöht aufwandwirksam, wie dieser Personalanteil aus dem FSV übergeht. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann sich eine Bedarfsverschiebung zu Subunternehmern ergeben, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Gegenwärtig werden hierfür allerdings Kapazitätsprobleme gesehen. Subunternehmerleistungen verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Zusätzlich sind Dispositions- und Vorhaltungskosten zu kalkulieren.
 - Bei den Personalvergütungstarifen werden durchschnittliche jährliche Anstiege um ca. +1,5 % angesetzt, die aufgrund der altersbedingten Fluktuation aber nicht vollständig kostenwirksam werden. Zusätzliche Auswirkungen aus der Anwendung des ThürVgG werden nicht kalkuliert, da dieses bereits seit dem 01.05.2011 wirksam ist und dessen Anwendungspflicht bei Direktvergaben nach der VO (EG) 1370/2007 unklar ist.
 - Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und daran gekoppelt auch CNG unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Der aktuelle Trend seit 2012 ist allerdings rückläufig, zuletzt sogar deutlich rückläufig. Zumindest für die Jahre 2015 und 2016 sind daraus nicht unerhebliche Kalkulationspolster für das Unternehmen entstanden, die auch zu Überkompensationen und Rückforderungen geführt haben. Mittelfristig ist wieder mit einer stärkeren Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen.

- Zum Volumen der Abschreibungen wirken überwiegend neutrale bis nur leicht aufwanderhöhende Tendenzen:
 - die Heraufsetzung des zulässigen Fahrzeughöchstalters von 10 auf 12 Jahren im Stadtbusverkehr und von 12 auf 14 Jahre im Regionalverkehr, bei Festlegung einer höchstzulässigen Laufleistung von 550 und 650 Tkm wirkt aufwandddämpfend
 - aufwanderhöhend wirkt die zunehmende Erfüllung der Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge (nur noch im Regionalverkehr).
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,5 %/a angenommen, darunter bis 2018 maximal +1,25 %/a.

8.2.2 Erträge

Hauptkomponenten der Entwicklung der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die Verkehrserlöse der Unternehmen in der Folge der Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Fortentwicklung der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit.

Beförderungstarife

Die Beförderungstarife im StPNV des Landkreises Nordhausen sind die Kombination eines Zonentarifs im Stadtverkehr Nordhausen (einschließlich der Verbindung zur Neanderklinik Ilfeld) und eines degressiven Teilstreckentarifs im Regionalbusverkehr. Im Stadtverkehr Nordhausen bestehen 5 Tarifzonen. Von diesen umfasst die Tarifzone 1 die Kernstadt einschließlich des Bedienungsgebietes der Straßenbahnlinien 1 und 2 sowie des innerstädtischen Streckenteils der Linie 10 (Krimderode - Bahnhofplatz - Südharz Klinikum). Die Tarifzonen 2 bis 4 decken die zentrumsfernen Teile der Stadt Nordhausen und das Bedienungsgebiet der Straßenbahnlinie 10 in Niedersachswerfen und Ilfeld ab.⁵² Eine weitere Besonderheit des Stadtlinienverkehrs Nordhausen - die Überschreitung der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt durch die Stadtbuslinie E - führte zur Einrichtung der Tarifzone 5, die nur diesen Ortsteil der Gemeinde Südharz erfasst.

Im Regionalbus-Liniennetz werden zur Fahrpreisbildung Teilstrecken zwischen Tarifpunkten (an einzelnen oder mehreren eng zusammenliegenden Haltestellen) gebildet, ergänzend werden längere Abschnitte zwischen 2 Haltestellen durch Zählpunkte unterteilt. Unabhängig vom Linienvverlauf wird die kürzeste Entfernung im Tarifschemaplan zur Ermittlung des Fahrpreises zu Grunde gelegt. Dies gilt auch bei Umsteigeverbindungen. Die Tariftabelle für den Regionalverkehr enthält 14 Teilstrecken (Fahrpreisstufen). In das Stadttarifgebiet einfahrende Regionalbuslinien können zuschlagfrei benutzt werden, wenn im Stadtgebiet kein Umstieg erfolgt. Andernfalls fallen Zuschläge für den Übergang zwischen Stadt- und Regionallinien an.

Das Fahrausweisangebot umfasst im Stadt- und Regionaltarif Einzelfahrausweise, Wochen-, Monats- und Jahreskarten (jeweils für jedermann und Kinder bzw. Auszubildende), dazu 4-Fahrtkarten nur für Erwachsene. Das Angebot der Jahreskarten für jedermann differenziert zwischen der Verkaufs-

⁵² Zwischen Nordhausen, Bahnhof und Ilfeld, Neanderklinik werden Fahrausweise des Stadtverkehrs Nordhausen und der HSB wechselseitig anerkannt.



form Solo (ohne Mitnahmemöglichkeit weiterer zahlungspflichtiger Personen) und der Jahreskarte plus, die in der Zeit Montag bis Freitag ab 18:00 Uhr, an arbeitsfreien Tagen ganztägig die Mitnahme eines weiteren Erwachsenen oder zweier Kinder bis 11 Jahre gestattet. Zusätzliche Fahrausweisangebote im Stadttarif sind die Tagesnetzkarte, das City-Ticket (nur gültig in der Straßenbahn, dabei auf Linie 10 mit Einschränkungen) und der Gruppenfahrschein für Gruppen ab 10 Personen.

Ein besonderes und sehr erfolgreiches Tarifangebot ist seit März 2013 das Semesterticket der Hochschule Nordhausen. Dieses berechtigt eingeschriebene Studierende innerhalb der Tarifzone 1 zur Nutzung der Stadtbuslinien und der Straßenbahn, auf der Straßenbahnlinie 10 allerdings nur in dem Abschnitt, in dem diese die Linie 1 verstärkt (Bahnhofsplatz - Südharz Klinikum).

Im Freistaat Thüringen, zumindest in den eher ländlich geprägten Aufgabenträgerbereichen, ist bislang eine eher zurückhaltende Preisanpassung bei den Beförderungstarifen kennzeichnend gewesen, was sich in der Regel auch begünstigend auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ausgewirkt hat. Das Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVWA) drängt andererseits auf einen höheren Anteil der Nutzerfinanzierung des ÖPNV und somit auf eine mindestens alle drei Jahre erfolgende, hinreichende Tarifierhöhung.

Bei sinkenden öffentlichen Mitteln und gleichzeitig steigenden Kosten bereiten die Finanzierung von Erhaltungsmaßnahmen der Infrastruktur und auch die Aufrechterhaltung des bestehenden betrieblichen Angebots zunehmend Probleme für die Aufgabenträger. Da auch die Zahlungsbereitschaft der bisherigen und potenziellen ÖPNV-Nutzer begrenzt ist, scheiden massive Erhöhungen der Einnahmen aus Tarifierhöhungen zur künftigen ÖPNV-Finanzierung aus. Zudem würde die soziale Inklusionswirkung des ÖPNV im Sinne einer allgemeinen Mobilitäts-Daseinsvorsorge durch hohe Fahrpreise gefährdet. Der Landkreis und die Stadt Nordhausen haben sich daher beim Freistaat Thüringen darum beworben, ein mehrjähriges Pilotprojekt „Fahrscheinloser ÖPNV und integriertes Mobilitätskonzept“ durchzuführen. Dabei geht es um eine Stärkung und möglichst Ausbau des ÖPNV-Angebotes sowie eine langfristig gesicherte Finanzierungsbasis. Durch ein Bürgerticket (Solidarmodell mit Angebotserweiterung) kann eine Steigerung der Fahrgastzahlen und eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum ÖPNV erwartet werden. Gerade im dünn besiedelten ländlichen Raum wird es damit möglich sein, neue Angebotsformen zu entwickeln und ein attraktiveres ÖPNV-Angebot zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten dauerhaft abzusichern.

Die gegenwärtigen, von vorstehendem Modellprojekt unabhängigen Planungen gehen davon aus, dass ein Anstieg der Fahrpreise um $\approx +1,25\%$ /a, in der Summe also um $+6,3\%$ im Zeitraum bis 2021, zu kalkulieren ist. Wesentlich für die Bewertung der Ergiebigkeit der Anpassungen sind die Anpassungsrhythmen und die strukturelle Gewichtung nach Fahrausweisarten. Bei einer harmonischen Anpassung alle zwei Jahre und stärkerer Belastung der kürzeren Strecken sowie insgesamt einer weiteren Verbesserung der Angebotsqualität kann von einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhung von annähernd 100 % ausgegangen werden, sofern diese Dynamisierung zumindest nicht deutlich über dem Niveau der Entwicklung der „gefühlten“ Verbraucherpreise insgesamt liegt.

Die Diskussion um mögliche Gemeinschaftstarife oder die Anwendung eines Verbundtarifes ist nicht endgültig abgeschlossen, steht aber gegenwärtig nicht im Vordergrund. Generell bleibt es bei der Einschätzung, dass eine substanzielle Entscheidung nur in Kenntnis aller voraussehbaren Vor- und Nachteile getroffen werden kann, was eine entsprechende Machbarkeitsuntersuchung erfordern



würde. Bis zum Vorliegen einer solchen Untersuchung und der daraus folgenden Entscheidung können mögliche Folgen noch nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes berücksichtigt werden. Zur Vorbereitung der Einführung eines ländergrenzenübergreifenden „Harztickets“ als vorwiegend touristisches Angebot geben Landkreis und Stadt Nordhausen eine Unterstützungserklärung ab.

Verkehrserlöse

Komponenten für die Entwicklung der Verkehrserlöse ist einerseits das Fahrgastaufkommen, andererseits die Entwicklung der Beförderungstarife.

Der laut **Abschnitt 6** bis 2021 erwartete Anstieg des Beförderungsaufkommens um insgesamt +5,0 % resultiert per Saldo aus einem erst ab 2019/2020 verstärkt einsetzenden Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr, bis dahin noch leichten weiteren Anstiegen aus der Schülerbeförderung, dem Einmaleffekt in zwei Schritten aus der Integration von Schülern aus der freigestellten Beförderung in die Linie und einem sukzessiven Auslaufen des Rückgangs der Nachfrage im Jedermannverkehr. Dabei werden sich Nachfrage und Erlöse im Stadtverkehren sowohl bei Schülern als auch bei Jedermannfahrgästen stabilisieren. Im Regionalverkehr laufen die Anstiege sukzessive aus. Alle Annahmen stehen unter dem Vorbehalt des Verzichts auf wesentliche angebotsverändernde Maßnahmen (über die in **Abschnitt 4** geplanten hinaus).

Unter Berücksichtigung der in **Abschnitt 6** erläuterten Nachfrageprognose und der vorstehend vorausgeschätzten Fortentwicklung der Beförderungstarife ergibt sich somit ein vorzusehender Anstieg der Verkehrserlöse bis 2021 um etwas mehr als +10,0 %.

Gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen

Die VBN hat 2015 und 2016 für Leistungen im Landkreis und in der Stadt Nordhausen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Fahrgästen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG in Höhe von annähernd 2,0 Mio. Euro erhalten, das war deutlich mehr als in Vorjahren. Der Anstieg war stetig.

Der Freistaat Thüringen beabsichtigt in Übereinstimmung mit der Novellierung des PBefG die Weiterführung der Zahlungen auf der gegenwärtigen Rechtsgrundlage, sieht also nicht deren Einbeziehung in den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß Art. 3 der VO (EG) 1370/2007 vor. Damit bleiben diese Einnahmen weiterhin erlöswirksam.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anspruchsberechtigung im Planungszeitraum korrespondierend mit den Fahrschülerzahlen entwickelt und somit zunächst noch leicht ansteigt, dann stabil bleibt und danach ab 2019/2020 negativ wird. Zusätzlich wirken sich sehr positiv der in den Linienverkehr integrierten Schüler aus der freigestellten Beförderung aus. Allerdings wäre eine alternierende Entwicklung zu den Finanzhilfen nicht auszuschließen.

Mehr noch allerdings als von der Entwicklung der Fahrschülerzahlen sind die 45a-Beträge von der künftigen Ausgleichssatzentwicklung und von den mittleren Reiseweiten im Schülerverkehr, die nicht weiter zurückgehen dürfen, abhängig.

Zudem fließen dem Unternehmen weiterhin erlöswirksame gesetzliche Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu. Die Größenordnung lag in den letzten Jahren bei 85 - 97 TEUR mit steigender Tendenz. Der Anteil



dieser Erstattungen an den Gesamterlösen ist zwar vergleichsweise gering, die Beträge steigen jedoch, einem allgemeinen Trend folgend, leicht weiter an.

8.3 Wirtschaftlichkeit, Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des StPNV - Finanzierungsplan

Aus der Saldierung der in **Abschnitt 8.2** dargestellten Tendenzen der Aufwands- und Erlösentwicklung ergeben sich weitgehend parallele Trendlinien, wobei insbesondere der niedrige Dieselpreis bis mindestens noch Ende 2017 sehr entlastend wirkt. Für die Auftragvergabe und den ÖDA-Abschluss für den Zeitraum ab 2018 können zumindest bis 2020 Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsbedarf für den StPNV aus Haushaltsmitteln etwa konstant gehalten werden.

Tendenzen der Bereitstellung von Finanz- und Investitionshilfen des Freistaats

Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁵³ Bereits seit dem Jahr 2014 befand sich die Mittelaufteilung nach diesem Finanzierungsinstrument in der Revision, die 2016 in eine Gesamtrevision des Länderfinanzausgleichs übergegangen ist. Im Juli 2016 wurde die Anwendung des „Kieler Verteilungsschlüssels“ beschlossen. Dabei wird eine Schlechterstellung der ostdeutschen Flächenländer durch Zuschläge abgewendet. Außerdem werden die Mittel weiterhin bis 2032 jährlich um +1,8 % dynamisiert. Damit stehen auch dem Freistaat langfristig mehr Regionalisierungsmittel als bisher zur Verfügung.

Das Entflechtungsgesetz⁵⁴ regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €. ⁵⁵ Eine Revision dieser Mittel war ebenfalls bereits für das Jahr 2014 angekündigt. Mit Ablauf des Jahres 2014 ist die bundesgesetzliche Zweckbindung für diese Mittel abgelaufen. Im Freistaat Thüringen wird die Zweckbindung durch das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz von 31.01.2013⁵⁶ hergestellt, wobei aber keine Aufteilung zwischen Straßenbau und ÖPNV vorgenommen wird. Das GVFG-Bundesprogramm ist bis 2019 befristet, jedoch wurde im Herbst 2015 zwischen Bund und Ländern eine Absprache getroffen, dieses über das Jahr 2019 hinaus zu verlängern.

Unter Würdigung aller perspektivischen Überlegungen und in Anbetracht längerfristiger Tendenzen (Stabilität mit moderaten Ausschlägen nach oben und unten) kann hinsichtlich des künftigen Umfangs der Finanzhilfen des Freistaats auch nach 2019 von stabilen und sogar ansteigenden Zuweisungen ausgegangen werden, wobei immer wieder „Ausreißerjahre“ durch die Mittelverwendung in der Strukturierung Finanzhilfen und Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG auftreten konnten. Diese

⁵³ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert am 15.12.2015 (BGBl. I, S. 2322)

⁵⁴ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

⁵⁵ Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10

⁵⁶ GVBl. 2013, S.22

Situation ist ab 2017 durch die Aufhebung des „Systems der kommunizierenden Röhren“ aufgehoben⁵⁷. Allerdings werden erhöhte Bedarfe für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG aus den Regionalisierungsmitteln gedeckt, die dann nicht mehr für die Investitionsförderung zur Verfügung stehen.

Bereitstellung von Finanzmitteln des Landkreises und der Stadt Nordhausen

Der Landkreis und die Stadt Nordhausen werden während des Geltungszeitraumes der Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes 2017 bis 2021 und darüber hinaus weiterhin im notwendigen Umfang Haushaltsmittel bzw. Mittel aus dem Querverbund für die Finanzierung des StPNV in ihrem Zuständigkeitsgebiet wenigstens nach den Mindestanforderungen für die Daseinsvorsorge aufwenden.

Zusammengefasst geht die gegenwärtige (Stand: 2016) und vorausberechnete Ausgleichsfinanzierung im Planungszeitraum aus **Tabelle 8-1** hervor. Daraus wird ersichtlich, dass im gesamten Planungszeitraum die Haushaltsbelastung etwa konstant gehalten werden kann, mit einzelnen Entlastungen in den Jahren, in denen keine oder weniger Straßenbahn-Hauptuntersuchungen kostenwirksam werden. Ebenso bleibt auch der spezifische Ausgleichsbedarf in der Gesamttendenz konstant. Nach diesem Zeitraum erscheint ein Anstieg aufgrund rückläufiger Schülerzahlen und damit Einnahmen nicht vermeidbar.

Tabelle 8-1 Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes

Kenngröße	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Leistungen und Ausgleichsbedarf						
Leistungsangebot [1.000 Nutz-km]	2.921	2.786	2.912	2.976	2.976	2.976
darunter Stadtverkehr	1.229	1.205	1.147	1.147	1.147	1.147
darunter in flexiblen Bedienungsformen [1.000 Vertrags-km]	162	162	198	198	198	198
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtsch. Verpflichtung [TEUR]	4.761,0	4.839,4	4.582,4	5.086,9	4.798,8	5.034,7
je Nutz-km [EUR]	1,630	1,737	1,574	1,709	1,613	1,692
Deckungsquellen						
Finanzhilfe des Freistaates Thüringen	883,2	965,8	1.040,0	1.095,3	1.139,1	1.184,7
Zuwendungen der Aufgabenträger (Deckungsbeitrag Landkreis/Stadt, TEUR)	3.877,9	3.873,6	3.541,7	3.991,6	3.659,7	3.850,1
je Nutz-km [EUR]	1,328	1,390	1,216	1,342	1,230	1,294
in % (2016 = 100)	100	99,9	91,3	102,9	94,4	99,3

⁵⁷ Verteilung der Finanzhilfen für den Straßenpersonennahverkehr nach der StPNV-Finanzierungsrichtlinie an die kommunalen Aufgabenträger im Jahr 2017 (und fortfolgend), Schreiben des TLVwA vom 24.04.2017 und des Thüringischen Landkreistages vom 08.05.2017



Erläuterungen zu Tabelle 8-1:

- Das dargestellte Leistungsangebot umfasst alle Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt (innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes).
- Im geplanten Leistungsvolumen ist die Umsetzung aller laut **Abschnitt 4** vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen am Leistungsangebot unterstellt. Die Zunahme des Anteils von Bedarfsverkehren ist aber erst nach 2018 berücksichtigt.
- Die Effekte aus der Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr sind in zwei Schritten ab den Schuljahren 2017/18 und 2018/19, anteilig in den Jahreswerten 2017 und 2018 ff. nach relativ grober Abschätzung berücksichtigt. Nicht erfasst, weil nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes, sind dagegen die Aufwandsenkungen aus der Ablösung der freigestellten Schülerverkehre, die den eigentlichen finanziellen Effekt für Kreis und Stadt ausmachen.
- Der Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist der nicht durch Erlöse und (erlösgleiche) gesetzliche Ausgleichszahlungen und Erstattungen gedeckte Aufwanddeckungsfehlbetrag, zuzüglich eines zulässigen Gewinns.
- Die Finanzierungsplanung berücksichtigt für 2016 einen Rückgang der Finanzhilfen des Freistaats um 125,4 TEUR als „Ausreißerjahr“, danach aber bis 2021 eine Fortsetzung der verstärkten Dynamisierung und die Aufhebung des „Systems der kommunizierenden Röhren“ zwischen Finanzhilfen und Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG.
- Die Belastung der Aufgabenträger für den StPNV kann unter diesen Rahmenbedingungen im gesamten Planungszeitraum auf etwa dem gegenwärtigen bzw. in einzelnen Jahren auch deutlich abgesenkten Niveau gehalten werden.
- In der Kalkulation nach **Tabelle 8-1** sind lediglich Betriebskostenzuschüsse enthalten, keine investiven Zuschüsse bzw. nur mittelbar über verminderte Abschreibungen bzw. Sonderposten. Diese unterliegen besonderen Risiken.

Möglichkeiten zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

In Anbetracht der umzusetzenden verkehrspolitischen Zielstellungen sind die Rationalisierungsmöglichkeiten bei der Durchführung des StPNV im Landkreis und in der Stadt Nordhausen schon sehr weitgehend ausgereizt.

Die Nutzung bzw. Prüfung weiterer Möglichkeiten ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes:

- die nahezu vollständige Integration aller freigestellten Schülerverkehre mit Bussen in den Linienverkehr mit einem Gesamtkonsolidierungseffekt von 250 TEUR pro Jahr ab vollständiger Wirksamkeit, wobei der tatsächliche Effekt noch um 50 % höher eingeschätzt werden kann,
- stärkere Nutzung der Kostenvorteile aus Angebotsumstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung, unter der Beachtung, dass die Genehmigungsfähigkeit linienwegabweichender Betriebsformen jetzt wieder rechtlich stärker umstritten ist,
- gezielte Reduzierung bestimmter Angebote, die über den Mindestvorgaben liegen und gering nachgefragt sind,

- eine Heraufsetzung des zulässigen Höchstalters der einzusetzenden Busse Stadtverkehr von 10 auf 12 Jahre und im Regionalverkehr von 12 auf 14 Jahre, bei gleichzeitiger Laufleistungsbegrenzung,
- eine generelle Überprüfung der Angebote auf Möglichkeiten weiter verbesserter Verknüpfungen, mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung und Nachfragegewinnung (im Regionalverkehr aber unter vorrangiger Berücksichtigung der Erfordernisse der Qualität des Schülerverkehrs).

Hinsichtlich der Möglichkeiten einer kreisübergreifenden Gesamtnetzüberplanung ist zu berücksichtigen, dass netzoptimierende Maßnahmen nicht auf Spekulationen, sondern auf eine zumindest relativ sicher absehbare Gestalt einer Kreisgebietsreform zurückgreifen müssen. Diese Situation ist derzeit noch nicht gegeben, sollte dann aber nochmals aufgegriffen werden.

Risiken und nicht vermeidbare Unzulänglichkeiten der Finanzierungsplanung

- Die Kalkulation geht davon aus, dass sich Kosten und Erlöse nach den in Abschnitt 8.2 erläuterten Annahmen entwickeln. Diese unterliegen den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Kraftstoffpreise als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes können diese Risiken aber als relativ gering eingeordnet werden.
- Der mit der VBN abzuschließende öffentliche Dienstleistungsauftrag wird im vergaberechtlich zulässigen Umfang voraussichtlich Wertsicherungsklauseln zur Abfederung besonders drastischer Veränderungen der Kosten durch nicht zu beeinflussende Preisentwicklungen (nach oben und nach unten) und Bonus-/Malus-Regelungen zum Qualitätsanreiz beinhalten. Diese Regelungen können zu einer moderaten Modifizierung der gemeinwirtschaftlichen Ausgleichszahlungen führen.
- Ein wesentlich größerer Unsicherheitsfaktor lag bisher in der künftigen Höhe der zufließenden Finanzhilfen des Freistaats. Die Risiken lagen dabei insbesondere bei den Quellen für diese Mittel:
 - Hinsichtlich der Quelle Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist die Prognose nach Erkenntnissen auf der bundespolitischen Ebene relativ optimistisch anzusetzen, wenngleich es wünschenswert wäre, wenn der Freistaat die bestehende landesspezifische Zweckbindungsregelung für die Infrastrukturförderung auch speziell für den Bereich des ÖPNV festlegen würde.
 - Die absehbare Entwicklung der Landesförderung für Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Ausrüstungen, ggf. auch in die Straßenbahninfrastruktur, führt zu einem Risiko für die Umsetzung der Investitionsplanungen des Unternehmens, welches durch die Aufgabenträger auszugleichen wäre oder zur nicht vollständigen Umsetzung der Planungen führen würde.
 - Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, deren Ergebnisse ab 2020 wirksam werden, waren angesichts der geäußerten nachvollziehbaren Begehrlichkeiten der alten Bundesländer Kürzungen dieser Mittel für den Freistaat zu befürchten. Der nunmehr beschlossene sogenannte „Kieler Vertei-



lungsschlüssel“, unter Einschluss der für die ostdeutschen Flächenländer und das Saarland vorgesehenen „Aufschlags“ sieht bis 2032 stabil höhere und jährlich um +1,8 % dynamisierte Zuweisungen an den Freistaat vor.

- Damit nicht geklärt ist die landesinterne Verwendung dieser Mittel, z. B. die Verteilung auf den SPNV und den StPNV. Bei der Darstellung in **Tabelle 8-1** wurden von einer Fortschreibung der bisherigen Relationen ausgegangen.
- Völlig offen und derzeit in keinem Finanzierungsplan zu berücksichtigen ist die Umsetzung der Vorgabe nach § 8 Abs. 3 PBefG zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV, insbesondere bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur. Diese Vorgabe des Bundesgesetzgebers ist ohne jegliches Finanzierungskonzept zu Lasten Dritter erlassen worden, bleibt allerdings bei Nichteinhaltung auch ohne unmittelbare rechtliche Konsequenzen. Kommunen und kommunale Aufgabenträger sind ohne massive finanzielle Unterstützung durch den Bund oder ggf. das Land nicht einmal bruchstückhaft in der Lage, die Vorgabe umzusetzen. Ggf. wird der Freistaat gemäß § 62 Abs. 2 PBefG eine entsprechende länderspezifische Übergangs- oder Abweichungsregelung (Fristen, Umfang der Vorgabe usw.) treffen. Erfolgt dies nicht, werden die kommunalen Aufgabenträger dies gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG in eigener Verantwortung tun. Auch der Landkreis und die Stadt Nordhausen würden ihre bereits in diesem Nahverkehrsplan getroffenen Regelungen präzisieren.

Aus den genannten Gründen muss der Aufgabenträger von einer defensiven Finanzierungsstrategie ausgehen, um die objektiv vorhandenen nicht noch durch selbst initiierte Risiken aufzustocken.



Anlagen

Stadt, Gemeinde, Ortsteil	Einw. 31.12.2015	Fläche [km²]	Einw./ km²	Siedlungseinheit	Gößenklasse	Zuord- nung GVB
Nordhausen, Große kreisangehörige Stadt	42.217	105,62	399,7	Nordhausen, Kernstadt /1/ Bielen Herreden Hesserode Himmelgarten Hochstedt Hörningen Leimbach Petersdorf Rodishain Rüdigsdorf Steigerthal Steinbrücken Stempeda Sundhausen	ca. 35.600 Ew ≥1000 bis <2000 ≥500 bis <1000 ≥500 bis <1000 ≥100 bis <200 <100 ≥200 bis <500 ≥500 bis <1000 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 <100 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥1000 bis <2000	NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH NDH
Bleicherode, Stadt	6.173	28,32	218,0	Bl. Kernstadt Elende Obergebra	≥3000 ≥100 bis <200 ≥500 bis <1000	BL BL BL
Erfüllende Gemeinde für:	89 223 471 347 287 526 671	3,56 12,50 11,47 5,25 4,43 9,78 9,99	25,0 17,8 41,1 66,1 64,8 53,8 67,2	Etzelsrode Friedrichsthal Kehmstedt Kleinbodungen Kraja Lipprechterode Niedergebra	<100 /3/ ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥500 bis <1000 ≥500 bis <1000	BL BL BL BL BL BL BL
Ellrich, Stadt	5.580	69,43	80,4	Ellrich Kernstadt Sülzhayn Woffleben Appenrode Werna Gudersleben Rothsütte Cleysingen	≥3000 ≥1000 bis <2000 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 ≥100 bis <200 ≥200 bis <500 ≥200 bis <500 <100 /3/	ELR ELR ELR ELR ELR ELR ELR
Landgemeinde Stadt Heringen/Helme	4.869	66,91	72,8	Heringen/Helme, Stadt Auleben Hamma Uthleben Windehausen	≥2000 bis <3000 ≥1000 bis <2000 ≥200 bis <500 ≥1000 bis <2000 ≥500 bis <1000	LHH LHH LHH LHH LHH
Erfüllende Gemeinde für:	1.045 914	9,10 25,32	114,8 36,1	Görsbach Urbach	≥1000 bis <2000 ≥500 bis <1000	LHH LHH

Stadt, Gemeinde, Ortsteil	Einw. 31.12.2015	Fläche [km²]	Einw./ km²	Siedlungseinheit	Gößenklasse	Zuord- nung GVB
Gemeinde Hohenstein /2/	2.200	61,09	36,0	Branderode	≥100 bis <200	ELR
				Holbach	≥100 bis <200	ELR
				Klettenberg	≥500 bis <1000	ELR
				Liebenrode	≥200 bis <500	ELR
				Limlingerode	≥200 bis <500	ELR
				Mackenrode	≥500 bis <1000	ELR
				Obersachswerfen	≥100 bis <200	ELR
				Schiedungen	≥200 bis <500	ELR
				Trebra	≥200 bis <500	ELR
Gemeinde Sollstedt	3.016	26,23	115,0	Sollstedt	≥2000 bis <3000	BL
				Wülfingerode	≥200 bis <500	BL
				Rehungen	≥200 bis <500	BL
Gemeinde Werther	3.293	61,78	53,3	Werther	≥1000 bis <2000	NDH
				Großwechsungen	≥1000 bis <2000	NDH
				Günzerode	≥200 bis <500	NDH
				Haferungen	≥200 bis <500	NDH
				Immenrode	≥100 bis <200	NDH
				Kleinwechsungen	≥200 bis <500	NDH
				Mauderode	≥100 bis <200	NDH
				Pützlingen	≥100 bis <200	NDH
VG Hainleite Gem. Großlohra Gem. Hainrode Gem. Kleinfurra Gem. Nohra Gem. Wipperdorf Gem. Wolframshausen	5.480 917 357 1.066 834 1.359 947	91,20	60,1	Friedrichslohra	≥200 bis <500	BL
				Großwenden	≥200 bis <500	BL
				Kleinwenden	≥100 bis <200	BL
				Münchenlohra	≥100 bis <200	BL
				Hainrode	≥200 bis <500	NDH
				Kleinfurra	≥200 bis <500	NDH
				Hain	≥200 bis <500	NDH
				Rüxleben	≥200 bis <500	NDH
				Nohra	≥500 bis <1000	NDH
				Wollersleben	≥200 bis <500	NDH
				Mörbach	<100 /3/	NDH
				Hünstein	<100 /3/	NDH
				Kinderode	<100 /3/	NDH
				Pustleben	≥200 bis <500	BL
				Mitteldorf	≥200 bis <500	BL
				Oberdorf	≥200 bis <500	BL
				Wolframshausen	≥500 bis <1000	NDH
				Wernrode	≥200 bis <500	NDH

Stadt, Gemeinde, Ortsteil	Einw. 31.12.2015	Fläche [km ²]	Einw./ km ²	Siedlungseinheit	Gößenklasse	Zuord- nung GVB
VG Hohnstein/Südharz	7.954	112,00	71,0			NDH
Gem. Buchholz	210			Buchholz	≥200 bis <500	NDH
Gem. Harztor	6.059			Ilfeld	≥3000	NDH
				Netzkater	<100 /3/	NDH
				Birkenmorr	<100 /3/	NDH
				Hufhaus	<100 /3/	NDH
				Niedersachswerfen	≥3000	NDH
				Sophienhof	<100 /3/	NDH
Gem. Harzungen	200			Harzungen	≥200 bis <500	NDH
Gem. Hermannsacker	350			Hermannsacker	≥200 bis <500	NDH
Gem. Neustadt/Harz	1.135			Neustadt/Harz	≥500 bis <1000	NDH
				Osterode	≥200 bis <500	NDH
Landkreis Nordhausen	85.355	713,92	119,6			

Erläuterungen:

/1/ - einschl. Salza und Krimderode

/2/ - Gemeindebezeichnung, kein gleichnamiger Ortsteil

/3/ - Ortsteile außerhalb Stadt NDH mit <100 Einwohnern unterliegen nicht der Erschließungspflicht

Zuordnung zu Grundversorgungsbereichen (GVB)

NDH - Nordhausen

BL - Bleicherode

ELR - Ellrich

LHH - Heringen/Helme

Liniennr.	Linien- bündel	Linienverlauf	Nachbar- kreise	Nutzfahrleistungen [Fahrplan-km]			Mittl. tägl. Fahrten			
				fester Fpl	Rufbus	zusammen	ST	FT	Sa	So
Linien Strab										
1	NDH/1/	Bahnhofsplatz - Südharz Klinikum		139.703		139.703	149	149	59	59
2	NDH	Parkallee - Nordhausen Ost		229.755		229.755	176	176	75	75
10	/2/	Ilfeld/Neanderklinik - Niedersachswerfen - Nordhausen/Südharz Klinikum		144.201		144.201	36	36	18	18
Zwischensumme Strab				513.659		513.659	361	361	152	152
Linien Stadtbus Nordhausen										
A	NDH	Salza - Bahnhofsplatz - Hochschule - Pferdemarkt		273.789	15.292	289.080	106	102	72	32
B	NDH	Bahnhofsplatz - Darrweg - Uthleber Weg - Südstraße - Niedersalza		30.575		30.575	16	14		
C	NDH	Ringverkehr Bahnhofsplatz - Niedersalza - Bahnhofsplatz		15.712	1.881	17.593	7	7	4	
D	NDH	Salza - Herreden - Hochstedt - Hörningen - Gudersleben		54.522	25.904	80.426	20	19	11	11
E	NDH	Bahnhofsplatz - Salza - Südharz Klinikum Buchholz - Rottleberode	MSH	192.659	28.732	221.390	39	30	18	18
F	NDH	Bahnhofsplatz - Pferdemarkt - Leimbach - Steigerthal - Petersdorf/Schule		63.549	12.196	75.745	20	14	6	6
G	NDH	Salza - KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora - Bahnhofsplatz			21.091	21.091	12	12		
K	NDH	Bahnhofsplatz - Bielen		20.522	748	21.270	16	10	4	
Zwischensumme Stadtbus				651.327	105.843	757.171	236	208	115	67
Regionalbuslinien										
20	NDH	Nordhausen - Uthleben - Heringen - Auleben - Görsbach		186.041	5.388	191.429	43	38	14	14
21	NDH	Nordhausen - Bielen - Windehausen - Urbach - Görsbach		137.173	31.505	168.678	39	34	14	12
23	NDH	Nordhausen - Neustadt - Benneckenstein - Hohegeiß	HZ, GS	222.863	7.846	230.709	38	35	13	13
24	NDH	Niedersachswerfen - Appenrode - Werna - Sülzhayn - Ellrich		97.441		97.441	22	19	4	4
25	NDH	Nordhausen - Günzerode - Branderode - Mackenrode - Stöckey	EIC GÖ	154.206		154.206	20	17	4	2
26	NDH	Nordhausen - Großwechungen - Haferungen - Kehmstedt - Wipperdorf		94.139		94.139	18	16	6	4
27	NDH	Nordhausen - Wipperdorf - Bleicherode - Großbodungen	EIC	189.155		189.155	49	37	8	8
28	NDH	Bleicherode - Sollstedt - Rehungen		128.228		128.228	38	30	4	4
29	NDH	Nordhausen - Wolkramshausen - Hainrode - Großlohra - Bleicherode		161.228	7.201	168.429	26	20	6	4
231	NDH	Herrmannsacker - Neustadt - Ilfeld		381	639	1.020				
241	NDH	Nordhausen - Niedersachswerfen - Woffleben - Gudersleben - Ellrich		36.472		36.472	15	9		
262	NDH	Nordhausen - Großwechungen - Haferungen - Schiedungen - Stöckey	EIC	44.747		44.747	6	5		
271	NDH	Bleicherode - Friedrichsthal - Schiedungen - Trebra		55.880		55.880	17	10		
272	NDH	Bleicherode - Steinrode - Trebra		37.559		37.559	12	6		
281	NDH	Bleicherode - Großlohra - Friedrichsrode - [Helbedündorf]	KYF	7.598		7.598	5	4		

Liniennr.	Linien- bündel	Linienverlauf	Nachbar- kreise	Nutzfahrleistungen [Fahrplan-km]			Mittl. tägl. Fahrten			
				fester Fpl	Rufbus	zusammen	ST	FT	Sa	So
282	NDH	Rehungen - Sollstedt - Großlohra		11.957		11.957	6			
291	NDH	Nordhausen - Steinbrücken - Hain - Hainrode - [Schernberg]	KYF	84.018		84.018	24	8		
292	NDH	Hainrode - Wolkramshausen - Mörbach		2.567		2.567	2			
Zwischensumme Regionalbus				1.651.655	52.579	1.704.234	380	288	73	65
Summe StPNV-Linien (und Linie 10)				2.816.641	158.423	2.975.063	977	857	340	284
Linien benachbarter Aufgabenträger im Lk Nordhausen										
Eichsfeldwerke Bus										
L 27 Rufbus Bleicherode, Löwentor - Kraja, Schacht - Worbis ZOB			EIC	0	4.830	4.830	4	4		
Erläuterungen:			Nachbarkreise:							
ST - Schultag			EIC - Landkreis Eichsfeld			HZ - Landkreis Harz				
FT - Ferientag			GÖ - Landkreis Göttingen			KYF - Kyffhäuserkreis				
Sa - Samstag			GS - Landkreis Goslar			MSH - Landkreis Mansfeld-Südharz				
So - Sonntag, Wochenfeiertag										
/1/ - [in Sp. Linienbündel] - Zugehörigkeit zum Linienbündel "StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen"										
/2/ - [in Sp. Linienbündel] - Linie in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen, vgl. Nahverkehrsplan, Punkt 3.1.2, die Leistungen im Streckenteil Neanderklinik Ilfeld - Nordhausen Bahnhof im Umfang von 108.610 Fahrplan-km unterliegen genehmigungsrechtlich dem SPNV										

Investitionsplan 2017, Voranmeldungen 2018 bis 2021

Vorhabengruppe/ Förderkomplex	Investitionsträger	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	Finanzierungsplanung [TEUR]			
				Kosten, gesamt	Kosten, zuwendgsf.	Zuwendungs- bedarf	Eigenmittel
				Investitionsplan 2017			
	(2)	(3)	(4)	(5a)	(5b)	(5c)	(5d)
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur Ersatz technischer Anlagen							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	RBL, Bordrechner und Vertrieb	554,0	444,0	333,0	221,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz Diesel-Elektrischer Antrieb	70,0	50,0	25,0	45,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Böcke zur Straßenbahntrennung, Ausrüstung Reparaturwerkstätten	50,0	0,0	0,0	50,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz von 18 Tachometern für alle Triebwagen	15,0	15,0	7,0	8,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	fahr- und höhenverstellbarer Arbeitsstand	30,0	30,0	15,0	15,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Werkstattsoftware	60,0	0,0	0,0	60,0
2.2. Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Universalfahrzeug Straßenbahn	150,0	0,0	0,0	150,0
Bus							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	2 NF Linienbus, Low Entry, UL-Variante	500,0	500,0	140,0	360,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 Gelenkbus	320,0	320,0	100,0	220,0
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Baumaßnahmen STGE							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Grunderneuerung Am Alten Tor - Behringstraße (Labyrinth)	240,0	200,0	150,0	90,0

	(2)	(3)	(4)	(5a)	(5b)	(5c)	(5d)
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen							
	Stadt Ellrich	OT Woffleben, Appenrode, Rothesütte	Bau von 3 Unterständen an vorhandenen Omnibushaltestellen	20,0	20,0	16,0	4,0
	Stadt Bleicherode	Gem. Kleinbodungen, Friedrich-Kiel-Straße	Erneuerung und der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Omnibushaltestellen	65,0	65,0	52,0	13,0
	Stadt Nordhausen	Nordhausen	Barrierefreie Haltestellen gemäß Vorgaben Nahverkehrsplan südlicher A.-Bebel-Platz	60,0	50,0	38,0	22,0
Summe Vorhaben 2017				2.134,0	1.694,0	876,0	1.258,0
				Voranmeldungen 2018			
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur							
Ersatz technischer Anlagen in Betriebshöfen							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	RBL, Bordrechner und Vertrieb	1.311,0	1.256,0	942,0	369,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz Diesel-Elektrischer Antrieb	320,0	300,0	150,0	170,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Straßenbahn	25,0	25,0	12,0	13,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz von verschlissenen Baugruppen und Aggregaten	100,0	100,0	50,0	50,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Bus	25,0	25,0	12,0	13,0
2.2 Fahrzeugbeschaffung							
Bus							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	2 NF Linienbus, Low Entry, UL-Variante	550	550	140	410
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur							
STGE							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Gleisgrunderneuerung Spiegelstraße bei Stolberger Straße	720,0	650,0	487,0	233,0
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen							

	(2)	(3)	(4)	(5a)	(5b)	(5c)	(5d)
	Stadt Nordhausen	Nordhausen	Barrierefreie Haltestellen gemäß Vorgaben Nahverkehrsplan Stolberger Straße und A.-Bebel- Platz (nördliche Seite)	180,0	150,0	112,0	68,0
Summe Vorhaben 2018				3.231,0	3.056,0	1.905,0	1.326,0
				Voranmeldungen 2019			
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur							
Ersatz technischer Anlagen in Betriebshöfen							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	RBL, Bordrechner und Vertrieb	633,0	578,0	433,0	200,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz Diesel-Elektrischer Antrieb	260,0	250,0	125,0	135,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Straßenbahn	25,0	25,0	12,0	13,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz von verschlissenen Baugruppen und Aggregaten	100,0	100,0	50,0	50,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Bus	25,0	25,0	12,0	13,0
2.2 Fahrzeugbeschaffung							
Bus							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Service-Fahrzeug für Haltestellen-bewirtschaftung	30,0	0,0	0,0	30,0
			1 NF Linienbus, Low Entry, UL-Variante	275,0	275,0	70,0	205,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 NF Linienbus, Low Entry, Stadtbusausführung	275,0	275,0	70,0	205,0
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur							
STGE							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Gleisgrunderneuerung Rautenstraße Rasengleis	600,0	500,0	375,0	225,0
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen							
	Stadt Nordhausen	Nordhausen	2 Barrierefreie Haltestellen gemäß Vorgaben NVP W.-Nebelung-Straße	300,0	240,0	180,0	120,0
Summe Vorhaben 2019				2.523,0	2.268,0	1.327,0	1.196,0

	(2)	(3)	(4)	(5a)	(5b)	(5c)	(5d)
				Vorankmeldungen 2020			
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur							
Ersatz technischer Anlagen in Betriebshöfen							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Straßenbahn	25,0	25,0	12,0	13,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz von verschlissenen Baugruppen und Aggregaten	100,0	100,0	50,0	50,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Bus	25,0	25,0	12,0	13,0
2.2 Fahrzeugbeschaffung							
Bus							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 NF Linienbus, Low Entry, UL-Variante	275	275	70	205
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 NF Linienbus, Low Entry, Stadtbusausführung	275	275	70	205
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen							
	Stadt Nordhausen	Nordhausen	2 Barrierefreie Haltestellen gemäß Vorgaben Nahverkehrsplan A.-Puschkin-Straße	300,0	240,0	180,0	120,0
Summe Vorhaben 2020				1.000,0	940,0	394,0	606,0

	(2)	(3)	(4)	(5a)	(5b)	(5c)	(5d)
				Voranmeldungen 2021			
2.1 Betriebliche Verkehrsinfrastruktur							
Ersatz technischer Anlagen in Betriebshöfen							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Straßenbahn	25,0	25,0	12,0	13,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ersatz von verschlissenen Baugruppen	100,0	100,0	50,0	50,0
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Ausrüstung Reparaturwerkstätte Bus	25,0	25,0	12,0	13,0
2.2 Fahrzeugbeschaffung							
Bus							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 NF Linienbus, Low Entry, Stadtbusausführung	275	275	70	205
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	1 NF Linienbus, Low Entry, UL-Variante	275	275	70	205
2.3 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur							
STGE							
	Verkehrsbetr. Nordh.	Nordhausen	Gleisgrunderneuerung Dr. R.-Koch-Straße - Wendeschleife Südharz-Klinikum	600,0	500,0	375,0	225,0
2.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur/Haltestellen							
	Stadt Nordhausen	Nordhausen	2 barrierefreie Busaltestellen gemäß Vorgaben NVP Hochschule, Birkenweg	300,0	240,0	180,0	120,0
Summe Vorhaben 2021				1.600,0	1.440,0	769,0	831,0

Anzahl Einwender/Hinweisgeber: 13
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 29

Legende zu Spalte 6: A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
 A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
 B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt
 C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung s. Sp. 5
 D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
 E (...) - Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nummer (...)

Kap. 0 steht für Grundsatzbemerkungen

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap. 3a	Fundstelle 3b	Einwendung, Hinweis 4	Abwägung, Sachaufklärung 5	Berücksichtig. 6
1	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)	5		Nach § 8 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Die Ausführungen im NVP entsprechen (noch) nicht den gesetzlichen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit, besonders in nachfolgenden Punkten: diese bitte überdenken, konkretisieren und anpassen.	Einführungstext	
2		5.1	S. 64 - 68	Es sollte näher auf die Einrichtung und den Betreiber des Haltestellenkatasters eingegangen werden. Zudem sollte ein konkreter Zeitplan für den Busregionalverkehr aufgestellt und das weitere Vorgehen konkretisiert werden.	Es sind einheitliche Merkmale vorgegeben, sowohl für die Kategorisierung schlechthin als auch für die Parameter der Barrierefreiheit. Das weitere Verfahren ist beschrieben. Es wurde eine Präzisierung hinsichtlich Zuständigkeiten und Ermittlung des Investitionsbedarfs eingefügt. Weitere Präzisierungsmöglichkeiten, insbesondere zur Finanzierung, bestehen gegenwärtig nicht.	A1
3		5.1	S. 68	Die Aussage „Eine vollständige Umsetzung (...) ist weder möglich noch sachlich begründet erforderlich, weil die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen (...) dafür nicht ausreichend ist und der Bedarf zumindest bei den Haltestellen der Kategorie C 3 so dispers ist, dass eine Einzelbedarfsermittlung und keine pauschale Vorgabe erforderlich ist“ genügt nicht den gesetzlichen Anforderungen, dass Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen. Voraussetzung für eine solche Festlegung ist m. E. zudem eine Übersicht über die Haltestellen (Haltestellenkataster).	Es wird kein Widerspruch zu den Vorgaben nach § 8 Abs. 3 PBefG gesehen, weitere Konkretisierungen über die bereits formulierten hinaus sind gegenwärtig nicht möglich. Ein Mechanismus zur Weiterentwicklung im Planungszeitraum ist an den entsprechenden Stellen formuliert. Darüber hinaus wäre gegenwärtig jede weitere Konkretisierung wegen grundsätzlicher Nichtfinanzierbarkeit völlig inhaltleer. Aussagen zum Haltestellenkataster sind vorstehend erläutert.	C

1	2	3a	3b	4	5	6
4	weiter TMIL	7.3.2	S. 84 ff	Zu der in Kapitel 7.3.2 dargestellten Leistungsvergabe bestehen Bedenken hinsichtlich der „Linienbündel-“ und „Vergabelosbildung“. Ob Regional- und Stadtverkehr in einem Linienbündel zusammengefasst und zusammen vergeben werden können, wird angezweifelt. Bitte nochmals mit dem TLVWA erörtern. Die Vergabe aller Verkehre für eine Laufzeit von 15 Jahren halten wir für fragwürdig, sie ist maßgeblich von der Beantwortung des Sachverhalts zur Linienbündelung abhängig.	Die Begründung für die Zulässigkeit und geradezu die verkehrliche und technologische Notwendigkeit und sich daraus ergebender Wirtschaftlichkeit einer Bündelung von Stadt- und Regionalverkehr wird in Abschnitt 7.3.1 (nicht 7.3.2) dargestellt. Diese ist schlüssig und wurde nur punktuell vervollständigt. Die Begründung für die Laufzeitbemessung beruht auf den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen nach Art. 4 Abs. 3 und 4 der VO (EG) 1370/2007, im Zusammenhang mit Ziffer 2.2.7 der Auslegungsleitlinien und Erwägungsgrund 15 zur VO (EG) 1370/2007, immer unter der Voraussetzung, dass die angewendete Losbildung zulässig ist (siehe vorstehende Begründung). Bei verkehrsträgerübergreifender Losbildung und Auftragserteilung darf die Laufzeit der höchstzulässigen Dauer des Auftrags für einen schienengestützten Verkehr, also 15 Jahre, entsprechen, wenn dessen Wertanteil mehr als 50 % der Gesamtdienste umfasst. Bei - wie vorliegend praktizierter - koordinierter und verflochtener Gesamtgestaltung der Auftragsdurchführung ist jedoch eine Zuordnung der Auftragswerte nicht eindeutig möglich. Für den Gesamtauftrag steht jedoch eindeutig die erhöhte Belastung und finanzielle Risikobehaftung, die sich aus den hohen Kapitalvorschüssen für Fahrzeuge und vor allem Infrastruktur und Ausrüstungen ergeben, die sehr langfristige Zweckbindungen aufweisen und dadurch zusätzlich zur Möglichkeit einer um maximal 50 %igen Verlängerung der normalerweise zulässigen maximalen Auftragslaufzeit führt. Genau dies entspricht dem Regelungszweck des Gesetzgebers. Eine entsprechend ergänzte Begründung wurde in Abschnitt 7.3.2 eingefügt. Sowohl die Linienbündelung und Vergabelosbildung als auch die beabsichtigte 15-jährige Laufzeit sind mit der Vorinformation/Vorabbenachrichtigung im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Daraufhin gab es von keiner Seite, auch nicht von der Genehmigungsbehörde, Einwände.	A2

1	2	3a	3b	4	5	6
5	Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVwA)			Keine schriftliche Stellungnahme vorliegend	Zur Kenntnis genommen. Sowohl die Linienbündelung und Vergabelosbildung als auch die beabsichtigte 15-jährige Laufzeit sind mit der Vorinformation/Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Daraufhin gab es von keiner Seite, auch nicht von der Genehmigungsbehörde, Einwände.	D
6	Nahverkehrsservice-gesellschaft Thüringen (NVS)	3.1.1	S. 22	Auf der KBS 590 verkehrt grundsätzlich die Linie RE 19 an allen Tagen (auch Sa+So). Die genannte Linie "RE 59" gibt es so nicht; möglicherweise hat sich bei der Auswertung des bestehenden Fahrplans eine Fehlinterpretation infolge der am Wochenende stattfindenden Flügelung der Linien RE 19 Halle (Saale) - Sangerhausen - Leinefelde und RB 59 Halle (Saale) - Sangerhausen - Erfurt ergeben. Der Marketingname "Kupfer-Express" wird nach unserem Kenntnisstand seit mehreren Jahren nicht mehr verwendet.	Alle Korrekturen wurden vorgenommen	A1
7		3.1.1	S. 23	Die im Text als "erstrebenswert" eingestufte Einrichtung eines Knotens zu einer Symmetrie-Minute wird derzeit (und mittelfristig absehbar) durch die bestehenden infrastrukturellen Gegebenheiten verhindert. Dies ist aber nur als ergänzende Hintergrundinformation unsererseits zu verstehen; ob Sie diese in den NVP übernehmen oder nicht, würden wir Ihnen überlassen.	Kurzer Hinweis wurde eingefügt	A2
8		3.1.1	S. 24	Die auf der Strecke Nordhausen - Erfurt eingesetzten Dieseltrieb-wagen des Typs Desiro gehören zur Baureihe 642 (statt 641).	Korrektur wurde vorgenommen	A2
9		3.1.2	S. 34	Der Wert in Zeile "Wolkramshausen", Spalte "2015" besitzt fälschlich den Verweis auf Fußnote "38", dieser wäre in "37" zu korrigieren. (Randbemerkung: Die als "nachzuliefernd" bezeichneten Werte werden derzeit durch uns erarbeitet und schnellstmöglich nachgeliefert.)	Fußnote wurde korrigiert.	
10		4.3.6	S. 52	In der Tabelle werden Verknüpfungspunkte und wichtige Umsteigepunkte benannt; es ist jedoch nicht klar, welche dieser Punkte Verknüpfungen mit dem SPNV herstellen. Wir regen an, dies eindeutig zu formulieren bzw. zu benennen.	Außer bei Bleicherode Löwentor trifft im Bereich des Regionalverkehrs immer beides zu und ist deshalb nicht näher auszuführen.	D
11		4.4.2	S. 54	Die Aussage, dass im Nahverkehrsplan SPNV 2013-2017 die Verkehrsstationen Gebra (Hainleite) und Nohra (Wipper) als "aufzuzugende Zugangsstellen" einzuordnen seien, können wir nicht nachvollziehen. Diese Einstufung bezieht sich vielmehr auf die im NVP-SPNV auf S. 73 in Tabelle 6.6 genannten fünf SPNV-Zugangsstellen, die sämtlich außerhalb des Landkreises Nordhausen liegen. Wir bitten darum, die Textpassage im Anhörungsentwurf entsprechend zu korrigieren.	Die Aussage leitet sich nicht aus einer namentlichen Angabe in der entsprechenden Tabelle 6.6 auf Seite 76 des NVP-SPNV ab, sondern aus der aktuell niedrigen Zahl der Ein- und Aussteiger, die in der Konsequenz auf diese Liste laut Tabelle 6.6 führt.	C

1	2	3a	3b	4	5	6
12	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	2	S. 21	Die Aussage, dass die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV-Angebots im Allgemeinen zurückgegangen ist (Erster Satz im letzten Absatz) ist so kaum nachvollziehbar. Es wäre gut, wenn diese Aussage durch eine Quelle oder die Herstellung eines Bezugs (Rückgang seit wann, in welcher Region) untersetzt würde. In diesem Zusammenhang weisen wir auf die Doppelung des Wortes „zurückgegangen“ vor und nach „im Allgemeinen“ hin.	Die Quelle sind Daten aus vergleichbaren Landkreisen und Städten in den ostdeutschen Bundesländern in einem mittelfristigen Zeitraum von 10 - 15 Jahren. Eine Präzisierung wurde eingefügt.	A2
13		3	Tabelle 3-1, S. 22 ff	Tabelle 3-1: Zweite Zeile Strecke Nordhausen - Halle: Das SPNV-Angebot wurde nicht korrekt ausgewertet. Wir haben „fett rot“ in der nachfolgenden Tabelle die Korrekturerfordernisse eingearbeitet: RE 9, RE 19; RB 59 RB 75 , (KBS 590) Halle-Kasseler Eisenbahn „ Kupferexpress “ Nordhausen - Sangerhausen - Blankenheim - Röblingen - Halle (Saale) Abellio Rail RE 19 (Mo- So) + RE 59 (Sa, So) 120 min-Takt; RE 9 Mo-So 120-min-Takt, gemeinsam - 60 min-Takt; RB 75: Einzelfahrten Nordhausen, Heringen (Helme) (nur RE 9, RB 75), Görsbach (nur RE 9, RB 75)	Alle Korrekturen wurden vorgenommen	A1, E6

1	2	3a	3b	4	5	6
14	weiter NASA GmbH	3.1.1	S. 24	Die Ausführungen zum Fernverkehr gehören systematisch nicht in das Kapitel 3.1.1 Schienenpersonennahverkehr. Wir weisen darauf hin, dass die angesprochenen Fernverkehrsangebote auf das Jahr 2017 beschränkte Umleitungsverkehre sind, die regulär über die durch Baumaßnahmen eingeschränkte Strecke Erfurt - Gotha - Eisenach verkehren. Der auf S. 24 im 3. Absatz erwähnte Triebwagen des Typs „Desiro“, der auf der Strecke Erfurt - Nordhausen verkehrt, trägt die Baureihenbezeichnung „642“ (im Planentwurf steht 641). Systematisch schlüssig wäre es, auch für den „Coradia LINT“ die Baureihen-bezeichnung „648“ und für den „Talent 2“ die Baureihenbezeichnung „1442“ zu ergänzen.	Hinweis zum Fernverkehr bleibt als Information erhalten. Baureihenbezeichnungen wurden korrigiert und ergänzt.	C, E8
15		4.4.3 (5)	S. 57 f	Das ÖPNV-System gestaltet sich besonders attraktiv, wenn die Angebote unterschiedlicher Regionen und Unternehmen aufeinander abgestimmt sind. Aus diesem Grund bitten wir, das Unterkapitel (5) „Maßnahmen zur Einhaltung der Mindesterschließung im Regional- und Stadtverkehr und bei Angebotsverknüpfungen“ um folgenden Satz zu ergänzen: „Die Verkehrsangebote nach Rottleberode und Benneckenstein sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auf sachsen-anhaltischer Seite so zu planen, dass an diesen Orten in der Regel weiterführende Anschlüsse (insbesondere nach Stolberg und Wernigerode) gewährleistet werden.“	Zusätzlicher Satz wurde eingefügt	A1

1	2	3a	3b	4	5	6
16	weiter NASA GmbH	5.3	S. 73 ff	Um eine landesgrenzüberschreitende Beauskunftung zu gewährleisten, bitten wir im Anschluss an den zweiten behandelten Aspekt (Teilnahme Thüringer Datendrehscheibe) folgenden zusätzlichen Aspekt zu ergänzen: □ Datenlieferung der Fahrplandaten mindestens der Linien E und 23 an die NASA GmbH zur Integration in das sachsen-anhaltische Fahrplanauskunftssystem INSA sowie die dortige Datendrehscheibe. Des Weiteren bitten wir den die Darstellung des 4. Aspekts (Standorte für die dynamische Fahrgastinformation) in der Kategorie B um folgende Standorte zu ergänzen: Rottleberode, Hauptstraße und Benneckenstein, Haus des Gastes Für diese Standorte ist ausschließlich die Datenversorgung über das RBL zur Datendrehscheibe der NASA GmbH zu gewährleisten. Das Zulassen von Abweichungen bei der barrierefreien Fahrgast-information (S. 74) aufgrund von „Platzmangel“ erscheint nicht sehr konsequent, zumal dieses Vorgehen besonders an häufig bedienten Haltestellen zu erwarten wäre. Hier sollte im Sinne der Barrierefreiheit ein konsequentes Vorgehen, das keinen großen Aufwand erfordert, festgelegt werden. Im Bereich der Tarifgestaltung (S. 76) sollte der Umgang mit dem Aspekt Kundenbindung (Abonnementangebote, Jobticket) zumindest kurz angerissen werden. Zudem regen wir an, die Unterstützung eines länderübergreifenden "Harztickets" als touristisches Angebot festzulegen.	Ein Datenaustausch zwischen der Thüringer Daten-dreh-scheibe und INSA ist ohnehin vorgesehen und bedarf keiner gesonderten Erwähnung. Die Ausstattung von Haltestellen außerhalb des Landkreises und der Stadt Nordhausen wird nicht in deren Nahverkehrsplan vorgegeben. Dazu sind gesonderte Regelungen zwischen den Aufgabenträgern in Abstimmung mit dem Betreiberunternehmen zu treffen. Der Hinweis auf die Möglichkeit des Abweichens aus Platzmangels bei bestimmten Darstellungen zur Fahrgastinformation sind Gang und Gäbe und meist aus baulichen Gründen unvermeidbar. Hinweis auf bestimmte Ticketangebote zur Kunden-bindung (Jobticket, Semesterticket) wurde eingefügt. Zum Harzticket wurde auf Seite 94 eine Unterstützungserklärung aufgenommen.	D C C A2
17	Zweckverband Verkehrsverbund Süd- Niedersachsen (ZVSN)	0		Unser Verbandsgebiet und das des LK Nordhausen werden gemeinsam bedient durch die KBS 357 / RB 80 (zuständig in Niedersachsen ist die LNVG) sowie durch die bedarfsorientierte Verlängerung einzelner Fahrten der Buslinie 25 nach Bad Sachsa - Neuhof. Die gesamte Linie ist Bestandteil des Linienbündels im LK Nordhausen, eine Beauftragung und Finanzierung durch den ZVSN erfolgt nicht und ist gemäß NVP-Entwurf auch künftig nicht vorgesehen. Insofern bestehen gegen die Darstellungen im NVP-Entwurf unsererseits keine Einwendungen oder Bedenken.	zur Kenntnis genommen	D
18	Regionalverband Großraum Braunschweig	0		Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat nur den Hinweis zum Entwurf des gemeinsamen Nahverkehrsplanes des Landkreises und der Stadt Nordhausen 2017 - 2021, dass der Zweckverband Großraum Braunschweig mit Wirkung zum 22.03.2017 zum Regionalverband Großraum Braunschweig wurde und der neue Begriff nunmehr zu verwenden ist.	zur Kenntnis genommen	D

1	2	3a	3b	4	5	6
19	Landkreis Harz	4.3.6	S. 52	Bei den Vorgaben für Angebotsentwicklung und Mindeststandards wird mehr in zentralörtlichen Kategorien und Ortsgrößen geplant als in den technischen Möglichkeiten der Angebotsverknüpfung. Deutlich wird dies u.a. auf Seite 52, wo die Verknüpfungsfunktion an Ortsbedeutung, Ein- und Aussteigern, Fahrtenzahl etc. festgemacht wird. Aus den Erfahrungen des LK Harz mit dem jetzt fortgeschriebenen NVP lässt sich ableiten, dass der größte Wert auf die tatsächliche fahrplan-technische Verknüpfungsmöglichkeit zu legen ist. Ein im NVP festgelegter Knoten in einem Grundzentrum hilft wenig, wenn dort fahrplantechnische Verknüpfungen betrieblich nicht zustande kommen können. Es kann nur empfohlen werden, diesen Aspekt nicht auszublenden.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Beide Aspekte sind zu berücksichtigen.	D
20		4.4.4	S. 57	Zur Defizitbehebung bei Angebotsverknüpfung und Mindesterschließung wird auf Seite 57 vorgegeben, das VU habe „im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung Möglichkeiten zu finden, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere abzubauen“ und dabei bedarfsgesteuerte Verkehre zu nutzen. Indem das Gesamtangebot scheinbar nicht als ITF aufgebaut wird, dürfte dies kaum gelingen oder aber sich so unwirtschaftlich darstellen, dass Verbesserungen unrealistisch sind. Dabei ist insbesondere auf den Faktor Mindestlohn hinzuweisen, der zu Kostensteigerung bei fremdvergebenen RufBus- oder AST-Angeboten führen wird (oder bereits hat) und im LK Harz zur Planung sogenannter Linienbandverkehre Anlass gegeben hat - vgl. Seite 60.	Hinweis zur Kenntnis genommen. Die festgestellten Defizite sind jedoch so geringfügig, dass dieser nicht angemessen erscheint.	D
21		0		Zum Angebot der Buslinie 23 (Nordhausen-Benneckenstein-Hohegeiß) ist der Hinweis auf einen offensichtlichen Grafikfehler im NVP des LK Harz zu geben, der sich im übergebenen Exemplar niedergeschlagen hat: Bitte berücksichtigen Sie bei der Umsetzung Ihres Konzepts, dass Benneckenstein im ITF des LK Harz kein 0- sondern nur ein 30-Knoten sein kann.	Zur Kenntnis genommen	D
22	Unstrut-Hainich-Kreis			Seitens des Aufgabenträgers Unstrut-Hainich-Kreis gibt es zu der von Ihnen angezeigten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt und den Landkreis Nordhausen keine Einwände, Ergänzungen oder Anmerkungen. Relevante kreisüberschreitende Verbindungen sind zwischen unseren Aufgabengebieten nicht vorhanden, zu denen eine Abstimmung erfolgen müsste. Ein weitere konstruktive Zusammenarbeit im Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen wird in der Fortschreibung des hiesigen Nahverkehrsplanes ausdrücklich betont. Für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes wünsche ich viel Erfolg.	Zur Kenntnis genommen	D

1	2	3a	3b	4	5	6
23	Seniorenvertretung Stadt Nordhausen	0		Die Versorgungssituation in Landkreis und Stadt wurden gut analysiert und bewertet. Den ausgewiesenen Maßnahmen für die qualitative Angebotsgestaltung, dem Qualitätsmanagement, dem marketing, der Fahrgastinformation und dem Vertrieb kann grundsätzlich zugestimmt werden.	Zur Kenntnis genommen	D
24				Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung werden folgende Punkte begrüßt bzw. als Ergänzung gefordert: - Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen laut Abschn. 8.1 - Sitzgelegenheiten an allen Straßenbahnhaltestellen (mit Gestaltungsempfehlungen) - Videoüberwachung in Straßenbahn und Bus - 10-min-Taktverdichtung an Samstagen von 9 - 14 Uhr - Beibehaltung des Verkaufs von Fahrkarten in Agenturen - Werbung an der Straßenbahn bei Erhaltung der Durchsicht für den Fahrgast	ist geplant nach den Kategorisierungsvorgaben ist das vorzusehen ist geplant dafür reicht die Nachfrage an Samstagen nicht aus, nicht finanzierbar Das ist so vorgesehen Das ist so vorgegeben	D
25	VWG Hohnstein/Südharz	4.4.3		Bereits mit Schreiben vom Oktober 2014 und Stellungnahme zur Entwicklung des ÖPNV vom 05.01.2015 legen wir dar, dass eine Verbesserung der Verkehrsanbindung der Mitgliedsgemeinden Herrmannsacker, Neustadt/Harz und Harzungen zu unserer Verwaltung dringend verbessert werden müsste. Ausreichend wäre dabei eine Busverbindung donnerstags (langer Sprechtag bis 18.00 Uhr) von den Gemeinden zur Verwaltung in Harztor OT Ilfeld und zurück. Die vorhandenen Busverbindungen sollten in jedem Fall erhalten bleiben.	Eine zusätzliche Fahrt donnerstags (ca. 1.000 Fahrplan-km pro Jahr) wird ab Dez. 2017 probeweise eingeführt und nach 1 Jahr evaluiert. Eine Ergänzung in Abschnitt 4.4.3 wurde eingefügt.	A1
26	Stadt Heringen/Helme	0		Im Zusammenhang mit freiwilligen Gemeindezusammenschlüssen nach dem Vorschaltgesetz sind Gespräche mit der Gemeinde Urbach sowie mit der VG Hainleite geführt worden. Im Ergebnis der Gespräche möchten wir folgende Anmerkungen zum vorgelegten Entwurf machen. Im Nahverkehrsplan sollte eine Verbindung von Urbach nach Heringen/Helme, sowie eine Verbindung von Nohra- Wolkramshausen-Kleinfurra nach Heringen/Helme als zukünftige Strecken vorgesehen werden.	Verbindung wird über die Linie 21 hergestellt. Darüber hinausgehender Bedarf wird gegenwärtig nicht festgestellt. Die Gemeinden der VG Hainleite gehören zum Grundversorgungsbereich Nordhausen. Sollte sich dies durch strukturelle Maßnahmen verändern, ist eine Neubewertung vorzunehmen.	D

1	2	3a	3b	4	5	6
27	Gemeinde Hohenstein	0		Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besuchen bereits Schüler aus den Ortsteilen Schiedungen und Trebra die Grundschule Klettenberg, verbunden mit einem erheblich erhöhten Aufwand der Eltern, da eine Anbindung der entsprechenden Ortsteile über den öffentlichen Nahverkehr nicht erfolgte. Dies ist auch Ursache, dass von vielen Eltern bisher auch von einer Einschulung in die Grundschule Klettenberg Abstand genommen wird. Bei der Anhörung zur Schulnetzplanung für den Landkreis Nordhausen wurde die Einbindung der Ortsteile Schiedungen und Trebra über den ÖPNV aber ausdrücklich in Aussicht gestellt. Wir bitten dies mit der neuen Nahverkehrsplanung entsprechend zu berücksichtigen.	Es gab im Rahmen der Schulnetzplanung Anfragen dazu. zuletzt im November 2015. Die momentane Ausrichtung des Linienverkehrs in Trebra und Schiedungen deckt die Einzugsgebiete der Grund- und Regelschulen sowie des Gymnasiums ab. Die Schüler aller Schulformen aus Trebra werden mit der Linie 272 nach Bleicherode befördert. Die Grund- und Regelschüler aus Schiedungen werden mit der Linie 271 bis nach Wipperdorf befördert, für die Regelschüler steht ab Wipperdorf der FSV zur RS Hainleite nach Wolframshausen zur Verfügung, die Gymnasiasten erreichen auf der Linie 271 das Gymnasium Bleicherode. Eine Entkopplung der Grundschüler von der übrigen Schülerstromausrichtung dieser Orte sehen wir im Linienverkehr kritisch, zumal die entstehende Relation kein Potential auf zusätzliche Jedermannfahrgäste in Aussicht stellt.	D
28		0		Desweiteren erscheint es uns nicht der Realität zu entsprechen, dass mit dem vorliegenden Entwurf der Nahverkehrsplanung für den Landkreis Nordhausen die Gemeinde Hohenstein der Stadt Ellrich als Grundversorgungszentrum zugeordnet wird. Die Stadt Ellrich, zu der es zwar eine kleine Gebietsgrenze gibt, kann wesentliche Funktionen eines Grundzentrums für keinen Ortsteil der Gemeinde Hohenstein erfüllen (z. B. regionale Verkehrsknotenfunktion, primäre Bildungs-, Gesundheits- und Freizeitfunktion). Für einzelne Ortsteile der Gemeinde Hohenstein, wie z. B. Schiedungen und Trebra, lassen sich keinerlei Funktionen eines Grundzentrums durch die Stadt Ellrich, noch andere eventuelle Verflechtungsbeziehungen aufzeigen oder nachweisen.	Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Hohenstein hat aktuell keine Gebietsgrenze mit der Stadt Nordhausen und unser NVP kann nicht dem LEP und Regionalentwicklungsplan widersprechen. Es erfolgt keine neue Zuordnung vermittelt über den nahverkehrsplan.	D

1	2	3a	3b	4	5	6
	weiter Gemeinde Hohenstein			Seit 2006 bemüht sich die Gemeinde Hohenstein um einen Anschluss an die Stadt Nordhausen und hat auch in Umsetzung des Vorschalt-gesetzes zur Gebietsreform die Auflösung der Gemeinde Hohenstein und Eingliederung in die Stadt Nordhausen beschlossen (Beschluss des Gemeinderates 94-12/2016). Der Stadtrat Nordhausen fasste gleichlautenden Beschluss im September 2016. Der entsprechende Antrag befindet in der Vorbereitung und soll innerhalb der Freiwillig-keitsphase bis zum 31.10.2017 beim Innenministerium eingereicht werden. Sehr deutlich wird in den Antragsunterlagen herausgearbeitet werden, dass nur zur Stadt Nordhausen Verflechtungsbeziehungen in den verschiedensten Bereichen (räumlich, infrastrukturell, verwaltungs-technisch und in Bezug auf die interkommunale Zusammenarbeit, traditionell, historisch und kulturell sowie in Bezug auf die Schul-strukturen und Kindertagesstätten) für alle Ortsteile der Gemeinde Hohenstein bestehen. Die Gemeinde Hohenstein ist planungsrechtlich dem Grundversorgungsbereich der Stadt Nordhausen als Mittelzentrum mit Teilaufgaben eines Oberzentrums zuzuordnen. Mit der Stadt Nordhausen verbindet die Gemeinde Hohenstein seit sehr vielen Jahren eine intensive, enge und gute Zusammenarbeit in den vielfältigsten Bereichen. Diese Zusammenarbeit wird auch vollumfäng-lich von den Hohensteiner Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert und angenommen. Die Stadt Nordhausen füllt die ihr obliegenden Aufgaben als teilfunktionales Oberzentrum in Bezug auf die Gemeinde Hohenstein und alle neun Ortsteile voll aus. Da sich nach neuesten Gesprächen auch die Gemeinde Werther im Rahmen der Freiwilligkeitsphase zur anstehenden Gebietsreform für einen Anschluss an die Stadt Nordhausen entscheiden wird, ist auch die geforderte gemeinsame Gebietsgrenze der neu zu bildenden Gebietskörperschaft gegeben, so dass keine Hinderungsgründe mehr bestehen, dem Antrag der Gemeinde Hohenstein auf Eingliederung in die Stadt Nordhausen stattzugeben. Wir bitten auch diese anstehende entscheidende Gebietsveränderung in der Nahverkehrsplanung für den Landkreis Nordhausen entsprechend zu berücksichtigen.		
29	Gemeinde Sollstedt	0		In Bezug auf Ihre Email vom 13.04.2017, möchten wir uns für die Berücksichtigung, des Schienenpersonennahverkehrs, der Zugangsstelle Sollstedt 60-min-Takt bedanken	Zur Kenntnis genommen	D