



Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Weimar ab 2021 (Kurzfassung)

Stadtverwaltung Weimar
Dez. III Bauen und Stadt-
entwicklung
Schwanenseestraße 17
99423 Weimar

D A T U M

23. Januar 2021

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 - 11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage, Herausforderung, Prognose	4
1.1 Grundlagen für die Fortschreibung.....	4
1.2 Analyse der Ausgangssituation.....	4
1.3 Herausforderungen und Trends.....	5
1.4 Was ist neu im Nahverkehrsplan ab 2021?	6
1.5 Beteiligungsprozess	7
2 Verkehrspolitische Zielstellungen	7
3 Maßnahmenkonzept für den ÖPNV	10
3.1 Bedienkonzept und Angebotsgestaltung	10
3.2 Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem Stadtverkehr.....	11
3.3 Haltestelleninfrastruktur und Barrierefreiheit	12
3.4 Fahrzeugeinsatz und Antriebstechnologie.....	13
3.5 Aufgabenträgerübergreifende Vernetzung und Tarif	13
3.6 Fahrgastinformation und Vertrieb	14
3.7 Vorausschauende Planungen.....	14
4 Finanzierung.....	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bedienzeiten des ÖPNV-Angebotes.....	10
Tabelle 2:	Bedienhäufigkeiten	11
Tabelle 3:	Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen.....	12
Tabelle 4:	Ausbaustand und -horizont bis 2023 / 2025.....	12
Tabelle 5:	Finanzplanung 2021 - 2025	16
Tabelle 6:	Investitionsplanung 2021 - 2025.....	17

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike-and-Ride
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen

1 Ausgangslage, Herausforderung, Prognose

1.1 Grundlagen für die Fortschreibung

Die Stadt Weimar ist nach § 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ihrem Wirkungskreis und damit gefordert, eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung organisatorisch, planerisch und finanziell zu gewährleisten. Nach § 5 ThürÖPNVG hat die Stadt Weimar für ihren Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan unter Beachtung von § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für den Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2014 beschlossen. Gemäß § 6 ThürÖPNVG enthält die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ab 2021 detaillierte Aussagen insbesondere zu:

- der mittel- und langfristigen Entwicklung des ÖPNV
- Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur
- Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf
- Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV
- Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung
- Investitions- und Finanzierungsplanung (jährlich fortzuschreiben)

Der Nahverkehrsplan der Stadt Weimar ist somit ein wesentliches Konzept für die Entwicklung der Mobilität in der Stadt. Er definiert die allgemeinen Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Stadtgebiet und ist die Grundlage für alle damit verbundenen nötigen planerischen Maßnahmen. Der Nahverkehrsplan schafft die Voraussetzung, den Nahverkehr effizient und zukunftsweisend auszurichten und legt darüber hinaus weiteren Untersuchungsbedarf fest.

1.2 Analyse der Ausgangssituation

Dem Nahverkehrsplan ist eine ausführliche Analyse der Bestandssituation vorangestellt. Der Stadtrat der Stadt Weimar hat die Stadtwirtschaft Weimar GmbH mit Beschluss 072/2016 vom 14. April 2016 auf dem Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) an einen internen Betreiber nach den Bestimmungen der VO 1370/2007 mit Wirkung vom 01. September 2017 bis zum 31. August 2027 betraut. Der Stadtbusverkehr ist damit das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel im gesamten städtischen Binnenverkehr. Das Stadtgebiet wird durch neun Stadtbuslinien mit einer im Tagesverkehr befahrenen Linienlänge von circa 120 Kilometern erschlossen. Die Bedienungstakte liegen von Montag bis Freitag tagsüber zwischen 15 und 60 Minuten, an den Wochenenden zwischen 15 und 120 Minuten.

Auf insgesamt sechs Straßenachsen erreichen 15 Regionalbuslinien den Busbahnhof an der Katholischen Kirche. Genehmigungsinhaber dieser Linien ist die Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land, die Aufgabenträgerschaft hierfür liegt beim Landkreis Weimarer Land. Der Regionalbus ist bedeutsam für die Anbindung der Ortsteile von Weimar an das Stadtzentrum und für die Verknüpfung Weimars mit seinem

Verflechtungsraum. Eine Vertaktung findet auf den Regionalbuslinien nur auf einzelnen Linien statt. Häufig treten Angebotsüberlagerungen zwischen dem Stadtbusverkehr und dem Regionalbusverkehr des Landkreises Weimarer Land auf.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Thüringen. Für Planung, Vertrags- und Qualitätscontrolling, Infrastrukturplanung und Marketing im Thüringer SPNV ist das Landesamt für Bau und Verkehr, Referat Schienenpersonennahverkehr, verantwortlich. Die sieben Stationen innerhalb der Stadt Weimar werden von der Erfurter Bahn GmbH, der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH und der Deutschen Bahn AG bedient.

Die Nahverkehrsunternehmen in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen, der Städte Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie der Landkreise Weimarer Land, Gotha und Saale-Holzland-Kreis sind im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) zusammengeschlossen. Der Verbundraum wird zum 13. Dezember 2020 um die Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis erweitert. Kernstück des Verbundgedankens ist ein einheitliches Tarifsystem, welches dem Fahrgast ermöglicht, mit nur einem Ticket Stadt- und Regionalbusse, Straßenbahnen und Nahverkehrszüge der Eisenbahnen im gesamten VMT-Gebiet zu nutzen.

Das Nahverkehrsangebot in der Stadt Weimar kann für die meisten Nutzendengruppen als gut eingestuft werden. Ausnahmen bilden einige Randbereiche von Weimar. In den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden sind das Fahrtenangebot in die Ortsteile und letztlich die Bedienungsqualität dieser stark eingeschränkt. Die Ortsteile selbst sind sehr heterogen bezüglich ihrer Größe und Bevölkerungszahl, verkehrlichen Anbindung sowie den vorrangigen Nutzungsarten. Die schwierig abzuschätzende demografische Entwicklung sowie relativ geringe Bevölkerungszahlen der Ortschaften stellen die Angebotsplanung des ÖPNV vor die Aufgabe, die vorhandenen Fahrgastpotenziale mit betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösungen zu erschließen. Eine Lösung bietet der Einsatz von flexiblen Bedienformen, welche gegenwärtig in Form eines Rufbussystems auf den Linien 6, 7 und 8 durchgeführt wird.

1.3 Herausforderungen und Trends

Die Potenziale und Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich maßgeblich aus der Bevölkerungszahl, aus der Lage und Größe der Verkehrserzeuger sowie den verfügbaren Infrastrukturen, welche direkten Einfluss sowohl auf die Nachfrage als auch auf das Verkehrsmittelwahlverhalten haben. Die Bevölkerungszahl von Weimar ist seit 2010 verhältnismäßig konstant, weist bei Betrachtung der Teilräume aber eine heterogene Entwicklung auf. Bis zum Jahr 2040 wird nur ein leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert (Rückgang um 3,5 %). Allerdings wird sich der Anteil der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung erhöhen, wohingegen die Personen im Erwerbsalter abnehmen werden. Hiermit ergeben sich wandelnde Anforderungen bezüglich der Zugänglichkeit zum ÖPNV. Leicht steigende Schülerzahlen lassen erwarten, dass bei der Schülerbeförderung in den kommenden Jahren ein leichter Zuwachs eintreten wird.

Die Industrie- und Gewerbegebiete als Verkehrserzeuger liegen am Stadtrand, wodurch ein Anhalten der Verflechtungsprozesse mit dem Umland der Stadt erwartet wird. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den letzten Jah-

ren deutlich gestiegen und wird zukünftig der Bevölkerungsentwicklung folgen. Bedeutung für den Einkaufsverkehr haben vor allem Handelsunternehmen, die überwiegend im Stadtzentrum beziehungsweise in angrenzenden Stadtteilen angesiedelt sind. Weitere wichtige verkehrliche Ziele sind soziale Infrastrukturen, die UNESCO-Welterbestätten, Sportstätten und die Universität. Diese befinden sich zum Großteil zentral im Stadtgebiet.

Die Pkw-Motorisierung der Haushalte ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen und erreichte im Jahr 2017 mit 44,7 Privat-Pkw je 100 Einwohner/-in seinen Höchstwert. Im Vergleich mit den anderen Städten in Thüringen weist die Stadt Weimar den zweitniedrigsten Wert auf und liegt deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Beim Modal Split kann trotzdem von einem sehr hohen Anteil MIV-Nutzung ausgegangen werden. Für eine künftige deutliche Absenkung des Motorisierungsgrades sind jedoch noch keine Ansätze zu sehen. Eine Stärkung und damit höhere Akzeptanz des Umweltverbundes bei der Bevölkerung ist unter anderem durch dessen gute Vernetzung und der Verringerung von Zugangshemmnissen zu erreichen.

Unabhängig von der für die kommenden Jahre zu erwartenden stabilen Entwicklung von Bevölkerung, Schülerzahlen und Arbeitsplätzen in Weimar müssen Potenziale ausgeschöpft werden, um die vorhandenen Fahrgäste zu halten und neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Es geht insbesondere darum, die Qualität des ÖPNV insgesamt weiter zu verbessern und Hemmnisse abzubauen, die einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen.

1.4 Was ist neu im Nahverkehrsplan ab 2021?

Unter der Zielstellung, den Nahverkehr in der Stadt Weimar nachhaltig zu stärken und die aktuellen Herausforderungen anzunehmen, nimmt der Nahverkehrsplan eine Potenzialabschätzung zur Umsetzung zukünftiger Maßnahmen vor (vgl. Kapitel 5). Hierin erfolgt eine wissenschaftlich fundierte Betrachtung und eine Darstellung des Standes der Technik und deren Anwendbarkeit in der Stadt Weimar zu:

- Verknüpfung des innerstädtischen Fahrplans mit dem Regionalbusverkehr des Landkreises Weimarer Land
- Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem Stadtverkehr
- Angebot flexibler Bedienformen
- Einbeziehung alternativer Betriebsformen
 - Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung der Ortsteile und peripheren Gebiete außerhalb definierter Kernzeiten
 - Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung wichtiger Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte
 - Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung touristischer Ziele
 - Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung im Schülerverkehr
- Potenziale für 1-EUR-Tagesticket / 1-EUR-Kurzstreckenticket
- Verbesserung der Informations- und Servicequalität
- Nutzung neuer Vertriebsmöglichkeiten
- Nutzung alternativer Antriebsarten im ÖPNV

Wesentlich für die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Weimar sind die in Kapitel 7 benannten konkreten Maßnahmen. Für den Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes geht es insbesondere um Maßnahmen zur Herstellung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit. Hervorzuheben sind hierbei:

- Aufbau eines Haltestellenkatasters, welches sämtliche Merkmale der Haltesteige zusammenfasst sowie bezüglich des barrierefreien Ausbaus den Umsetzungshorizont und Ausnahmen definiert
- Kategorisierung der Haltestellen nach ihrer Netzbedeutung und Definition verbindlicher Haltestellenstandards
- Festlegung verbindlicher Fahrzeugstandards
- Stärkung der aufgabenträgerübergreifenden Abstimmung für die lokale Nahverkehrsplanung

1.5 Beteiligungsprozess

Der öffentliche Personennahverkehr dient den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Weimar. Sie profitieren von guten und vernetzten Mobilitätsangeboten und werden von den negativen Externalitäten (Unfälle, Lärm und Luftverschmutzung, Ressourcen- und Flächenverbrauch) entlastet. Nicht zuletzt ist ein gutes Nahverkehrsangebot ein wesentlicher Standortfaktor für die Attraktivität und Wirtschaftskraft der Stadt.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wurde durch ein umfangreiches Beteiligungsverfahren begleitet, um die Vielzahl der unterschiedlichsten Anforderungen und Interessen in die Bearbeitung einfließen zu lassen. Hierzu fand eine Beteiligung interessierter Bürgerinnen und Bürger (Online-Bürgerbefragung im Zeitraum 06.06.2020 - 06.07.2020) sowie eine umfassende Kinder- und Jugendbeteiligung (Dezember 2019 bis Februar 2020) statt. Die Befragung wurde in den Klassen 5 bis 13 der allgemeinbildenden Schulen sowie in den Berufsschulen durchgeführt. Von den circa 5.600 Schülerinnen beziehungsweise Schülern der Stadt Weimar haben sich 1.161 an der Befragung beteiligt (ca. 21 %). Im Ergebnis der Online-Bürgerbefragung lagen insgesamt 743 vollständig ausgefüllte Fragebögen vor. Die Rückläufe sind auf Basis dessen, dass die Teilnehmer eigeninitiativ an der Befragung teilgenommen haben, sehr positiv einzustufen, reichen jedoch für eine statistisch gesicherte Auswertung anhand von signifikanten Werten nicht aus. Nichtsdestotrotz konnten viele Aussagen zu Ideen und Vorschlägen gesammelt und die derzeitige Zufriedenheit mit dem ÖPNV sowie seine Nutzung festgestellt werden. Die Ergebnisse dieser Beteiligungsformate wurden ausgewertet (vgl. Kapitel 6) und bei der Erarbeitung der jeweiligen Einzelmaßnahmen in den Abwägungsprozess einbezogen.

2 Verkehrspolitische Zielstellungen

Oberstes Ziel bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Weimar ist die Sicherstellung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger auf umwelt- und sozialverträgliche Weise unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und eines kundenorientierten Qualitätsniveaus bei der Verkehrsdurchführung.

1. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge

Die Bereitstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist eine unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge und der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Nahverkehrsraum. Der ÖPNV ist vorrangig zu fördern.

2. Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität

Der ÖPNV soll für alle wichtigen Mobilitätszwecke, insbesondere den Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, und für alle Bevölkerungsgruppen der Stadt einschließlich deren Besucher ein möglichst breites und preisgünstiges Angebot bereitstellen. Er soll damit eine brauchbare Alternative zum motorisierten Individualverkehrs (MIV) darstellen und dazu beitragen, einen weiteren Anstieg des MIV, vorrangig in der Innenstadt, zu verhindern. Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist so weit wie möglich in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren.

3. Einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem

Der ÖPNV soll als arbeitsteiliges Gesamtsystem mit einheitlichen Zugangsbedingungen zur nachhaltigen Erschließung der Stadt geplant und angeboten werden. Dazu sind die Verkehrssysteme Eisenbahn, Stadtbus und Regionalbus effektiv räumlich und zeitlich miteinander zu verknüpfen und zu koordinieren und möglichst untereinander zu vertakten. Gleichzeitig muss eine Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV erfolgen (Park-and-Ride (P+R), Bike-and-Ride (B+R)).

4. Umsetzung der Barrierefreiheit

Die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, werden bei der Gestaltung des Liniennetzes, der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt. Die vollständige Barrierefreiheit ist bei allen Planungen, Bauvorhaben und Neu-/Ersatzbeschaffungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften umzusetzen.

5. Gestaltung des StPNV-Angebotes

Linienführung und Bedienung im Stadtbus-Verkehr sollen so entwickelt und ausgerichtet werden, dass alle Stadtteile mit dem zentralen Bereich der Stadt in vertretbarem Zeitaufwand, zuverlässig und mit angemessenem Beförderungskomfort verknüpft sind. In die Stadt einführende Regionalbusverkehre sind soweit wie möglich in das vertaktete Stadtbus-Angebot zu integrieren.

In nachfrageschwachen Zeiten und Räumen kann das StPNV-Angebot durch flexible, bedarfsorientierte Angebote, zum Beispiel das Linientaxi, ergänzt werden.

Indem das Angebot auch weiterhin den Bedürfnissen entsprechend gestaltet und angepasst wird, sollen die bisherigen ÖPNV-Nutzer gehalten und neue Fahrgäste gewonnen und damit der Modal Split zugunsten des ÖPNV erhöht werden.

6. Bevorrechtigung des StPNV

Der StPNV soll in verdichteten Räumen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität erhalten. Das erfordert den Abbau von Behinderungen und die Siche-

zung eines störungsfreien Betriebsablaufes einschließlich der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Busspuren u. ä.).

7. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark

Eine moderne, gut ausgebaute Infrastruktur ist unerlässlich für einen pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des StPNV. Haltestellen und Bahnhöfe als die Visitenkarte des ÖPNV müssen an bedarfsgerechten Standorten errichtet werden und leicht zugänglich sowie attraktiv und sicher gestaltet sein. An den Verknüpfungsstellen ist den Fahrgästen durch Wegweisung und Informationen über Anschlüsse das Umsteigen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt die Attraktivität des ÖPNV einen hohen Beförderungskomfort mit modern ausgestatteten, schadstoffarmen und gepflegten Fahrzeugen sowie geschultem Personal voraus. Die barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems ist sicherzustellen.

8. Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV

Durch einen hochwertigen Service tragen die Verkehrsunternehmen zum Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV bei. Hierzu gehören insbesondere die Weiterentwicklung kundenorientierter Auskunft- und Informationssysteme zur Vermittlung aller notwendigen Informationen in leicht zugänglicher und verständlicher Form und ein unkomplizierter Fahrscheinerwerb unter Nutzung moderner Bezahlsysteme. Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und offensives Marketing werden gemeinsam durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen den potenziellen Kunden die Vorteile des ÖPNV vermittelt.

9. Sicherung der Finanzierbarkeit

Der ÖPNV muss für den Fahrgast bezahlbar und für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen finanzierbar bleiben. Die Weiterentwicklung des VMT-Tarifs einschließlich Anpassungen an sich ändernde Bedingungen, sparsames Wirtschaften des Verkehrsunternehmens und Bereitstellung notwendiger Zuschüsse durch den Aufgabenträger für bestellte Leistungen sind wichtige Eckpunkte zur Sicherung der Finanzierung des ÖPNV.

10. Umweltschutz und Ressourcenschonung

Durch eine effektive Verkehrsdurchführung und eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes einschließlich der Verknüpfung der Verkehrsträger mit daraus resultierender Vermeidung von Pkw-Fahrten sowie den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge sollen Ressourcen gespart und Belastungen durch Lärm, Abgase, Unfälle und hohen Flächenbedarf vermindert werden.

11. Berücksichtigung des ÖPNV bei der weiteren Stadtplanung

Die Gewährleistung günstig mit dem ÖPNV bedienbarer Strukturen soll bei der weiteren Stadtentwicklung angemessen Berücksichtigung finden. Die Planung großer Verkehrserzeuger soll primär dort ansetzen, wo eine ÖPNV-Erschließung bereits vorhanden oder kurzfristig realisierbar ist. Kurze und sichere Zugangswege zu den Haltestellen sind ein entscheidendes Merkmal bei der Entscheidung für den ÖPNV.

12. Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Die Zusammenarbeit und Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, dem Verkehrsverbund Mittelthüringen und dem Landesamt für Bau und Verkehr, Referat Schienenpersonennahverkehr zu Angebot, Tarif, Fahrgastinformation, Service und Marketing werden weitergeführt mit dem Ziel der Sicherung, Koordinierung und einheitlichen Gestaltung des ÖPNV.

3 Maßnahmenkonzept für den ÖPNV

Das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplanes ist Grundlage für alle weiteren Planungen und Entscheidungen der Stadt Weimar und der Stadtwirtschaft Weimar GmbH. Die durch den Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen ergeben sich aus den verkehrspolitischen Zielstellungen, die in Weimar erreicht werden sollen, den aus der Potenzialabschätzung ermittelten möglichen Potenzialen sowie den Erkenntnissen des Beteiligungsprozesses. Die Angebote im ÖPNV sollen sowohl untereinander als auch mit anderen Verkehrsträgern verknüpft und die Anbindungen ins Umland weiter verbessert werden. Dabei muss neben der Berücksichtigung der Anforderungen spezieller Nutzergruppen auch die Barrierefreiheit gewährleistet werden.

3.1 Bedienkonzept und Angebotsgestaltung

Das bereits im Nahverkehrsplan von 2014 festgelegte Bedienungskonzept soll grundsätzlich beibehalten und gegebenenfalls angepasst werden. Der Nahverkehrsplan nimmt eine Einteilung der Stadt in Gebietstypen vor, was die Berücksichtigung der Veränderungen in der Nachfrage in Bezug auf das Angebot und die umgesetzte Qualität ermöglicht. Aufbauend auf diesen Gebietstypen sind die Erschließungsqualität und Bedienstandards festgelegt.

Die zum jetzigen Zeitpunkt angebotenen Bedienzeiten im städtischen ÖPNV sind beizubehalten. Um einem heterogenen Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Zeiten Rechnung zu tragen, werden die nachfolgend dargestellten Verkehrszeiten definiert:

	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Montag bis Freitag	06.00 - 09.30 Uhr 15.00 - 19.00 Uhr	09.30 - 15.00 Uhr* 19.00 - 22.30 Uhr	00.00 - 06.00 Uhr 22.30 - 24.00 Uhr
Samstag	07.00 - 09.30 Uhr	09.30 - 20.00 Uhr	00.00 - 07.00 Uhr 20.00 - 24.00 Uhr
Sonn- und Feiertag		09.30 - 20.00 Uhr	00.00 - 09.30 Uhr 20.00 - 24.00 Uhr
* Der Grundtakt ist durch Fahrten im Rahmen des Schülerverkehrs zu verdichten.			

Tabelle 1: Bedienzeiten des ÖPNV-Angebotes

Die Fahrplanangebote sind grundsätzlich nach Absprache mit dem Aufgabenträger ohne beziehungsweise mit möglichst geringem Taktversatz zu gestalten. Eine gleichmäßige Taktung ist für den Fahrgast leichter merkbar und Anschlüsse können fahrplantechnologisch besser aufeinander abgestimmt werden. Folgende Bedienhäufigkeiten sind mindestens im städtischen ÖPNV in der Stadt Weimar einzuhalten:

Erschließungsfunktion	HVZ	NVZ	SVZ
Kernstadtbereich	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	bedarfsorientiert
Ortschaften	60 Min.-Takt	120 Min.-Takt	bedarfsorientiert

Tabelle 2: Bedienhäufigkeiten

Abweichungen im Takt können entsprechend der Nachfrage und in Absprache mit dem Aufgabenträger vorgenommen werden, um den unterschiedlichen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Angebotsverbesserungen sind fortlaufend zu prüfen. Der Einsatz flexibler Rufbussysteme eignet sich aufgrund der Eigenschaften dieses Systems insbesondere für Zeiten und Räume einer dispersen und eher schwachen Nachfrage. In der Folge ist das Fahrgastaufkommen regelmäßig zu überprüfen, ob Fahrten aus dem Rufbussystem in einen regelmäßigen Linienbetrieb überführt werden können.

Im Rahmen der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Mittelthüringen und mit den anderen Aufgabenträgern sind Rahmenbedingungen für ein integriertes und kundenfreundliches Angebot abzustimmen, um eine bessere Vernetzung des Regionalbusverkehrs sowie seine Integration beziehungsweise Vernetzung in den innerstädtischen Fahrplan anzustreben und Angebotsüberlagerungen zu reduzieren.

3.2 Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem Stadtverkehr

Die Errichtung komfortabler Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw beziehungsweise Fahrrad und dem ÖPNV sind für das ÖPNV-Gesamtsystem von besonderer Bedeutung, da durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger notwendige Tür-zu-Tür-Verbindungen für den Reisenden hergestellt und somit neue Kundenpotenziale für den ÖPNV erschlossen werden können. Möglichkeiten, an den Zugangsstellen des öffentlichen Nahverkehrs Fahrrad oder Pkw abzustellen, um die Fahrt mit dem ÖPNV fortzusetzen, gibt es gegenwärtig in Weimar nur eingeschränkt. Fahrradabstellanlagen in direkter Haltestellennähe gibt es nur an den Bahnhöfen beziehungsweise Haltepunkten des SPNV. Eine Fahrradmitnahme in den Bussen des Stadtverkehrs ist montags bis freitags nur nach 18.00 Uhr möglich. Ausgewiesene Park-and-Ride-Plätze befinden sich auf der Marcel-Paul-Straße sowie über der großen Sackpfeife, Hospitalgraben.

Die Hauptfaktoren für den Erfolg von kombinierter Mobilität sind der Mangel an Parkmöglichkeiten im Zielgebiet, das Vorhandensein eines qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖPNV-Angebotes zum und im Zielgebiet, konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber reinen Fahrten des MIV sowie der finanzielle Aufwand für P+R / B+R für den Reisenden.

Aufgrund der ausgeprägten Stadt-Umland-Beziehung der Stadt Weimar sind die bereits bestehenden P+R-Standorte zu erhalten, um den von der Bundesautobahn A 4 und den Bundesstraßen B 7 und B 85 in das Zentrum der Stadt Weimar einfließenden Verkehr abzufangen und auf den ÖPNV umzulenken. Perspektivisch ist P+R in der Stadt Weimar als Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Systems nachfragegerecht weiterzuentwickeln.

3.3 Haltestelleninfrastruktur und Barrierefreiheit

Der Zugang zum ÖPNV wird mit Hilfe von 158 Haltestellen mit insgesamt 255 Bussteigen gesichert. Wesentlich Verknüpfungspunkte sind der Goetheplatz und der Hauptbahnhof. Eine vollständige Barrierefreiheit ist bisher nur bei rund 18,0 Prozent der Haltesteige gegeben. Als vollständig barrierefrei wird ein Haltesteig angesehen, wenn eine Bordhöhe von 18 Zentimetern und ein taktiles Leitsystem vorhanden sind; als eingeschränkt barrierefrei, wenn eines der beiden Ausstattungsmerkmale fehlt.

Zu den Haltestellen lag ein Archiv vor, welches zu jedem Bussteig jeweils zwei Bilder und Angaben zur Ausstattung mit Fahrgastunterstand, Papierkorb, Kasseler Bord und Blindenleitstreifen enthält (Stand: Oktober 2018). Dieses wurde als Grundlage für die Erstellung eines Haltestellenkatasters verwendet und um zusätzliche Informationen erweitert. Hierin erfolgt die Kategorisierung aller Haltepunkte entsprechend ihres Fahrgastaufkommens und der verkehrlichen Funktion (vgl. Tabelle 3).

Priorität	Merkmal	Umsetzung
Hohe Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen der Kategorie A, d. h. stark frequentierte Haltestellen (> 1.000 Ein-/Aussteiger pro Tag) 	bis 01.01.2024
Mittlere Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen der Kategorie B, d. h. mäßig frequentierte Haltestellen (400 bis 1.000 Ein-/Aussteiger pro Tag pro Tag) Haltestellen in Gemeinden oder Ortsteilen, die bislang über keine barrierefreie Haltestelle verfügen Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung, z. B. Schulen, Hochschulen oder Krankenhäuser 	bis 01.01.2026
Nachgeordnete Priorität	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen der Kategorien C (50 bis 400 Ein-/Aussteiger pro Tag) und D (unter 50 Ein-/Aussteiger pro Tag) 	vorerst kein barrierefreier Ausbau

Tabelle 3: Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen

Aufbauend auf der Kategorisierung definiert der Nahverkehrsplan Mindestanforderung bezüglich der Ausstattung der Haltestellen. Diese umfassen einerseits Merkmale, welche für den barrierefreien Ausbau notwendig sind. Andererseits wird auch das Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Zugangstellen zum ÖPNV verfolgt.

Um die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV in der Stadt Weimar nach den Anforderungen des PBefG zu erreichen, formuliert der Nahverkehrsplan Anforderungen, die im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten umzusetzen sind. Durch die Priorisierung der Haltestellen entsprechend ihrer Bedeutung (Haltestellenkategorie) wird eine Strategie festgelegt, die eine sukzessive Umsetzung der Barrierefreiheit erlaubt. Damit wird ein Maximum an barrierefrei nutzbaren Haltestellen geschaffen. Im Haltestellenkataster erfolgt die Benennung begründeter Ausnahmen je Haltesteig, welche in eine temporäre und eine dauerhafte Aussetzung des barrierefreien Ausbaus unterscheidet.

Haltestellenkategorie	Anzahl Haltesteige	davon		barrierefreier Ausbau geplant		darüber hinaus auszubauen bis Ende 2023 / 2025
		vollständig barrierefrei	eingeschränkt barrierefrei	bis 31.12.2023	bis 31.12.2025	
A	14	6	0	8	0	0 / 0
B	27	8	3	6	4	13 / 9
C	112	18	6	5	0	-
D	102	14	6	3	2	-

Tabelle 4: Ausbaustand und -horizont bis 2023 / 2025

3.4 Fahrzeugeinsatz und Antriebstechnologie

Die zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans durch die Stadtwirtschaft Weimar GmbH eingesetzten Fahrzeuge waren ausschließlich Niederflurfahrzeuge, welche zusätzlich über eine Rollstuhlrampe und Absenkautomatik verfügen. Somit ist ein barrierefreier Zustieg zu den Fahrzeugen auch an nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen möglich. Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen der Abgasnorm Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) beziehungsweise V oder VI.

Am 12. Juli 2019 wurde im Amtsblatt der EU (L 188/116) die Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität veröffentlicht. Die Richtlinie enthält Verpflichtungen zur Berücksichtigung von Umwelt- und Energieaspekten über den gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen hinweg und setzt verbindliche, auf die Jahre 2025 und 2030 bezogene Mindeststandards für die öffentliche Beschaffung umweltverträglicher und energieeffizienter Fahrzeuge. Innerhalb der Potenzialuntersuchungen wurden unterschiedliche Antriebstechnologien im ÖPNV erörtert, deren Vor- und Nachteile benannt und deren Einsatzpotenziale für die Stadt Weimar aufgezeigt.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind Mindeststandards zur Ausstattung und Bauart vollständig zu erfüllen, um den Fahrgästen moderne, kundenfreundliche, umweltgerechte und barrierefreie Fahrzeuge zu bieten. Am Markt bestehen unterschiedliche Antriebstechnologien, welche die Einhaltung der zukünftigen gesetzlichen Bestimmungen gewährleisten und potenziell in der Stadt einsetzbar wären. Innerhalb des Gültigkeitszeitraumes dieses Nahverkehrsplanes ist die Grundlage für die zukünftig einzusetzende Antriebstechnologie zu legen.

3.5 Aufgabenträgerübergreifende Vernetzung und Tarif

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen und seine Partnerunternehmen haben sich die Schaffung attraktiver Angebote und leicht verständlicher Fahrgastinformationen zur kontinuierlichen Aufgabe gemacht. Dies erfolgt durch einen einheitlichen transparenten Tarif, aufeinander abgestimmte Fahrpläne, gemeinsame Beförderungsbedingungen und ein verbundweites Auskunftssystem.

Die Abstimmung in der Nahverkehrsplanung mit dem VMT und den aufgabenträgerübergreifend tätigen Verkehrsunternehmen ist von zentraler Bedeutung für nahtlose Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV und zukünftig weiter zu intensivieren. Ein gemeinsamer und verständlicher Tarif für alle Verkehrsangebote ist hierbei die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung. Aus diesem Grund ist im Stadtverkehr Weimar der Verbundtarif Mittelthüringen mit allen seinen Ticketarten verbindlich anzuwenden. Es gilt, das Tarifportfolio sowie die Nutzungsbedingungen den sich wandelnden Fahrgastbedürfnissen anzupassen sowie um neue zielgruppenspezifische Angebote zu erweitern.

3.6 Fahrgastinformation und Vertrieb

Zu veröffentlichende Fahrpläne, Tarife und weitere für den Kunden wichtige Informationen entsprechen den Corporate-Design-Vorgaben des VMT. Bei allen Informationsträgern ist sicherzustellen, dass sie den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste nach einer barrierefreien Nutzung Rechnung tragen.

Der unkomplizierte Zugang zum Ticketerwerb ist eine wesentliche Säule zur Nutzung des ÖPNV, insbesondere für Gelegenheitsnutzer. Aus diesem Grund ist dauerhaft sicherzustellen, dass in allen Fahrzeugen Fahrscheine erworben werden können. Weiterhin sind in den Kundenzentren Goetheplatz und Industriestraße sowie in den Verkaufsstellen Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs mit persönlicher Beratung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten durch das Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, mindestens zu den aktuell angebotenen Öffnungszeiten.

3.7 Vorausschauende Planungen

Aus der Potenzialuntersuchung ergaben sich eine Vielzahl von Prüfaufträgen, welche zur Verbesserung des ÖPNV in der Stadt Weimar beitragen können, für die aber gegenwärtig die Voraussetzung nicht gegeben sind. Der Nahverkehrsplan formuliert diesbezüglich Planungs- und Untersuchungsaufträge:

- Zur Schaffung attraktiver Verknüpfungen zwischen der Stadt Weimar und dem Landkreis Weimarer Land sind die Anbindungen zwischen dem Stadtbus- und dem Regionalbusverkehr zu prüfen und mit dem Landkreis Weimarer Land abzustimmen. Vor allem sind die betrieblichen Zwänge und die Unterrichtszeiten der Schulen im Einzelfall bei der Abstimmung des Fahrplanangebotes zu prüfen.
- Angebotsverbesserungen des Stadtbusverkehrs sind fortlaufend zu prüfen. Insbesondere bei größeren Neuansiedlungen in den Industrie- und Gewerbestandorten oder bei Arbeitszeitausweitungen beziehungsweise -veränderungen oder aber bei Siedlungs- und Wohnbaumaßnahmen sind entsprechende Anpassungen im Fahrplanangebot des Stadtbusses zu prüfen.
- Zur Verdichtung des Fahrtenangebotes in nachfrageschwachen Randzeiten und Räumen sollten vorzugsweise alternative, bedarfsgesteuerte Bedienformen genutzt werden. Die Stadtwirtschaft Weimar GmbH hat im Jahr 2020 eine öffentliche Ausschreibung bezüglich der Vergabe von Anruf-Linientaxi-Leistungen durchgeführt. Aufgrund der fehlenden Beteiligung der lokalen Taxiunternehmen kann diese Art der alternativen Bedienformen zur Verbesserung des Angebots und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs in der Stadt Weimar zunächst nicht angeboten werden kann.
- Langfristig ist aufgrund der im VMT-Rahmenplan 2019 festgestellten Defizite des Weimarer Hauptbahnhofs als Verknüpfungspunkt die Verlegung des Busbahnhofes des Regionalbusverkehrs durch die Stadt Weimar zu prüfen.
- Bezüglich der Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem Stadtverkehr sollte die Machbarkeit zusätzlicher P+R-Anlagen an der östlichen Stadteinfahrt (B 7, Am Lindenberg) sowie entlang der Westumgehung (Ettersburger Straße und Schwanseestraße) durch die Stadtverwaltung Weimar geprüft werden.

- Die Anwendbarkeit emissionsarmer Antriebsarten für die spezifischen Anforderungen im Stadtverkehr Weimars unter dem Gesichtspunkt der technischen Entwicklung von Fahrzeug- und Beschaffungskonzepten ist fortlaufend zu prüfen. Die Stadtwirtschaft Weimar GmbH beteiligt sich diesbezüglich gegenwärtig am Projekt HyStarter sowie an einer Machbarkeitsstudie Wasserstoffbusse.
- Die im Rahmen der Potenzialuntersuchung betrachteten 1-Euro-Tickets sollen hinsichtlich ihrer Umsetz- und Finanzierbarkeit vertiefend geprüft werden. Neben der Finanzierung ist es wesentlich, dass flankierende Maßnahmen zwingend (Verknappung Parkraum bei gleichzeitiger Verteuerung, tageszeitliche und räumliche Angebotsausweitung im ÖPNV sowie der Taktdichte) umzusetzen sind.
- Die Stadt Weimar prüft Marketingaktionen, welche zur Steigerung der Fahrgastzahlen und letztlich zur Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen beitragen können. Erste Beispiele sind im Maßnahmenkonzept genannt.

4 Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Weimar erfolgt grundlegend sowohl nutzerfinanziert durch Fahrgeldeinnahmen von Fahrgästen als auch durch Mitfinanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand von Bund, Land und der Stadt selbst. Die Stadt Weimar beteiligt sich an der Finanzierung des ÖPNV auf zwei Ebenen:

- Haushaltszuschuss der Stadt
- Deckung des Jahresfehlbetrages über die stadteigene Stadtwirtschaft Weimar GmbH im Rahmen des steuerlichen Querverbundes

Der Freistaat Thüringen stellt dazu unterstützend Finanzmittel zur Gestaltung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV bereit. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Finanzhilfen an die kommunalen Aufgabenträger des StPNV
- gesetzliche Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten an die Verkehrsunternehmen des StPNV (§ 45a PBefG sowie §§ 228 ff. SGB IX)
- investive Fördermittel
- Fördermittel zur kooperativen Zusammenarbeit
- Verbundfinanzierung
- Finanzierung Azubi-Ticket Thüringen sowie Förderung der Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen

Für die Einnahmen der Sparte Verkehr der Stadtwirtschaft Weimar GmbH ergibt sich damit folgende Finanzplanung gemäß Tabelle 5. Dem stehen gegenwärtig jährlich circa 10,7 Millionen Euro Kosten der Sparte Verkehr gegenüber. Durch sich ändernde Rahmenbedingungen zeichnet sich ab, dass der Jahresfehlbetrag der Sparte Verkehr nicht mehr vollständig innerhalb der Stadtwirtschaft ausgeglichen werden kann.

[Angaben in T €]	2021	2022	2023	2024	2025
Einnahmen aus Fahrplan, Tarif u. sonst. Erträgen	6.113,0	6.235,0	6.359,0	6.486,0	6.616,0
davon Fahrscheinerlöse	6.088,0	6.210,0	6.334,0	6.461,0	6.591,0
davon sonstige Umsatzerlöse	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
Einnahmen aus gesetzl. Ausgleichsleistungen	1.745,0	1.745,0	1.745,0	1.745,0	1.745,0
davon Ausbildungsverkehr § 45a PBefG	743,0	743,0	743,0	743,0	743,0
davon Schwerbehinderte gem. § 231 SGB IX	342,0	342,0	342,0	342,0	342,0
davon Subventionen Landesregierung	660,0	660,0	660,0	660,0	660,0
Haushaltszuschuss der Stadt Weimar	20,0	62,0	62,0	62,0	62,0
Gesamteinnahmen	7.878,0	8.042,0	8.166,0	8.293,0	8.423,0
Gesamtaufwand	10.727,0	11.016,0	11.302,0	11.469,0	11.687,0
Materialaufwand	2.114,0	2.135,0	2.156,0	2.178,0	2.200,0
davon Aufwendungen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.604,0	1.620,0	1.636,0	1.653,0	1.670,0
davon bezogene Leistungen	510,0	515,0	520,0	525,0	530,0
Personalaufwand	5.802,0	5.968,0	6.139,0	6.315,0	6.496,0
Abschreibungen	1.279,0	1.366,0	1.444,0	1.398,0	1.398,0
sonstige betr. Aufwendungen	1.532,0	1.547,0	1.563,0	1.578,0	1.593,0

Tabelle 5: Finanzplanung 2021 - 2025

Durch die Stadt Weimar sind deshalb gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen Optimierungsmaßnahmen in die Wege zu leiten, die einerseits die Aufwendungen minimieren und andererseits die Ertragssituation verbessern.

Für Investitionen werden zusätzlich Landeszuschüsse gemäß § 7 ThürÖPNVG und der ÖPNV-Investitionsrichtlinie gewährt. Bei der Investitionsplanung liegt der Schwerpunkt auf der Durchsetzung der gesetzlichen Erfordernisse:

- hinsichtlich der Barrierefreiheit gemäß Personenbeförderungsgesetz
- hinsichtlich des Klimaschutzes gemäß Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD)

[Angaben in T €]	2021	2022	2023	2024	2025
Mobile Technik	1.180,0	1.200,0	950,0	850,0	850,0
davon Solobusse	490,0	500,0	250,0	500,0	500,0
davon Gelenkbusse	690,0	700,0	700,0	350,0	350,0
davon Wasserstofffahrzeuge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
stationäre Anlagen	72,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Wasserstofftankstelle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Fahrgastinformationssysteme	72,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Software	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Stadtwirtschaft Weimar	1.377,0	1.200,0	950,0	850,0	850,0
barrierefreier Ausbau Haltestelleninfrastruktur (Stadt Weimar)	742,4	1.339,5	751,0	390,0	335,0

Tabelle 6: Investitionsplanung 2021 - 2025