

Stadt und Landkreis Nordhausen

Gemeinsamer Nahverkehrsplan
der Stadt und des Landkreises
Nordhausen

Stand: 15.04.2024

Stadt und Landkreis Nordhausen

4. Fortschreibung des Nahverkehrsplan

Endfassung nach Stadtratsbeschluss XX.XX.2024

Endfassung nach Kreistagsbeschluss XX.XX.2024

Aufgabenträger:

Stadt Nordhausen

Markt 1

99734 Nordhausen

Verantwortlich: Frau Köhler

Landkreis Nordhausen

Behringstraße 3

99734 Nordhausen

Verantwortlich: Herr Hardrath

BPV Consult GmbH

Brühler Herrenberg 9

99092 Erfurt

Tel.: 0361 – 24145 02

Mail.: dialog@bpv-consult.de

www.bpv-consult.de

Bearbeiter:

Burkhard Pohl (Projektleitung)

Anja Bach

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	9
Tabellenverzeichnis.....	10
Abkürzungsverzeichnis.....	11
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	13
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	13
1.1.1. EU-Verordnung 1370/2007.....	13
1.1.2. Regionalisierungsgesetz.....	13
1.1.3. Personenbeförderungsgesetz.....	13
1.1.4. ÖPNV-Gesetz des Landes Thüringen.....	14
1.1.5. Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025.....	15
1.1.6. Regionalplan Nordthüringen.....	16
1.2. Weitere Planerische Grundlagen.....	17
1.2.1. Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Nordhausen.....	17
1.2.2. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Nordhausen (IKSK 2050).....	17
1.2.3. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Nordhausen 2030 (ISEK).....	18
1.2.4. Integriertes Mobilitätskonzept für Stadt und Landkreis Nordhausen.....	18
1.3. Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes.....	19
1.3.1. Einordnung.....	19
1.3.2. Verwaltungsstruktur.....	19
1.3.3. Raumstruktur, Zentrale Orte, Verkehrsinfrastrukturen in der Landesentwicklungsplanung.....	20
1.4. Nahverkehrsrelevante Strukturdaten.....	22
1.4.1. Bevölkerung.....	22
1.4.2. Altersgruppenverteilung.....	24
1.4.3. Demografischer Wandel.....	25
1.4.4. Beschäftigte und Pendler.....	25
1.4.5. Pendlerverflechtungen Stadt Nordhausen.....	26
1.4.6. Pendlerverflechtungen im Landkreis (außerhalb der Stadt Nordhausen).....	29

1.4.7.	Bildung - allgemeinbildende Schulen	30
1.4.8.	Schülerverflechtungen - Schulbezirke und Schulen	32
1.4.9.	Bildung - berufsbildende Schulen.....	32
1.4.10.	Hochschule Nordhausen	33
1.4.11.	Einzelhandel	34
1.4.12.	Naherholung, Tourismus, Kultur	36
2.	Bestandsaufnahme im ÖPNV	37
2.1.	Organisationsstruktur.....	37
2.1.1.	Aufgabenträgerschaft.....	37
2.1.2.	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag	37
2.1.3.	Verkehrsunternehmen	37
2.2.	Verkehrsangebot – Schienenpersonennahverkehr.....	38
2.3.	Verkehrsangebot - Straßenpersonennahverkehr.....	41
2.3.1.	Liniennetz	41
2.3.2.	Angebotsleistung.....	41
2.3.3.	Merkmale des Verkehrsangebots	42
2.3.4.	Verknüpfungen der Verkehrsangebote.....	45
2.4.	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	49
2.4.1.	Schienenpersonennahverkehr	49
2.4.2.	Straßenpersonennahverkehr 2015 bis 2023	49
2.4.3.	Straßenpersonennahverkehr - Entwicklung des Verkehrsaufkommens an Haltestellen	51
2.5.	Analyse der Erschließungs- und Verbindungsqualität.....	55
2.5.1.	Raumstrukturelle Bewertung - Ortsgrößenklassen und Erschließungsanforderungen	55
2.5.2.	Raumstrukturelle Bewertung nach Verkehrsräumen	57
2.5.3.	Erreichbarkeit und Verbindungsqualität Mittelzentrum Nordhausen.....	60
2.5.4.	Erreichbarkeit Grundzentren.....	63
2.6.	Infrastruktur des ÖPNV	64
2.6.1.	Fahrzeugeinsatz.....	64

2.6.2.	Barrierefreiheit in den Fahrzeugen	64
2.6.3.	Elektromobilität.....	65
2.6.4.	Analyse der Haltestellen und Haltestellenkategorien.....	65
2.6.5.	Barrierefreier Haltestellenausbau - Stadt Nordhausen.....	66
2.6.6.	Barrierefreier Haltestellenausbau - Landkreis Nordhausen.....	67
2.6.7.	Investitionen in das Schienen- und Haltestellennetz	68
2.7.	Service, Tarif, Vertrieb und Marketing	68
2.7.1.	Tarif im Stadtverkehr.....	68
2.7.2.	Tarif im Regionalverkehr	68
2.7.3.	Fahrpreise und Fahrpreistabellen	69
2.7.4.	Deutschlandticket.....	69
2.7.5.	Bewertung der Tarife.....	69
2.7.6.	Verkaufs- und Servicestellen	71
2.7.7.	Fahrgastinformation an Haltestellen.....	71
2.7.8.	Stationäre Fahrscheinautomaten.....	72
2.7.9.	Mobile Fahrscheinautomaten	73
3.	Anforderungen an den ÖPNV.....	74
3.1.	Grundsätzliche Ziele	74
3.1.1.	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien.....	74
3.1.2.	Organisatorische und Finanzielle Leitlinien und Grundsätze für die Gewährleistung des ÖPNV-Angebots.....	75
3.2.	Gliederung des ÖPNV-Netzes.....	76
3.2.1.	Grundsätze	76
3.2.2.	Schienenverbindungen - Hauptverbindungsrelationen	78
3.2.3.	Straßenpersonennahverkehr - Verbindungsrelationen	79
3.2.4.	Kategorisierung im Stadtverkehr Nordhausen.....	80
3.3.	Vorgaben zur Mindestbedienung.....	81
3.3.1.	Vorgaben zur Mindesterschließung im Regionalverkehr nach Siedlungskategorien....	81
3.3.2.	Vorgaben aus der Schulentwicklungsplanung.....	82

3.3.3.	Vorgaben für die Schülerbeförderung.....	83
3.3.4.	Vorgaben zur Mindestbedienung im Stadtverkehr Nordhausen	83
3.4.	Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen.....	84
3.4.1.	Hauptverknüpfungspunkt Nordhausen Bahnhof/ Bahnhofplatz.....	84
3.4.2.	Weitere Verknüpfungspunkte im Landkreis.....	84
3.4.3.	Verknüpfungspunkte in der Stadt Nordhausen	85
3.5.	Anforderungsprofil Haltestellen.....	86
3.5.1.	Grundsätze	86
3.5.2.	Haltestellenkategorien	86
3.5.3.	Ausstattungsstandards.....	87
3.5.4.	Mindeststandards für die barrierefreie Haltestellengestaltung	89
3.5.5.	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen.....	90
3.6.	Anforderungsprofil Fahrzeuge im StPNV.....	90
3.6.1.	Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen und Linienbusse.....	90
3.6.2.	Vorgaben zu Fahrzeugalter und Laufleistung.....	92
3.6.3.	Fahrzeugausstattung, Kapazitätsbemessung, Fahrzeugzustand	92
3.7.	Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice.....	94
3.7.1.	Tarifanwendung	94
3.7.2.	Ticketvertrieb	95
3.7.3.	Fahrplaninformation	95
3.7.4.	Dynamische Fahrgastinformation	96
3.8.	Betrieb, Organisation, Qualitätsmanagement	96
3.8.1.	Qualitätsmanagement.....	96
3.8.2.	Qualitätsanforderungen des Aufgabenträgers.....	97
3.8.3.	Störungsmanagement	97
3.8.4.	Baustellenmanagement	98
3.8.5.	Beschwerdemanagement.....	98
4.	Eckdaten der Bevölkerungs-, Schüler- und Verkehrsprognose.....	99

4.1.	Prognose der Bevölkerung im Landkreis Nordhausen	99
4.1.1.	Landkreis Nordhausen.....	99
4.1.2.	Gemeinden des Landkreises Nordhausen	100
4.2.	Prognose der Schülerzahlen im Landkreis Nordhausen	102
4.2.1.	Schulnetzplanung	102
4.2.2.	Grundschulen	102
4.2.3.	Regelschulen.....	103
4.2.4.	Gymnasien	104
4.2.5.	Sonstige	104
4.2.6.	Prognosen für die Schülerbeförderung	104
4.3.	Verkehrsnachfrageprognose	105
5.	Angebots- und Maßnahmenplan.....	106
5.1.	Schulstandorte und Schülerbeförderung	106
5.2.	Maßnahmen zur Angebotsentwicklung im Regional- und Stadtverkehr	106
5.2.1.	Verkehrsraum Südost	106
5.2.2.	Maßnahmen im Raum Bleicherode (Prüfaufträge).....	108
5.2.3.	Stadtbusverkehr Nordhausen	109
5.2.4.	Weiterführende Maßnahmen zur Entwicklung der Verknüpfungspunkten im Landkreis Nordhausen	110
5.2.5.	Weiterführende Maßnahmen zu Entwicklung von Verknüpfungspunkten in der Stadt Nordhausen	110
5.2.6.	ÖPNV-Erschliessung Tourismusprojekt „Harzer Hexenreich“	111
5.3.	Tarifsystem und Tarifgestaltung.....	112
5.4.	Investive Maßnahmen.....	112
5.4.1.	Infrastruktur des Straßenbahnnetzes.....	112
5.4.2.	Fahrzeugbeschaffung, Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive)	113
5.4.3.	Vollerhebung StPNV und Ausstattung WLAN.....	113
6.	Organisation	115

6.1.	Aufgabenträgerorganisation	115
6.2.	Unternehmensorganisation	115
6.3.	Leistungserbringung und Durchführungscontrolling	116
6.4.	Linienbündelung.....	116
6.5.	Liniengenehmigungen	118
7.	Finanzierung und Investitionen.....	119
7.1.	Grundsätze	119
7.2.	Finanzierungsquellen.....	120
7.2.1.	Übersicht	120
7.2.2.	Entwicklung der Einnahmensituation bei den Fahrgelderlösen.....	122
7.2.3.	Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG für Ausbildungsverkehre	123
7.2.4.	Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX (Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen).....	123
7.2.5.	Finanzierungsmittel des Freistaats Thüringen (Zuwendungen vom Land)	123
7.2.6.	Ausgleichsmittel Azubi-Ticket.....	123
7.2.7.	Finanzierungszuschüsse Aufgabenträger/Gesellschafter	123
7.3.	Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2023	124
7.4.	Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2024	125
7.5.	Investitionen.....	125
7.5.1.	Investitionen in den zurückliegenden Jahren.....	125
7.5.2.	Investitionsplan 2023	126
7.5.3.	Investitionsplan 2024	127
7.5.4.	Investitionen 2025 bis 2028	127
8.	Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)	130

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung Studierendenzahlen FH Nordhausen	33
Abbildung 2: Lebensmittelmärkte im Landkreis Nordhausen.....	34
Abbildung 3: Einzugsbereich des Nordhäuser Einzelhandels.....	35
Abbildung 4: Verkehrsnachfrage aus Basis von Fahrscheinverkäufen.....	50
Abbildung 5: Nachfrageverteilung der Straßenbahnhaltestellen (Linie 1 und 2)	52
Abbildung 6: Nachfrageverteilung der Stadtbuslinienhaltestellen	53
Abbildung 7: Nachfrageverteilung der Haltestellen im Regionalbusverkehr	54
Abbildung 8: Erschließungsanforderung innerhalb des Landkreises	57
Abbildung 9: Einteilung der Verkehrsräume	58
Abbildung 10: Erschließung im motorisierten Individualverkehr (30/60 Minuten).....	60
Abbildung 11: Bevölkerungs- und Altersgruppenprognose	99
Abbildung 12: Entwicklung und Prognose der Geburten im Landkreis Nordhausen.....	100
Abbildung 13: Prognose der Schülerzahlen an Grundschulen im Landkreis Nordhausen	102
Abbildung 14: Prognose der Schülerzahlen an Regelschulen im Landkreis Nordhausen	103
Abbildung 15: Prognose der Schülerzahlen an Gymnasien im Landkreis Nordhausen	104
Abbildung 16: Skizze zu Prüfauftrag.....	107
Abbildung 17: Entwicklung der Einnahmen und Ausgleichsleistungen, gesamt sowie Stadt- und Regionalverkehr Nordhausen.....	122

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2012 und 2022	22
Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen	24
Tabelle 3: Altersgruppenverteilung.....	25
Tabelle 4: Daten zu Beschäftigung und Pendler.....	26
Tabelle 5: Pendlerverflechtungen 2022 bezüglich der Stadt Nordhausen	27
Tabelle 6: Pendlerverflechtungen 2022 außerhalb der Stadt Nordhausen	29
Tabelle 7: Schulen innerhalb der Stadt und Landkreis Nordhausen	30
Tabelle 8: Schülerzahlen nach Schultypen	31
Tabelle 9: Übernachtungszahlen des Landkreises und der Stadt Nordhausen	36
Tabelle 10: Entwicklung der Angebotsleistung der VBN	41
Tabelle 11: Beförderte Personen (1.000) je Fahrplankilometer	51
Tabelle 12: Auswertung der Verkehrsräume	59
Tabelle 13: Haltestellenübersicht nach Kategorien	65
Tabelle 14: Haltestellen mit DFI-Anzeige und akustischer Sprachausgabe.....	71
Tabelle 15: Fahrscheinautomaten an Haltestellen	72
Tabelle 16: Fahrten pro Tag und Richtung (Montag-Freitag) nach Siedlungskategorien	82
Tabelle 17: Haltestellenkategorien	88
Tabelle 18: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Nordhausen	101
Tabelle 19: Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2023	124
Tabelle 20: Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2024	125
Tabelle 21: Investitionen 2018-2022.....	125
Tabelle 22: Investitionen 2023	126
Tabelle 23: Investitionen 2024	127
Tabelle 24: Investitionen für 2025-2028	128

Abkürzungsverzeichnis

AFZS – Automatisches Fahrgastzählsystem
BLT - Baulastträger
DFI – Dynamische Fahrgastinformation
Ew. - Einwohner
Fg. – Fahrgast
GemBv - Gemeindebevölkerungsvorausberechnung
HSB GmbH – Harzer Schmalspurbahn GmbH
HVB GmbH – Harzer Verkehrsbetriebe GmbH
HVV GmbH - Holding für Versorgung und Verkehr GmbH
HVZ – Hauptverkehrszeit
i.d.R. – in der Regel
IKSK – Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Nordhausen 2050
ISEK – Integriertes Stadtentwicklungskonzept Nordhausen 2030
i.V.m. – in Verbindung mit
LEP – Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025
NVP – Nahverkehrsplan
NVZ - Nebenverkehrszeit
öDA – Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr
PBefG - Personenbeförderungsgesetz
rBv - Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen
RegG – Regionalisierungsgesetz
REK – Regionales Entwicklungskonzept
RPN – Regionalerplan Nordthüringen
RZV - Reisezeitvergleich
SPNV – Schienenpersonennahverkehr
StPNV - Straßenpersonennahverkehr
SVZ - Schwachverkehrszeit
ThürÖPNVG – Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ThürSchulG – Thüringer Schulgesetz
u.a. – unter anderem
VBN GmbH – Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH

VMT – Verkehrsverbund Mittelthüringen

VU – Verkehrsunternehmen

vsL. - voraussichtlich

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umfassen den europaweiten Rechtsrahmen, den bundesdeutschen Rahmen sowie die landesspezifische Gesetzgebung in Thüringen.

1.1.1. EU-Verordnung 1370/2007

Die EU-Verordnung 1370/2007¹ legt fest, wie die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten. Mit der jüngsten Novellierung in Gestalt der Änderungsverordnung 2016/2338² erhält die Verordnung 1370 u.a. einen zusätzlichen Artikel 2a zur Regelung der „Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“, welche mit den politischen Zielen gemäß der „Strategiepapiere für den öffentlichen Verkehr“ (Nahverkehrsplan) in Einklang stehen müssen. Dabei wird den Behörden ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, kostendeckende und nicht kostendeckende öffentliche Personenverkehrsdienste zusammenzufassen.

Der nationale Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV (StPNV) umfasst das Regionalisierungsgesetz (RegG)³ und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).⁴

1.1.2. Regionalisierungsgesetz

Das RegG definiert den Begriff des ÖPNV und legt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge fest, wobei es den Ländern obliegt, zu bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt, d.h. welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

1.1.3. Personenbeförderungsgesetz

- Zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene ÖPNV (StPNV) nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Das PBefG umfasst die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im StPNV. Es definiert ebenso den Nahverkehrsplan (NVP) als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV, der von den jeweiligen Genehmigungsbehörden zu

¹ VO (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007, in Kraft getreten am 03.12.2009.

² Änderungs-VO (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016, in Kraft getreten am 24.12.2017.

³ RegG vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 18.11.2022.

⁴ PBefG vom 08.08.1990, zuletzt geändert im August 2022.

berücksichtigen ist. Im PBefG sind zudem wesentliche, bundesweit einheitliche Vorgaben für den NVP festgelegt:

- Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots
- Definition der Umweltqualität des Verkehrsangebots
- Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration der Verkehrsleistungen
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sofern im NVP nicht Ausnahmen konkret benannt und begründet werden
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen.

Ebenso gibt das PBefG bei der Aufstellung des NVP die frühzeitige Beteiligung vorhandener Unternehmen und die Anhörung örtlich vorhandener Behindertenvertretungen, Verbände der in Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen sowie Fahrgastverbände vor.

1.1.4. ÖPNV-Gesetz des Landes Thüringen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Thüringen (ThürÖPNVG)⁵ regelt Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. 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.

Der NVP stellt gemäß § 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

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.⁶

⁵ ThürÖPNVG vom 22.06.2005, zuletzt geändert am 19.09.2023.

⁶ ThürÖPNVG vom 22.06.2005, zuletzt geändert am 19.09.2023; § 6 Abs. 2 und 3.

1.1.5. Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) wurde am 15.05.2014 aufgestellt und am 22.11.2022 mit einem Entwurf für Änderungen in den Abschnitten Raumkategorien, Zentrale Orte und überörtliche bedeutsame Gemeindefunktionen, Mittelzentrale Funktionen und Energie angepasst.

Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind zudem landesplanerische Grundsätze zu beachten, wonach im Einzugsbereich von Ober- und Mittelzentren den Verflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr Rechnung zu tragen ist und vor allem in ländlichen Gebieten eine gute Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit ihren spezifischen Belangen gewährleisten muss. Konkret werden für die Erreichbarkeit und Verknüpfungsfunktion zentraler Orte Anforderungen aus den jeweiligen Einzugs- und Versorgungsbereichen in Bezug auf das ÖPNV-Gesamtsystem gestellt:

- Erreichbarkeit eines Oberzentrums mit dem öffentlichen Verkehr binnen 90 Minuten
- Erreichbarkeit eines Mittelzentrums mit dem ÖPNV binnen 60 Minuten
- Erreichbarkeit eines Grundzentrums mit dem ÖPNV binnen 30 Minuten.

Folgende 6 Leitvorstellungen für die Verkehrsinfrastruktur gehen aus dem LEP Thüringen⁷ hervor:

1. Ein leistungsfähiges, hierarchisch gegliedertes Netz von Verkehrswegen sowie darauf aufbauende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft sollen zur Inwertsetzung Thüringens und zur europäischen Integration unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden.
2. (1) Die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen soll unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und Verkehrsarten sowie deren Vernetzung (integrierte Verkehrsentwicklung), durch verkehrssparende Siedlungsstrukturen, ressourcenschonende Bündelung von Infrastrukturen, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie durch Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsangebote erreicht werden.

(2) Bei der weiteren integrierten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Potenziale und Erfordernisse der Elektromobilität besonders berücksichtigt werden.

(3) Es sollen Strategien für eine postfossile Mobilität entwickelt werden.
3. (1) Alle Landesteile sollen durch eine intelligente Verknüpfung mit dem schnellen Schienenpersonennahverkehr in Form von Express-Linien mit attraktiven Taktfahrplänen an

⁷ Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025; Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr; S.68.

den künftigen ICE-Knoten Erfurt angebunden werden und somit vom Hochgeschwindigkeitsschienennetz profitieren.

(2) Streckennetz, Verkehrsstationen und Umschlageneinrichtungen der Eisenbahn sollen so gestaltet werden, dass sie den zukünftigen Anforderungen des Schienenpersonen- und Güterverkehrs gerecht werden.

4. Zur langfristigen Bewältigung des Straßenverkehrs soll das Bundes- und Landesstraßennetz in Thüringen unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in einem den Verkehrsanforderungen genügenden Zustand bereitgestellt werden.
5. (1) Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Sicherung der Erreichbarkeit soll durch vielfältige, in ihrer Funktion und der Nachfrage angepasste Linienverkehrsangebote und Strukturen auf der Grundlage der historisch gewachsenen polyzentrischen Siedlungsstruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

(2) Bei der Abstimmung von straßen- und schienengebundenem ÖPNV soll unwirtschaftlicher Parallelverkehr vermieden werden.

(3) Flexible und alternative Bedienformen sollen zur Sicherung der Erreichbarkeiten beitragen.

(4) Dabei sollen die besonderen Belange von Familien und Kindern sowie einer älter werdenden Bevölkerung berücksichtigt werden.
6. Die Luftverkehrsinfrastruktur Thüringens soll bedarfsgerecht erhalten und die Erreichbarkeit von Zugangspunkten zum internationalen Luftverkehr weiter verbessert werden.

1.1.6. Regionalplan Nordthüringen

Der RPN umfasst eine von vier Planungsregionen des Landes Thüringen, bestehend aus den Landkreisen Nordhausen, Eichsfeld, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis. Der RPN formuliert Festlegungen, Ziele und Grundsätze für die regionale Gesamtentwicklung zur Entwicklung von Bevölkerung und Siedlungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr sowie Natur- und Landschaftsraum und entwirft ein zentrales Leitbild für die Region.⁸

⁸ Regionalplan Nordthüringen (2012), verfügbar unter: <https://regionalplanung.thueringen.de/nordthueringen/regionalplan-nordthueringen>

1.2. Weitere Planerische Grundlagen

1.2.1. Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Nordhausen

Im Jahr 2022 wurde vom Landkreis Nordhausen ein Regionales Entwicklungskonzept (REK Landkreis Nordhausen) aufgestellt. Dabei wurde u.a. Stärken und Schwächen zu Mobilität und Verkehr analysiert.

Potenziale sieht das REK NDH in folgenden Bereichen:

- **On-Demand-Verkehr:** Verbesserung der flexiblen und bedarfsgerechten Mobilität in Kombination mit dem ÖPNV durch alternative und teils digitalisierte Mobilitätsformen insbesondere zur Verbesserung der Anbindung ländlicher Kommunen
- **Straßenbahnnetz:** Erweiterung des bestehenden Netzes zur besseren Erschließung der Umlandgemeinden z. B. durch die Schaffung einer neuen Straßenbahnlinie 20
- **Mobilitätsstationen:** Ermöglichung intermodaler Mobilität durch die Errichtung von Mobilitätsstationen, insb. an Bahnhöfen (v. a. Bahnhof Nordhausen als zentraler Umsteigeknoten) in Kombination mit zusätzlichen Angeboten wie Verleihstationen und Parkmöglichkeiten für Fahrräder oder PKW
- **Streckenausbau im Schienenregionalverkehr:** Verlagerung privater Mobilität auf die Schiene durch Streckenausbau und -beschleunigung im Regionalverkehr für verringerte Fahrzeiten im Vergleich zum PKW
- **Verkehrsvermeidung:** Ausbau flexibler flächendeckender Angebote in der Versorgung vor Ort (z. B. Einzelhandel, Einwohnerämter), um weite Wege vermeiden zu können. Stetige Beobachtung und Nutzung von sich verändernden weiteren **Mobilitätstrends** (z. B. Mikromobilität, Autonomes Fahren, Sharing-Dienstleister, Akzeptanz Radverkehr)
- **Straßenneubauten:** Durch potenzielle Neubauten von Straßen wie z. B. die im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgesetzte Westumfahrung des Stadtgebiets Nordhausen können die Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Erreichbarkeit für verschiedene Verkehrsmittel verbessert werden

1.2.2. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Nordhausen (IKSK 2050)

Das integrierte Klimaschutzkonzept für die Stadt Nordhausen dient als Instrument, um die nationalen und europäischen Klimaziele zügig umzusetzen.⁹ Eine Fortschreibung des IKSK wurde im 29. November 2023 durch den Stadtrat Nordhausen beschlossen.¹⁰

Handlungsempfehlungen aus dem IKSK sind u. a.:

⁹ Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Nordhausen, Beschluss: 26.02.2014

¹⁰ Nordhäuser Ratskurier vom 31.01.2024; Seite 4; Beschluss: AV/1431/2023.

- Kundenanalyse und zielgruppenorientierte Entwicklung von Marketing-Konzepten zur weiteren Kundengewinnung im ÖPNV
- Marketing zur verstärkten Nutzung des Berufspendlertickets und des Semestertickets für Studenten

1.2.3. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Nordhausen 2030 (ISEK)

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Nordhausen (ISEK)¹¹ wurde im Jahr 2015 erarbeitet und beschlossen. Es definiert die Stadtentwicklung bis 2030.

Im ISEK-Kapitel 1.3.6 „Verkehr“ findet sich unter dem Stichwort der Herausforderungen folgender Aspekt zu Verknüpfungspunkten:

- Verbesserung der Voraussetzungen für den Wechsel auf verschiedene Verkehrsmittel an wichtigen Umsteigepunkten (im Rahmen der freiwilligen Trägerschaft)

Aussagen zum Nahverkehr erfolgen ferner in Kap. 4.2.3 Typ C: „Projekte als Impulsgeber für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung“, „C 7 Umweltfreundliche und stadtverträgliche Mobilität“. Hier wird der ÖPNV mit zwei Stichpunkten adressiert:

- C7.2 Mobilitätsknoten Bahnhof
- C7.6 Weitere Kundengewinnung für ÖPNV: Kundenanalyse und Marketingkonzepte (IKSK 5-1) unter Federführung VBN (vgl. auch Kap. 1.2.2)

1.2.4. Integriertes Mobilitätskonzept für Stadt und Landkreis Nordhausen

Das Integrierte Mobilitätskonzept Nordhausen wurde 2021/ 2022 im Auftrag der Stadt Nordhausen und in Kooperation mit dem Landkreis Nordhausen sowie dem Kooperationspartner Internationale Bauausstellung Thüringen GmbH erarbeitet. Das Konzept wurde in den zuständigen Ausschüssen vorgestellt und beraten, kam aber im Stadtrat und im Kreistag nicht zur Beschlussfassung.

¹¹ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Nordhausen 2030; Beschluss 06.04.2016.

1.3. Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

1.3.1. Einordnung

Der Landkreis Nordhausen liegt im Norden Thüringens. Er grenzt im Westen an den Eichsfeldkreis, im Nordwesten an die niedersächsischen Landkreise Göttingen und Goslar, im Norden und Osten die beiden sachsen-anhaltischen Landkreise Harz und Mansfeld-Südharz sowie im Süden an den Kyffhäuserkreis.

1.3.2. Verwaltungsstruktur

Der Landkreis besteht aus 15 Städten und Gemeinden:

- Große kreisangehörige Stadt Nordhausen (Kreissitz)
- Landgemeinde Bleicherode, erfüllende Gemeinde für Großlohra, Kehmstedt, Kleinfurra, Lipprechterode, Niedergebra
- Landgemeinde Heringen/ Helme, erfüllende Gemeinde für Görzbach und Urbach
- Stadt Ellrich
- Landgemeinde Harztor
- Gemeinde Hohenstein
- Gemeinde Sollstedt
- Gemeinde Werther

Während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2017 bis 2021 kam es zu folgenden Gebietsveränderungen im Landkreis Nordhausen:

- Auflösung der Gemeinde Buchholz – Eingliederung in die Stadt Nordhausen (6. Juli 2018)
- Auflösung der Gemeinden Harzungen, Herrmannsacker und Neustadt/Harz – Eingliederung nach Landgemeinde Harztor (6. Juli 2018)
- Auflösung der Stadt Bleicherode sowie der Gemeinden Etzelsrode, Friedrichsthal, Kleinbodungen, Kraja, Hainrode, Nohra, Wipperdorf und Wolframshausen – Neubildung der Stadt und Landgemeinde Bleicherode (1. Januar 2019)

1.3.3. Raumstruktur, Zentrale Orte, Verkehrsinfrastrukturen in der Landesentwicklungsplanung

Nordhausen ist als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums eingestuft. Nach dem aktuell vorliegenden "Zweiten Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen"¹² soll Nordhausen zukünftig als Oberzentrum ausgewiesen werden.

Zum **Mittelbereich Nordhausen** zählt der Raum des Landkreises Nordhausen, welcher am 31.12. 2022 82.444 Einwohner zählte und für den 2040 vsl. 70.327 Einwohner prognostiziert werden (vgl. Tabelle 2, Bevölkerung Mittelbereiche).

Als **Grundzentren** sind bislang **Bleicherode, Ellrich, Heringen/ Helme** eingestuft. Nach dem "Zweiten Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen" soll auch **Harztor** neu als Grundzentrum ausgewiesen werden.

Die **Grundversorgungsbereiche im Landkreis Nordhausen** haben folgende Größe (Tabelle 3, Grundversorgungsbereiche):

- Stadt Nordhausen: 44.389 Ew. (2022)
- Bleicherode: 16.534 Ew. (2022)
- Harztor: 7.474 Ew. (2022)
- Ellrich: 7.531 Ew. (2022)
- Heringen: 6.516 Ew. (2022)

Zu den jeweiligen Grundversorgungsbereichen zählen folgende Gemeinden:

- Stadt Nordhausen: Nordhausen, Werther
- Bleicherode: Bleicherode, Großlohra, Kehmstedt, Kleinfurra, Lipprechterode, Niedergebra, Sollstedt
- Harztor: Harztor
- Ellrich: Ellrich, Hohenstein
- Heringen: Heringen, Görsbach, Urbach

Neben der Darstellung und Einteilung der Zentralen Orte sind im "Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025, (vgl. Karte 3 - Zentrale Orte und Infrastrukturen") folgende wichtige **Infrastrukturen im Landkreis Nordhausen** enthalten:

¹² LEP-Entwurf, Fassung vom 16.01.2024.

- A 38: Landesgrenze Niedersachsen - Heilbad Heiligenstadt - Leinefelde-Worbis - Nordhausen - Landesgrenze Sachsen-Anhalt als ausgewiesener landesbedeutsamer Entwicklungskorridor und:
- “Eisenbahnstrecke mit bestelltem Schienenpersonennahverkehr” (Schienenverbindung Kassel/Göttingen - Leinefelde-Worbis - Nordhausen - Halle) (vgl. LEP 2025 4.2.1 G)

In der Begründung zu 4.2.1 und 4.2.2 heißt es:

“Der Entwicklungskorridor entlang der A 38 ist **mit Ausnahme des Bereichs um Bleicherode** ein demografisch weitgehend stabiler Raum (siehe 1.1 und Karte 2), der aufgrund seiner hochwertigen Verkehrsinfrastruktur (A 38, Schienenverbindung Kassel/Göttingen - Leinefelde-Worbis - Nordhausen - Halle), der relativ dichten Folge höherstufiger Zentraler Orte sowie bereits vorhandenen bzw. in Entwicklung befindlichen Gewerbe- und Industrie(groß)flächen über gute Entwicklungschancen verfügt.”

Ein vergleichbarer landesbedeutsamer Entwicklungskorridor Erfurt -Sondershausen – Nordhausen ist im LEP 2025 nicht definiert.

Als eine von 23 definierten Industriegroßflächen (“Flächenvorsorge für Ansiedlungen mit hoher strukturpolitischer und überregionaler Bedeutung”) ist die **Industriegroßfläche Nordhausen „Goldene Aue“** verbindlich festgelegt (vgl. 4.3.1).

Im Schienennetz sind ferner Aussagen zur **Bahnstrecke Erfurt - Nordhausen** (Streckenausbau) enthalten. (vgl. 4.5.5 G). Hier soll die Verbindungsqualität im Schienennetz bevorzugt erhöht werden.

Im **Güterverkehr** wird die Strecke Ost-West-Achsen Halle - Nordhausen - Kassel als leistungsfähige Achse für den Güterverkehr erwähnt (vgl. 4.5.6 G).

Im **Straßennetz** soll die Verbindungsqualität auf folgenden, den Landkreis Nordhausen betreffenden Verbindungen verbessert werden (vgl. 4.5.8 G):

- B4: Erfurt - Nordhausen - (Halberstadt)
- B243n: Nordhausen - (Herzberg - A 7 - Hannover)

1.4. Nahverkehrsrelevante Strukturdaten

1.4.1. Bevölkerung

Die Bevölkerungsverteilung sowie die Einwohnerdichte sind in der Karte 1 der Anlage 2 enthalten.

Der Bevölkerungsstand auf Gemeindeebene ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2012 und 2022¹³

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2012	Bevölkerung 31.12.2022	Delta Bevölkerung Jahresvergleich absolut	Delta Bevölkerung Jahresvergleich prozentual	Durch- schnitts- alter 2020
Bleicherode, Stadt	11.008	10.163	-845	-7.7 %	48.9
Ellrich, Stadt	5.512	5.492	-20	-0.4 %	48.0
Görsbach	1.045	997	-48	-4.6 %	45.7
Großlohra	931	849	-82	-8.8 %	47.9
Harztor	7.774	7.474	-300	-3.9 %	50.1
Heringen/Helme, Stadt	5.033	4.659	-374	-7.4 %	47.7
Hohenstein	2.331	2.039	-292	-12.5 %	48.4
Kehmstedt	478	445	-33	-6.9 %	48.4
Kleinfurra	1.127	1.009	-118	-10.5 %	48.4
Lipprechterode	529	484	-45	-8.5 %	49.6
Niedergebra	693	619	-74	-10.7 %	48.5
Nordhausen, Stadt	42.154	41.339	-815	-1.9 %	47.3
Sollstedt	3.066	2.965	-101	-3.3 %	48.5
Urbach	907	860	-47	-5.2 %	47.6
Werther	3.333	3.050	-283	-8.5 %	48.2
	85.921	82.444	-3.477	-4.0 %	47.8

Lebten im Jahr 2012 noch rund 86.000 Einwohner im Landkreis, so waren es Ende 2022 rund 82.000 Einwohner. Der Bevölkerungsrückgang betrug im Vergleichszeitraum knapp 4 %.

Die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden im Kreisgebiet des Landkreises Nordhausen verlief in den letzten zehn Jahren uneinheitlich. Zu den Gemeinden mit einem prozentual zweistelligen Bevölkerungsrückgang gehören Hohenstein (-12,5 %), Niedergebra (-10,7 %) und Kleinfurra (-10,5 %). Auch Großlohra, Lipprechterode bzw. Werther sind von einem überdurchschnittlichen

¹³ Thüringer Landesamt für Statistik, Bevölkerungszahlen.

Bevölkerungsrückgang betroffen gewesen. Zwischen 5 und 8 % betrug der Bevölkerungsrückgang in den Gemeinden Bleicherode, Heringen/ Helme, Kehmstedt und Urbach.

Zu den Gemeinden mit einem geringfügigen Bevölkerungsrückgang zählen dagegen Nordhausen und Ellrich.

Alle anderen, nicht genannten Gemeinden liegen im Bereich des Kreisdurchschnitts (-3 bis -5 %).

Die Ergebnisse decken sich mit den Ausführungen im Regionalen Entwicklungskonzept¹⁴

Allgemein ist der Westteil des Landkreises im zurückliegenden Jahrzehnt einem stärkeren Bevölkerungsrückgang unterworfen als die Stadt Nordhausen, sowie die Nachbargemeinden Ellrich, Harztor, Urbach, Görzbach.

Eine weitere Auswirkung der Bevölkerungsentwicklung betrifft die Gewichtung von Nordhausen innerhalb des Landkreises Nordhausen. 2012 betrug der **Bevölkerungsanteil der Stadt Nordhausen an der gesamten Landkreisbevölkerung** noch 49,1 %, im Jahr 2022 sind es nunmehr **50,1 %**.

Das Durchschnittsalter im Landkreis Nordhausen betrug im Jahr 2022 47,8 Jahre. Die Gemeinde mit der ältesten Bevölkerung ist Harztor (50,1 Jahre), zugleich aktuell die einzige Gemeinde im Landkreis mit einem Altersschnitt über 50 Jahre. Die Gemeinde mit der jüngsten Bevölkerung ist Görzbach (45,7 Jahre).

¹⁴ Regionales Entwicklungskonzept, vgl. Kap 4.1, Karte 2.

1.4.2. Altersgruppenverteilung

Über das Thüringer Landesamt für Statistik ist eine Altersgruppenverteilung auf Gemeindeebene abrufbar, die Ergebnisse sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen¹⁵

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Bev. unter 6	Bev. 6 bis unter 15	Bev. 15 bis unter 65	Bev. ab 65	Bev. unter 6 in %	Bev. 6 bis unter 15 in %	Bev. 15 bis unter 65 in %	Bev. ab 65 in %
Bleicherode, Stadt	10.163	494	880	5.889	2.900	4.9%	8.7%	57.9%	28.5%
Ellrich, Stadt	5.492	269	498	3.243	1.482	4.9%	9.1%	59.0%	27.0%
Görsbach	997	49	97	619	232	4.9%	9.7%	62.1%	23.3%
Großlohra	849	38	90	478	243	4.5%	10.6%	56.3%	28.6%
Harztor	7.474	305	633	4.269	2.267	4.1%	8.5%	57.1%	30.3%
Heringen/Helme, Stadt	4.659	191	421	2.766	1.281	4.1%	9.0%	59.4%	27.5%
Hohenstein	2.039	96	166	1.239	538	4.7%	8.1%	60.8%	26.4%
Kehmstedt	445	15	38	272	120	3.4%	8.5%	61.1%	27.0%
Kleinfurra	1.009	43	71	625	270	4.3%	7.0%	61.9%	26.8%
Lipprechterode	484	20	40	278	146	4.1%	8.3%	57.4%	30.2%
Niedergebra	619	25	47	368	179	4.0%	7.6%	59.5%	28.9%
Nordhausen, Stadt	41.339	1.915	3.358	24.735	11.331	4.6%	8.1%	59.8%	27.4%
Sollstedt	2.965	177	225	1.713	850	6.0%	7.6%	57.8%	28.7%
Urbach	860	29	81	510	240	3.4%	9.4%	59.3%	27.9%
Werther	3.050	137	242	1.833	838	4.5%	7.9%	60.1%	27.5%
	82.444	3.803	6.887	48.837	22.917	4.6%	8.4%	59.2%	27.8%

In der Altersgruppe < 6 Jahre (künftige Grundschüler!) sind folgende Werte auffällig:

- Kehmstedt, Urbach: geringer Anteil (jeweils 3,4 %)
- Sollstedt: hoher Anteil: (6 %)

In der Altersgruppe ab 65 Jahre (Senioren) sind folgende Werte auffällig:

- Harztor, Lipprechterode: hohe Anteile (jeweils > 30 %)
- Görsbach: sehr niedriger Anteil: (23 %)

¹⁵ Thüringer Landesamt für Statistik, Bevölkerung nach Altersgruppen, Stand: 31.12.2022.

1.4.3. Demografischer Wandel

Die umfangreichste und aktuellste Datensammlung zum Themengebiet des Demografischen Wandels enthält der „Demografische Steckbrief“ für den Landkreis Nordhausen der Serviceagentur Demografischer Wandel.¹⁶

Folgende Aussagen für die Hauptaltersgruppen sind ableitbar:

Tabelle 3: Altersgruppenverteilung

Altersgruppen	Anzahl Personen	Anteil in %	Anteil Thüringen (in %)
0 bis <20 Jahre	14.381	17,4	17,3
20 bis < 65 Jahre	45.146	54,8	55,6
65 Jahre plus	22.917	27,8	27,1

In den Werten für die Altersgruppenverteilung unterscheidet sich der Landkreis Nordhausen nur geringfügig vom Land Thüringen.

Das aktuelle Durchschnittsalter lag 2022 bei 48,1 Jahren (Thüringen: 47,5 Jahre). Im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplans dürfte das Durchschnittsalter immer noch unter 50 Jahren bleiben. In etlichen benachbarten ländlichen Kreisen ist diese Marke bereits heute überschritten (z. B. Landkreis Mansfeld-Südharz).

1.4.4. Beschäftigte und Pendler

Im gesamten Landkreis Nordhausen sind nach aktuell vorliegenden Daten (Pendlerstatistik 2022) aus dem Pendleratlas Deutschland¹⁷ rund 41.100 SV-pflichtig Beschäftigte zu verzeichnen, davon:

- 7.000 Einpendler
- 9.300 Auspendler
- 22.500 Binnenpendler

Das Pendlersaldo ist negativ und liegt für den Landkreis bei rund 2.300 SV-pflichtig Beschäftigten.

Die Zahl der Auspendler ist nicht erheblich höher als die Zahl der Einpendler. Das sowie die Zahl der Binnenpendler legt den Schluss nahe, dass der Landkreis für Beschäftigte eine relativ hohe Bedeutung hat.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Bilanz für die Gemeinden:

¹⁶ Landkreis Nordhausen, Demografischer Steckbrief, abgerufen unter: https://www.serviceagentur-demografie.de/media/user_upload/18_LK_Nordhausen-Steckbrief-2023.pdf

¹⁷ Pendleratlas 2023, Pendlerströme und Statistiken für Deutschland.

Tabelle 4: Daten zu Beschäftigung und Pendler¹⁸

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Einpendler	Auspender	Binnenpendler	Beschäftigte (AO)	Beschäftigten- dichte	Pendlersaldo
Bleicherode, Stadt	10.163	1.485	3.035	1.130	2.615	257	-1.550
Ellrich, Stadt	5.492	862	1.541	429	1.291	235	-679
Görsbach	997	62	388	26	88	88	-326
Großlohra	849	36	335	18	54	64	-299
Harztor	7.474	881	2.325	639	1.520	203	-1.444
Heringen/Helme, Stadt	4.659	701	1.444	341	1.042	224	-743
Hohenstein	2.039	66	823	65	131	64	-757
Kehmstedt	445	2	2	2	4	9	0
Kleinfurra	1.009	70	417	12	82	81	-347
Lipprechterode	484	2	192	3	5	10	-190
Niedergebra	619	114	238	15	129	208	-124
Nordhausen, Stadt	41.339	11.035	5.422	10.128	21.163	512	5.613
Sollstedt	2.965	404	924	184	588	198	-520
Urbach	860	89	354	26	115	134	-265
Werther	3.050	538	1.066	152	690	226	-528
	82.444	16.347	18.506	13.170	29.517	2.515	-2.159

Auf **Nordhausen** als Kreisstadt und größte kreisangehörige Stadt mit weit mehr als 20.000 SV-pflichtig Beschäftigten entfallen **mehr als 70 % aller SV-pflichtig Arbeitsplätze im Landkreis**.

Die Stadt hat einen deutlichen Einpendlerüberschuss aufzuweisen. Vor Ort Beschäftigte sowie Einpendler halten sich in etwa die Waage. Auch in der Beschäftigtendichte (1.000 Beschäftigte je Einwohner) liegt Nordhausen kreisweit an erster Stelle.

Alle anderen Gemeinden im Landkreis weisen hingegen einen Auspendlerüberschuss auf. Bleicherode und Harztor sind durch einen hohen negativen Pendlersaldo gekennzeichnet. Kehmstedt und Lipprechterode weisen so gut wie keine Beschäftigung vor Ort auf.

Als Fazit der Auswertung zur Verteilung der SV-pflichtig Beschäftigten bzw. der Pendler ist die überragende Bedeutung der Stadt Nordhausen hervorzuheben. Demgegenüber fällt die Bilanz für **alle anderen Gemeinden**, auf die in Summe nur weniger als **30 % aller SV-pflichtigen Arbeitsplätze** entfallen, eher mäßig aus.

1.4.5. Pendlerverflechtungen Stadt Nordhausen

Wichtige Strukturdatenindikatoren in der Nahverkehrsplanung sind die Pendlerverflechtungen. Die in die Auswertung einbezogenen Daten stammen aus dem Pendleratlas Deutschland (Statistikportal der Statistischen Landesämter) unter Auswertung von Statistiken mehrere Quelle (u. a. Statistik der sozialversicherungspflichtigen und geringfügigen Beschäftigung der Bundesagentur für Arbeit, Personalstandstatistik des Bundes und der Länder, Mikrozensus/Arbeitskräfteerhebung).

¹⁸ Pendleratlas 2023, Pendlerströme und Statistiken für Deutschland.

Eine detaillierte räumliche Darstellung der Pendlerverflechtungen enthält die Karte 4 im Kartenteil. In dieser Darstellung ist der räumliche Umgriff der Pendlerverflechtungen gut erkennbar. Folgende Erkenntnisse können abgeleitet werden:

- Der nähere Einzugsbereich der Stadt Nordhausen reicht von Ellrich bzw. Harztor im Norden, Leinefelde-Worbis im Westen über Sondershausen im Süden bis zur Gemeinde Südharz im Osten.
- Eine singuläre, starke Pendlerverflechtung besteht zwischen der Stadt Nordhausen und der Landeshauptstadt Erfurt. Es ist die einzige relevante Pendlerverflechtung zwischen der Stadt Nordhausen und einer Stadt im Gebiet des Verkehrsverbunds Mittelthüringen.
- Die Stadt Nordhausen ist das Zentrum aller Pendlerverflechtungen im Landkreis Nordhausen. Abseits von Nordhausen gibt es nur vereinzelte Pendlerverflechtungen in nennenswerte Größe etwa zwischen Bleicherode (EG) und Sondershausen.

Tabelle 5: Pendlerverflechtungen 2022 bezüglich der Stadt Nordhausen¹⁹

Relation zw. Stadt Nordhausen und...	Einpendler	Auspendler	Pendler-summe	Entfernung (LL)	Pendlerkilo-meter	Veränderung zu 2021 [%]
Erfurt	190	356	546	60,3	32.924	5,4%
Bleicherode (EG)	1.838	370	2.208	14,1	31.133	-0,9%
Berlin	57	75	132	209,4	27.641	-2,2%
Sondershausen	875	454	1.329	17,0	22.593	-2,4%
Leipzig	61	109	170	110,3	18.751	-1,2%
Leinefelde-Worbis	178	320	498	35,0	17.430	-2,0%
Harztor	1.440	485	1.925	8,6	16.555	1,0%
Heringen/ Helme (EG)	1.428	288	1.716	8,8	15.101	0,0%
Ellrich	737	343	1.080	12,3	13.284	-3,8%
Halle (Saale)	74	69	143	80,4	11.497	10,0%
Sangerhausen	258	111	369	30,5	11.255	8,8%
Südharz (Gem.)	458	249	707	15,8	11.171	6,2%

Eine **Verflechtung mit jeweils mehr als 2.000 Ein- bzw. Auspendlern** besteht zwischen der Stadt Nordhausen und der Landgemeinde Bleicherode (hierzu gehören die selbständigen Gemeinden bzw. Landgemeinden Großlohra, Kleinfurra, Lipprechterode, Kehmstedt, Niedergebra). Diese Relation ist die mit Abstand stärkste Einzelrelation.

Vier Pendlerverflechtungen mit jeweils mehr als 1.000 Ein- und Auspendlern bestehen zwischen Nordhausen und Harztor, Heringen/ Helme (Hierzu gehören auch Görzbach, Urbach), Sondershausen (Kyffhäuserkreis) und Ellrich.

¹⁹ Statistische Ämter der Länder, Deutschland, 2023.

Weitere wichtige Kreisgrenzen übergreifende Pendlerverflechtungen zwischen 500 und 700 Ein- und Auspendlern bestehen zwischen der Stadt Nordhausen einerseits und der Gemeinde Südharz (Landkreis Mansfeld-Südharz), der Landeshauptstadt Erfurt sowie der Stadt Leinefelde-Worbis andererseits.

Unter **Berücksichtigung der Entfernung** (Luftlinie, einfache Strecke) können **Pendlerkilometer** ermittelt werden. Dadurch werden Pendlerrelationen über weite Entfernungen stärker gewichtet als kleinräumige Pendlerrelationen. Hierbei ergibt sich eine etwas andere Rangfolge (vgl. Tabelle 4, Spalte 6) der Pendlerverflechtungen. Es dominieren die Verflechtungen zwischen Nordhausen einerseits und Bleicherode sowie Erfurt (Fernpendler!) andererseits, gefolgt von der Verflechtung zwischen Nordhausen und Berlin (wichtige Fernpendlerbeziehung) sowie zwischen Nordhausen und Sondershausen.

In der **Gesamteinschätzung** wird deutlich, dass sich die Pendlermobilität von Nordhausen als Bezugspunkt nicht allein auf Gemeinden innerhalb des Landkreises beschränkt, sondern sich schwerpunktmäßig erstreckt auf:

- Sondershausen (Kyffhäuserkreis) als wichtigstes Nahziel im Süden
- Erfurt (Landeshauptstadt) als wichtigstes Fernziel im Süden
- Stadt Leinefelde-Worbis (Eichsfeldkreis) als wichtigstes Nahziel im Westen, keine weiteren wichtigen Fernziele im Westen (auch nicht Kassel oder Göttingen)
- Gemeinde Südharz, Sangerhausen (beide Landkreis Mansfeld-Südharz) als maßgebliche Nahziele im Osten
- Halle/ Saale, Leipzig und Berlin als dominierende Fernziele im Osten

Deutlich wird auch die Riegelwirkung des Harzes im Norden, hier sind die Pendlerverflechtungen im Wesentlichen auf das Kreisgebiet (Ellrich, Harztor) beschränkt, die Verflechtung mit der Gemeinde Oberharz am Brocken ist dagegen vergleichsweise schwach.

Im Vergleich zu 2021 sind die Pendlerverflechtungen mit Zielen außerhalb des Kreisgebiets wie Halle (Saale), Sangerhausen, Gemeinde Südharz und Erfurt am stärksten gewachsen.

Alle aufgeführten Relationen bzw. deren Hauptorte sind im ÖPNV durch Bahn- bzw. Straßenbahnverbindungen abgedeckt. Ausnahme ist Bleicherode, wo der Hauptort Bleicherode, Stadt abseits der Bahn liegt.

1.4.6. Pendlerverflechtungen im Landkreis (außerhalb der Stadt Nordhausen)

Tabelle 6: Pendlerverflechtungen 2022 außerhalb der Stadt Nordhausen

Bezugsort1	Bezugsort2	Einpendler	Auspendler	Pendler- summe	Entfernung (LL)	Pendler- kilometer	Veränderung zu 2021
Bleicherode (EG)	Sondershausen, Stadt	137	311	448	14,8	6.630	6,4%
Bleicherode (EG)	Leinefelde-Worbis	40	238	278	21,7	6.033	0,0%
Bleicherode (EG)	Eichsfeld-Wipperaue	70	142	212	13,8	2.926	-6,2%
Bleicherode (EG)	Sollstedt	198	124	322	9,0	2.898	-4,5%
Ellrich, Stadt	Harztor	205	114	319	8,4	2.680	1,6%
Bleicherode (EG)	Harztor	50	55	105	20,5	2.153	-1,9%
Bleicherode (EG)	Am Ohmberg	57	104	161	13,1	2.109	5,2%
Bleicherode (EG)	Heringen/Helme (EG)	63	52	115	17,9	2.059	-8,0%
Ellrich, Stadt	Bad Sachsa, Stadt	49	116	165	11,1	1.832	-6,3%
Heringen/Helme (EG)	Sondershausen, Stadt	23	105	128	12,4	1.587	-3,0%
Sollstedt	Leinefelde-Worbis	14	77	91	13,5	1.229	-10,8%
Ellrich, Stadt	Walkenried	59	130	189	6,2	1.172	-1,0%
Bleicherode (EG)	Werther	66	90	156	7,0	1.092	13,0%

Außerhalb der Stadt Nordhausen gibt es einige Pendlerverflechtungen, welche aber deutlich schwächer ausgeprägt sind. Diese beziehen sich auf:

- Bleicherode und umgebende Orte im Raum zwischen Leinefelde-Worbis im Westen und Sondershausen im Osten,
- Ellrich und Harztor im Osten sowie Bad Sachsa, Walkenried im Westen
- Heringen/ Helme und Sondershausen
- Sollstedt und Leinefelde-Worbis

Auffällig ist, dass die innerkreislichen Beziehungen in der Minderheit sind und Kreisgrenzen Übergreifende Pendlerverflechtungen mit unmittelbar angrenzenden Gemeinden der Nachbarlandkreise überwiegen. Dieser Befund gilt insbesondere für Bleicherode (Eichsfeldgemeinden, Sondershausen), aber auch für Ellrich (Bad Sachsa, Walkenried), sowie für Heringen/ Helme (Sondershausen) und Sollstedt (Leinefelde-Worbis).

Alle relevanten Pendlerverflechtungen der Gemeinden außerhalb der Stadt Nordhausen beziehen sich auf die Nahmobilität mit einem Luftlinienradius von maximal 20 km. In diesem Einzugsbereich spielt der Regionalbus eine wichtige Rolle.

1.4.7. Bildung - allgemeinbildende Schulen

Im Schuljahr 2022/23 gab es im Landkreis Nordhausen 32 öffentliche allgemeinbildende Schulen in Staatlicher Trägerschaft zzgl. zweier Grundschulen in privater Trägerschaft in Nordhausen. Diese verteilen sich auf die Gemeinden wie in der Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 7: Schulen innerhalb der Stadt und Landkreis Nordhausen

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Grund- schulen	Regel- schulen	Gym- nasien	Förder- schulen	Bemerkung
Bleicherode, Stadt	10.163	3	2	1		GS in Bleicherode, Nohra, Wipperdorf, RS Bleicherode, RS Wolframshausen
Ellrich, Stadt	5.492	1	1			
Görsbach	997	1				
Großlohra	849					
Harztor	7.474	2	1			GS in Ilfeld, Niedersachswerfen
Heringen/Helme, Stadt	4.659	1	1			
Hohenstein	2.039	1				
Kehmstedt	445					
Kleinfurra	1.009					
Niedergebra	619					
Lipprechterode	484					
Nordhausen, Stadt	41.339	8	4	2	2	
Sollstedt	2.965	1			1	
Urbach	860					
Werther	3.050	1				
	82.444	19	9	3	3	

Nach Angaben des Schulamtes Nordthüringen²⁰ gab es im Schuljahr 2022/23 im Landkreis Nordhausen folgende Schülerzahlen für Schulen in staatlicher Trägerschaft:

- Gesamtzahl an allen Schulen: 7.723
- Schülerzahlen Grundschulen: 2.703 (35,0 %)
- Schülerzahlen Regelschulen: 2.714 (35,1 %)
- Schülerzahlen Gymnasien: 1.794 (23,2 %)
- Schülerzahlen Förderschulen: 512 (6,6 %)

²⁰ Staatliches Schulamt Nordthüringen, abgerufen unter: <https://schulamt.thueringen.de/nord/schule-und-bildung/schulen>.

Tabelle 8: Schülerzahlen nach Schultypen

Gemeinden Name	Bevölkerung 31.12.2022	Gesamt	Grund- schulen	Regel- schulen	Gym- nasien	Förder- schulen	Bemerkung
Bleicherode, Stadt	10.163	1.475	403	677	395		GS in Bleicherode, Nohra, Wipperdorf, RS Bleicherode, RS Wolframshausen
Ellrich, Stadt	5.492	449	201	248			
Görsbach	997	119	119				
Großlohra	849	0					
Harztor	7.474	463	239	224			GS in Ilfeld, Niedersachswerfen
Heringen/Helme, Stadt	4.659	412	146	266			
Hohenstein	2.039	62	62				
Kehmstedt	445	0					
Kleinfurra	1.009	0					
Lipprechterode	484	0					
Niedergebra	619	0					
Nordhausen, Stadt	41.339	4.359	1.304	1.299	1.399	357	
Sollstedt	2.965	269	114			155	
Urbach	860	0					
Werther	3.050	115	115				
	82.444	7.723	2.703	2.714	1.794	512	

Wichtigster Schulort ist die Kreisstadt Nordhausen mit 4.359 Schülern, was einem Anteil von 56,4 % aller Schüler entspricht. An zweiter Stelle folgt die Stadt Bleicherode (Landgemeinde) mit 1.475 Schülern (19,1 % aller Landkreisschüler). Auf diese zwei Städte entfallen drei Viertel aller Schulplätze an allgemeinbildenden Schulen in staatlicher Trägerschaft im Landkreis Nordhausen.

Die restlichen 25 % der Landkreisschüler verteilen sich auf die übrigen Landkreismunicipalitäten. Damit besteht eine klare Fokussierung auf wenige große Standorte. Für die Abwicklung der Schülerverkehre hat diese Struktur erhebliche Vorteile.

Die Förderschule in Bleicherode wurde zum Schuljahr 2019/2020 geschlossen.

1.4.8. Schülerverflechtungen - Schulbezirke und Schulen

“Für jede Grundschule, jede Regelschule sowie jedes regionale Förderzentrum legt der Schulträger im Einvernehmen mit dem für das Schulwesen zuständigen Ministerium einen abgegrenzten Schulbezirk fest...” (Thüringer Schulgesetz: § 14, Abs.1 ThürSchulG).

Die Karte 7 der Anlage 2 zeigt die Schulbezirke, die zugehörige Grundschule und die Schülerströme je Ortschaft. Aufgrund des immer noch sehr dichten Netzes an Grundschulen im Landkreis sind die meisten Schulen relativ wohnortnah und die Schülerverflechtungen überwiegend kleinräumig.

Auch bei Staatlichen Regelschulen (vgl. Karte 6, Anlage 2) sind die Schulbezirke größtenteils klar strukturiert. Eine Ausnahme stellen die Grenzbereiche der Regelschulen Bleicherode, Ellrich und Wolkramshausen auf dem Gebiet der Gemeinden Kehmstedt/ Werther/ Hohenstein dar, wo in Einzelfällen nicht unbedingt die räumlich nächstgelegene Schule zugrunde gelegt wurde. Möglicherweise kann daraus die Empfehlung abgeleitet werden, beim Zuschnitt der Schulbezirke die Belange des Schülerverkehrs stärker zu gewichten und die räumliche Zuordnung entsprechend nachzujustieren.

Bei den Gymnasien (Karte 5) gibt es mit Bleicherode und Nordhausen drei Schulstandorte und demzufolge auch zwei Einzugsbereiche, welche sich relativ klar voneinander abgrenzen lassen. Der Einzugsbereich des Gymnasiums Bleicherode erstreckt sich über die Kreisgrenzen hinaus bis auf das Gebiet der Eichsfeldgemeinde Am Ohmberg (Großbodungen, Bischofferode). Der Einzugsbereich der Gymnasien in Nordhausen umfasst neben der Stadt Nordhausen, alle unmittelbar angrenzenden Gemeinden im Landkreis Nordhausen sowie darüber hinaus auch die Gemeinde Südharz im Nachbarlandkreis Mansfeld-Südharz.

1.4.9. Bildung - berufsbildende Schulen

Im Landkreis Nordhausen gibt es folgende berufsbildende Schulen (alle Stadt Nordhausen), Stand 2023:

- | | |
|---|---------------|
| ➤ Berufsbildende Schule Pro Vita Akademie Nordhausen GmbH: | 463 Schüler |
| ➤ IWk GmbH - Berufsfachschule und höhere Berufsfachschule für Pflegeberufe: | 88 Schüler |
| ➤ Staatliches Berufsschulzentrum Nordhausen: | 1.062 Schüler |
| ➤ Private Berufsschule Mechatroniker/in: | 124 Schüler |
| ➤ Bundesfachschule für Kälte- und Klimatechnik: | 100 Schüler |

In Summe stehen aktuell 1.837 Schülerinnen und Schüler an berufsbildende Schulen in Nordhausen in Ausbildung.

1.4.10. Hochschule Nordhausen

Im Landkreis Nordhausen existiert eine Hochschule, die 1998 den Betrieb aufnahm. Die Entwicklung der Studierendenzahlen ist in der beigefügten Grafik dargestellt.

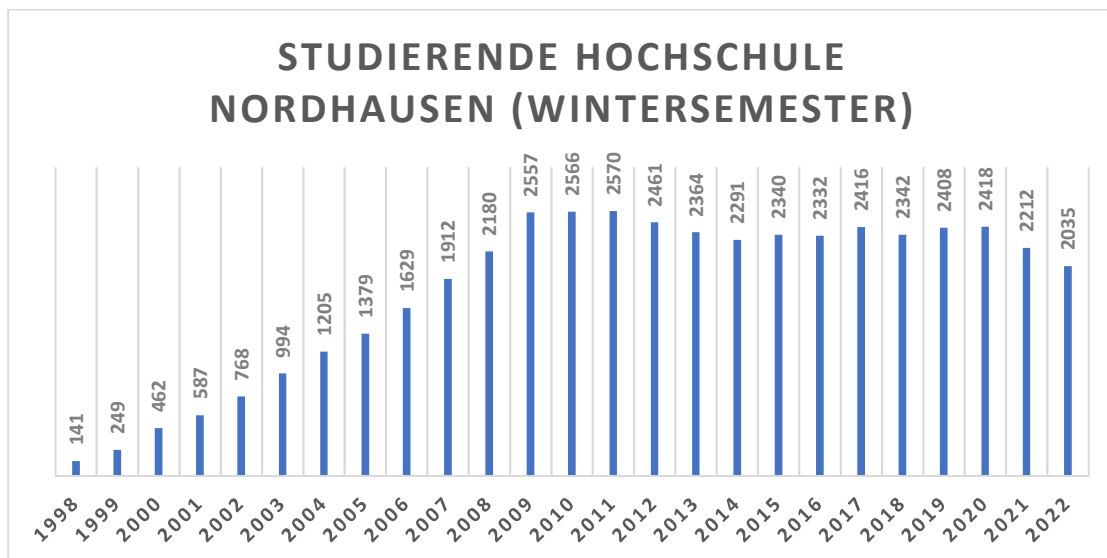


Abbildung 1: Entwicklung Studierendenzahlen FH Nordhausen²¹

Nachdem im Jahr 2010 in der Spitze mehr als 2.500 Studierende zu verzeichnen waren, gab es zuletzt (etwa seit 2020) einen deutlichen Rückgang auf nunmehr ca. 2.000 Studierende.

Aufgrund der deutlichen Abwärtsentwicklung in den letzten drei Jahren muss kurz- und mittelfristig mit einem weitergehenden Rückgang gerechnet werden. Die Hochschule Nordhausen hat ein starkes ingenieurwissenschaftliches sowie ein wirtschafts- und sozialwissenschaftliches Profil. Die MINT-Fächer spielen eine zentrale Rolle. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts ist die Zahl der Studienanfängerinnen und -anfänger in MINT-Fächern in Deutschland leicht zurückgegangen. Sie lag mit 1,078 Mio. Studierenden im Wintersemester 2022/2023 um 1,2 % niedriger als im Wintersemester zuvor und um 2,2 % niedriger als im Wintersemester 2020/2021.²²

²¹ Thüringen Landesamt für Statistik: Hochschulen und Studierende nach Kreisen in Thüringen

²² Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung Nr. N003 vom 17. Januar 2024

1.4.11. Einzelhandel

Ein Überblick über Lage und Verteilung von Einzelhandelseinrichtungen für Waren des täglichen Bedarfs enthält die Abbildung 2 aus dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK).

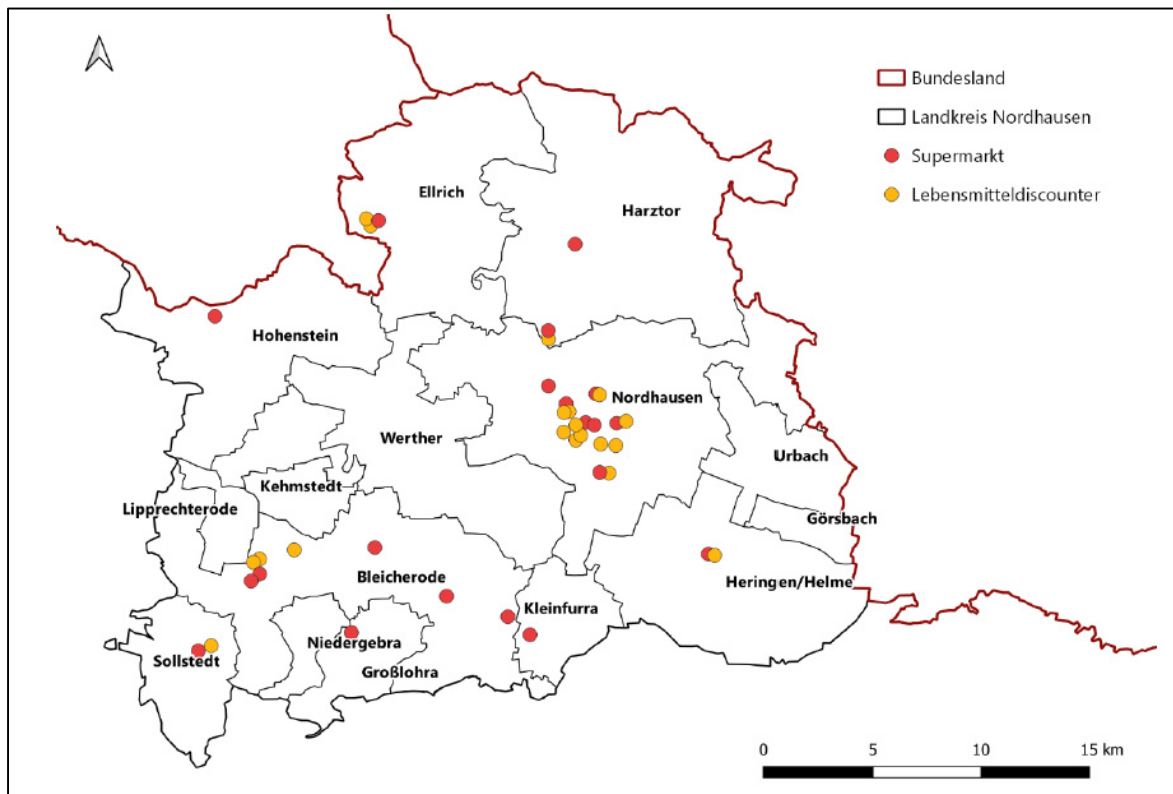


Abbildung 2: Lebensmittelmärkte im Landkreis Nordhausen²³

Daraus geht hervor, dass über den gesamten Landkreis hinweg eine gute und weitgehend flächendeckende Versorgungsstruktur vor Ort gegeben ist. Hinzu kommt, dass in jüngster Zeit neue Angebote etabliert worden sind, die bestehende Engpässe beseitigt haben. Werther ist seit November 2023 mit einem Lebensmitteldiscounter ausgestattet. Die Gemeinde Görsbach hat seit Februar 2023 einen 24h-Einkaufsmarkt.

Lücken bestehen im Gebiet der Gemeinden Lipprechterode und Kehmstedt sowie in Teilen der Gemeinde Hohenstein im Westen des Landkreises. Alternativen befinden sich in der nahegelegenen Stadt Bleicherode.

Die Stadt Nordhausen besitzt seit 2019 ein Einzelhandelskonzept. Für den Nahverkehrsplan ist hierbei insbesondere der dort enthaltene Einzugsbereich des Nordhäuser Einzelhandels interessant:

²³ Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis, 28.11.2022, vgl. Kap. 4.3 bzw. Karte 5.

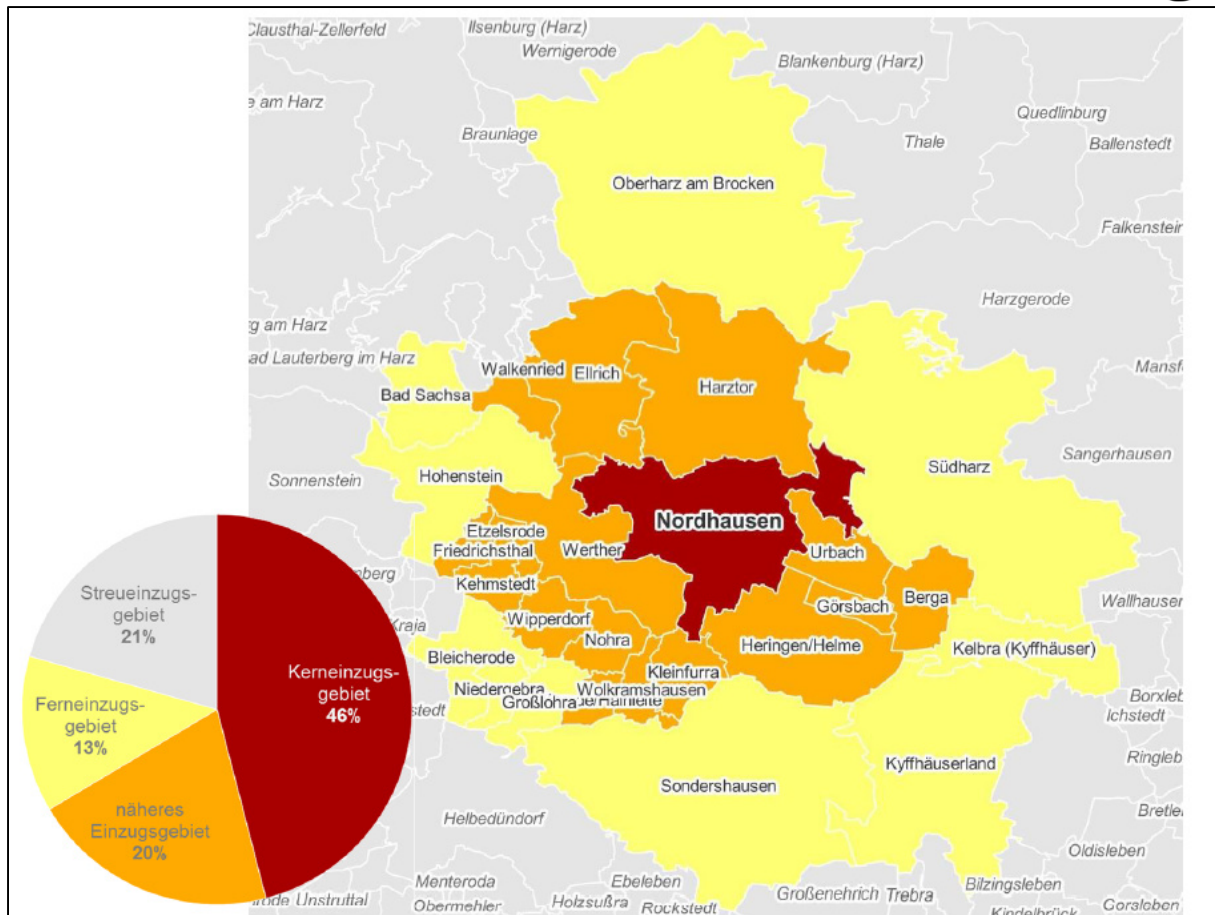


Abbildung 3: Einzugsbereich des Nordhäuser Einzelhandels²⁴

Das Kerneinzugsgebiet wird durch die Stadt Nordhausen selbst gebildet.

Zum näheren Einzugsgebiet (Luftlinienradius rund 15 km) gehören die an die Stadt Nordhausen angrenzenden, benachbarten Gemeinden, ferner Görzbach, Kleinfurra sowie Ortsteile der Stadt Bleicherode bzw. der Gemeinde Hohenstein. Die Kernstadt Bleicherode selbst gehört hingegen nicht zum näheren Einzugsbereich.

Jenseits der Landkreisgrenzen des Landkreises Nordhausen gehören Berga im Landkreis Mansfeld-Südharz sowie Walkenried im Landkreis Göttingen zum näheren Einzugsgebiet.

Das Ferneinzugsgebiet (Luftlinienradius rund 20 km) erstreckt sich über die Grenzen des Landkreises Nordhausen hinaus im Norden auf die Gemeinde Oberharz am Brocken, im Osten auf die Gemeinden Südharz und die Stadt Kelbra (Kyffhäuser), im Süden auf die Stadt Sondershausen sowie im Nordwesten auf Bad Sachsa. Im Westen wird das Einzugsgebiet im Wesentlichen durch die Landkreisgrenze begrenzt.

²⁴ Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Nordhausen (Fortschreibung), März 2019.

1.4.12. Naherholung, Tourismus, Kultur

Tabelle 9: Übernachtungszahlen des Landkreises und der Stadt Nordhausen ²⁵

	Ankünfte		Übernachtungen		Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	
	insgesamt	darunter	insgesamt	darunter	insgesamt	von
		Auslands- gäste		von Auslands- gästen		Auslands- gästen
Anzahl					Tage	
2022						
Landkreis, Nordhausen	66.712	3.264	152.186	6.027	2.3	1.8
Stadt Nordhausen	45.393	3.117	92.471	5.607	2	1.8

Die Zahl der Gästeankünfte liegt im Landkreis Nordhausen bei ca. 67.000 für das Jahr 2022. Darin enthalten sind ca. 45.500 Gästeankünfte für die Stadt Nordhausen.

Unter den Landkreisen innerhalb Thüringens belegt der Landkreis Nordhausen damit Platz 12.

Unter den Städten und Gemeinden Thüringens belegt die Stadt Nordhausen als siebtgrößte Kommune nur Platz 25.

²⁵ Thüringer Landesamt für Statistik, Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten nach ausgewählten Gemeinden (ohne Camping) und nach Landkreisen.

2. Bestandsaufnahme im ÖPNV

2.1. Organisationsstruktur

2.1.1. Aufgabenträgerschaft

Landkreis Nordhausen:

Der Landkreis Nordhausen ist gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz des Freistaates Thüringen (ThürÖPNVG) **Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (StPNV) in seinem Kreisgebiet. (Regionalverkehr)**

Stadt Nordhausen:

Die Große kreisangehörige Stadt Nordhausen ist nach § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG i. V. m. § 6 Abs. 4 ThürKO durch Beschluss des Stadtrats **Aufgabenträger für den Stadtverkehr. (Straßenbahn und Stadtbusverkehr)**

Beide Gebietskörperschaften:

Beide Gebietskörperschaften sind zugleich zuständige örtliche Behörden im Sinne der VO (EG) 1370/2007. Beide haben sich als **Gruppe von zuständigen örtlichen Behörden** zusammengeschlossen. Als solche wirken die Aufgabenträger Landkreis Nordhausen und Stadt Nordhausen einvernehmlich bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen und der Angebots- sowie Tarifgestaltung zusammen.

2.1.2. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Nordhausen haben die Linien im Linienbündel „StNPV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“ auf dem Weg der Direktvergabe vergeben. Vertragliche Grundlage der Leistungserbringung ist ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) über die Durchführung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs mit Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen im Landkreis und in der Stadt Nordhausen 2018 - 2032.

Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag erstreckt sich somit weit über die Laufzeit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

2.1.3. Verkehrsunternehmen

Mit den Leistungen im Linienbündel „StNPV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“ sind die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN) betraut worden. Die Leistungen umfassen zwei Straßenbahnlinien, acht Stadtbuslinien und 21 Linien im Regionalbusverkehr.

Gesellschafter der VBN sind die Stadtwerke Nordhausen - Holding für Versorgung und Verkehr GmbH (HVV) mit einem Anteil von 70 % und der Landkreis Nordhausen mit einem Anteil von 30 %. Alleinige Gesellschafterin der HVV ist die Stadt Nordhausen.

Gegenstand des Unternehmens ist im Rahmen seiner kommunalen Aufgabenstellung die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste (inklusive des freigestellten Schülerverkehrs) auf dem Gebiet des Landkreises Nordhausen einschließlich ein- und ausbrechender Verkehre sowie auch Stadtverkehre mit Bus- und Straßenbahn im Gebiet der Stadt Nordhausen.

2.2. Verkehrsangebot – Schienenpersonennahverkehr

Das SPNV-Streckennetz im Landkreis Nordhausen umfasst folgende Strecken:

KBS 590/600 Halle (Saale) - Sangerhausen - Nordhausen - Leinefelde - Kassel (Wilhelmshöhe) auf der Halle-Kasseler Eisenbahn

- Linie RE8: Halle (Saale) Hbf - Nordhausen - Leinefelde (VU: Abellio)
- Linie RE9: Halle (Saale) Hbf - Nordhausen - Leinefelde - Kassel-Wilhelmshöhe VU: Abellio)
- Linie RB57: Sangerhausen - Nordhausen - Heilbad Heiligenstadt (VU: Abellio)

RE8 und RE9 verkehren in der Regel jeweils zweistündlich und ergänzen sich zu einem stündlichen Angebot. RE8 hält auf dem Gebiet des Landkreises Nordhausen neben Nordhausen auch in Sollstedt, Bleicherode Ost sowie Wolkramshausen. RE 9 hält auf dem Gebiet des Landkreises Nordhausen neben Nordhausen auch in Bleicherode Ost, Wolkramshausen sowie in Heringen/ Helme bzw. Görzbach.

Die RB 57 (Heilbad Heiligenstadt-Nordhausen) stellt alle zwei Stunden eine Verbindung zwischen Nordhausen und Heiligenstadt über Leinefelde her. Hinzu kommen noch einzelne Verstärkerzüge. Zwischen Nordhausen und Sangerhausen verkehren auf dieser Linie nur einzelne Züge. Im Landkreis Nordhausen erfolgt der Halt an allen Unterwegsstationen.

RE8/9 sowie RB 57 gehören zum **Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz**. Dieses Netz hat eine Laufzeit bis 12/2030. Die Bedienung erfolgt durch Abellio Rail Mitteldeutschland. Zum Einsatz kommen Elektrofahrzeuge vom Typ Talent 2.

KBS 601 Erfurt - Nordhausen

- Linie RE55: Erfurt Hbf - Nordhausen (VU: DB Regio)
- Linie RE56: Erfurt Hbf - Nordhausen (VU: DB Regio)

RE55 und RE56 sind als Regionalexpresslinien eingestuft und verkehren in der Regel jeweils zweistündlich. Durch die Überlagerung entsteht ein stündliches Angebot. Während beide Linien auf dem Gebiet des Landkreises Nordhausen neben Nordhausen auch Wolframshausen bedienen, hält RE56 an allen Unterwegsstationen, also zusätzlich auch in Werther und Kleinfurra.

RE55/56 gehören zum Dieselnetz Nordthüringen. Dieses Netz hat eine Laufzeit bis 12/2025. Die Bedienung erfolgt durch DB Regio Südost. Zum Einsatz kommen Dieselfahrzeuge der Baureihe 642 vom Typ Desiro.

Wegen häufiger **Zugausfälle auf der Bahnstrecke Nordhausen-Erfurt** hat das Land Thüringen im Jahr 2022 rund 750.000 Euro einbehalten. Das Geld sei von den 8 Millionen Euro, die Thüringen für die Bestellung der Verbindung zahlt, abgezogen worden, teilte eine Sprecherin des Infrastrukturministeriums auf Anfrage mit.²⁶

KBS 357 Göttingen - Northeim - Nordhausen (Südharzstrecke)

- Linie RB80: Göttingen - Northeim - Herzberg - Nordhausen (VU: DB Regio)
- Linie RB81: Bodenfelde - Northeim - Herzberg - Nordhausen (VU: DB Regio)

RB80 und RB81 verkehren in der Regel jeweils zweistündlich. Durch die Überlagerung entsteht ein stündliches Angebot. Beide Linien bedienen auf dem Gebiet des Landkreises Nordhausen neben Nordhausen auch Nordhausen-Salza, Niedersachswerfen, Woffleben und Ellrich. Mit fünf Stationen werden auf dieser Strecke somit mehr Stationen innerhalb des Landkreises bedient als auf der Strecke zwischen Nordhausen und Erfurt.

Im Fahrplanentwurf für 2024 ist nur noch die Linie RB80 als Linie mit stündlichem Angebot enthalten. Linie RB81 ist im Fahrplanentwurf unter dieser Linienbezeichnung nicht ausgewiesen. Am Bedienungsangebot auf dieser Strecke im Landkreis Nordhausen ändert dies jedoch nichts.

RB80/81 gehören zum **Dieselnetz Niedersachsen-Südost Los 1 (DINSO)**. Dieses Netz hat eine Laufzeit bis 12/2029. Die Bedienung erfolgt durch DB Regio (Nord). Zum Einsatz kommen Dieseltriebwagen VT 648 (Coradia LINT).

KBS 326 Nordhausen - Ilfeld (meterspuriges Netz der HSB)

- Harzquerbahn Nordhausen Nord - Ilfeld - Eisfelder Talmühle – Drei Annen Hohne
- Linie 10: Nordhausen (Bahnhofplatz) - Ilfeld Neanderklinik
- Selketalbahn (KBS 333): Quedlinburg – Gernrode – Harzgerode / – Stiege – Hasselfelde / – Eisfelder Talmühle

²⁶ Mitteldeutsche Zeitung auf Basis einer Meldung von dpa vom 15.06.2023, 05:08 Uhr.

Im meterspurigen Netz der Harzer Schmalspurbahn (HSB) werden Verkehrsleistungen ausschließlich mit Schmalspurtriebwagen und dampflokbetriebenen Zügen mit einer Spurweite von 1.000 mm (Meterspur) erbracht. Dies stellt eine Besonderheit im Landkreis Nordhausen dar. Das ausgeschriebene Leistungsvolumen beläuft sich auf 0,244 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Dieses Netz hat eine Laufzeit bis 12/2030.

Auftraggeber ist das Land Thüringen (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft - TMIL). Beauftragtes Verkehrsunternehmen ist die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).²⁷

Zwischen der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) und den Stadtwerken Nordhausen (Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH) besteht wiederum ein Verkehrsleistungsvertrag über den Linienverkehr der Linie 10 auf der Strecke **Nordhausen/Bahnhofplatz - Ilfeld/Neanderklinik**.

Dieser Vertrag wurde 2021 mit einer Laufzeit für 10 Jahre unterzeichnet. Der Verkehr wird mit dieselhybrid-betriebenen Straßenbahnfahrzeugen vom Typ Combino Duo erbracht.²⁸

Der Vollständigkeit halber sei die **Selketalbahn** erwähnt, welche im Landkreis Nordhausen die Station Eisfelder Talmühle bedient.

Alle genannten Linien und Netze haben ihren gemeinsamen Schnittpunkt am **Bahnhof Nordhausen** (Bahnhof Nordhausen, Bahnhof Nordhausen Nord, Bahnhofplatz). Der Bahnhof Nordhausen wurde 1994 elektrifiziert und ab 1997/98 bis 2001 umfangreichen Rekonstruktionen und Umgestaltungen (Bahnhofplatz) unterzogen. Damit ist der Bahnhof Nordhausen im SPNV ein wichtiger Verkehrsknoten. Hinzu kommen die Verknüpfungen mit dem städtischen Nahverkehr sowie Regionalbusverkehr.

²⁷ Deutschland-Erfurt: Öffentlicher Schienentransport/öffentliche Schienenbeförderung
2021/S 018-042924 Bekanntmachung über vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge, abgerufen unter:
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:42924-2021:TEXT:DE:HTML&src=0>.

²⁸ Stadt Nordhausen, Meldung, abgerufen unter: https://www.nordhausen.de/news/news_lang.php?ArtNr=28716.

2.3. Verkehrsangebot - Straßenpersonennahverkehr

2.3.1. Liniennetz

Das Liniennetz des Straßenpersonennahverkehrs im Landkreis und in der Stadt Nordhausen mit der in Kap. 2.1 beschriebenen Aufgabenträgerschaft umfasst folgende Linien:

- Straßenbahnbetrieb (Linien 1 und 2)
- Stadtbusverkehr mit acht Linien (Linien A, B, C, D, E, F, G und K)
- Regionalbusverkehr mit insgesamt 21 Linien (Linien 20, 21, 23, 231, 24, 241, 25, 251, 26, 261, 262, 27, 271, 272, 28, 281, 282, 29, 291, 292, 293)

Im Vergleich zur vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Stand: 2016/2017) kamen drei Regionalverkehrslinien hinzu, nämlich die Linien 251, 261, 293.

2.3.2. Angebotsleistung

Die Entwicklung der jährlichen Angebotsleistung im Landkreis Nordhausen und der Stadt Nordhausen wird in den jährlichen Gesamtberichten entspr. EU-Verordnung 1370/2007 sowie in den jährlich erscheinenden Beteiligungsberichten von Landkreis und Stadt dokumentiert. Die Entwicklung seit 2016 zeigt die nachstehende Tabelle.

Tabelle 10: Entwicklung der Angebotsleistung der VBN

Fahrplan-km p.a. (in 1.000)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Straßenbahn (Li. 1,2)	405	404	397	371	386	380	254
Stadtbus	648	667	657	686	668	671	739
Regionalbus	1.619	1.675	1.756	1.812	1.843	1.896	1.982
Rufbus	26	27	26	31	20	19	29
HSB (Linie 10)	115	116	115	114	116	111	113
freig. Schülerverkehr	309	264	149	90	79	100	154
Gesamt	3.123	3.153	3.100	3.104	3.112	3.177	3.272
Fpl-km/Ew.	37	37	37	37	38	39	40

Die im Landkreis Nordhausen insgesamt erbrachte Angebotsleistung der VBN belief sich 2022 auf rund 3,2 Mio. Fahrplan-Kilometer pro Jahr. Seit 2017 ist das Leistungsvolumen angewachsen, hauptsächlich hervorgerufen durch Steigerungen im Regionalbusverkehr (i. Z. m. der Schließung des Förderzentrums Bleicherode zum Schuljahr 2019/2020). Auch die Leistungen im freigestellten Schülerverkehr sind 2022 wieder gestiegen.

Im Stadtverkehr Nordhausen (Straßenbahn und Stadtbus) wurde in diesem Zeitraum bis 2021 ein relativ konstanter Leistungsumfang von ca. 1,05 Mio. Fahrplan-km bei Straßenbahn und Stadtbus realisiert. Infolge der Takteinschränkungen im Straßenbahnverkehr reduziert sich die Angebotsleistung

auf 254.000 Fahrplankilometer. Aufgrund von Schienenersatzverkehren stieg die Angebotsleistung im Stadtbusverkehr um ca. 10%.

Der Anteil der Rufbusleistungen ist gering, er liegt bei weniger als einem Prozent gemessen an der gesamten erbrachten Leistung.

Das im NVP (Fortschreibung 2017 bis 2021) in Kap. 8.3. für 2019 bis 2021 prognostizierte Leistungsangebot in Höhe von knapp 3,0 Mio. Nutzwagen-km (darunter 1,15 Mio. Nutzwagen-km im Stadtverkehr) wurde insbesondere im Regionalbusverkehr überschritten.

Die Kenngrößenentwicklung der Nutzwagen-km/ Ew. und Jahr weist seit 2016 eine weitgehend kontinuierliche Zunahme von 37 auf nunmehr 40 km pro Ew. und Jahr auf. Bezogen auf die (tendenziell rückläufige) Bevölkerungszahl im Landkreis Nordhausen zeigt diese Kennziffer, dass im Landkreis Nordhausen (einschließlich Stadt Nordhausen) ein solides Verkehrsangebot besteht.

2.3.3. Merkmale des Verkehrsangebots

Kenngrößen des Verkehrsangebots enthält die Tabelle 2 in der Anlage 1 im Tabellenanhang. Dazu einige Anmerkungen:

Straßenbahn

Durch die Umstellung des Regeltaktes von 10 auf 15 Minuten²⁹ ist die Anzahl der täglichen Fahrten auf den Linien 1 und 2 entsprechend gesunken. Davon nicht betroffen ist die Linie 10.

Stadtbus

Ein uneingeschränkt regelmäßiges, vertaktetes Fahrtenangebot an allen Verkehrstagen liegt nur auf der Linie A vor. Linie A verkehrt werktags im Regeltakt von 20 Minuten. Ursprünglich passte dieser Regeltakt zum Takt der Straßenbahnlinien, so dass eine Taktfamilie nach dem Schema 10-20-30-60 vorlag. Durch die Taktverlängerung der Straßenbahn (s. o.) besteht nun ein Bruch in dieser Systematik, so dass die Anschlüsse zwischen den Linien 1 und 2 einerseits und Stadtbuslinie A andererseits nicht mehr synchron verlaufen. Da sich diese Linien an mehreren Punkten treffen (Bahnhofplatz, Nordbrand, A.-Bebel-Platz usw.) erstreckt sich dieser Effekt auf mehrere Verknüpfungshaltestellen. In der Folge dieser Verknüpfungssystematik kommt es zu unterschiedlichen Umsteigezeiten an den o. g. Verknüpfungshaltestellen. Wegen des dichten Taktes auf den Straßenbahnlinien sowie der Stadtbuslinie A haben diese Effekte jedoch keine besonderen Konsequenzen.

²⁹ Stadtratsbeschluss zum 01.01.2022, BV/0713/2021-1.

Alle anderen Linien verkehren unter folgenden Einschränkungen:

- Linie B: verkehrt nur bis ca. 17 Uhr und nur Mo-Fr
- Linie C: Ringlinie nur bis 15 Uhr betrieben, Rufbusangebot an Sonnabenden
- Linie D: wenig Halte je Fahrt, Rufbusangebot am Wochenende
- Linie E: stündlich bis ca. 19 Uhr verkehrend, danach sowie an Wochenenden: Rufbusangebot
- Linie F: tagsüber eingeschränktes Angebot bis ca. 18 Uhr, danach sowie an Wochenenden: Rufbusangebot
- Linie G: verkehrt nur Mo-Fr, Schulbusverkehr, zzgl. einiger Rufbusfahrten
- Linie K: im Gesamtfahrplan mit Linie 21 verkehrend, stündlich bis ca. 19 Uhr verkehrend, danach sowie an Wochenenden: weitgehend Rufbusangebot

Linienübergreifend (Linien B bis K) sind folgende Defizite feststellbar:

- Zeitliche Einschränkungen durch Baustellen, Umleitungsverkehre etc.
- Relativ wenig Halte je Fahrt (betrifft ausdrücklich nicht Linie E, dort ist es umgekehrt!)
- Weitgehend ausgedünnte Fahrpläne, bestenfalls Stundentakt, in Tagesrandlagen Rufbusbedienung bzw. gar keine Bedienung (gilt auch für Sa/So)

Unter diesen Randbedingungen besteht eine Diskrepanz zwischen dem umfangreichen Liniennetz und dem doch recht dünnen Fahrtenangebot auf den Linien B, C, D sowie F, G und K. Die rund ca. 200.000 Fahrplankilometer an jährlicher Gesamtfahrplanleistung, die auf diese Linien entfallen, sollten tendenziell auf weniger Linien/ Linienwege und dafür ein größeres Fahrplanangebot je Linie umstrukturiert werden (vgl. auch Kap. 3.1. sowie Kap. 5.2.3).

Regionalbuslinien

Innerhalb eines Verkehrsraumes bzw. Bedienungsgebiets existieren neben einer Linie mit zweistelliger Nummer eine weitere oder mehrere zugehörige Unterlinien mit jeweils dreistelliger Liniennummer.

Linien mit zweistelliger Linienbezeichnung:

- ...haben i. d. R. ein größeres Fahrtenangebot
- ...verkehren auch vor 6 Uhr (SVZ I) sowie nach 17 Uhr (NVZ II bzw. SVZ II)
- ...verkehren auch an Wochenenden

Linien dreistelliger Linienbezeichnung:

- haben i. d. R. ein geringeres Fahrtenangebot
- ...verkehren i. d. R. Mo-Fr (schultags) zwischen 6 und 17 Uhr
- ...verkehren i. d. R. nicht an Wochenenden

Die Systematik der Linienbezeichnungen mit zwei- bzw. dreistelliger Liniennummer ist somit der bestehenden Aufgabenteilung zwischen diesen Liniengruppen geschuldet. Diese Methodik ist schlüssig und nachvollziehbar.

Verkehrszeiten

Die Verteilung der Anzahl der Halte auf die Verkehrszeiten (vgl. Anlage 1, farbig unterlegte Spalten) bezieht sich auf die Definition der Verkehrszeiten in der vorherigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 bis 2021 (vgl. dort Kap. 4.3.5).

Es zeigt sich eine gewisse Schwierigkeit der Abgrenzung der relativ kurzen nachmittäglichen Hauptverkehrszeit 15-17 Uhr von der relativ langen NVZ 8 bis 15 Uhr.

Etliche Linien verkehren nur bis 17 Uhr (Ende Schülerbeförderung). Dies betrifft:

- im Stadtbusverkehr die Linien B, C, G
- im Regionalbusverkehr die Linien 231, 241, 251, 261, 262, 271, 281, 282, 292, 293

Die Bedienung schultags bis 17 Uhr ist also ein kennzeichnendes Merkmal der Regionalbuslinien mit dreistelliger Liniennummer. Nur in Ausnahmefällen (Linie 272, 291) werden Fahrten nach 17 Uhr angeboten. Im Stadtverkehr ist ein so frühes Ende des Bedienungszeitraums eher untypisch

Flexible Bedienungsangebote im Stadtverkehr Nordhausen

Flexible Bedienungsangebote im Stadtgebiet Nordhausen umfassen auch Rufbusangebote. Die Einsatzschwerpunkte liegen in der Regel in der abendlichen Schwachverkehrszeit (SVZ nach 19 Uhr) sowie an Wochenenden.

Im Stadtbusverkehr liegen Rufbusangebote wie folgt vor:

- Linie A: in Tagesrandlagen an Wochenenden, Mo-Fr: 2 FP gegen 22/23 Uhr
- Linie C: an Sonnabenden komplett (an Sonntagen verkehrt die Linie nicht)
- Linie D: an Wochenenden komplett, Mo-Fr: SVZ nach 19 Uhr
- Linie E: an Wochenenden komplett, Mo-Fr: SVZ nach 19 Uhr
- Linie F: an Wochenenden komplett, Mo-Fr: SVZ nach 18 Uhr
- Linie G: Mo-Fr, einzelne Fahrten KZ-Gedenkstätte Mittelbau Dora
- Linie K: einzelne Fahrten Sa

Flexible Bedienungsangebote im Regionalverkehr

Flexible Bedienungsangebote im Landkreis Nordhausen umfassen etliche Rufbusangebote. Die Einsatzschwerpunkte liegen in der Regel in der abendlichen Schwachverkehrszeit (nach 19 Uhr) sowie an Wochenenden. Die Rufbusbedienung im Einzelnen:

- Linie 20: letzte Fahrt Sa, alle Fahrten an Sonn- und Feiertagen
- Linie 21: Mo-Fr: SVZ nach 19 Uhr, sowie überwiegend Sa/So
- Linie 23: „letzte Fahrt“ Mo-Fr, Sa/So sowie einzelne Ferienfahrt
- Linie 231: komplett (reine Rufbuslinie auf der Relation Hermannsacker - Neustadt – Ilfeld)
- Linie 26: einzelne Fahrten sonn- und feiertags
- Linie 29: „letzte Fahrt“ Mo-Fr

Auffällig ist, dass Rufbusverkehre konzentriert auf Linien in räumlicher Nähe zu Nordhausen stattfinden, was der Tatsache geschuldet ist, dass die hierfür relevanten Taxiunternehmen mehrheitlich in der Stadt Nordhausen angesiedelt sind. In unmittelbarer Nähe zur Kreisstadt können auf diese Weise ÖPNV-Angebote in Schwachverkehrszeiten sowie an Wochenenden gewährleistet werden, welche im Bedarfsfall nachgefragt werden können.

Die Abrufquote der Rufbusleistungen der VBN in Stadt und Landkreis Nordhausen lag 2022 bei 14,5 %.

2.3.4. Verknüpfungen der Verkehrsangebote

In der Fortschreibung 2017 bis 2021 des Nahverkehrsplans sind in Kap. 3.1.5 alle Verknüpfungspunkte im Stadt- und Kreisgebiet Nordhausen definiert und beschrieben. Im Einzelnen sind folgende Verknüpfungen bedeutsam:

Hauptverknüpfungspunkt Nordhausen Bahnhof/ Bahnhofplatz

Hauptverknüpfungspunkt im ÖPNV-System des Landkreises bzw. der Stadt Nordhausen ist der Bahnhof/ Bahnhofplatz in Nordhausen. Er ist im Übrigen der einzige ÖV-Verkehrsknoten, der die Funktion eines Hauptverknüpfungspunktes erfüllt.

Hier sind folgende Linien verknüpft:

- SPNV: RE 8, RE 9, RE 55, RE 56, RB 57, RB 80, RB 81,
- Straßenbahn: Linien 1 bzw. 10
- Stadtbus: Linien A, B, C, E, F, G, K (fast alle Stadtbuslinien außer D)
- Regionalbus: Linien 20, 21, 23, 241, 25, 26, 262, 27, 29, 291

Einzig Stadtverkehrslinien, welche nicht über den Bahnhofplatz verkehren, sind die Linien 2 und D. Die Führung fast aller Stadtbuslinien über den Bahnhof schafft einerseits eine umfassende Verknüpfung vieler Stadtverkehrslinien, ist aber andererseits ein Problem, da andere, geeignete Verknüpfungspunkte im Stadtverkehr (z. B. Endhaltestellen im Straßenbahnnetz) mit ihrem Umsteigepotential unberücksichtigt bleiben. Die Führung fast aller Linienwege im Stadtbusverkehr über den Bahnhof bindet Ressourcen, die u. U. anderweitig besser genutzt werden könnten.

Auf den o. g. Linien sind über einen Werktag (Schultag) hinweg und bezogen auf den gesamten Verkehrsknoten in Summe knapp 480 Abfahrten im Zeitraum 4 Uhr bis nach 23 Uhr zu verzeichnen.

Im Entwurf des Landesnahverkehrsplans (vgl. Abb. 23) ist Nordhausen als einziger Knoten im Landkreis als „30er-Knoten“ verzeichnet, was mit den Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten auf den Linien RE9, RE55/56 sowie RB80/81 in Verbindung zu bringen ist.

Verknüpfungspunkt Niedersachswerfen- Ost

Der Verknüpfungspunkt Niedersachswerfen- Ost wurde im Jahr 2015 baulich umfänglich umgestaltet. Hier sind nunmehr folgende Linien verknüpft:

- Straßenbahn: Linien 10
- Regionalbus: Linien 23, 24, 241

Wichtigste Funktion ist die Verknüpfung der Nord-Süd-Linie 10 mit Ost-West-verlaufenden Regionalbuslinien auf der Achse Ellrich - Niedersachswerfen - Neustadt. In der Netz- und Fahrplangestaltung der Regionalverkehrslinien ist sicherlich noch Potential für eine weitere Aufwertung des Verknüpfungspunkts Niedersachswerfen-Ost zu sehen.

Über einen Werktag (Schultag) hinweg kommen zwischen 90 und 100 Abfahrten zusammen, die zwischen Regionalbuslinien und Linie 10 im Verhältnis 60 zu 40 liegen.

Verknüpfungspunkt Bleicherode Ost

Der Verknüpfungspunkt Bleicherode - Ost ist ein Knoten zur Symmetrieminute 30 und bietet damit fahrplanseitig an und für sich gute Voraussetzungen für Verknüpfungen zwischen dem SPNV und dem Regionalbusverkehr. Im Entwurf des Landesnahverkehrsplans (vgl. Abb. 23) findet Bleicherode Ost jedoch keine Berücksichtigung.

Hier treffen folgende Linien zusammen:

- SPNV: RE 8, RE 9, RB 57
- Regionalbus: Linien 27, 271, 293

Hauptmanko dieses Verknüpfungspunktes ist der mangelhafte bauliche Zustand. Der Bahnhofsvorplatz befindet sich leider in privater Hand. Eine dringend notwendige Umgestaltung (inklusive eines barrierefreien Ausbaus) wird dadurch erschwert.

Über einen Werktag (Schultag) hinweg kommen zwischen 90 und 100 Abfahrten zusammen, hauptsächlich im SPNV, mehr als 30 auch auf den Regionalbuslinien.

Verknüpfungspunkt Bleicherode, Löwentor

Bleicherode - Löwentor hat die Funktion einer zentralen Haltestelle in Bleicherode, dem größten Ort im westlichen Kreisgebiet.

Hier treffen folgende Linien zusammen:

- Regionalbus: Linien 27, 272, 28, 281, 29, 293

Bleicherode, Löwentor ist nördlich des Stadtzentrums und damit etwas abseits gelegen. Mit der Staatlichen Regelschule ist immerhin ein Aufkommensschwerpunkt vorhanden. 2023 erfolgte ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle.

Die Problematik von Bleicherode (die insbesondere auch für Bleicherode, Löwentor gilt), besteht darin, dass Busfahrzeiten von/nach Nordhausen sehr lang sind und größere, aufkommensstarke Ziele in der unmittelbaren Umgebung (von Sollstedt abgesehen) fehlen.

Über einen Werktag (Schultag) hinweg kommen in Summe knapp 100 Abfahrten zwischen 4:30 Uhr und 19:00 Uhr auf den o. g. Linien zusammen. Nach 19:00 Uhr erfolgt keine Bedienung.

Verknüpfungspunkt Nordhausen, Karl-Liebknecht-Platz

Wichtiger Verknüpfungspunkt im Stadtverkehrsnetz der Stadt Nordhausen ist die Haltestelle Karl-Liebkecht-Platz im Stadtteil Salza.

Hier sind folgende Linien verknüpft:

- Stadtbus: Linien A, D, E, G

Über einen Werktag (Schultag) hinweg kommen zwischen 90 und 100 Abfahrten zusammen.

Die baulichen Voraussetzungen (Bussteige) für den Halt mehrerer Stadtbusse sind vorhanden, die Platzverhältnisse großzügig.

Hauptmanko ist, dass der Verknüpfungspunkt im Westen des Stadtteils Salza liegt ohne Bezug zu den östlich von Salza verlaufenden Bahntrassen.

Verknüpfungspunkt Nordhausen Südharz Klinikum

Wichtiger Verknüpfungspunkt im Stadtverkehrsnetz der Stadt Nordhausen ist die Haltestelle Südharz Klinikum im Stadtteil Nord.

Hier sind folgende Linien verknüpft:

- Straßenbahn: Linien 1 bzw. 10
- Stadtbus: Linien E

Nordhausen, Südharz Klinikum gehört zu den am besten ausgebauten Haltestellen in Nordhausen. Bus und Straßenbahn halten am selben Bahnsteig, die Platzverhältnisse sind großzügig.

Von den über 100 Abfahrten pro Werktag / Schultag entfällt der weit überwiegende Teil auf die Straßenbahn, ca. 30 Abfahrten hat die Linie E (in Summe beider Richtungen), letztere sind für das Umsteigen relevant.

Die Umsteigepotentiale am Klinikstandort sind damit längst noch nicht ausgeschöpft, eine Weiterentwicklung des ÖPNV sollte zielgerichtet angestrebt werden.

Verknüpfungen der Straßenbahnlinien untereinander sowie mit Linie A

Im Netzabschnitt der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Nordbrand, Rathaus/Kornmarkt und Theaterplatz, wo sich die Linien 1 und 2 überlagern, bestehen vielfältige Umsteigemöglichkeiten.

Des Weiteren sind die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Straßenbahnlinien und der Stadtbuslinie A für den Stadtverkehr in Nordhausen prägend. Hier sind folgende Haltestellen maßgebend:

- Bahnhofplatz (Umsteigemöglichkeit insbesondere von und zur Linie 10)
- Nordbrand (Umsteigemöglichkeit von und zur Hochschule)
- August-Bebel-Platz, Süd (Umsteigemöglichkeit westlich des Zentrums)

Weitere, noch nicht optimierte Verknüpfungen von Straßenbahnlinien und Stadtbuslinien

Über die o. g. Verknüpfungen hinaus, bestehen zwischen Straßenbahn- und Stadtbusnetz potentielle Verknüpfungsmöglichkeiten, die aber aus räumlichen und zeitlichen Gründen nicht hinreichend genutzt werden. Beispiele:

- Linie 2/ Linie E an der Haltestelle Parkallee
- Linie 10/ Linien A, E im Bereich Nordhausen – Altentor
- Linie 2/ Linie F: August-Bebel-Platz oder Rückertstr.

Da viele Stadtbuslinien unregelmäßig bzw. mit wenigen Fahrten verkehren, bestehen oftmals nur unsystematische Verknüpfungen.

2.4. Analyse der Nachfrage im ÖPNV

2.4.1. Schienenpersonennahverkehr

Aus dem Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 (Entwurf) liegen Querschnittsbelegung im SPNV 2022 (Montag - Freitag Schulzeit) vor. Eine Sichtung dieser Werte und der Vergleich mit den Aussagen des Nahverkehrsplans 2017 bis 2021 (Fortschreibung), der Zahlen aus dem Jahr 2011 analysiert hat, offenbart, dass es im Zeitraum von gut einem Jahrzehnt keine größeren Verschiebungen der Verkehrsnachfrage gegeben hat. Im Einzelnen liegen für die Streckenabschnitte folgende Daten vor (Klammerwerte Basis 2011):

- Abschnitt Nordhausen - Wolkramshausen: 1.800 Fg./24 h (1.700 Fg./24 h)
- Ost-West-Achse: 1.000 - 1.150 Fg./24 h (900 - 1.000 Fg./ 24 h)
- Nord-Süd-Achse: 500 - 750 Fg./24 h (600 - 700 Fg./24 h)

Es gibt auf der Ost-West-Achse eine leichte Verbesserung der Querschnittsbelegung. Im Resultat der Überlagerung dreier Linien (RE8, 9, RB 57).

Im Landesvergleich liegt Nordhausen jedoch fernab der gut nachgefragten Schienenstrecken. Die Querschnittsbelegungen zeigen, dass in Nordthüringen über Leinefelde, an der Relation Erfurt - Göttingen/ Kassel gelegen, der größere Verkehrsstrom verläuft.

2.4.2. Straßenpersonennahverkehr 2015 bis 2023

Auf Grundlage von Statistiken der Verkehrsbetriebe Nordhausen zu Fahrscheinverkäufen liegen Fahrgastzahlen für den Stadtverkehr Nordhausen sowie den Regionalverkehr im Landkreis für den Zeitraum 2015 bis 2023 vor. Im Stadtverkehr ist eine separate Auswertung für Straßenbahn und Stadtbus auf Basis der o. g. Systematik (Fahrscheinverkäufe) nicht möglich.

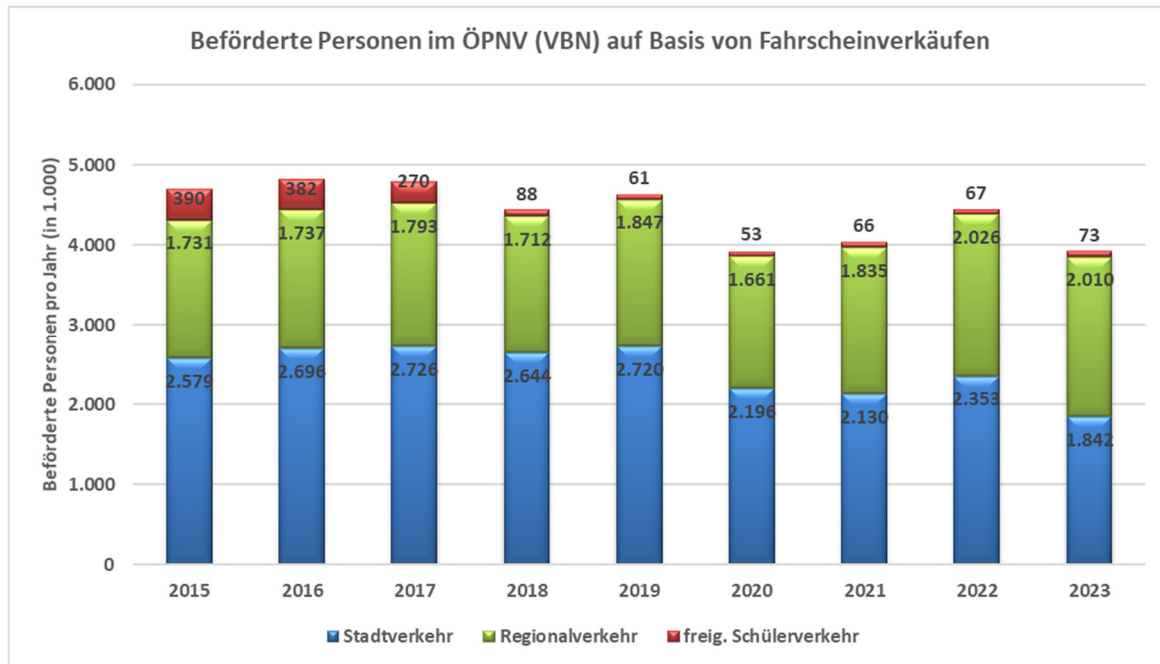


Abbildung 4: Verkehrsnachfrage aus Basis von Fahrscheinverkäufen³⁰

Folgende Erkenntnisse können aus der Nachfrageentwicklung gezogen werden:

- Im **Stadtlinienverkehr** wurden 2022 rund 2,35 Mio. Fahrgäste befördert. Zwischen 2015 und 2019 waren es noch ca. 2,6 -2,7 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Die pandemiebedingten Einbrüche der Jahre 2020 und 2021 konnten noch nicht vollständig kompensiert werden. Eine wesentliche Ursache hierfür dürften innerstädtische Baustellen im Gleisnetz gewesen sein, einhergehend mit Schienenersatzverkehren sowie die Reduzierung des Taktes auf den Straßenbahnlinien 1 und 2.
- Der **freigestellte Schülerverkehr** konnte ab 2018 weitgehend in den Linienverkehr integriert werden. Das war ein wesentliches Ziel in der Laufzeit des zurückliegenden Nahverkehrsplans 2017 bis 2021.
- Der **Regionallinienverkehr** erreichte 2022 bereits wieder das Niveau der Periode 2015 bis 2019 bzw. übertraf dieses sogar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Großteil des freigestellten Schülerverkehrs im Regionallinienverkehr aufgefangen wird. Ein positiver zwischenzeitlicher Effekt dürfte das 9-Euro-Ticket im Zeitraum Juni bis August 2022 gewesen sein.

In Gegenüberstellung der Nachfragekennwerte aus der obigen Abbildung mit den Angebotsdaten (vgl. Kap. 2.3.2, Tabelle 9) lassen sich für den Zeitraum 2016 bis 2022 folgende Kennwerte ableiten:

³⁰ Stadt Nordhausen, Beteiligungsberichte der Jahre 2016 bis 2022

Tabelle 11: Beförderte Personen (1.000) je Fahrplankilometer

Beförd. Pers./Fpl-km	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stadtverkehr	2.6	2.5	2.5	2.6	2.1	2.0	2.4	1.9
Regionalverkehr	1.1	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9	0.9	1.0

Im Regionalverkehr kann im Schnitt von einer beförderten Person pro gefahrenen Kilometer ausgegangen werden. Dieser Wert ist auch in den Pandemie Jahren nicht wesentlich zurückgegangen. Im Stadtverkehr ist der Rückgang aus den o. g. Gründen deutlicher ausgefallen.

Nachfragedaten für 2023:

Nach ersten, vorläufigen Auswertungen der VBN wurden im Stadtverkehr 1,842 Mio. Fahrgäste und im Regionalverkehr 2,01 Mio. Fahrgäste befördert. Während im Regionalverkehr der Höchstwert von 2022 nur knapp unterboten wurde, kam es im Stadtverkehr zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage auf einen neuen Tiefstwert. Die Gründe hierfür sind nicht ganz klar, möglicherweise kann die Bewertung der Nutzungshäufigkeit des Deutschlandtickets wegen fehlender Erfahrungen mit diesem neu eingeführten Ticket noch nicht richtig erfolgen.

Aus diesem Grund sollten für die Zukunft Erhebungen im ÖPNV (Zählungen, Befragungen) in Betracht gezogen werden, um Klarheit über die tatsächliche Nachfrage zu erhalten.

2.4.3. Straßenpersonennahverkehr - Entwicklung des Verkehrsaufkommens an Haltestellen

Im Zuge der fortschreitenden Ausrüstung der Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) liegen seit September 2020 kontinuierlich erhobene Verkehrsnachfragedaten vor. Mit AFZS-Zählssystemen werden typischerweise ein- und aussteigende Fahrgäste an den jeweiligen Haltestellen erfasst.

Da mit AFZS jedoch nur ein Teil, aber nicht die Grundgesamtheit der Nachfrage erfasst werden kann, ist es ratsam, die Haltestellen nach ihrer relativen Bedeutung zu analysieren. Im Gegensatz zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage auf Basis von Fahrscheinverkäufen (siehe vorheriges Kapitel), kann im Stadtverkehr Nordhausen eine Unterscheidung der Nachfrage an Straßenbahn- bzw. Stadtbushaltestellen sehr wohl erfolgen.

Stadtverkehr Nordhausen - Straßenbahnhaltestellen

Die Auswertung der AFZS-Daten hinsichtlich der Nachfrageverteilung an Straßenbahnhaltestellen (Linien 1 und 2) gemittelt für den Zeitraum Januar bis August 2023 ergibt folgendes Bild:

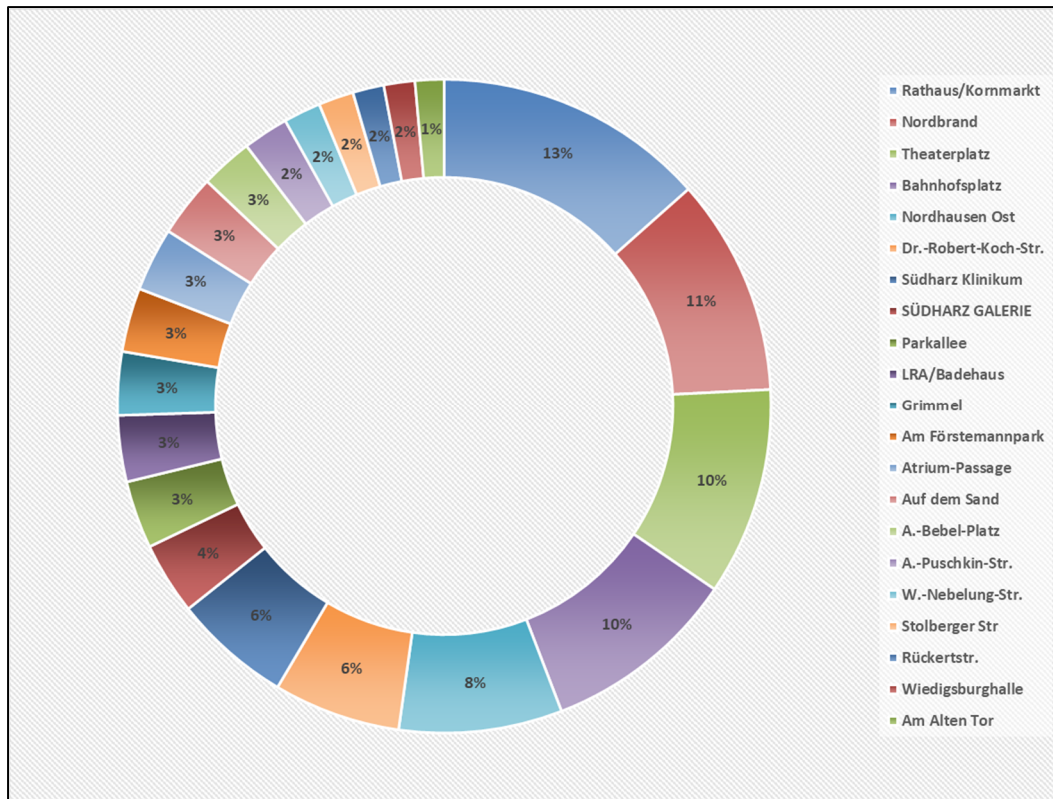


Abbildung 5: Nachfrageverteilung der Straßenbahnhaltestellen (Linie 1 und 2)

Mehr als 50 % der Nachfrage (Ein- und Aussteiger pro Tag) entfällt auf fünf Haltestellen:

1. Rathaus/ Kornmarkt
2. Nordbrand
3. Theaterplatz
4. Bahnhofplatz
5. Nordhausen Ost

Die ersten drei Haltestellen liegen als Zentrumshaltestellen auf der Stammstrecke im Straßenbahnnetz.

Nordhausen Ost als östliche Endhaltestelle der Linie 2 hat eine im Nordhäuser Haltestellenvergleich hohe Nachfrage.

Über die fünf wichtigsten Haltestellen hinaus sind die Haltestellen Dr.-Robert-Koch-Str. sowie Südharz-Klinikum auf dem Nordost des Straßenbahnnetzes zu erwähnen. Die genannten sieben Haltestellen vereinen 64 % der Gesamtnachfrage im Straßenbahnnetz auf sich.

Stadtverkehr Nordhausen - Stadtbushaltestellen

Die Auswertung der AFZS-Daten (Januar bis August 2023) hinsichtlich der Nachfrageverteilung an Stadtbushaltestellen (Linien A bis K) ergibt folgendes Bild:

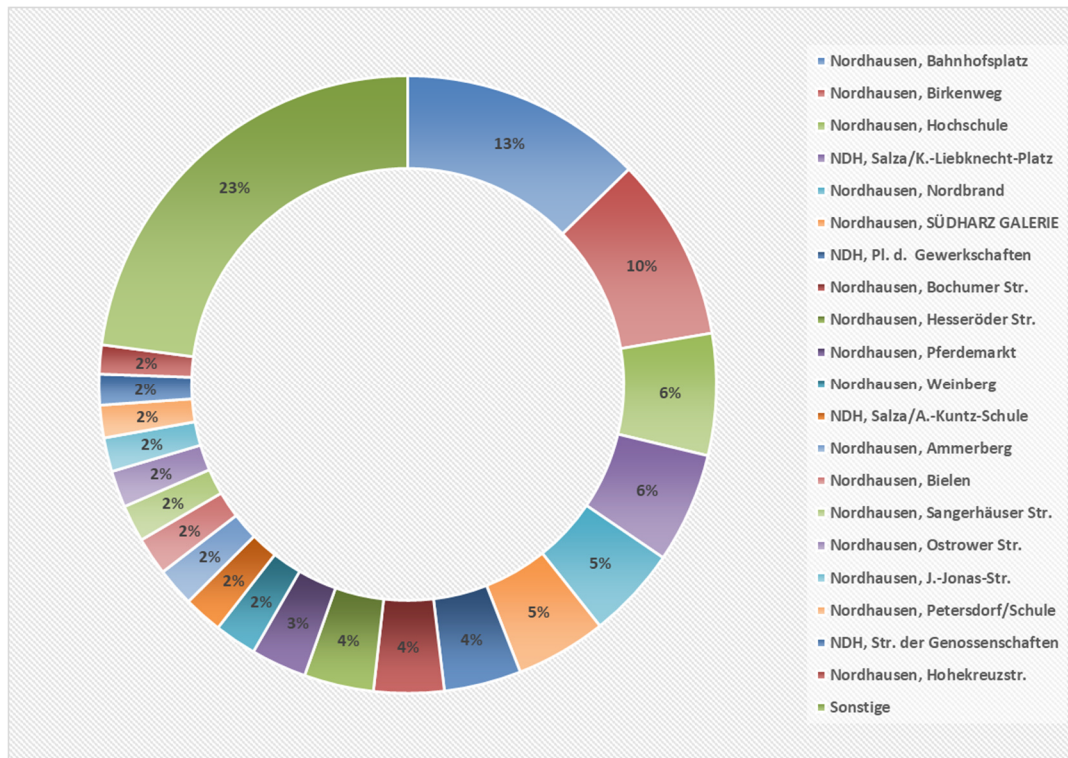


Abbildung 6: Nachfrageverteilung der Stadtbushaltestellen

Auf die zehn wichtigsten Haltestellen, welche allesamt den Kategorien A oder B zuzuordnen sind, entfällt ca. 58 % der gesamten Nachfrage (Ein- und Aussteiger pro Tag) im Stadtbusverkehr. Diese Haltestellen (Bahnhofplatz, Birkenweg, Hochschule, Salza/K.-Liebknecht-Platz, Nordbrand, Südharz-Galerie, Platz der Gewerkschaften, Bochumer Str., Hesseröder Str., Pferdemarkt) bilden das Rückgrat des Nordhäuser Stadtbussystems. Unter den Top10-Haltestellen ragen Bahnhofplatz und Birkenweg besonders heraus.

Nachfrage an Haltestellen im Regionalbusverkehr Nordhausen

Die Auswertung der AFZS-Daten (Januar bis August 2023) hinsichtlich der Nachfrageverteilung an Regionalbushaltestellen (Linien 20 ff.) ergibt folgendes Bild:

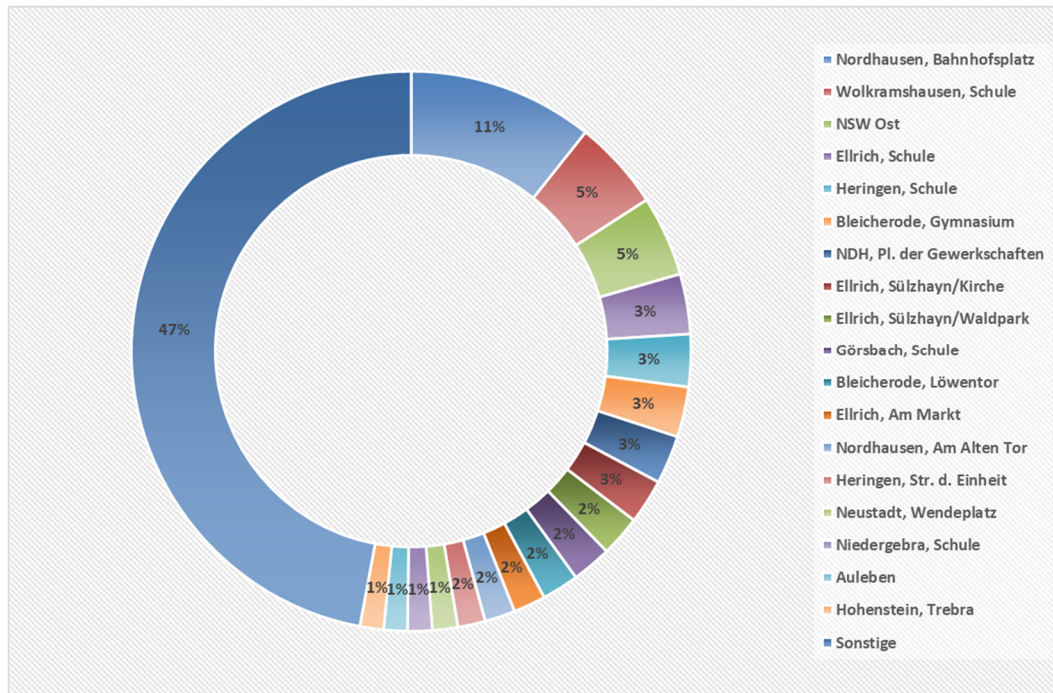


Abbildung 7: Nachfrageverteilung der Haltestellen im Regionalbusverkehr

Die Streuung der Nachfrage über die Haltestellen ist im Regionalverkehr naturgemäß höher als im Stadtverkehr. Dennoch sind es auch hier nur 18 Haltestellen auf die sich 53 % der Nachfrage verteilt.

Exakt 30 % der Nachfrage (Ein- und Aussteiger pro Tag) entfällt in Summe auf sechs Haltestellen (Bahnhofplatz; Wolframshausen, Schule; Niedersachswerfen Ost; Ellrich, Schule; Heringen, Schule; Bleicherode, Gymnasium).

Der Bahnhofplatz als zentraler Busbahnhof ist mit großem Abstand die nachfragestärkste Haltestelle im Regionalbusverkehr. Dahinter rangieren Haltestellen an weiterführenden Schulen (Regelschulen, Gymnasien) in Wolframshausen, Ellrich, Heringen, Bleicherode sowie die Haltestelle Niedersachswerfen Ost (Verknüpfungspunkt siehe Kap. 2.9).

Darüber hinaus sind insbesondere die Haltestellen im Ellricher Ortsteil Sülzhayn (Kirche, Waldpark) zu erwähnen, welche aufgrund zweier Flüchtlingsunterkünfte in diesem Bereich, aktuell eine erhöhte Nachfrage aufweisen.

Demgegenüber weisen zentrale Haltestellen in wichtigen Unterzentren im Haltestellenvergleich auf Landkreisebene eine eher untergeordnete Rolle auf. Das deutet darauf hin, dass bestehendes Potential in den diesen wichtigen Kleinstädten noch nicht bzw. nur unzureichend ausgeschöpft ist. Dazu zählen:

- Bleicherode, Löwentor
- Ellrich, Am Markt
- Heringen, Str. d. Einheit

2.5. Analyse der Erschließungs- und Verbindungsqualität

2.5.1. Raumstrukturelle Bewertung - Ortsgrößenklassen und Erschließungsanforderungen

Im ländlichen Raum erwachsen aus unterschiedlichen Ortsgrößen unterschiedliche Anforderungen an die Erschließungs- und Verbindungsqualität. Aus diesen Gründen ist es zunächst sinnvoll, die Ortsgrößen entsprechenden Kategorien zuzuordnen:

Orte < 200 Einwohner:

Stadt Bleicherode:	Elende, Etzelsrode, Mörbach
Stadt Ellrich:	Rothesütte
Großlohra:	Großwenden
Harztor:	Harzungen
Hohenstein:	Branderode, Holbach, Obersachswerfen, Schiedungen
Stadt Nordhausen:	Ortsteile Buchholz, Hochstedt, Rüdigsdorf
Werther:	Haferungen, Immenrode, Mauderode, Pützlingen

Für diese Orte bestehen keine gesonderten Anforderungen. Allerdings wird man diese Orte weiterhin im ÖV erschließen. Für die Schülerbeförderung besteht ohnehin die gesetzliche Verpflichtung des Landkreises bzw. der Stadt Nordhausen als Aufgaben- bzw. Schulträger.

Es handelt sich um 17 Orte mit zusammen ca. 2.100 Einwohnern (entspricht 2,5 % der Landkreisbevölkerung).

Orte > 200 bis < 500 Einwohner:

Stadt Bleicherode:	Friedrichsthal, Hainrode, Kleinbodungen, Kraja, Nohra, Wernrode, Wollersleben
Stadt Ellrich:	Appenrode, Gudersleben, Werna, Woffleben
Großlohra:	Friedrichslohra, Kleinwenden
Harztor:	Herrmannsacker, Osterode
Heringen/ Helme:	Hamma, Windehausen
Hohenstein:	Klettenberg, Liebenrode, Limlingerode, Mackenrode, Trebra
Kehmstedt:	Kehmstedt
Kleinfurra:	Hain, Kleinfurra, Ruxleben
Lipprechterode:	Lipprechterode
Stadt Nordhausen:	Ortsteile Herreden, Hörningen, Petersdorf, Rodishain, Steigerthal, Steinbrücken, Stempeda
Sollstedt:	Rehungen, Wülfingerode

Werther: Günzerode, Kleinwechsungen

Es handelt sich um Orte mit geringen Erschließungsanforderungen. Es sind 38 Orte mit zusammen ca. 12.000 Einwohnern (entspricht 14 % der Landkreisbevölkerung).

Orte > 500 bis < 1.500 Einwohner:

Stadt Bleicherode: Obergebra, Wipperdorf, Wolkramshausen

Stadt Ellrich: Sülzhayn

Görsbach: Görsbach

Harztor: Neustadt

Heringen/ Helme: Auleben, Uthleben

Niedergebra: Niedergebra

Stadt Nordhausen: Ortsteile Bielen, Hesserode, Leimbach, Sundhausen sowie Stadtteil Krimderode

Urbach: Urbach

Werther: Großwechsungen, Werther

Es handelt sich um Orte mit mittleren Erschließungsanforderungen. Es sind um 17 Orte mit zusammen ca. 15.900 Einwohnern (entspricht 19 % der Landkreisbevölkerung). In der Größenklasse 1.500 bis 2.000 Einwohner gibt es keinen Ort im Landkreis Nordhausen.

Orte > 2.000 Einwohner:

Stadt Bleicherode: Bleicherode

Stadt Ellrich: Ellrich (> 3.000)

Harztor: Ilfeld, Niedersachswerfen

Heringen/ Helme: Heringen

Stadt Nordhausen: Kernstadt Nordhausen bzw. Stadtteil Salza

Sollstedt: Sollstedt

Es handelt sich um Orte mit hohen Erschließungsanforderungen. Es sind 7 Orte (ohne Nordhausen) mit zusammen ca. 21.100 Einwohnern (entspricht 25 % der Landkreisbevölkerung).

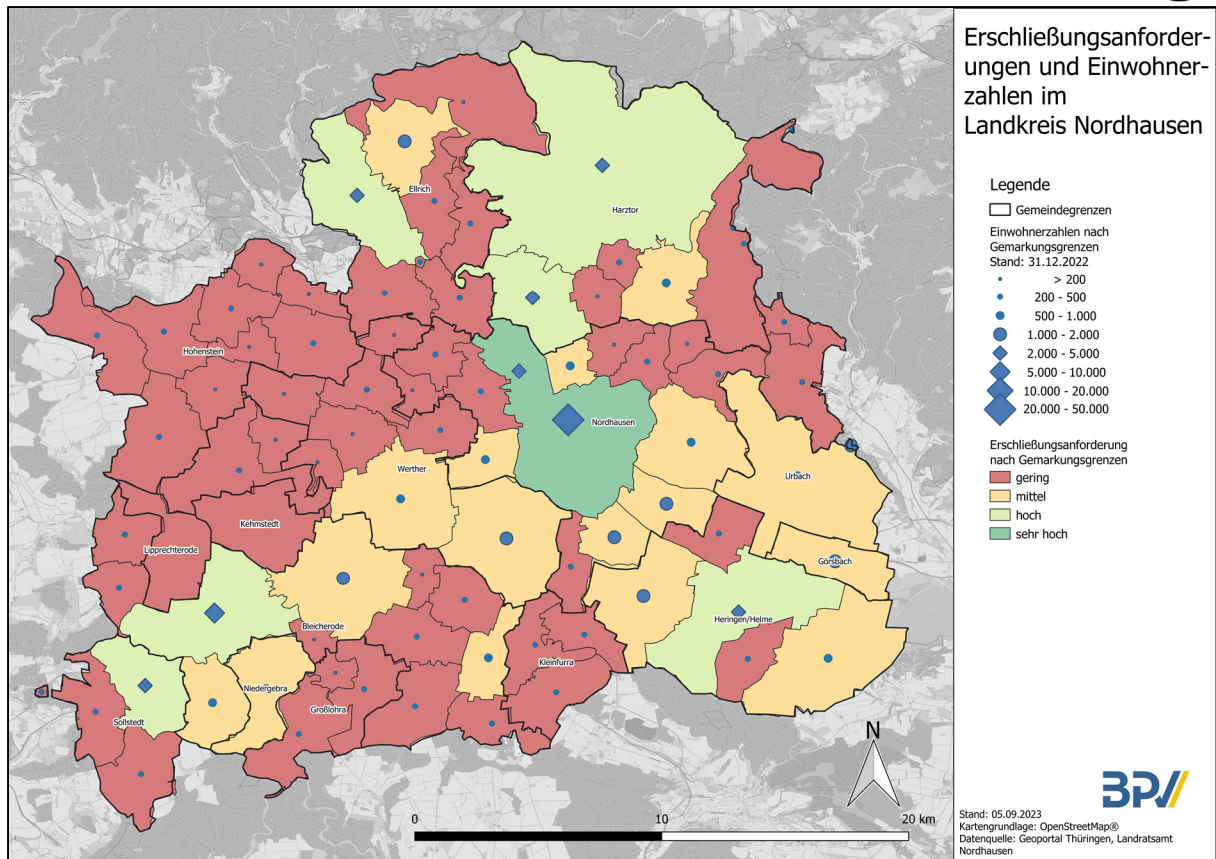


Abbildung 8: Erschließungsanforderung innerhalb des Landkreises

Die oben genannten Orte sind über unterschiedliche Verkehrsräume verteilt. Im nachfolgenden Kapitel wird darauf näher eingegangen.

2.5.2. Raumstrukturelle Bewertung nach Verkehrsräumen

Ausgangspunkt für eine Bewertung der Erschließungs- und Verbindungsqualität ist zunächst eine raumstrukturelle Bewertung.

Im Zentrum des Landkreises steht die Kernstadt der Stadt Nordhausen (inkl. des Stadtteils Nordhäuser Stadtteils Salza!) als eigenständiger Verkehrsraum. Angrenzend daran ergeben sich acht verschiedene Verkehrsräume, die sektoral zur Kreisstadt gelegen sind.

Kennzeichnendes Merkmal aller dieser Verkehrsräume sind einzelne bzw. mehrere prägende ÖPNV-Linien, welche jeweilig für diese Räume eine zentrale Erschließungsfunktion bilden. Diese Linien sind in der o. g. Auflistung in Klammern angegeben.

Diese Verkehrsräume können (im Uhrzeigersinn) wie folgt unterschieden werden können:

- 1. Verkehrsraum Nord: Nordhausen - Niedersachswerfen – Ilfeld** (Tram 10)

2. Verkehrsraum Nordost: Nordhausen - Neustadt bzw. Niedersachswerfen – Neustadt (Linie 23)
3. Verkehrsraum Nordhausen - Ost: Nordhausen - Petersdorf - Buchholz - Stempeda (Linie E)
4. Verkehrsraum Südost: Nordhausen (Sundhausen, Bielen, Leimbach) / Heringen/ Urbach/ Görzbach (SPNV, Linie 20, Linie 21)
5. Verkehrsraum Süd: Großlohra/ Nohra/ Wolframshausen/ Kleinfurra (Linie 29)
6. Verkehrsraum Südwest: Nordhausen - Werther - Wipperdorf - Bleicherode – Sollstedt (SPNV, Linie 27, Linie 28)
7. Verkehrsraum West: Hohenstein/ Kraja-Kleinbodungen/Lipprechterode/ Kehmstedt/ Werther-Nord/ Nordhausen-West/ Ellrich-Süd (Linie 25, Linie 26, Linie D)
8. Verkehrsraum Nordwest: Nordhausen - Ellrich/Sülzhayn bzw. Niedersachswerfen - Ellrich/Sülzhayn (SPNV, Linie 24)
9. Hinzu kommt die **Kernstadt Nordhausen als eigenständiger Verkehrsraum** (Stadtverkehr Nordhausen).

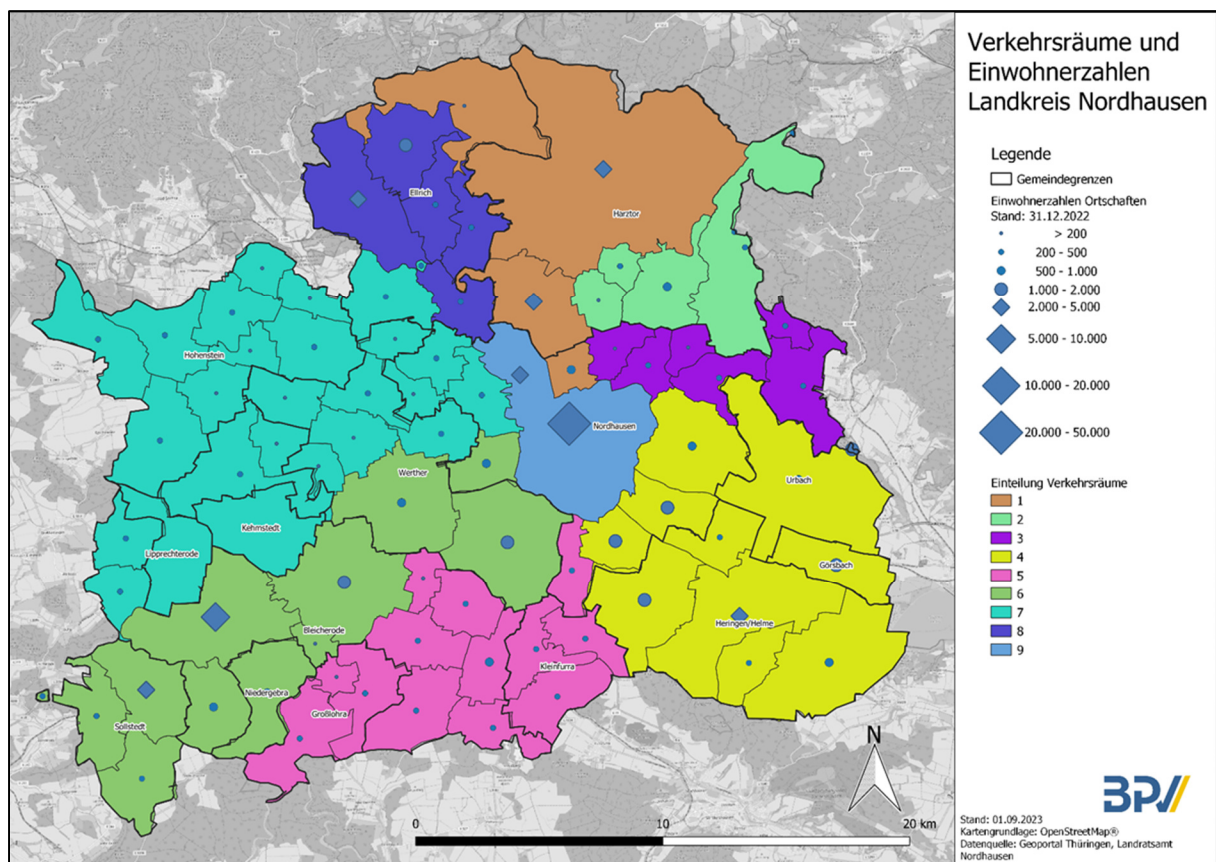


Abbildung 9: Einteilung der Verkehrsräume

Entsprechend ihrer Zuordnung ergibt sich für die Verkehrsräume folgende Bewertung:

Tabelle 12: Auswertung der Verkehrsräume

Verkehrsraum_Name	Verkehrsraum Nr.	Hauptort	Fläche km ²	Einwohner	Haltestellenanzahl	Haltestellen je 1000 Ew.	ÖV-Abfahrten (Mo-FrS)	ÖV-Abfahrten (Mo-FrS) je 1.000 Ew.	ÖV-Abfahrten (Mo-FrS)/Hast.
Verkehrsraum Nord	1	NSW, Ilfeld	94,70	6.727	29	4,3	654	97,2	23
Verkehrsraum Nord-Ost	2	Neustadt	34,60	1.687	9	5,3	236	139,9	26
Verkehrsraum NDH Ost	3	kein Ort > 500 Ew.	27,64	1.460	10	6,8	189	129,5	19
Verkehrsraum Süd-Ost	4	Heringen	126,14	9.609	31	3,2	723	75,2	23
Verkehrsraum Süd	5	Kleinfurra	77,28	4.107	28	6,8	519	126,4	19
Verkehrsraum Süd-West	6	Bleicherode, Sollstedt	121,14	13.862	49	3,5	1.575	113,6	32
Verkehrsraum West	7	kein Ort > 500 Ew.	158,28	5.765	42	7,3	691	119,9	16
Verkehrsraum Nord-West	8	Ellrich	43,89	5.153	21	4,1	356	69,1	17
Nordhausen/ Salza	9	Nordhausen	29,98	35.838	96	2,7	6.723	187,6	70
Summe Stadt und Landkreis Nordhausen			713,65	84.208	315	3,7	11.666	138,5	37

In den Verkehrsräumen 3 (Nordhausen - Ost) und 7 (Verkehrsraum West) gibt es jeweils keinen Ort mit mehr als 500 Einwohnern! Auffällig ist jedoch eine relativ hohe Haltestellendichte. Infolge des demografischen Wandels sind die Einwohnerzahlen in den Dörfern immer weiter zurückgegangen, während die Anzahl der Haltestellen unverändert blieb. Die Anzahl der ÖV-Abfahrten liegt jeweils knapp unter dem Kreisdurchschnitt. Eine ähnliche Einschätzung kann auch für den Verkehrsraum 5 (Verkehrsraum Süd) abgegeben werden, dessen größter Ort Wolframshausen (einziger Ort über 500 Einwohner) ist.

Die Verkehrsräume 4 (Südost) und 8 (Nordwest) mit Heringen und Ellrich als zentralen Orten sind dadurch auffällig, dass die Zahl der ÖV-Abfahrten je 1.000 Einwohner jeweils deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegt. (vgl. Tabelle 11, Spalte 9). Da in diesen Kennwerten die SPNV-Abfahrten inkludiert sind, folgt daraus eine **unterdurchschnittliche Regionalbuserschließung**. Hier besteht ein Erschließungsdefizit. Im Verkehrsraum 4 (Südost) könnte die Zahl der Haltestellen zudem durchaus höher sein, da sie klar unter dem Kreisdurchschnitt liegt. Im Verkehrsraum 8 (Nordwest) ist die Zahl der Abfahrten je Haltestelle unterdurchschnittlich. Durch die Grenzlage dieses Raumes um Ellrich, sind die Verbindungsmöglichkeiten je Haltestelle und damit die Zahl der Abfahrten begrenzt. Abhilfe könnte u. U. eine räumliche Ausweitung des Bedienungsgebiets ggf. Richtung Niedersachsen bzw. Sachsen-Anhalt schaffen.

Bezüglich der Erschließungsqualität besteht in der **Aufwertung der Verkehrsräume 4 (Südost) und 8 (Nordwest)** unter den genannten Randbedingungen ein besonderer Handlungsbedarf.

2.5.3. Erreichbarkeit und Verbindungsqualität Mittelzentrum Nordhausen

Im Landesentwicklungsprogramm Thüringen sind Erreichbarkeitsstandards für Zentrale Orte verankert. Demnach soll eine Reisezeit von 45 Minuten im öffentlichen Verkehr und 30 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Mittelzentren (einschließlich der Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums) nicht überschritten werden.³¹

Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (Pkw) – Kriterium 30 Minuten

In der nachstehenden Grafik sind zwei zeitliche Isochronen, nämlich die 30-Minuten-Isochrone (dunkel) und 60-Minuten-Isochrone (etwas heller) ab Nordhausen für den motorisierten Individualverkehr (Pkw) dargestellt. Diese zeigen an, wie weit ein Pkw in 30 bzw. 60 Minuten ab Nordhausen (Zentrum, Bahnhof) kommt.

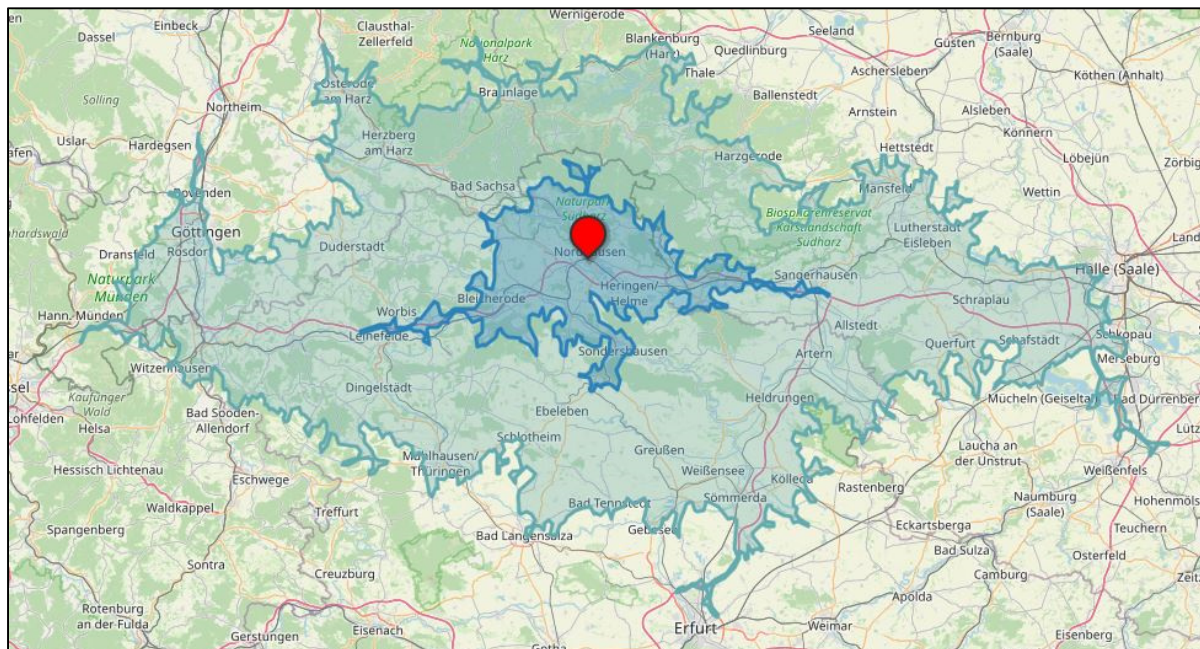


Abbildung 10: Erschließung im motorisierten Individualverkehr (30/60 Minuten)

Der 30-Minuten-Einzugsbereich wird durch die A38 bestimmt und erstreckt sich von Leinefelde-Worbis im Westen bis Sangerhausen, Autobahndreieck Südharz im Osten. Das Kreisgebiet Nordhausen ist in diesem Zeitbereich weitgehend abgedeckt, Bleicherode, Ellrich, Heringen/Helme sind eingeschlossen. Im Süden wird Sondershausen erreicht. Bad Sachsa liegt vorerst noch jenseits dieses Einzugsbereichs, was sich mit Fertigstellung der B243 ändern wird.

³¹ LEP 2025, Pkt. 2.2.13 G.

Erreichbarkeit im ÖPNV – Kriterium 45 Minuten

Probleme mit der Erreichbarkeit von Nordhausen (Bahnhof/Bahnhofplatz) im ÖV innerhalb von 45 Minuten bestehen in der Peripherie des Landkreises Nordhausen für folgende Orte (Durchschnitt mehrerer Verbindungen):

- Kleinbodungen (326 Ew.)
- Limlingerode (229 Ew.)
- Mackenrode (421 Ew.)
- Rodishain (275 Ew.) bei Nutzung Linie E als Direktverbindung
- Rothesütte (100 Ew.)
- Stempeda (263 Ew.) bei Nutzung Linie E als Direktverbindung

Bei den Nordhäuser Ortsteilen Rodishain und Stempeda kommen die langen Reisezeiten bei Nutzung der umwegigen Linie E (ab/bis Bahnhofplatz) auf der Direktrelation zustande, mit Umstieg am Klinikum Südharz (Linien 1;10) kann das Kriterium als erfüllt gelten.

Bei Kleinbodungen, Limlingerode, Mackenrode, Rothesütte können die vorgegebenen Reisezeitkriterien zwar auf den jeweils schnellsten Verbindungen, nicht jedoch im Mittel aller Verbindungen gewährleistet werden. Durch Fahrplanoptimierungen im Regionalbusverkehr mit dem Fokus auf schnelleren Verbindungen, könnte das „45-Minuten-Kriterium“ in diesen Fällen ohne Weiteres realisiert werden, so dass im Ergebnis das gesamte Gebiet des Landkreises Nordhausen vollständig abgedeckt wäre.

Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und MIV

Zur Verbindungsanalyse gehört auch die Ermittlung des Reisezeitverhältnisses (RZV) als Quotient des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und MIV.

In der vom Landesamt für Bau und Verkehr im Juni 2021 herausgegebenen Studie: „Gesamtheitliche Mobilitätsangebote aktueller Erreichbarkeitsstandards in Thüringen“ wurden hierzu Reisezeitberechnungen anhand von Verkehrsmodellen durchgeführt.³²

³² Gesamtheitliche Mobilitätsangebotsanalyse aktueller Erreichbarkeiten in Thüringen (Thüringen Landesamt für Bau und Verkehr-TLBV), Stand: Juni 2021.

Dabei wurde in einer Variante 1 das Reisezeitverhältnis zum nächsten Zentralen Ort (Nordhausen) unter Zugrundelegung der schnellsten ÖV-Reisezeit an einem durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) zwischen 6 und 9 Uhr analysiert (Abb. 8)³³.

Für Orte im Landkreis Nordhausen bestehen demnach folgende defizitäre Reisezeitverhältnisse:

- Hermannsacker (RZV > 3)
- Hamma, Urbach, Windehausen sowie Sundhausen, Steinbrücken (RZV zwischen 2 und 3)

Es zeigt sich eine **Häufung defizitärer Reisezeitverhältnisse im Verkehrsraum Südost (Raum Heringen)**. Hier bestehen **Optimierungsbedarfe der Linienwege und Fahrpläne der Linien 20 bzw. 21**.

In einer Variante 2 erfolgte eine "komplexe Reisezeitenberechnung der gewichteten schnellsten Beförderungszeit unter Einbeziehung der verschiedenen Fahrzeiten je Tageszeitschicht", also eine Reisezeitberechnung unter Einbeziehung verschiedenster Reisezeitmöglichkeiten verteilt über den gesamten Tag (Abb.11).³⁴

Für Orte im Landkreis Nordhausen bestehen gemäß Variante 2 folgende defizitäre Reisezeitverhältnisse:

- Bliedungen, Gratzungen (RZV > 3)
- Kehmstedt, Haferungen (RZV zwischen 2 und 3)
- Ellrich (inkl. aller Ortsteile) (RZV zwischen 2 und 3)
- Hermannsacker, Buchholz, Petersdorf (RZV zwischen 2 und 3)
- Urbach, Sundhausen, Steinbrücken (RZV zwischen 2 und 3)
- Rehungen (RZV zwischen 2 und 3)

Unter den Randbedingungen von Variante 2 sind mehrere Verkehrsräume auffällig, schwerpunktmäßig Verkehrsraum Südost (Raum Heringen), Verkehrsraum Nordhausen-Ost, Verkehrsraum Nordwest (Raum um Ellrich).

Unter der Überschrift "Identifizierung bestehender Bedarfsräume" weist die Studie abschließend folgende Orte im Landkreis Nordhausen aus, deren Reisezeitverhältnis > 2 (bis unter 3) ist und deren Einwohnerzahl > 300 Ew. beträgt, das betrifft Ellrich (gesamte Gemeinde), Hermannsacker, Petersdorf, Urbach, Sundhausen, Steinbrücken, Kehmstedt, Rehungen.

³³ Gesamtheitliche Mobilitätsangebotsanalyse aktueller Erreichbarkeiten in Thüringen (Thüringen Landesamt für Bau und Verkehr-TLBV), Stand: Juni 2021, S. 15.

³⁴ Gesamtheitliche Mobilitätsangebotsanalyse aktueller Erreichbarkeiten in Thüringen (Thüringen Landesamt für Bau und Verkehr-TLBV), Stand: Juni 2021. S.19.

Verbindungsqualität mit dem Mittelzentrum Nordhausen (anhand bestehender Direktverbindungen)

Zwischen Nordhausen und folgenden Orten (> 200 Ew.) werden die Verbindungen mit Umsteigen (einmaliges Umsteigen) realisiert:

- Umstieg in Niedersachswerfen Ost: Appenrode, Sülzhayn, Werna
- Umstieg in Salza: Gudersleben, Herreden, Hörningen
- Umstieg in Wolframshausen: Hain, Ruxleben
- Umstieg meist in Bleicherode: Kleinbodungen, Lipprechterode, Obergebra, Rehungen, Trebra, Wülfingerode

Darüber hinaus bestehen u. a. von folgenden Orten aus relativ wenige Direktverbindungen (weniger als 6 pro Schultag) nach Nordhausen: Großlohra (Friedrichslohra, Großwenden, Münchenlohra); Kraja; Steinbrücken (OT von Nordhausen!); Wernrode; Wollersleben.

2.5.4. Erreichbarkeit Grundzentren

Ellrich

Ellrich ist Grundzentrum für die Gemeinde Hohenstein. Defizite in der Erreichbarkeit bestehen hinsichtlich folgender Orte (> 200 Ew.):

- Klettenberg, Liebenrode, Limlingerode, Mackenrode (nur 1 bis 2 Direktfahrten/d)
- Trebra (keine Direktverbindung)

Heringen/ Helme

Heringen ist Grundzentrum für die Gemeinden Görzbach, Urbach. Defizite in der Erreichbarkeit bestehen hinsichtlich folgender Orte (> 200 Ew.):

- Urbach, Windehausen (nur 1 Direktfahrt/d an Schultagen)

Bleicherode

Im Bleicheröder Einzugsbereich (Ortsteile bzw. Gemeinden die Bleicherode zugeordnet sind) bestehen relativ umfangreiche ÖV-Verbindungen. Gravierende Defizite in der Anzahl der Direktverbindungen sind nicht festzustellen. Allenfalls mit Kraja gibt es etwas wenige Direktverbindungen (5 Direktfahrten/d).

2.6. Infrastruktur des ÖPNV

2.6.1. Fahrzeugeinsatz

Im Straßenbahnverkehr sind bei den Verkehrsbetrieben Nordhausen 12 Straßenbahnen vom Typ Combino (Siemens) im Einsatz.

Drei dieser Fahrzeuge mit der Bezeichnung Combino Duo verkehren als dreiteilige Niederflur-Gelenktriebwagen für Zweirichtungsbetrieb mit Dieselantriebsaggregat auf der Linie 10. Der Dieselantrieb ist auf den oberleitungsfreien Streckenabschnitten zwischen Nordhausen und Ilfeld erforderlich.

Die Fahrzeuge stammen aus den Baujahren 2000 bis 2011, die Combino-Duo-Fahrzeuge sind Baujahr 2004.

Von den 12 Straßenbahnfahrzeugen sind 4 Fahrzeuge mit Zähleinrichtungen (Automatische Fahrgastzählsysteme - AFZS) ausgestattet.

Im Stadtbusverkehr sind planmäßig 11 Busse und im Regionalbusverkehr 34 Busse im Einsatz, davon sind im Stadtbusverkehr 4 Fahrzeuge und im Regionalbusverkehr 10 Fahrzeuge mit AFZS-Zähleinrichtungen ausgestattet.

Im Stadt- und Regionalbusverkehr wird darüber hinaus auf fremde Busse (Fremdleistungen) zurückgegriffen.

In den letzten Jahren erfolgten Investitionen in die Erneuerung der Busflotte. Die wichtigsten Meilensteine:

- 2017: Kauf zweier Busse (Euro-6-Norm) für den Einsatz im Stadt- und Regionalverkehr
- 2020: Zunächst Testfahrten danach Kauf von 6 E-Bussen der Marke Sileo S12 für den Einsatz im Regionalverkehr (Linien 20, 23, 24, 291)
- 2022: Kauf und Inbetriebnahme zweier neuer Hybridbusse
- 2023: Kauf eines Gelenkbusses (18m-Fahrzeug) mit E-Antrieb
- 2023: Ausschreibung zu 4 weiteren Elektrobussen

2.6.2. Barrierefreiheit in den Fahrzeugen

Die Straßenbahnfahrzeuge (Typ Combino) sind Niederflurfahrzeuge.

Im Stadtbusverkehr kommen mit Ausnahme von Kleinbussen/ Taxen im Regelfall Niederflurbusse zum Einsatz. Im Regionalverkehr werden überwiegend Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Die Einsatzquote bei der VBN beträgt aktuell 98 %.

Allerdings gibt es noch einen Anteil von Überlandbussen von schätzungsweise einem Viertel, welche keine Niederflurfahrzeuge sind.

2.6.3. Elektromobilität

Mit der Anschaffung und Inbetriebnahme von insgesamt 7 Bussen hat die VBN den Einstieg in die Elektromobilität erfolgreich vollzogen und besitzt zum aktuellen Zeitpunkt (2022/2023) die größte E-Bus-Flotte in Thüringen.

Neben der Fahrzeugbeschaffung erfolgte die Einrichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur an zwei Standorten:

- Betriebshof Nordhausen
- Verknüpfungsstelle Niedersachswerfen Ost

Insgesamt flossen 4,9 Mio. Euro an EFRE-Fördermitteln zur Elektromobilität in den Landkreis Nordhausen, die Gesamtinvestitionssumme lag bei mehr als 6 Mio. Euro. Damit ist der Landkreis Nordhausen zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Elektromobilität führend in Thüringen.

2.6.4. Analyse der Haltestellen und Haltestellenkategorien

Die geltenden Haltestellenkategorien und Ausstattungsmerkmale sind in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Zeitraum 2017 bis 2021 (Tabelle 5-1) festgelegt worden. Die Festlegungen und Definitionen werden im Anforderungsprofil fortgeschrieben (vgl. Kap. 3.5.1). Nähere Informationen zu Haltestellen und Haltestellenkategorien enthält Tabelle 4 im Tabellenanhang.

In der Karte 13 sind die Haltestellenkategorien grafisch aufbereitet dargestellt. Darüber hinaus können die Verteilung der Haltestellen und Haltestellenkategorien auf Stadt und Landkreis Nordhausen der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Eine Erläuterung der definierten Haltestellenkategorien findet sich in Kap. 3.5.2.

Tabelle 13: Haltestellenübersicht nach Kategorien

Gemeinde	Haltestellen gesamt	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C1	Kategorie C2	Kategorie C3
Nordhausen (Thür)	132	19	12	29	17	55
Landkreis Nordhausen	184	5	5	24	60	90
Summe	316	24	17	53	77	145
Nordhausen (Thür)	42 %	79 %	71 %	55 %	22 %	38 %
Landkreis Nordhausen	58 %	21 %	29 %	45 %	78 %	62 %

Folgende Auffälligkeiten sind festzustellen:

- 8 von 10 Haltestellen der Kategorie A und 7 von 10 Haltestellen der Kategorie B befinden sich in der Stadt Nordhausen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das gesamte Netz der Straßenbahnhaltestellen der Linien 1 bzw. 2 entweder Kategorie A oder B zugeordnet ist.
- In der Kategorie A und B ist das Haltestellennetz im Landkreis (außerhalb von Nordhausen) im Allgemeinen sehr dünn. Es fehlen im Kreisgebiet Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen im Straßenpersonenverkehr, welche die hierfür geltenden Einstufungskriterien erfüllen.
- In der Kategorie C1 besteht eine Verteilung zwischen Stadt und Landkreis, welche in etwa auch der Einwohnerverteilung (50:50) entspricht.
- Über 80 % der Haltestellen im Landkreis entfallen auf die Kategorien C2 bzw. C3, d. h. es sind Standardhaltestellen bzw. aufkommensschwache Haltestellen ohne Umstiegsfunktion.
- Immerhin 55 % der Haltestellen in der Stadt Nordhausen entfallen auf die Kategorien C2 bzw. C3, d. h. es sind Standardhaltestellen bzw. aufkommensschwache Haltestellen ohne Umstiegsfunktion.
- Besonders auffällig ist, dass 55 der 132 Nordhäuser Haltestellen zur schwächsten Kategorie C3 gehören, d. h. es handelt sich bei mehr als 40 % (!) der städtischen Haltestellen um aufkommensschwache Haltestellen ohne Umstiegsfunktion. Alle diese Haltestellen müssen im Linienbetrieb mindestens an Schultagen bedient werden -wenn auch nur mit wenigen Halten am Tag-, was einen entsprechenden betrieblichen Aufwand bedeutet.
- Zudem ist eine räumliche Konzentration dieser Nordhäuser C3-Haltestellen südlich der Halle-Kasseler-Eisenbahn sowie darüber hinaus in den Stadtteilen Bielen, Krimderode und Niedersalza erkennbar. Bezüglich Anzahl, Lage und Verteilung dieser Haltestellen im Stadtgebiet Nordhausen besteht Überprüfungs- und ggf. Optimierungsbedarf.

2.6.5. Barrierefreier Haltestellenausbau - Stadt Nordhausen

Im Haltestellenkataster sind für die Stadt Nordhausen 132 Haltestellen verzeichnet. Davon sind (zum Stand 1.6.2023) 37 barrierefrei ausgebaut. Das entspricht einem Anteil von 28 %.

Nach Haltestellenkategorien sowie Ausbaustandard ergibt sich folgende Verteilung (vgl. auch Tabellenanhang, Tabelle 4):

- Haltestellenkategorie A: 19 Haltestellen, davon vier (Platz der Gewerkschaften, Birkenweg, A.-Puschkin-Str., Stolberger Str.) nicht barrierefrei ausgebaut

- Haltestellenkategorie B: 12 Haltestellen, davon fünf (Hesseröder Str., Bochumer Str., Am Alten Tor, Bielen, W.-Nebelung-Str.) nicht barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C1: 29 Haltestellen, davon sechs barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C2: 17 Haltestellen, davon fünf barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C3: 55 Haltestellen, davon sogar vier barrierefrei ausgebaut (Uthleber Weg, Zeppelinweg, Darrweg/Polizei, Lessingschule)

2.6.6. Barrierefreier Haltestellenausbau - Landkreis Nordhausen

Im Haltestellenkataster sind für den Landkreis Nordhausen (ohne Stadt Nordhausen und ohne außerhalb des Landkreises gelegene Orte) insgesamt 184 Haltestellen verzeichnet. Davon sind (zum Stand 1.6.2023) 30 barrierefrei ausgebaut. Das entspricht einem Anteil von 16 %.

Nach Haltestellenkategorien sowie Ausbaustandard ergibt sich folgende Verteilung (vgl. auch Tabellenanhang, Tabelle 4):

- Haltestellenkategorie A: 5 Haltestellen, davon eine (Heringen, Schule) nicht barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie B: 5 Haltestellen, davon eine (Wipperdorf, Schule) barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C1: 24 Haltestellen, davon drei (Kleinbodungen, Werther Großwechungen/Schule, Windehausen) barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C2: 60 Haltestellen, davon 14 barrierefrei ausgebaut
- Haltestellenkategorie C3: 90 Haltestellen, davon 8 barrierefrei ausgebaut (Lipprechterode Helenenhof, Kraja Wartehalle, Wipperdorf Sondershäuser Str, NSW Büttner, Ellrich Werna, Ilfeld Sophienhof, Heringen Seniorenheim, Werther Schate/West)

Bis auf Heringen, Schule sind die A-Haltestellen (Bleicherode, Gymnasium, Löwentor, NSW Ost, Wolframshausen Schule) barrierefrei ausgebaut, zuletzt (2023) erfolgte der Ausbau der Haltestelle Bleicherode, Löwentor. Unter den B-Haltestellen ist nur eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut, unter den C1-Haltestellen nur drei. Bemerkenswerterweise ist der Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellen in der Kategorie C2 höher als in den Kategorien B und C1.

Bei den bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Regionalbusverkehr wäre im Einzelfall eine bessere Einbindung in das Linien- und Fahrplanangebot zu untersuchen, da diese Haltestellen zumindest die baulichen Anforderungen erfüllen.

2.6.7. Investitionen in das Schienen- und Haltestellennetz

Neben den Investitionen in den barrierefreien Haltestellenausbau sind insbesondere die in den letzten Jahren getätigten Baumaßnahmen hervorzuheben:

- 2019: Gleiserneuerung Rautenstraße
- 2021: Sanierung Gleisbereich Dr. Robert-Koch-Straße
- 2022: Gleisgrunderneuerung Gleisdreieck Töpferstraße (1. und 2. BA)
- 2022/2023: Gemeinschaftsmaßnahme Wiedigsburg/Elisabethstraße mit Neuanlage Buswendeschleife Elisabethstraße

2.7. Service, Tarif, Vertrieb und Marketing

2.7.1. Tarif im Stadtverkehr

Im Stadtverkehr (einschließlich der Bahnlinie nach Ilfeld) existiert ein **Zonentarif mit 5 Tarifzonen**, wobei die einzelnen Tarifzonen folgende Gebiete umfassen:

- Tarifzone 1: Stadtgebiet zwischen Nordhausen-Nord bzw. Nordhausen-Ost, sowie die Stadt- und Ortsteile Krimderode, Salza, Bielen, Hesserode, Sundhausen
- Tarifzone 2: Ortsteile Herreden, Hochstedt, Hörningen, Leimbach, Petersdorf, Rüdigsdorf, Steinbrücken sowie Niedersachswerfen in der Gemeinde Harztor
- Tarifzone 3: Ortsteile Steigerthal, Buchholz in Nordhausen, Hermannsacker, Ilfeld in der Gemeinde Harztor sowie Mauderode in der Gemeinde Werther
- Tarifzone 4: Ortsteile Rodishain, Stempeda in Nordhausen, sowie Gudersleben in der Stadt Ellrich
- Tarifzone 5: Rottleberode im Landkreis Mansfeld-Südharz

2.7.2. Tarif im Regionalverkehr

Im Regionalverkehr außerhalb der o. g. städtischen und stadtnahen Tarifzonen gilt ein **entfernungsbasierter Teilstreckentarif**. Der zugehörige Tarifzonenplan enthält Tarifpunkte, welche die Teilstrecken begrenzen. In Einzelfällen kommen noch Zählpunkte hinzu, welche den Tarif künstlich strecken. Der Tarif bemisst sich nach der Anzahl der durchfahrenen Teilstrecken.

Die Fahrpreisermittlung nach Teilstrecken gilt auch für Direktfahrten im Bereich Nordhausen. Lediglich beim Umsteigen zwischen Linien bzw. Verkehrsmitteln kommt ein Mischtarif aus Teilstreckentarif und Zonentarif zur Anwendung. Der Verkauf jeder Fahrscheinart des Regionalverkehrs ist inklusive eines Stadtzuschlages möglich.

2.7.3. Fahrpreise und Fahrpreistabellen

Fahrpreis und Fahrpreistabellen für den Stadtverkehr sowie für den Regionalverkehr sind in Anlage 1 (Tabellen 11-13) aufgeführt. Die Tarife im Stadtverkehr sind zuletzt zum 01.08.2022, die Tarife im Regionalverkehr zum 01.05.2023 angepasst worden. Eine Tarifierhöhung im Stadtverkehr zum 01.05.2024 wurde von Stadtrat am 05.02.2024 abgelehnt.

Eine Vergleichbarkeit der gestaffelten Fahrpreise zwischen Stadt- und Regionalverkehr ist nicht ohne weiteres möglich. Der Einzelfahrschein im Stadtverkehr (Zone 1) kostet aktuell beispielsweise 1,90 Euro, während er für eine Teilstrecke im Regionalverkehr bei 2,10 Euro liegt, was wiederum Preisstufe 2 im Stadtverkehr entspricht.

2.7.4. Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist ein deutschlandweit gültiges Tarifangebot im ÖPNV und gilt seit 1. Mai 2023. Es wird von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden in Deutschland vertrieben so auch von der VBN.

Der Landkreis Nordhausen sichert die Schülerbeförderung grundsätzlich durch die Aushändigung von kostenfreien Deutschlandtickets und Schülerfahrausweisen im Schüler- und Ausbildungsverkehr des ÖPNV ab. Auch bei einem günstigerem Monatsticket wird ein D-Ticket für die Schüler im Stadtverkehr beschafft. Die Schülerbeförderungssatzung wurde diesbezüglich durch die 4. Änderungssatzung am 30.04.2023 angepasst.

2.7.5. Bewertung der Tarife

Die Koexistenz zweier unterschiedlicher Tarifsysteme auf der kleinen Fläche des Landkreises Nordhausen ist ein schwieriges Konstrukt.

Hinsichtlich der Flächen- und Einwohnerverteilung ist das Tarifzonensystem sehr unausgewogen. Folgende Kennzahlen sind analysierbar:

- **Zonentarif**, Tarifzone 1: Einwohner: 40.000, Fläche: ca. 50 km²
- **Zonentarif**, Tarifzone 2: Einwohner: 5.000, Fläche: ca. 50 km²
- **Zonentarif**, Tarifzone 3: Einwohner: 3.800, Fläche: ca. 93 km²
- **Zonentarif**, Tarifzone 4: Einwohner: 800, Fläche: ca. 21 km²
- **Zonentarif**, Tarifzone 5: komplett außerhalb des Landkreises Nordhausen (!)

- **Teilstreckentarif:** Einwohner: ca. 35.000, Fläche: ca. 500 km²

Im Wesentlichen gibt es folgende Kritikpunkte:

1. Für ca. 90 % der Einwohner des Landkreises sind entweder Tarifzone 1 oder der Teilstreckentarif relevant. Tarifzone 2 und 3 erstrecken sich auf ca. 10 % der Einwohner. Die Tarifzonen 4 und 5 sind für die Landkreisbewohner (abgesehen von wenigen Orten) faktisch bedeutungslos. Die separate Tarifzone 4 mit lediglich 3 Orten und knapp 800 Einwohnern ist genauso in Frage zu stellen wie die außerhalb des Landkreises gelegenen Tarifzone 5, welche strenggenommen nur eine einzige Haltestelle, nämlich Rottleberode, Chauseestraße (Linie E) umfasst.
2. Hinzu kommt, dass der Zonentarif ausgehend von Nordhausen sehr unterschiedlich weit in die Tiefe des Landkreises reicht. Während stadtnahe Orte wie etwa Kleinwerther oder Uthleben bereits außerhalb des Zonensystems liegen und nach dem entfernungsbasierten Teilstreckentarif tarifiert werden, gehört bspw. Gudersleben noch zum Nordhäuser Zonensystem.
3. Fahrgäste, die dem Teilstreckentarif unterworfen sind, müssen in jedem Fall kompliziert rechnen. Umsteiger zwischen Stadt- und Regionalverkehr haben praktisch keine Möglichkeit, ihren Preis selbst zu ermitteln.
4. Auffällig ist, dass es sowohl im Stadtverkehrs- als auch im Regionalverkehrstarif unterschiedliche Preissprünge zwischen benachbarten Preisstufen gibt. Der Preisunterschied bei Einzelfahrscheinen in der Staffelung zwischen benachbarten Preisstufen (entweder Zonen oder zu durchfahrende Teilstrecken) liegt in der Spannweite zwischen 0,20 Euro und 1,00 Euro. Ähnliches gilt für das sonstige Tarifsortiment.
5. Es ist zu berücksichtigen, dass mit den Neuregelungen zum Deutschlandticket in der Schülerbeförderung (vgl. Kap. 2.7.4) die größte Kundengruppe aus dem bisherigen Tarifsystem herausgelöst worden ist. Es verbleiben die sogenannten „Jedermannverkehre“, im ländlichen Raum (Regionalverkehr) sind es hauptsächlich die Senioren. Für diese Kundengruppen geht es im Wesentlichen um eine Vereinfachung und Entzerrung des Tarifsystems.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass das bestehende Preis- bzw. Tarifsystem in wesentlichen Punkten einer grundsätzlichen Überarbeitung bedarf.

2.7.6. Verkaufs- und Servicestellen

Eine Liste von Verkaufs- und Servicestellen in Stadt und Landkreis Nordhausen enthalten die Tabelle 14 und 15 in der Anlage 1.

Die Möglichkeiten, in Agenturen bzw. Servicestellen Fahrscheine kaufen zu können, sind regional sehr unterschiedlich zu bewerten.

Während in der Stadt Nordhausen gut ein Dutzend Verkaufsstellen existieren, gibt es in anderen Gemeinden keine entsprechenden Verkaufs- und Servicestellen. Das betrifft u. a. die Grundzentren Ellrich, Harztor (Niedersachswerfen, Ilfeld), sowie Gemeinden wie etwa Sollstedt.

2.7.7. Fahrgastinformation an Haltestellen

Tabelle 14: Haltestellen mit DFI-Anzeige und akustischer Sprachausgabe

Haltestelle	Digitalanzeige	akustische Fahrgastinformation
Benneckenstein, H.d.Gastes	X	X
Bleicherode, Löwentor	vorgesehen	vorgesehen
NDH, Rathaus/Kornmarkt	X	X
NDH, Salza/K.-Liebknecht-Platz	X	X
Niedersachswerfen Ost	X	X
Nordhausen, Bahnhofplatz	X	X
Nordhausen, Dr.-R.-Koch-Str.	X	
Nordhausen, Grimmel	X	X
Nordhausen, Hochschule	X	X
Nordhausen, Nordbrand	X	X
Nordhausen, Nordhausen Ost	X	X
Nordhausen, Parkallee	X	X
Nordhausen, Pferdemarkt	X	X
Nordhausen, SÜDHARZ GALERIE	X	X
Nordhausen, Südharz Klinikum	X	X
Nordhausen, Theaterplatz	X	X
Nordhausen, Wiedigsburghalle	X	X
Stolberg, Bahnhof	X	

Die in der Tabelle 13 aufgelisteten Haltestellen sind mit digitalen bzw. akustischen Fahrgastinformationssystemen (Dynamisches Fahrgastinformationssystem - DFI) ausgestattet. In Nordhausen betrifft dies die wichtigsten Straßenbahnhaltestellen sowie außerhalb des Tramnetzes wichtige Bushaltestellen (u. a. Hochschule, Salza/ K.-Liebknecht-Platz usw.).

Die Ausstattung an Stationen außerhalb von Nordhausen beschränkt sich auf die Verknüpfungspunkte Bleicherode (Löwentor) und Niedersachswerfen Ost. Weitere A-Haltestellen, bei denen es sich zumeist um Schulhaltestellen an weiterführenden Schulen (Bleicherode/ Gymnasium, Ellrich, Heringen, Wolframshausen) handelt, sind nicht mit DFI-Systemen ausgestattet. Hinzu kommen Benneckenstein und Stolberg/ Harz, die in Sachsen-Anhalt liegen.

2.7.8. Stationäre Fahrscheinautomaten

Tabelle 15: Fahrscheinautomaten an Haltestellen

Haltestelle	Linie	Fahrscheinsortiment
Südharz Klinikum	1, 10, E	Stadt- und Regional komplett
Nordbrand	1,2,10, A, F	Stadt- und Regional komplett
Nordhausen Ost	2	Stadt- und Regional komplett
Rathaus/Kornmarkt	1,2,10, F	Stadt- und Regional komplett
Grimmel	2	Stadt- und Regional komplett
Theaterplatz	1,2,10	Stadt- und Regional komplett
Bahnhofplatz	1,10, A, B, C, D, E, F, G, K	Stadt- und Regional komplett
Atrium	1, 10	Stadt- und Regional komplett

Die in der Tabelle 14 aufgeführten acht Haltestellen verfügen über einen Fahrscheinautomat, an denen das komplette Fahrscheinsortiment (außer Jahreskarten) angeboten wird. Es handelt sich ausnahmslos um Straßenbahnhaltestellen, darunter alle Stationen, die auf der Stammstrecke der Linien 1 und 2 liegen. An Verknüpfungspunkten (Bahnhofplatz, Nordbrand, Südharz-Klinikum usw.) bestehen auch für Stadtbusnutzer/ Stadtbusumsteiger entsprechende Benutzungsmöglichkeiten. Darüber hinaus existieren an reinen Stadtbus- bzw. Regionalbushaltestellen keine Fahrscheinautomaten.

Bezüglich der Fahrgastinformation an Haltestellen gibt es zwei grundsätzliche Kritikpunkte:

1. Haltestellen im Landkreis Nordhausen (Verkehrsgebiet VBN) tragen i. A. keine gut sichtbaren Haltestellenbezeichnungen. Aus der Ferne ist eine Haltestelle nur am Haltestellenschild

erkennbar, die konkrete Bezeichnung der Haltestelle ist nicht ersichtlich, was die Orientierung erschwert.

2. Haltestellenaushänge (Fahrplanaushänge usw.) sind oftmals schwer lesbar, die Gestaltung unübersichtlich, die Schrift meist zu klein.

2.7.9. Mobile Fahrscheinautomaten

Mobile Fahrscheinautomaten befinden sich in den Straßenbahnfahrzeugen. Es wird das komplette Fahrscheinsortiment (außer Jahreskarten) angeboten.

Fahrgäste in den Bussen des Stadt- und Regionalbusverkehr können Fahrscheine auch beim Fahrer erwerben.

3. Anforderungen an den ÖPNV

3.1. Grundsätzliche Ziele

3.1.1. Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Nordhausen als zuständige Behörden für den ÖPNV, unterstützen gemeinsam und einheitlich die nachfolgend formulierten zehn verkehrspolitische Zielstellungen und Leitlinien:

- A) Das **ÖPNV-Angebot** ist als **ganzheitliches, integriertes System**, bestehend aus SPNV, Straßenbahn, Stadtbuss, Regionalbus sowie Bedarfsverkehren zu entwickeln. Die Angebote sind aufeinander abzustimmen und zu verzahnen, so dass eine kapazitätssparende Aufgabenverteilung und funktionale Ergänzung gewährleistet wird. Die **Verknüpfung der Verkehrssysteme an Verknüpfungspunkten** ist zu stärken und fortzuentwickeln.
- B) Das ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur **Daseinsvorsorge**, zur **Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen** in allen Teilräumen sowie als Faktor der Standort-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.
- C) Das **SPNV-Angebot** besitzt eine zentrale Verbindungsfunktion auf den wesentlichen Relationen zwischen der Kreisstadt bzw. dem Mittelzentrum Nordhausen einerseits und den Grundzentren im Kreisgebiet sowie Kreisgrenzen überschreitend benachbarten Ober- und Mittelzentren andererseits. Landkreis und Stadt Nordhausen setzen sich weiter aktiv für die Stärkung und gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger ein (vgl. LEP G 4.5.14).
- D) Die **Schülerbeförderung** ist das zentrale Aufgabenfeld in der Angebotsgestaltung des Regionalbusverkehrs. Darüber hinaus sind die Belange anderer Nutzergruppen im Regionalverkehr stärker als bisher zu berücksichtigen. Ferner ist der Stellenwert der Schülerbeförderung im Stadtverkehr Nordhausen angemessen zu berücksichtigen.
- E) Das ÖPNV-Angebot ist so zu gestalten, dass es einen wirksamen Beitrag zum **Umweltschutz** (Luftreinhaltung/ Reduzierung der Schadstoffemissionen, Lärminderung) sowie zur **Verkehrssicherheit** leisten kann (vgl. LEP G 4.5.1). Die in den vergangenen Jahren erfolgten Schritte zur Einführung und Etablierung der **Elektromobilität** sind konsequent weiterzuführen.
- F) Die **Angebotsgestaltung** soll grundsätzlich **nachfrageorientiert** erfolgen. Einerseits muss der vorhandenen Nachfrage entsprochen werden, zum anderen sollen darüber hinaus neue Nachfragepotenziale erschlossen und Nachfrageanreize gezielt geweckt werden.

- G) Bei der Angebotsgestaltung ist auf die spezifischen **Bedürfnisse von Senioren sowie Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität** zu achten. Dies betrifft die barrierefreie bzw. barrierearme Gestaltung von Haltestellen, von Fahrzeugen sowie übergreifend (Haltestellen, Fahrzeuge, Medien etc.) auch der Fahrgastinformation.
- H) Die ÖPNV-Angebotsqualität ist von der Seite der betrieblichen **Leistungserstellung** her abzusichern und weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, die Fahrzeugqualität, die Fahrgastinformation und der Vertrieb.
- I) Die **Aufgabenträger** wirken gemeinsam auf eine ständige **Verbesserung der Qualität und der Wirtschaftlichkeit des Angebots** hin. Schwerpunkte bilden dabei die Angebotsgestaltung und die Angebotsverknüpfungen, das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe sowie das Leistungsdurchführungscontrolling.
- J) Landkreis und Stadt gewährleisten gemeinsam in eigener Zuständigkeit nach § 39 Abs. 1 PBefG die **maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife**. Darüber hinaus besteht das Ziel, das gemeinsame Tarifsysteem weiterzuentwickeln unter der Maßgabe der **Vereinfachung des Tarifsystems**. Dabei sind die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger und des durchführenden Verkehrsunternehmens gleichermaßen zu berücksichtigen.

3.1.2. Organisatorische und Finanzielle Leitlinien und Grundsätze für die Gewährleistung des ÖPNV-Angebots

Folgende Leitlinien und Grundsätze sind für die Gewährleistung des ÖPNV im Landkreis und Stadt Nordhausen wichtig:

- A) Der Landkreis und die Stadt Nordhausen gewährleisten den StPNV als **Aufgabe der Daseinsvorsorge** (i. S. v. § 2, Abs. 1 ThürÖPNVG).
- B) Der Landkreis und die Stadt Nordhausen fungieren als **Aufgabenträger für den StPNV** i. S. d. VO (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 3, Abs. 1, Nr. 2 sowie 3 ThürÖPNVG in Verbindung mit § 6 Abs. 4 ThürKO)
- C) Der Landkreis und die Stadt Nordhausen als Aufgabenträger haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu **planen**, zu **organisieren** und zu **finanzieren** (§ 3, Abs.2 ThürÖPNVG).

3.2. Gliederung des ÖPNV-Netzes

3.2.1. Grundsätze

Grundlage für die Gliederung des Netzes ist die Kategorisierung der Bedienungsrelationen.

Dazu enthielt der Nahverkehrsplan in der Fortschreibung 2017 bis 2021 bereits entsprechende Festlegungen zu Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen (vgl. Tabelle 4-1).

Die Systematik wird mit wenigen Abstrichen fortgeschrieben und sieht **ein Hauptnetz und ein Ergänzungsnetz** vor.

Zum **Hauptnetz** gehören:

- Hauptverbindungsrelationen Regio (SPNV, StPNV)
- Verbindungsrelationen Regio (StPNV)
- Hauptlinien im Stadtverkehr (StPNV)

Zum **Ergänzungsnetz** zählen (alle StPNV):

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen Regio
- Schülerverkehrsrelationen Regio
- Ergänzungslinien Stadt

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan in der Fortschreibung 2017 bis 2021 können zwei Relationskategorien im Ergänzungsnetz entfallen, da sie nicht durch entsprechende Linien untersetzbar sind, nämlich:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Fahrgastaufkommen Regio
- Verstärkerlinien Stadt

Auf Basis dieser Systematik lassen sich folgende Grundsätze ableiten:

1. **SPNV-Achsen** sind in der übergeordneten Landesentwicklungsplanung Thüringen sowie - konkretisiert- im Regionalplan Nordthüringen verankert. Diese sind per definitionem als **Hauptverbindungsrelationen** einzustufen. Hinzu kommt das gesamte **Straßenbahnnetz** mit den Straßenbahnlinien 1, 2, 10.
2. Sofern nicht bereits durch Hauptverbindungsrelationen erschlossen, sollten alle acht Verkehrsräume wie in Kap. 2.5.2 beschrieben mindestens durch eine **Verbindungsrelation** abgedeckt werden.
3. Für den **Stadtverkehr Nordhausen** ist eine eigenständige Kategorisierung vorzusehen. Maßgebend ist hierbei ebenfalls die Einstufung in Linien des Hauptnetzes (Hauptlinien) und Ergänzungsnetzes (Ergänzungslinien), so dass Regionalverkehr und Stadtverkehr in der

Grundeinstufung einen gemeinsamen Nenner haben. Die Kategorisierung des Stadtverkehrsnetzes ist damit hinreichend fixiert.

4. Im **Regionalverkehr** sind sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen bzw. Schülerverkehrsrelationen definiert. Alle **sonstigen Linien** lassen sich auf dieser Grundlage zuordnen, je nachdem ob sie mehr oder weniger gänzlich durch den Schülerverkehr bestimmt werden.

Die **Kategorien des regionalen Hauptnetzes** zeichnen sich durch nachfolgend beschriebene Charakteristik aus:

Hauptverbindungsrelationen (Verkehrsträger SPNV, StPNV)

- Großräumige Verbindungen zwischen zentralen Orten mit erheblicher Bedeutung für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr
- Angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit, wenigstens 15 Richtungsfahrten pro Tag (MoFr), Mindestangebot an Wochenenden und Feiertagen (Sa 6 Fahrtenpaare, So 4 Fahrtenpaare)
- Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV und StPNV

Verbindungsrelationen (Verkehrsträger StPNV)

- Verbindungen zwischen zentralen Orten bzw. Haupterschließung eines Verkehrsraums (soweit nicht den Hauptverbindungsrelationen zuzuordnen)
- Angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit, wenigstens 7 Richtungsfahrten pro Tag (MoFr), Angebot an Wochenenden und Feiertagen nach Bedarf
- Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV und StPNV

Bezüglich des Mindestangebots sollte eine Orientierung an den Empfehlungen von Bus & Bahn Thüringen e. V. zu PlusBus- bzw. TaktBus-Linien erfolgen und zwar:

- Hauptverbindungsrelationen (HVR) entsprechend den Vorgaben PlusBus
- Verbindungsrelationen (HVR) entsprechend den Vorgaben TaktBus

Insbesondere bei StPNV-Linien die Verbindungsrelationen bedienen, bestünde u. U. die Möglichkeit in ein Zertifizierungskonzept als TaktBus-Linie nach den Qualitätskriterien von Bus & Bahn Thüringen e. V. eingebunden zu werden.

Die **Kategorien des regionalen Ergänzungsnetzes** zeichnen sich durch nachfolgend beschriebene Charakteristik aus:

Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen Regio (Verkehrsträger StPNV)

- Erfüllung nähräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Ortsteile, Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele etc.
- Zu- bzw. Abringerfunktion zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
- Starke Bindung an die Erfordernisse des integrierten Schülerverkehrs
- Bedienung nachfrageabhängig, Ergänzung des Linienverkehrs durch bedarfsgesteuerte Angebote, etwa in Tagesrandlagen, Ferientagen, an Wochenenden usw.
- Verknüpfung mit Schnittstellen des SPNV und StPNV

Schülerverkehrsrelation (Verkehrsträger StPNV)

- Netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr
- Bedienung nachfrageabhängig, entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
- i. d. R kein Angebot an Ferientagen sowie an Wochenenden

3.2.2. Schienenverbindungen - Hauptverbindungsrelationen

Folgende SPNV-Achsen sind in der übergeordneten Landesentwicklungsplanung Thüringen sowie - konkretisiert- im Regionalplan Nordthüringen verankert:

- **Schienenverbindung (Kassel) / (Göttingen) - Leinefelde-Worbis - Nordhausen - (Halle)**, Achse mit Verbindungsqualität zwischen Oberzentren und Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (Nordhausen). Diese Schienenverbindung zählt zu den „Europäisch bedeutsame Schienenverbindungen“ (G 3-1)
- **Schienenverbindung (Erfurt) - Sondershausen - Nordhausen - (Northeim)**, Diese Schienenverbindung ist als „überregional bedeutsame Schienenverbindung“ eingestuft. (G 3-3)
- **Schienenverbindung Nordhausen - Ilfeld - Eisfelder Talmühle - (Wernigerode) / (Quedlinburg)**. Diese Schienenverbindung ist als „Regional bedeutsame Schienenverbindung“ eingestuft. „Mit der Einführung der Combino-duo-Straßenbahnen (Hybrid-Straßenbahnfahrzeuge) und der Verknüpfung des Netzes von Nordhäuser Straßenbahn und Harzer Schmalspurbahnen GmbH wird ein attraktiver Schienenpersonennah- und Schülerverkehr zwischen dem Stadtgebiet von Nordhausen und den Gemeinden Niedersachswerfen und Ilfeld bis zur Eisfelder Talmühle realisiert.“ (Z 3-1)

Auf den o. g. drei Achsen wird der sämtliche, Stadt und Landkreis Nordhausen betreffende SPNV abgewickelt. Alle **SPNV-Verbindungen sind somit dem Hauptnetz zuzuordnen** und alle Verbindungen können im Sinne der Netzcharakteristik des Nahverkehrsplans als **Hauptverbindungsrelationen (HVR)** gelten.

Festzustellen ist, dass neben Nordhausen als gemeinsamem Schnittpunkt aller drei o. g. Achsen auch alle Grundzentren im Landkreis (Bleicherode, Ellrich, Harztor, Heringen/Helme) abgedeckt sind, wenn auch im Einzelfall die Lage der betroffenen Bahnstationen nicht immer optimal sein mag. **Alle zentralen Orte im Landkreis Nordhausen liegen somit an Hauptverbindungsrelationen.**

3.2.3. Straßenpersonennahverkehr - Verbindungsrelationen

In Kapitel 2.5.2 sind die Verkehrsräume aufgeführt. Damit ist eine Grundlage vorhanden, um neben Hauptverbindungsrelationen (HVR) auch Verbindungsrelationen (VR) definieren zu können. Wichtig ist es, in jedem dieser Verkehrsräume mindestens eine Hauptverbindungs- bzw. Verbindungsrelationen zu etablieren. Letztere können, nachgeordnet zu SPNV-Hauptverbindungsrelationen, wichtige Zubringerfunktionen erfüllen.

Hierbei sind folgende Verkehrsräume und zugehörige Relationen relevant (Uhrzeigersinn):

- 1 Verkehrsraum Nord: Nordhausen - Niedersachswerfen – Ilfeld (HVR, siehe Kap. 3.2.2)
- 2 Verkehrsraum Nordost: Nordhausen/Niedersachswerfen – Neustadt (VR)
- 3 Verkehrsraum Nordhausen-Ost: Nordhausen - Petersdorf - Buchholz – Stempeda - Rottleberode (VR)
- 4 Im **Verkehrsraum Südost** sind aufgrund der Vielzahl von Orten, welche nicht an einer gemeinsamen Achse liegen, sondern eher dispers verstreut sind, mehrere Verbindungsrelationen (VR) wichtig:
 - Nordhausen - Sundhausen - Uthleben - Heringen/Helme - Auleben
 - Nordhausen - Bielen - (Heringen- Hamma)/ Görsbach
 - Nordhausen (Ost) - Leimbach - Urbach - Görsbach/ Heringen

Außerdem sind folgende Aspekte ausschlaggebend:

- Erschliessungsdefizite im SPNV (abseitige Lage der Stationen, geringe Nachfrage in Heringen und Görsbach)
 - Anbindung von Urbach bzw. Görsbach sowie weiterer Orte an das Grundzentrum Heringen (Schulstandort, Einkaufsstandort)
 - Verkürzung der Fahrtzeiten, Vermeidung von Umwegen bzw. Stichfahrten etliche Orte betreffend (Urbach, Windehausen, Hamma usw.)
- 5 Der **Verkehrsraum Süd**: Großlohra/ Nohra/ Wolframshausen/ Kleinfurra ist über den SPNV unmittelbar mit Nordhausen verbunden (HVR). Die Verbindung erfolgt über Wolframshausen (vgl. Kap. 3.2.2).

- 6 Der **Verkehrsraum Südwest** Nordhausen - Werther - Wippersdorf - Bleicherode - Sollstedt ist bereits im SPNV abgedeckt (Hauptverbindungsrelation vgl. Kap. 3.2.2). Hier bedarf es im Zusammenspiel mit dem SPNV folgender ergänzender Verbindungsrelation:
- Wipperdorf/Bleicherode Ost - Bleicherode Stadt – Großbodungen/ Sollstedt
- 7 Der **Verkehrsraum West**, welcher im Wesentlichen die Gemeinde Hohenstein und Teile der Gemeinde Werther umfasst, ist so dünn besiedelt, dass eine eigenständige Verbindungsrelation zwischen diesem Verkehrsraum und Nordhausen nicht gerechtfertigt erscheint. Als Durchgangsraum einer Kreisgrenzen übergreifenden Verbindungsrelation böte es sich jedoch an, die **Relation Nordhausen - Werther - Hohenstein - Bad Sachsa** zu entwickeln, zumal mit Abschluss des Ausbauvorhabens der B 243 (alte Trasse/ neue Trasse) eine geradlinige und schnelle Straßenachse existiert. Unter folgenden Voraussetzungen könnte eine solche Verbindungsrelation entwickelt werden:
- Kreisübergreifende Verbindung von/nach Bad Sachsa
 - Entwicklung der Verbindungsrelation im Zuge des weitergehenden Ausbaus bzw. Neubaus der B 243
 - Führung über Hesserode und/oder Großwechungen (beide Orte jeweils 700 bzw. 800 Einwohnern)
- 8 Der **Verkehrsraum Nordwest** Nordhausen - Ellrich/Sülzhayn bzw. Niedersachswerfen - Ellrich/Sülzhayn ist zwischen Nordhausen und Ellrich über den SPNV erschlossen ((Hauptverbindungsrelation vgl. Kap. 3.2.2). In Verbindung mit dem Verknüpfungspunkt Niedersachswerfen Ost liegt zusätzlich eine Verbindungsrelation zwischen Ellrich und Niedersachswerfen vor, welche heute bereits durch die Linie 24 bedient wird. In Kopplung mit der Verkehrsraum Nordost: Nordhausen/Niedersachswerfen – Neustadt (s. o.) entstünde darüber hinaus eine Relation **Neustadt/ Harz - Niedersachswerfen Ost - Appenrode - Werna - Sülzhayn - Ellrich – Walkenried**, welche insbesondere eine touristische Funktion aufweist.

3.2.4. Kategorisierung im Stadtverkehr Nordhausen

Im Stadtverkehr Nordhausen (Verkehrsraum 9) wird die bislang bestehende Zweiteilung der Linienzuordnungen in Haupt- und Ergänzungsnetz fortgeschrieben, mit einer kleinen Einschränkung: Auf die Ausweisung eines Verstärkernetzes, zu welchem nur die Linie K gehört, sollte aus Gründen der schwierigen Begriffsdefinition bzw. der Klarheit und Verständlichkeit der Liniennetzkategorisierung verzichtet werden. Demnach gehören zum **Hauptnetz**:

- Straßenbahnlinie 1: Bahnhofsplatz - Südharz Klinikum
- Straßenbahnlinie 2: Parkallee - Nordhausen/Ost

- Stadtbuslinie A: Salza - Bahnhofplatz - Hochschule - Pferdemarkt

Alle anderen Linien zählen zum **Ergänzungsnetz**:

- Stadtbuslinie B: Bahnhofplatz - Darrweg - Uthleber Weg - Südstraße - Bahnhofplatz
- Stadtbuslinie C: Ringverkehr Bahnhofplatz - Niedersalza - Bahnhofplatz
- Stadtbuslinie D: Salza - Herreden - Hochstedt - Hörningen - Gudersleben
- Stadtbuslinie E: Bahnhofplatz - Salza - Südharz Klinikum - Buchholz - Rottleberode
- Stadtbuslinie F: Bahnhofspl.- Pferdemarkt - Leimbach - Steigerthal - Petersdorf/Schule
- Stadtbuslinie G: Salza - KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora - Rüdigsdorf - Bahnhofplatz
- Stadtbuslinie K: Bahnhofplatz - Hallesche Straße - Bielen
- Linie 10: Abschnitt Bahnhofplatz - Ilfeld/ Neanderklinik (Hinweis: Fahrten im Abschnitt Bahnhofplatz - Südharz Klinikum => Linie 1)

3.3. Vorgaben zur Mindestbedienung

3.3.1. Vorgaben zur Mindesterschließung im Regionalverkehr nach Siedlungskategorien

Hauptkriterium für Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr sind Einwohnerzahlen der einzelnen Ortschaften und Siedlungsbereiche, die zu Gebietskategorien zusammengefasst werden. Im Folgenden werden die Mindestvorgaben aus dem bestehenden Nahverkehrsplan, Fortschreibung 2017 bis 2021 analysiert und anhand dessen entsprechend neu ausgerichtet und definiert.

- Für Orte kleiner 200 Einwohner besteht an und für sich keine Notwendigkeit, Mindestvorgaben auszuweisen. Alle 17 Orte weisen im Übrigen genügend ÖV-Abfahrten auf. Es wird angesichts dieses Befunds vorgeschlagen, auf eine Mindestvorgabe von täglich einem Fahrtenpaar abzustellen. Eine weitergehende Unterteilung in Orte unter 100 Einwohner ist darüber hinaus ebenfalls nicht zielführend.
- Alle 38 Orte in der Kategorie 200 bis 500 Einwohner weisen genügend ÖV-Abfahrten auf. Die bestehende ÖV-Mindestvorgabe (werktäglich 2 Fahrtenpaare) kann fortgeschrieben werden.
- Die 17 Orte in der für die Nachfrage im Regionalbusverkehr wichtigen Kategorie 500 bis 1.500 Einwohner haben jeweils genügend ÖV-Abfahrten. Eine nochmalige Teilung in dieser Kategorie, etwa bei 1.000 Einwohnern wird nicht empfohlen, da einige Orte „auf der Kippe stehen“ (z. B. Sundhausen). Im Bereich 1.500 bis 2.000 Einwohner gibt es aktuell keine Orte, so dass die gesamte Kategorie auf 500 bis 2.000 Einwohner ausgedehnt werden kann. Die bestehende ÖV-Mindestvorgabe für die Kategorie 1.000 bis 2.000 Einwohner (4 Fahrtenpaare Grundzentrum, 6 Fahrtenpaare Mittelzentrum) kann fortgeschrieben und auf die Kategorie 500 bis 2.000 Einwohner übertragen werden.

- Orte > 2.000 Einwohner im Landkreis Nordhausen sind i. d. R. vom SPNV bzw. von der Straßenbahnlinie 10 (Niedersachswerfen, Ilfeld) erschlossen oder aber liegen im Einzugsbereich des Stadtverkehrs (Salza). Hier besteht keine Notwendigkeit, Veränderungen vorzunehmen.
- Orte > 3.000 Einwohner sind nach aktuellem Stand Bleicherode und Ellrich. Beide Orte sind selbst Grundzentren.
- Abschließend ist festzustellen, dass eine Unterscheidung zwischen Mittelzentrum und Kreisstadt im Falle von Nordhausen obsolet ist.

Tabelle 16: Fahrten pro Tag und Richtung (Montag-Freitag) nach Siedlungskategorien

Orts-/Siedlungskategorie	Grundzentrum (GZ)	Mittelzentrum (MZ)
Orte, Ortsteile > 3.000 Ew.	selbst GZ	10
Orte, Ortsteile 2.000 bis 3.000 Ew.	6	8
Orte, Ortsteile 500 bis 2.000 Ew.	4	6
Orte, Ortsteile 200 bis 500 Ew.	2	2
Orte, Ortsteile < 200 Ew.	1	1

3.3.2. Vorgaben aus der Schulentwicklungsplanung

Für den Landkreis Nordhausen gibt es eine Schulnetzplanung. Die Schulnetzplanung wird kontinuierlich fortgeschrieben, um alle Entwicklungen zu berücksichtigen. Die letzte Änderung datiert vom 13.12.2022³⁵

Hinsichtlich des Nahverkehrsplans sind folgende Vorgaben relevant:

- Für Grundschulen und Regelschulen existieren Schulbezirke. Die Schulbezirke sind in der im Kreistag Nordhausen am 22.09.2015 beschlossenen Schulnetzplanung enthalten und verbindlich geregelt. Durch nachfolgende Änderungsbeschlüsse (Beschluss Nr. 183/20 vom 7.7.2020) gab es Anpassungen bei zwei Grundschulen in den Gemeinden Hohenstein und Harztor sowie (Beschluss Nr. 573/22 vom 13.12.2020) in Niedergebra bzw. Sollstedt:
 - Zuordnung Ortsteil Schiedungen in der Gemeinde Hohenstein zum Schulbezirk der Staatlichen Grundschule „Thomas Müntzer“ in Klettenberg und Ausgliederung aus dem Schulbezirk der Grundschule in Wipperdorf.
 - Zuordnung der Ortsteile Neustadt und Osterode der Gemeinde Harztor zum Schulbezirk der Staatliche Grundschule in Niedersachswerfen und Ausgliederung aus dem Schulbezirk der Grundschule in Ilfeld.

³⁵ Beschluss Nr. 573/22.

- Auflösung der Staatlichen Grundschule „Adolf Diesterweg“ Niedergebra und Eingliederung in die Staatliche Grundschule „Am Lohholz“ Sollstedt. Die Eingliederung erfolgt zum Schulhalbjahr 2022/2023.
- Für die Gymnasien im Landkreis gibt es keine vorgegebenen Schulbezirke, den Eltern ist es freigestellt, ein Gymnasium ihrer Wahl auszusuchen. Gleichwohl gibt es das Bestreben, alle drei Gymnasien im Kreis gut auszulasten und die im Thüringer Schulgesetz festgelegte Mindestanforderung der Zweizügigkeit der Gymnasien zu gewährleisten³⁶.

3.3.3. Vorgaben für die Schülerbeförderung

Die Vorgaben für die Schülerbeförderung orientieren sich an den Festlegungen der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Nordhausen (Satzung zur Schülerbeförderung im Landkreis Nordhausen in der Fassung der 4. Änderungssatzung, Inkrafttreten am 03.04.2023)

Anspruchsvoraussetzungen (§ 2):

(2) Die Beförderung ist in der Regel notwendig für

- Schüler bis einschließlich Klassenstufe 4 bei einem Schulweg von mindestens zwei Kilometern
- Schüler ab Klassenstufe 5 bei einem Schulweg von mindestens drei Kilometern.

Die Beförderungs- und Erstattungspflicht besteht nur für die kürzeste Wegstrecke zwischen der Wohnung des Schülers und der nächstgelegenen, aufnahmefähigen staatlichen Schule

Vorgaben zu Schulwegzeiten existieren nicht.

Die 4. Änderungssatzung ist insbesondere durch die Einführung des Deutschlandtickets notwendig geworden.

3.3.4. Vorgaben zur Mindestbedienung im Stadtverkehr Nordhausen

Bestehende Bedienungszeiträume und Bedienungsstandards in den Stadtverkehr Nordhausen können in wesentlichen Eckpunkten fortgeschrieben werden:

Allgemeine Vorgaben:

- Taktverkehr für die Kernstadt
- Straßenbahn 15-min.-Takt im Hauptnetz auf den Linien 1 und 2
- Stadtbus: 20-min.-Grundtakt auf der Stadtbuslinie A
- Anbindung der Ortsteile vorrangig mit Stadtbuslinien, unterstützt durch Regionallinien, Rufbusangebote zulässig

³⁶ vgl. § 41a, Absatz 5 Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG).

- Nachfrageabhängige Bedienung der Ortsteile ohne Taktvorgabe nach der Einwohnerzahl

Festlegung Verkehrszeiten:

- Zusammenlegung HVZ/ NVZ: wegen durchgehender Bedienung auf den Hauptnetzlinien 1, 2, A ist eine Unterscheidung zwischen HVZ und NVZ überflüssig.
- HVZ/NVZ: Mo-Fr: 5 – 19/19:30 Uhr
- SVZ: Mo-Fr: nach 19/19:30 Uhr ...bis ca. 23 Uhr

Festlegung der Bedienungshäufigkeiten:

- Kernstadt/ Salza: Straßenbahn 15-min.-Takt im Hauptnetz auf den Linien 1 und 2 sowie 20-min.-Grundtakt auf der Stadtbuslinie A
- Ortsteile:
 - Ortsteile > 1.000 Ew. (Bielen, Sundhausen): stündliche Bedienung
 - Ortsteile 500 – 1.000 Ew. (Hesserode, Leimbach): mind. 10 FP (Zweistundentakt mit Verdichtung Schulanfangs-/ Schulendzeiten)
 - Ortsteile 100 – 500 Ew. (Mehrzahl der OT): mind. 5 FP
 - Ortsteile < 100 Ew. (Hochstedt, Rüdigsdorf): mind. 3 FP

3.4. Vorgaben für die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen

3.4.1. Hauptverknüpfungspunkt Nordhausen Bahnhof/ Bahnhofplatz

Hauptverknüpfungspunkt und Schnittstelle im ÖPNV-System des Landkreises bzw. der Stadt Nordhausen ist der Bahnhof/ Bahnhofplatz in Nordhausen. Er ist im Übrigen der einzige ÖV-Verkehrsknoten, der verkehrssystemübergreifend diese Funktion erfüllt.

Hier sind folgende Linien verknüpft:

- SPNV: RE8, 9, RE 55, 56, RB 57, RB 80, 81,
- Straßenbahn: Linien 1 bzw. 10
- Stadtbus: Linien A, B, C, E, F, G, K (fast alle Stadtbuslinien außer D)
- Regionalbus: Linien 20, 21, 23, 241, 25, 26, 262, 27, 29, 291
- HSB: Linie 326

3.4.2. Weitere Verknüpfungspunkte im Landkreis

Darüber hinaus gibt es weitere wichtige Verknüpfungspunkte in der Stadt und im Landkreis Nordhausen:

- Verknüpfungspunkt **Niedersachswerfen- Ost** (Straßenbahn/Regionalbus). Die Hauptfunktion dieses Verknüpfungspunktes ist die Umsteigefunktion zwischen nord-süd-gerichteten Straßenbahnverkehren (auch HSB-Verkehre) und ost-west-ausgerichteten Regionalbuslinien. Diese Funktionalität sollte weiter ausgebaut werden, nicht zuletzt mit dem Effekt der Vermeidung von Parallelverkehren zwischen Nordhausen und Niedersachswerfen.
- Verknüpfungspunkt **Bleicherode Ost** (SPNV/Regionalbus). Der Verknüpfungspunkt Bleicherode - Ost ist ein Knoten zur Symmetrieminute 30 und bietet damit fahrplanseitig an und für sich gute Voraussetzungen für Verknüpfungen zwischen dem SPNV und dem Regionalbusverkehr. Trotz der bestehenden baulichen Hemmnisse, hat der Verknüpfungspunkt weiterhin eine wichtige Funktion.
- Verknüpfungspunkt **Bleicherode Löwentor**. Hier sind Bauvorhaben auf Grundlage von Fördermitteln im Rahmen der Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) 2023 erfolgt. Nach der baulichen Aufwertung sind Konzepte für eine bessere Einbindung in das StPNV-Liniennetz sowie eine Verbesserung des Fahrplanangebots anzustreben.

Anzahl und Verteilung der bestehenden Verknüpfungspunkte sind nach planerischem Dafürhalten noch nicht ausreichend. Weitere Vorschläge/ Maßnahmen enthält Kapitel 5.2.4.

3.4.3. Verknüpfungspunkte in der Stadt Nordhausen

Im Netzabschnitt der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Nordbrand, Rathaus/Kornmarkt und Theaterplatz, wo sich die Linien 1 und 2 überlagern, bestehen vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen den Straßenbahnlinien untereinander.

Des Weiteren sind die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Straßenbahnlinien und der Stadtbuslinie A für den Stadtverkehr in Nordhausen prägend. Neben dem Hauptverknüpfungspunkt am Bahnhofsvorplatz sind folgende Haltestellen maßgebend:

- Nordbrand (Umsteigemöglichkeit von und zur Hochschule)
- August-Bebel-Platz/ August-Bebel-Platz Süd (Umsteigemöglichkeit westlich des Zentrums unter Beachtung einer Fußwegezeit zur Überquerung des Platzes)

Weitere bestehende Verknüpfungspunkte:

- Karl-Liebknecht-Platz im Stadtteil Salza (mehrere Stadtbuslinien)
- Südharz Klinikum als Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn und Stadtbus

Weitere Vorschläge/ Maßnahmen enthält Kapitel 5.2.5.

3.5. Anforderungsprofil Haltestellen

3.5.1. Grundsätze

Die Ausstattung der Haltestellen hat zunächst alle grundlegenden Anforderungen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen.³⁷

Unter Berücksichtigung des Ziels eines vollständig barrierefreien ÖPNV zum 01.01.2022³⁸ und ausgehend vom Sachstand der Umsetzung barrierefreier Haltestellen im Kreisgebiet (siehe Kapitel 2.6) legen Stadt und Landkreis Nordhausen Regelanforderungen für den weiteren Haltestellenausbau im Sinne der Daseinsvorsorge fest. Weiterhin wird eine Priorisierung auszubauender Haltestellen vorgenommen, und es werden Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau definiert (siehe Kapitel 3.5.5.).

Die Verantwortung für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.³⁹ Die Straßenbahnhaltestellen befinden sich in der Baulast der VBN.

Die Verantwortung für die Zugänglichkeit der Haltestellen aus dem umgebenden Gebiet heraus sowie den Übergang der Haltestellen zum Bus innerhalb geschlossener Ortschaften obliegt den Gemeinden bzw. Kommunen. Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen sind deswegen ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte und Gemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestelleninfrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können.

Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellenelemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen kann im Einzelfall im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung stehen. Vor dem Hintergrund dieser möglichen Zielkonflikte sollen frühzeitig verbindliche Abstimmungen zwischen den Maßnahmenträgern, den Fördermittelgebern und den Behindertenvertretern durchgeführt werden.⁴⁰

3.5.2. Haltestellenkategorien

Im Nahverkehrsplan, Fortschreibung 2017 bis 2021 wurden Haltestellenkategorien festgelegt. Diese Haltestellenkategorien werden fortgeschrieben und sind nachfolgend erläutert:

- Haltestellenkategorie **A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen** (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) im Stadtverkehr bzw. mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) im Regionalverkehr

³⁷ Vgl. § 32 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bzw. § 31 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab) und § 40 (4) PBefG).

³⁸ Vgl. § 8 Abs. 3 PBefG

³⁹ § 43 Thüringer Straßengesetz (ThürStrG)

⁴⁰ Hingewiesen wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Rechte der Behindertenverbände hinsichtlich der Einreichung von Verbandsklagen bei der Nichtbeachtung der Belange der Barrierefreiheit bei Vorhaben.

- Haltestellenkategorie **B: Umstiegshaltestellen mit regionaler/ städtischer Bedeutung** (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe bzw. zentrale Haltestellen) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) im Stadtverkehr bzw. mehr als 125 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) im Regionalverkehr
- Haltestellenkategorie **C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion** oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen (Haltestellen des Stadt-, Orts-, Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 min.-Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mind. 200 Einwohnern, in der Regel auch alle Schulhaltestellen)
- Haltestellenkategorie **C2: Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion** mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 und weniger als 100 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- Haltestellenkategorie **C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion** mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen weniger als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)

3.5.3. Ausstattungsstandards

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der im Haltestellenkataster erfassten und kategorisierten:

- 138 Haltestellen in der der Stadt Nordhausen
- 184 Haltestellen im übrigen Gebiet des Landkreises Nordhausen

sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Tabelle entspricht in unveränderter Form der Tabelle 5-1 aus dem Nahverkehrsplan, Fortschreibung 2017 bis 2021. Neben den Zuordnungen der Merkmale sind die Zuständigkeiten der Verkehrsunternehmen und Baulastträger definiert.

Tabelle 17: Haltestellenkategorien

Ausstattungsmerkmale	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Betreiber-Logo, Hinweis Infotafeln	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			
Abfahrtafel			VU	VU	VU
Tarifinformation	VU	VU	(VU)		
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs/Fernverkehrs	VU	VU			
Dynamische Fahrgastinformation	(VU)	(VU)			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrtenvorverkauf, 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)

Die im Kapitel 2.7.7 festgestellten Mängel sind sukzessive abzustellen. Das betrifft:

- Kennzeichnung der Haltestellen mit einem gut lesbaren Haltestellennamen (Gesamter Name ohne Längenbeschränkung zur eindeutigen Identifizierung der Haltestelle)
- Gut lesbare Fahrpläne/ Fahrgastinformationen an den Aushängen der Haltestelle mit eindeutiger Identifikation der jeweiligen Haltestelle, insbesondere im Stadtverkehr Nordhausen: haltestellenbezogene Abfahrtspläne (Abfahrtszeiten nach Stundengruppen, Streckenverlauf, Umsteigemöglichkeiten, Endziel usw.)

3.5.4. Mindeststandards für die barrierefreie Haltestellengestaltung

Für die barrierefreie Haltestellengestaltung wurden vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) verschiedene Checklisten herausgegeben, die vom Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt erarbeitet worden sind. Das Veröffentlichungsdatum der Checklisten war der 31.3.2020., die Checkliste zu barrierefreien telematischen Fahrgastservice und -informationssystemen wurde darüber hinaus am 16.11.2020 nochmals veröffentlicht.

Nachfolgend eine Übersicht der maßgebenden Checklisten und Mindeststandards:

- **Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Regionalbushaltestellen V3.5 -)
- **Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen V2.5 -)
- **Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen V3.0 -)
- **Mindeststandards für barrierefreie telematische Fahrgastservice und -informationssysteme** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Fahrgastinformationssysteme V2.0 -)

Zu allen o. g. Checklisten gibt es jeweils Leitfäden mit umfassenden Erläuterungen.

Folgende Vorgehensweise ist allen Checklisten gemeinsam:

- In allen Checklisten sind Teilbereiche definiert.
- Den Teilbereichen sind Qualitätsziele zugeordnet. Ein Teilbereich ist erfüllt, wenn alle Qualitätsziele erfüllt sind.

- Den Qualitätszielen sind ggf. Anforderungen zugeordnet. Sind die Anforderungen erfüllt, gilt das Qualitätsziel als erreicht. In Einzelfällen besteht eine Entweder-oder-Beziehung an die Erfüllung der Anforderung.
- Werden Qualitätsziele einzelner Teilbereiche nicht erreicht, sind die jeweiligen Gründe in der Checkliste zu protokollieren. Für jeden einzelnen Teilbereich erfolgt eine gesonderte Begründungsanforderung, wenn die jeweiligen Qualitätsziele eines Teilbereichs nicht erreicht werden können.

3.5.5. Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sollen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises und der Stadt Nordhausen im Rahmen einer Einzelfallprüfung und nach Abstimmung mit den örtlichen Behindertenvertretern und den Seniorenbeiräten verzichtet werden, wenn:

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle entsprechend der Haltestellenkategorien in Kapitel 3.5.2 sehr gering ist. Dies betrifft **Haltestellen der Kategorie C3**: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen weniger als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. ein zu schmaler Bordstein für die Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung)
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.

3.6. Anforderungsprofil Fahrzeuge im StPNV

3.6.1. Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen und Linienbusse

Für die barrierefreie Straßenbahnen und Linienbusse wurden vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) verschiedene Checklisten herausgegeben, die vom Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt erarbeitet worden sind. Das Veröffentlichungsdatum der Checklisten war der 31.3.2020.

Nachfolgend eine Übersicht der maßgebenden Checklisten und Mindeststandards:

- **Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Straßenbahnen V1.5)
- **Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse** – Checkliste (- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen / Checkliste für barrierefreie Linienbusse V2.1)

Zu allen o. g. Checklisten gibt es jeweils Leitfäden mit umfassenden Erläuterungen.

Folgende Vorgehensweise ist allen Checklisten gemeinsam:

- In allen Checklisten sind Teilbereiche definiert.
- Den Teilbereichen sind Qualitätsziele zugeordnet. Ein Teilbereich ist erfüllt, wenn alle Qualitätsziele erfüllt sind.
- Den Qualitätszielen sind ggf. Anforderungen zugeordnet. Sind die Anforderungen erfüllt, gilt das Qualitätsziel als erreicht. In Einzelfällen besteht eine Entweder-oder-Beziehung an die Erfüllung der Anforderung.
- Werden Qualitätsziele einzelner Teilbereiche nicht erreicht, sind die jeweiligen Gründe in der Checkliste zu protokollieren. Für jeden einzelnen Teilbereich erfolgt eine gesonderte Begründungsanforderung, wenn die jeweiligen Qualitätsziele eines Teilbereichs nicht erreicht werden können.

Die Tabellen 9 und 10 in der Anlage 1 enthalten eine Übersicht der maßgebenden Teilbereiche, Qualitätsziele und Anforderungen.

Bezüglich der **Einsatzquote barrierefreier Fahrzeuge im Busverkehr** gelten folgende Anforderungen:

- Stadtverkehr Nordhausen: 100 %
- Regionalverkehr: 100 %

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass im Busverkehr gegenwärtig bereits ca. 98 % der Fahrzeuge barrierefrei sind, ist diese Zielsetzung gerechtfertigt.

Im **Straßenbahnverkehr Nordhausen** werden ausschließlich Fahrzeuge vom Typ „SIEMENS Combino“ eingesetzt, ein Niederflur-Straßenbahnwagen (durchgängig niederflurig), der ein bequemes Einsteigen und Barrierefreiheit im gesamten Wagen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ermöglicht.

3.6.2. Vorgaben zu Fahrzeualter und Laufleistung

Neben der barrierefreien Ausführung der Fahrzeuge spielen Fahrzeualter und Laufleistung eine wichtige Rolle. Höchstalter und höchste Laufleistung eines jeden eingesetzten Linienbusses werden wie folgt begrenzt:

- Im Regionalverkehr auf 14 Jahre ab Erstzulassung und 650.000 km Laufleistung
- Im Stadtverkehr auf 12 Jahre ab Erstzulassung und 550.000 km Laufleistung
- Straßenbahnen: 30 Jahre ab Erstzulassung⁴¹

Zur Abdeckung von Bedarfsspitzen und Vorhaltung als Betriebsreserve können auch ältere Busse eingesetzt werden, die allen geltenden qualitativen und technischen Vorschriften genügen.

Neben Alters- und Leistungsbegrenzungen nach oben sind Mindestvorgaben zu berücksichtigen, welche sich aus der **Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL - ÖPNV-Unternehmensförderung) und hier Gewährung einer Zuwendung nach RL – ÖPNV-Unternehmensförderung (Fahrzeugförderung)** ergeben.

Punkte 4.10 bis 4.12 sowie Anlage 1.2 (Pkt. 3: Zweckbindungsfrist für den Einsatz der Fahrzeuge) legen fest:

- Mindesteinsatzdauer bzw. Mindestlaufleistung für den geförderten Omnibus 8 Jahre bzw. 400.000 km
- Mindesteinsatzdauer bzw. Mindestlaufleistung für den geförderten Klein- oder Midibus 6 Jahre bzw. 300.000 km
- Für Elektrobusse beträgt die Zweckbindung mindestens 10 Jahre oder 500.000 km im Linienverkehr.
- Die Zweckbindungsfrist für Straßenbahnen beträgt 20 Jahre. Eine Laufleistung ist nicht vorgegeben.

Aus den o. g. Angaben ergeben sich Korridore der Einsatzdauer und Laufleistung, mit denen im Fahrzeugbetrieb kalkuliert werden kann.

3.6.3. Fahrzeugausstattung, Kapazitätsbemessung, Fahrzeugzustand

Unter dem Stichpunkt der Fahrzeugausstattung, Kapazitätsbemessung, Fahrzeugzustand werden die Aussagen aus dem Nahverkehrsplan, Fortschreibung für den Zeitraum 2017 bis 2021 unverändert fortgeschrieben. Im Einzelnen:

⁴¹ Daten zum Busverkehr aus öDA (Anhang 2, Pkt. 4.4).

- Ausstattung der Fahrzeuge mit einer im Tarifgebiet kompatiblen Abfertigungstechnik (Fahrausweisdrucker)
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Vollmatrixanzeige (Front, Einstiegsseite, Heck/Liniennummer), bei nicht regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen bzw. Kleinbussen mit Steckschild hinter der Frontscheibe
- Beachtung der Vorgaben zum Platzangebot entsprechend der in den Fahrzeugpapieren enthaltenen Sitz- und Stehplatzwerte
- Vorgaben zum Platzangebot:
 - Außerhalb der HVZ und bei allen Fahrten mit einer Reisezeit von mehr als 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen
 - In der NVZ sollen nicht mehr als 50 % und in der HVZ nicht mehr als 65 % der Stehplätze belegt sein.
 - Ausnahmen sind zulässig für kurze Fahrabschnitte von nicht mehr als 5 min. Reisezeit
- Sukzessive Verbesserung des Fahrzeugkomforts (Klimatisierung, Wärmeschutzverglasung, usw.)
- Ausstattung WLAN (Prüfauftrag siehe Kap. 5.4.3 unter Beachtung des Grundsatzes der Finanzierbarkeit bzw. Wirtschaftlichkeit)
- Technische Ausstattung der Fahrzeuge mit Technik zur Ansteuerung der für die Busumlaufbeschleunigung vorgesehenen Lichtsignalanlagen (betrifft insbesondere die im Stadtverkehr eingesetzten Bussen und Bahnen)
- Gewährleistung eines sauberen Zustands der eingesetzten Fahrzeuge innen und außen
- Gewährleistung der Sicherheit der eingesetzten Fahrzeuge, Ausrüstung aller regelmäßig im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit einer Videoschutzanlage
- Alle eingesetzten Fahrzeuge 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 sowie Fahrgastinteressen (Sicherheit, Ordnung) beeinträchtigen

3.7. Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice

3.7.1. Tarifier Anwendung

Im StPNV des Landkreises und der Stadt Nordhausen gilt der VBN-Tarif.

Es gelten die: „Tarife und Tarifbestimmungen für den Stadt- und Regionalverkehr der Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH einschließlich der Bahnlinie nach Ilfeld“, zuletzt geändert am 1.5.2023. Die Tarifbestimmungen sind auf der Internetseite der VBN als PDF-Dokument einsehbar bzw. können dort heruntergeladen werden.

Die wichtigsten Bestimmungen (auszugsweise):

- **Geltungsbereich:** Die Tarifbestimmungen gelten im Regionalverkehr des Landkreises Nordhausen und im Stadtverkehr der Stadt Nordhausen einschließlich ihrer Ortsteile sowie auf der Strecke der Harzer Schmalspurbahnen GmbH von Nordhausen nach Ilfeld für die Benutzung der Straßenbahnen, der Busse und der Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen GmbH.
- **Fahrpreisbildung:** Es liegen **zwei Tarifgebiete** vor. Für den Stadtverkehr einschließlich der Bahnlinie nach Ilfeld gilt ein Zonentarif, im Regionalverkehr gilt ein Teilstreckentarif. Die Fahrpreisermittlung erfolgt mit Hilfe von Tarifschemaplan und Fahrpreistabellen.
- **Tarifzonen** im Stadtverkehr einschließlich Bahnlinie nach Ilfeld: siehe Kap. 2.7.1
- **Teilstreckentarif im Regionalverkehr:** siehe Kap. 2.7.2
- **Unentgeltliche Beförderung** von Kindern unter 6 Jahre sowie schwerbehinderten Menschen (nach SGB IX; § 145 ff.)
- **Fahrausweissortiment:** siehe Anlage 1, Tabelle 11

Tarifkooperationen bzw. **Tarifanerkennungen** von Tarifen anderer Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger betreffen folgende Tarife und sind weiterhin anzuwenden:

- Auf parallel verkehrenden Linien werden zwischen der Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH und der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH alle Fahrausweise gegenseitig anerkannt.

Deutschlandticket

Das **Deutschlandticket** ist bundesweit gültig und ermöglicht deutschlandweite Fahrten im ÖPNV und SPNV aller teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Landstarife und Verkehrsverbünde sowie im verbundfreien Raum. Reisende können also alle Busse und Bahnen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs in ganz Deutschland nutzen. Ausgenommen sind der Fernverkehr (zum Beispiel IC, EC, ICE sowie RE-Linien der DB Fernverkehr AG), private Anbieter wie FlixTrain oder FlixBus sowie Fahrten in

der ersten Klasse. Das Deutschlandticket ist bei Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden erhältlich, so auch bei der Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH.

3.7.2. Ticketvertrieb

Der Ticketvertrieb ist weiterhin über verschiedene Kanäle sicherzustellen, insbesondere:

- Fahrscheinverkauf in Bussen (Fahrscheindrucker)
- Fahrscheinverkauf in Straßenbahnen (Fahrscheinautomat)
- Fahrscheinverkauf in Serviceagenturen
- Fahrscheinverkauf an Haltestellen, welche mit Fahrausweisautomaten ausgestattet sind
- Zeitkartenabonnements über Verkehrsunternehmen (Formulare digital über Internetseite bzw. analog Serviceagenturen/ per Zusendung u. ä.)
- Berechtigungsnachweise für die Inanspruchnahme bestimmter Zeitkarten (z. B. für Auszubildende) über Verkehrsunternehmen (Formulare digital über Internetseite bzw. analog Serviceagenturen/ per Zusendung u. ä.)
- Vertrieb Deutschlandticket über die Verkehrsbetriebe Nordhausen mbH (VBN), hierzu gibt es eine eigene „VBN Mobil App“

Neben der Kreisstadt Nordhausen, wo ein umfangreiches Netz an Fahrausweisautomaten und an Serviceagenturen existiert, sollte auf die Ausstattung in den größeren Orten im Landkreis Nordhausen ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Die Grundzentren in Bleicherode, Ellrich, Heringen sowie Niedersachswerfen und Ilfeld in der Gemeinde Harztor sollten über Vorverkaufsstellen für Fahrscheine bzw. Fahrausweisautomaten verfügen.

3.7.3. Fahrplaninformation

Zu den wichtigsten Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen gehört eine einheitliche, rechtzeitige und vollständige Informationsbereitstellung von Fahrplandaten. Im Einzelnen:

- Bereitstellung erforderlicher Fahrplandaten (Soll- und Echtzeitdaten sowie Meldetexte) zur Datenversorgung von Auskunftssystemen (insbesondere Datendrehscheibe Thüringen). Auf diese Weise sind Fahrplanauskünfte im VMT-Routenplaner sowie den Auskunftssystemen, die an den DELFI-Systemverbund angeschlossen sind, für das gesamte Verkehrsgebiet von Stadt und Landkreis Nordhausen möglich. Diese Datenplattform kann ferner auf der Internetseite der Verkehrsbetriebe Nordhausen mbH (Web-Link: <https://www.stadtwerke-nordhausen.de/verkehr/bus-strassenbahn>), Menüpunkt „Fahrplanauskunft“ aufgerufen

werden. Mit der Bereitstellung der Fahrplandaten an die VMT GmbH, die wiederum für die Verfügbarkeit der Informationen im bundesweiten Auskunftssystemverbund DELFI und im Nationalen Zugangspunkt (NAP) des Bundes sorgt, wird die Datenbereitstellungspflicht gemäß Mobilitätsdatenverordnung erfüllt. Die VMT GmbH und der DELFI e.V. fungieren dabei als Erfüllungsgehilfe gemäß Mobilitätsdatenverordnung.

- Daten- und Informationsbereitstellung über die VBN Mobil App
- Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten (s. o.) sowie als Fahrplanhefte
- Veröffentlichung aktueller Fahrplaninformationen zu jedem Fahrplanwechsel sowie ergänzend zu Beginn eines neuen Schuljahrs (Sommer)
- Aktuelle Fahrplanaushänge an den Haltestellen (vgl. auch Aussagen in Kap. 3.5.3)
- Bereitstellung zentraler telefonischer/ elektronischer Auskunftsmöglichkeiten zu Fragen des Fahrplans sowie Fahrgastinformation/ Kundenservice (Hotline, Call-center u. ä.), Sicherstellung von kompetenten, auskunftsfähigem Personal in der Kommunikationssprache Deutsch
- Aktuelle Fahrplaninformationen bei besonderen Ereignissen wie z. B. Baustellen, Streckensperrungen, Umleitungen etc. sowie kurzfristige Veröffentlichung im Internet und an Haltestellen, bei vorher länger absehbaren Ereignissen (s.o.) auch in Fahrplanheften sowie anderen Printmedien (Lokalzeitungen etc.).

3.7.4. Dynamische Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind an Haltestellen zur Verfügung zu stellen, welche mit entsprechenden Fahrgastinformationsanzeigern (DFI-Anlagen) ausgestattet sind (vgl. Kap. 2.7.7).

Darüber hinaus wird angestrebt, die Zahl der Haltestellen, welche über solche DFI-Anlagen verfügen, auszuweiten.

3.8. Betrieb, Organisation, Qualitätsmanagement

3.8.1. Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als 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.

Das **Verkehrsunternehmen** hat Sicherung und Gewährleistung des Betriebsablaufs sicherzustellen. Dazu gehören die Kundenbetreuung und Kundeninformation. Das Störungs- und Beschwerdemanagement gehören zu den weiteren Aufgaben.

3.8.2. Qualitätsanforderungen des Aufgabenträgers

Für die beauftragten Linienverkehre haben die Aufgabenträger Stadt Nordhausen und der Landkreis Nordhausen Qualitätskriterien im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag definiert: Fahrplan, Anschlussbindung, Fahrgastzählung, Fahrzeuge (Bestand und Neubeschaffung), Fahrzeugwerbung, Fahrzeugzustand und Reinigung, Beseitigung von Zustands- und Ausstattungsmängeln bzw. technische Störungen, Haltestellen, Entlohnung, Qualifikation/Anforderungen, Dienstkleidung, Betriebsleitung, Betriebsleitzentrale, Rechnergestütztes Betriebsleitsystem, Störungsmanagement, Beschwerdemanagement, Pünktlichkeit, Internetauftritt, Dynamische Fahrgastinformation, Liniennetzplan, Aushangfahrpläne, Fahrplanheft, Agenturen, Fahrscheinautomaten, Verkauf beim Fahrer, Fahrscheine, Fahrplanflyer, Statusbericht des Verkehrsunternehmens an den Aufgabenträger als zuständige Behörde. Die Qualitätsnachweise erfolgen auf Abruf in statistischen Berichten.

Die Bonus-/Malus-Regelungen gemäß Anhang 3 Punkt 3 des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden jährlich, entsprechend der festgelegten Kriterien, abgerechnet.

3.8.3. Störungsmanagement

Bei vorübergehenden Verkehrsstörungen, Umleitungen und sonstigen Beeinträchtigungen des ÖPNV-Betriebs sind Auswirkungen auf die Fahrgäste soweit wie möglich zu minimieren. Das Verkehrsunternehmen hat zudem für eine rechtzeitige und umfassende Fahrgastinformation über Angebotsabweichungen über geeignete Kommunikationskanäle zu sorgen.

Je nach Ausprägung und Vorlaufzeit der Verkehrsstörung sind Informationen über örtliche Bekanntmachungen in den Medien, über Aushänge an betroffenen Haltestellen und – vor allem bei kurzfristigen Ereignissen – in elektronischer Form zu kommunizieren, z. B. via Webseite des Verkehrsunternehmens sowie via Datendrehscheibe Thüringen, „Störungs-Newsletter“ per E-Mail oder unaufgefordert auf Anzeigetafeln zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) und als „Push-Mitteilung“ im Rahmen einer Smartphone-App.

- Folgende Inhalte sind aufzunehmen und darzustellen:
 - Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterungsstörung)
 - Räumliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle)

- Zeitliche Dimension (vgl. Dauer der Störung)
- Auswirkungen, Folgewirkungen (z. B. Ausfall, Verspätung auf anderen Linien)
- Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.

3.8.4. Baustellenmanagement

Anstehende, längerfristige mit Voll- oder Teilsperren von Linienwegen des StPNV verbundene Baumaßnahmen werden mindestens drei Monate vor Baubeginn zwischen Baulast- und Aufgabenträger(n) unter Einbeziehung der betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt. Ziel ist die Sicherstellung eines verlässlichen und möglichst wirtschaftlichen StPNV-Betriebs und Weitergabe der entsprechenden Informationen an Presse und Fahrgäste.

3.8.5. Beschwerdemanagement

Zum Beschwerdemanagement gehören folgende Aspekte:

- 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.
- Folgende Inhalte sind aufzunehmen und darzustellen:
 - 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.

4. Eckdaten der Bevölkerungs-, Schüler- und Verkehrsprognose

4.1. Prognose der Bevölkerung im Landkreis Nordhausen

4.1.1. Landkreis Nordhausen

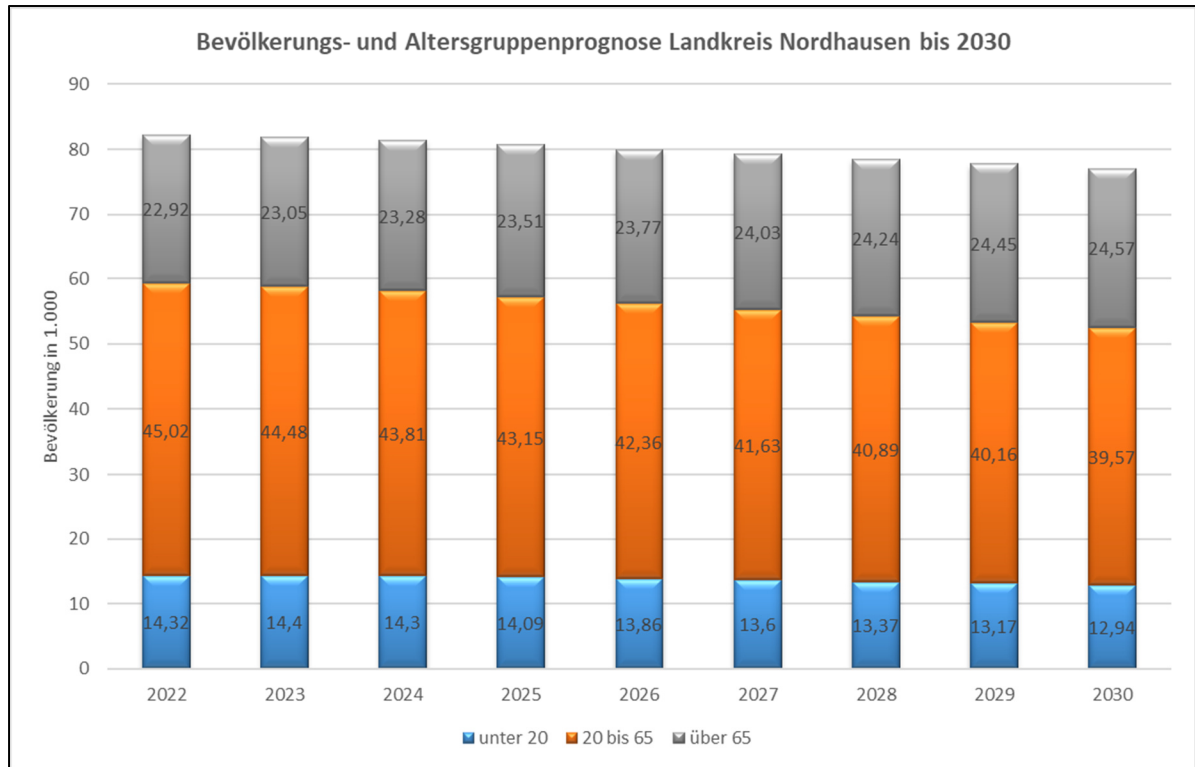


Abbildung 11: Bevölkerungs- und Altersgruppenprognose⁴²

Die Bevölkerungsvorausberechnung ergibt im Betrachtungszeitraum einen Bevölkerungsrückgang von 82.000 auf 77.000 Einwohner im Kreisgebiet. In den drei Hauptaltersgruppen gibt es gegenläufige Entwicklungstendenzen:

- Rückgänge in der Altersgruppe bis 20 Jahre von 14.300 auf 12.900 Einwohner
- Rückgänge in der Altersgruppe der erwerbsfähigen Bevölkerung zwischen 20 und 65 Jahren von rund 45.000 auf rund 40.000 Einwohner
- Zuwächse in der Altersgruppe der Senioren von 22.900 auf 24.600 Einwohner

⁴² Bevölkerungs- und Altersgruppenprognose für den Landkreis Nordhausen auf Basis der 3. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen (3. rBv), Thüringer Landesamt für Statistik, veröffentlicht am 31.01.2023

Von zentraler Bedeutung für die Schülerprognose ist die Zahl der Geburten je Jahr im Landkreis Nordhausen im Betrachtungszeitraum 2022 bis 2030:

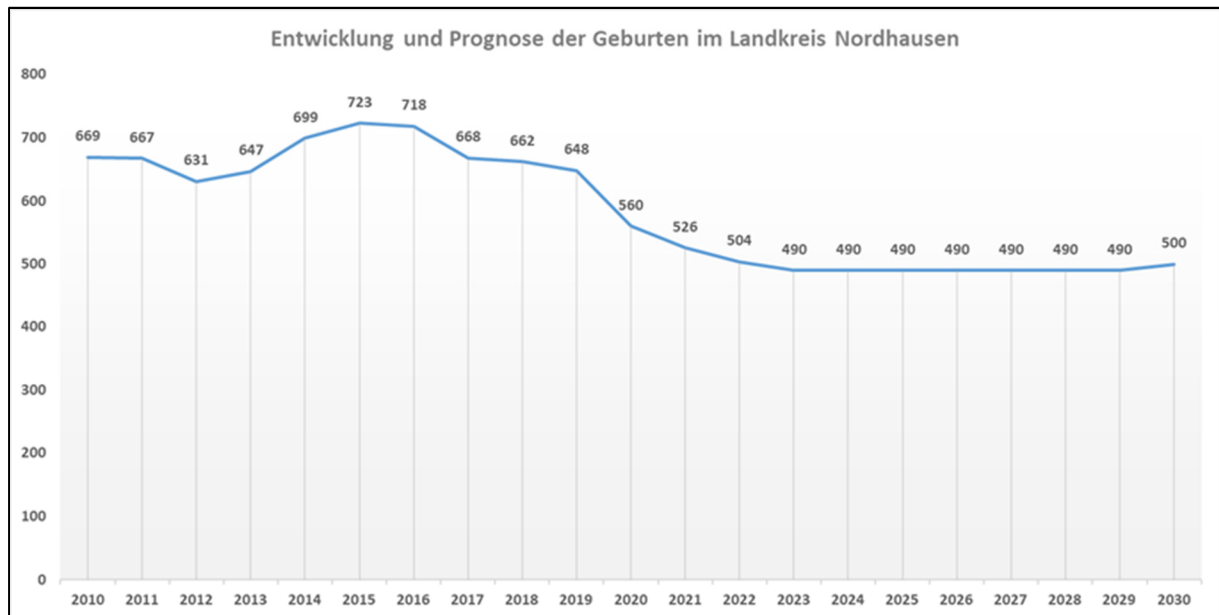


Abbildung 12: Entwicklung und Prognose der Geburten im Landkreis Nordhausen

Die Geburtenzahlen der 2020er Jahre liegen um mehr als 20 % unter den jährlichen Geburtenzahlen der 2010er Jahre. Der Wechsel vollzog sich insbesondere zwischen 2019 und 2022. Ursächlich für den starken Einbruch bei den Geburtenzahlen ist das Fehlen der Elterngeneration aus den 1990er Jahren.

4.1.2. Gemeinden des Landkreises Nordhausen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der 1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv) kann die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Nordhausen auch auf Gemeindeebene dargestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Zahlen für den gesamten Landkreis um ca. 1.500 Einwohner von der 3. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen (3. rBv) abweichen.

Im Ergebnis zeigen sich zwischen einzelnen Gemeinden im Kreisgebiet für den Zeitraum 2020 bis 2030 erhebliche Unterschiede:

- Eine besonders negative Prognose besteht für die Gemeinde Lipprechterode mit einem Rückgang um mehr als 20 %
- Im Bereich 10 bis unter 13 % liegen die Gemeinden Ellrich, Sollstedt, Hohenstein, Urbach, Bleicherode, Kehmstedt, Kleinfurra,

- Alle anderen Gemeinden sowie Nordhausen, Stadt liegen im Schnitt des Kreises bzw. etwas darunter. Die günstigste Entwicklung wird für die Gemeinde Harztor prognostiziert, gefolgt von Heringen/Helme.

Tabelle 18: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Nordhausen⁴³

1. GemBv	2020	2025	2030	Delta 2020-30 abs.	Delta 2020-30 proz.
Ellrich, Stadt	5.390	5.110	4.860	-530	-10%
Nordhausen, Stadt	41.450	39.840	38.110	-3.340	-8%
Sollstedt	2.860	2.690	2.530	-330	-12%
Hohenstein	2.070	1.920	1.800	-270	-13%
Werther	3.140	3.020	2.890	-250	-8%
Harztor	7.540	7.310	7.060	-480	-6%
Heringen/Helme, Stadt	4.690	4.520	4.340	-350	-7%
Görsbach	1.030	990	950	-80	-8%
Urbach	880	830	770	-110	-13%
Bleicherode, Stadt	10.240	9.700	9.100	-1.140	-11%
Großlohra	900	870	820	-80	-9%
Kehmstedt	450	420	390	-60	-13%
Kleinfurra	1.030	970	900	-130	-13%
Lipprechterode	480	430	380	-100	-21%
Niedergebra	650	630	600	-50	-8%
Landkreis Nordhausen	82.790	79.240	75.500	-7.290	-9%

Mit Ausnahme von Urbach liegen alle Gemeinden mit besonders negativer Entwicklung im westlichen Kreisgebiet. Es zeichnet sich ab, dass die Schere zwischen dem östlichen Kreisgebiet (einschließlich Stadt Nordhausen) und dem westlichen Kreisgebiet (inkl. Bleicherode, Ellrich) in den nächsten Jahren immer weiter auseinandergeht.

⁴³ Bevölkerungsprognose, abgerufen unter: https://www.serviceagentur-demografie.de/media/user_upload/18_LK_Nordhausen-Steckbrief-2023.pdf.

4.2. Prognose der Schülerzahlen im Landkreis Nordhausen

4.2.1. Schulnetzplanung

Grundlage der Prognosen ist der „Schulnetzplan Landkreis Nordhausen“ (Stand 25.10.2023).

4.2.2. Grundschulen

Die Schülerprognose für die Grundschulen im Landkreis Nordhausen ist in der nachstehenden Grafik abgebildet:

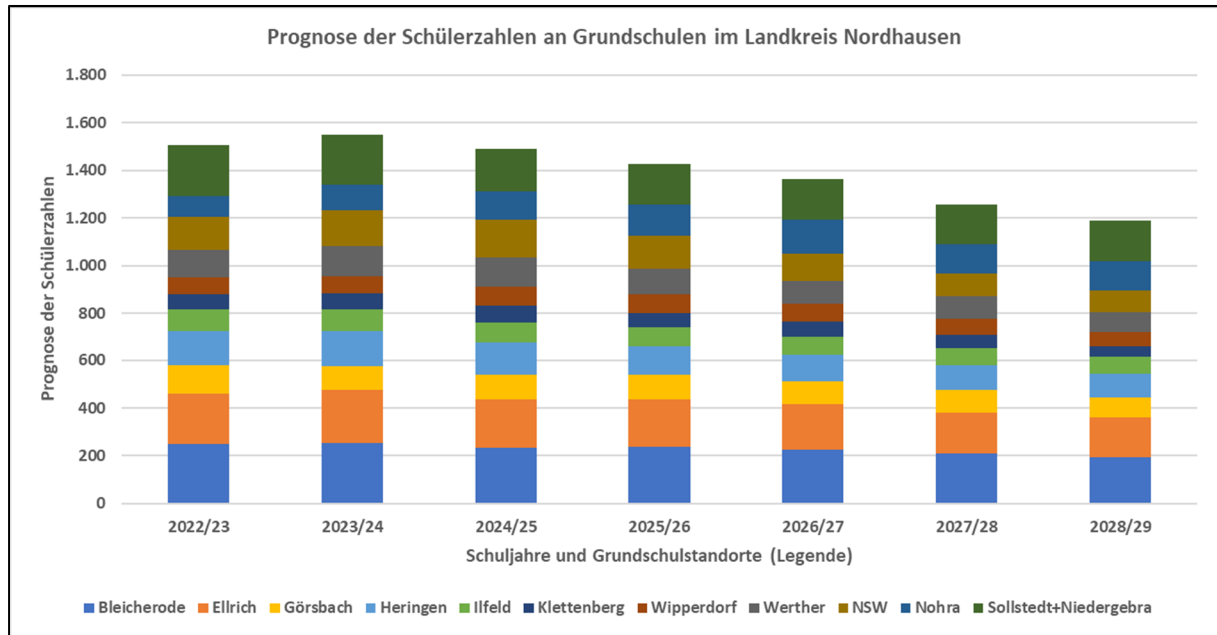


Abbildung 13: Prognose der Schülerzahlen an Grundschulen im Landkreis Nordhausen

Folgende Grundsatzaussagen können getroffen werden:

- Mit dem aktuellen Schuljahr 2023/24 dürfte mit ca. 1.550 Schülern die vorläufige Spitze der Auslastung der Grundschulen erreicht worden sein. In den folgenden Jahren sind von Jahr zu Jahr rückläufige Schülerzahlen zu erwarten. Im Mittel aller Grundschulen im Landkreis (außerhalb der Stadt Nordhausen) muss im Betrachtungszeitraum bis 2028/29 mit einem Rückgang von 3,8 % pro Jahr auf dann insgesamt knapp 1.200 Schüler gerechnet werden.
- Je Grundschule variieren die Zahlen. Das hat zum Teil auch mit kleinräumigen Verlagerungen zwischen benachbarten Schulstandorten (z. B. Niedersachswerfen/ Ilfeld oder Niedergebra/Sollstedt) zu tun. Die größten Grundschulstandorte außerhalb von Nordhausen bleiben nach wie vor Bleicherode und Ellrich.

4.2.3. Regelschulen

Anhand von Übertrittsquoten hat der Schulträger Landkreis Nordhausen für die Regelschulen die in nachstehender Grafik abgebildete Prognose erstellt.

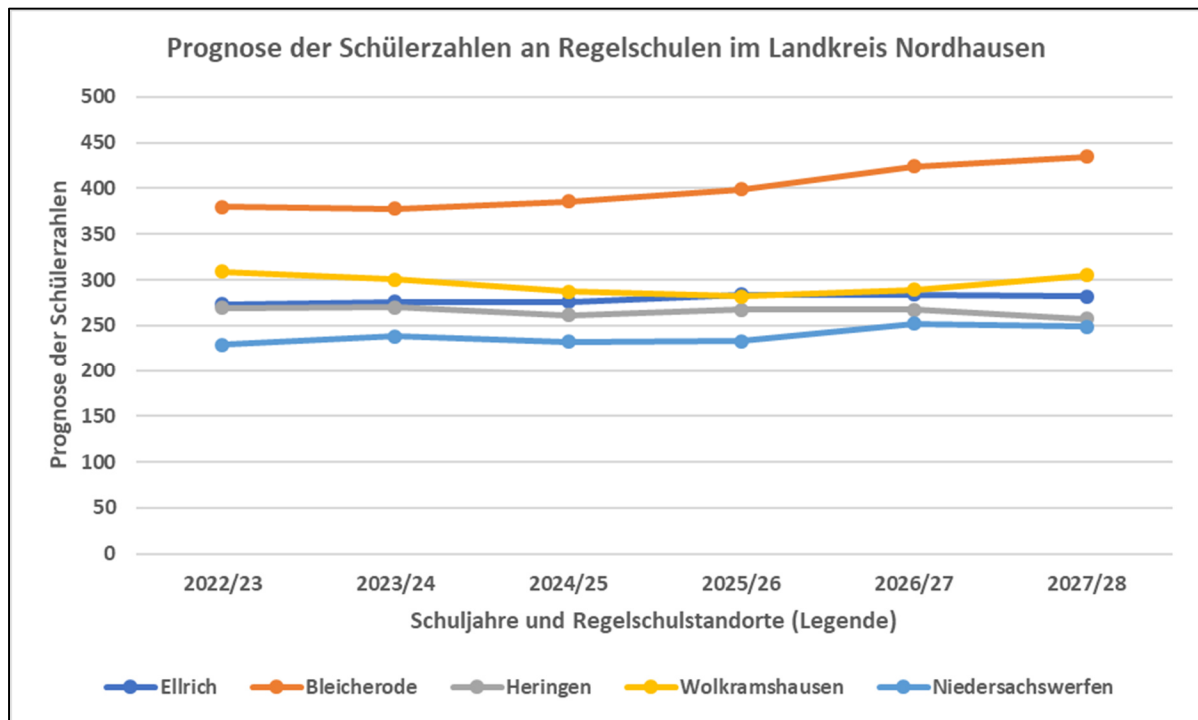


Abbildung 14: Prognose der Schülerzahlen an Regelschulen im Landkreis Nordhausen

Es ist mit folgenden Entwicklungen zu rechnen:

- Die Zahl der Regelschüler über alle fünf Schulstandorte im Landkreis außerhalb von Nordhausen dürfte in Summe von ca. 1.400 auf etwas mehr als 1.500 ansteigen. Im Betrachtungszeitraum ist eine stabile bzw. leicht positive Tendenz zu erwarten.
- Den stärksten Zuwachs dürfte es demnach in der Regelschule Bleicherode geben (im Mittel: + 2,8 % p. a.) gefolgt von der Regelschule Niedersachswerfen (im Mittel: +1,8 % p. a.).
- Für den Standort Heringen wird ein leichter Rückgang (im Mittel: -1 % p.a.) prognostiziert.

4.2.4. Gymnasien

Für die drei Gymnasien sind im Betrachtungszeitraum bis 2027/28 stabile bzw. leicht steigende Schülerzahlen zu erwarten. Ausgehend von gegenwärtig in Summe rund 1.800 Schülern werden bis zum Schuljahr 2027/28 knapp 2.000 Schülerinnen und Schüler prognostiziert. Dabei gibt es zwischen den beiden Nordhäuser Standorten leichte Verschiebungen, der Standort Bleicherode bleibt stabil.

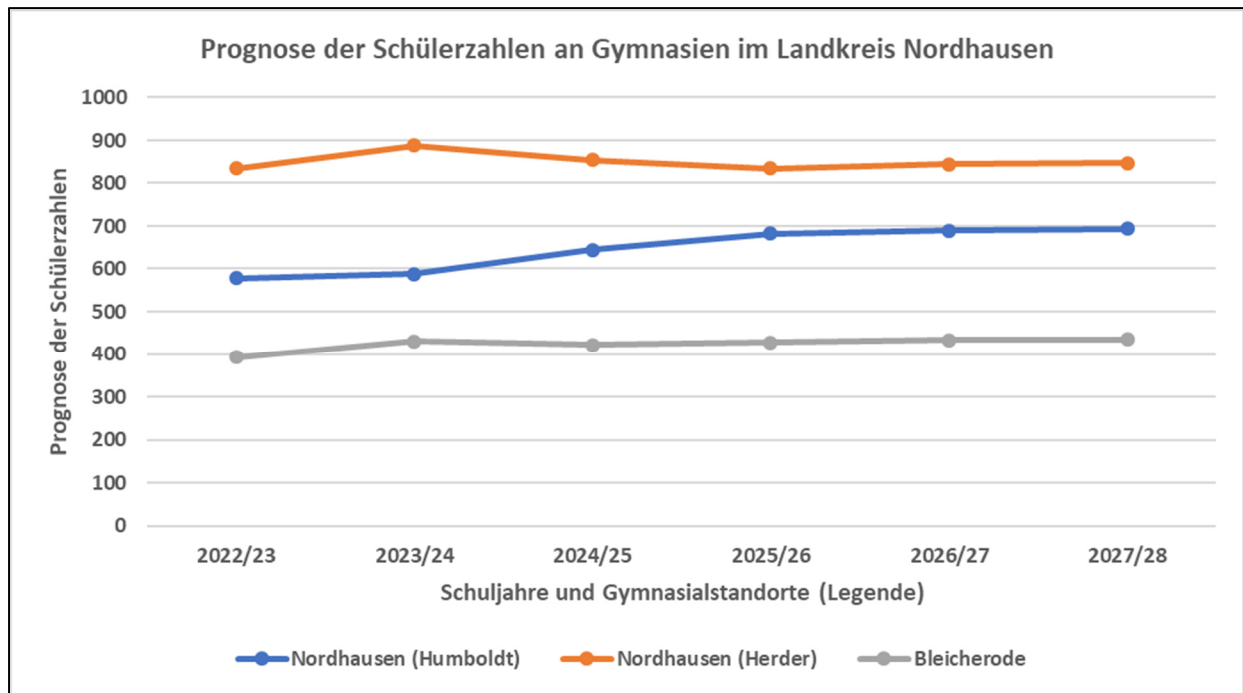


Abbildung 15: Prognose der Schülerzahlen an Gymnasien im Landkreis Nordhausen

4.2.5. Sonstige

Bei den Förderschulen (FÖZ „Pestalozzi“ und FÖZ „St. Martin“) ist im Betrachtungszeitraum bis 2027/28 mit stabilen Zahlen zu rechnen.

4.2.6. Prognosen für die Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderungsprognosen lassen aus der Entwicklung der Schulstandorte (Kap. 4.2.1 bis 4.2.3) bis zum Prognosehorizont 2027/28 (weiterführende Schulen) sowie 2028/29 (Grundschulen) folgende gegenläufige Tendenzen erkennen:

- **Grundschulen:** Die Anzahl der Fahrschüler an Grundschulen könnte sich bei gleichbleibenden Fahrschüleranteilen bis 2028/29 um rund 130 bis 160 Schüler verringern. Rückgänge etwa in Klassenstärke zwischen 13 und 24 Schüler sind für die Grundschulen Bleicherode, Ellrich, Görzbach, Heringen, Klettenberg, Werther zu erwarten.

- **Regelschulen:** Die Anzahl der Fahrschüler könnte sich bei gleichbleibenden Fahrschüleranteilen von 967 auf 1.012, also um 45 erhöhen, wovon allein auf den Standort Bleicherode 32 entfallen würden.
- **Gymnasien:** Die Anzahl der Fahrschüler an den drei Gymnasien könnte sich bei gleichbleibenden Fahrschüleranteilen von rund 1.000 auf knapp 1.090, also um knapp 90 erhöhen, wovon allein auf den Standort Bleicherode 30 und Nordhausen (Humboldt) ca. 50 entfallen würden.

Im Ergebnis der Prognosebetrachtungen ist im Betrachtungszeitraum an Grundschulen mit rückläufigen und an weiterführenden Schulen mit (noch) wachsenden Fahrschülerzahlen zu rechnen. Beide Tendenzen dürften sich in Summe ausgleichen.

4.3. Verkehrsnachfrageprognose

Wegen der:

- erheblichen pandemiebedingten Nachfragerückgängen in den zurückliegenden Jahren
- aktuell starken Beeinflussung durch neue Ticketformen (Deutschland-Ticket)
- zahlreichen Baustellen insbesondere in der Stadt Nordhausen (Gleisnetz)

sind detaillierte Prognosen der Fahrgastnachfrage mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Folgende Eckwerte können für die kommenden Jahre angesetzt werden bzw. besitzen weiterhin Gültigkeit:

- Stadtlinienvverkehr: ca. 2,5 Fahrgäste je Fahrplankilometer => in Summe rund 2,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- Regionallinienvverkehr: ca. 1 Fahrgast je Fahrplankilometer => in Summe bis zu 2 Mio. Fahrgäste pro Jahr

5. Angebots- und Maßnahmenplan

In diesem Kapitel sind die wichtigsten Maßnahmen der Entwicklung der Nahverkehrsplanung beleuchtet.

5.1. Schulstandorte und Schülerbeförderung

Wie in den Kapitel 4.1 und 4.2.1 erläutert, werden die 2020er Jahre durch einen signifikanten Einbruch der Geburtenzahlen im Landkreis Nordhausen gekennzeichnet sein. Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans erreicht diese vorhersehbare Entwicklung zumindest die Grundschulen.

Nach der aktuellen Schulnetzplanung sind **alle Schulstandorte** im Landkreis Nordhausen **bis 2027/2028 gesichert**. Erst für die kommende Schulnetzplanung 2028/2029 bis 2032/2033 stehen u. U. Veränderungen an.

Die kurz- und mittelfristigen Entwicklungen in der Schulnetzplanung bis Schuljahr 2027/28 bei den weiterführenden Schulen sowie 2028/29 bei den Grundschulen, erfordern **operative Anpassungen in der Schülerbeförderung** in voraussichtlich geringem und damit beherrschbarem Umfang.

Auf längerfristige Entwicklungen (Schulnetzplanung 2028/29 ff.) sollte planerisch in der Schulentwicklungsplanung und in der Nahverkehrsplanung rechtzeitig reagiert werden. Im Idealfall sind beide Planungsaspekte miteinander zu verzahnen, um die Auswirkungen auf die Schülerbeförderung abfedern zu können.

Demgegenüber sind die Optimierungsmöglichkeiten der weiteren Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr weitgehend ausgeschöpft. An Förderschulen sind rund 210 Schüler im freigestellten Schülerverkehr unterwegs, an Grund- und Regelschulen lediglich 11 Schüler.

5.2. Maßnahmen zur Angebotsentwicklung im Regional- und Stadtverkehr

5.2.1. Verkehrsraum Südost

Ausgangslage:

Im Verkehrsraum Südost (Raum Heringen) sorgen zwei Regionalbuslinien für die Erschließung.

- Linie 20: Nordhausen - Uthleben - Heringen - Auleben – Görzbach
- Linie 21: Nordhausen - Bielen - Windehausen - Urbach – Görzbach

Durch die Vielzahl der zu bedienenden Orte kommt es zu Stichfahrten (Hamma, Urbach, Windehausen). Die Fahrtzeiten für dahinter liegende Orte (Auleben, Görzbach) verlängert sich dementsprechend.

Einzugspotential:

Der Raum umfasst außerhalb von Nordhausen Orte mit einem Bevölkerungspotential von insgesamt knapp 10.000 Einwohnern: Auleben (900), Bielen (1.200), Görzbach (1.000), Hamma (200), Heringen (2.100), Leimbach (800), Sundhausen (1.000), Urbach (knapp 900), Uthleben (1.000), Windehausen (knapp 500).

Planung, Maßnahmen (Prüfauftrag):

Durch eine dritte Linie kann das Angebotskonzept wesentlich vereinfacht und verbessert werden:

- Linie 20: Nordhausen - Uthleben - Heringen - Auleben (– Görzbach) (...wie gehabt)
- Linie 21: Nordhausen - Bielen – (Windehausen – Heringen – Hamma/ Görzbach)
- Linie 22: Nordhausen Ost – Leimbach – Urbach – (Heringen/ Görzbach)

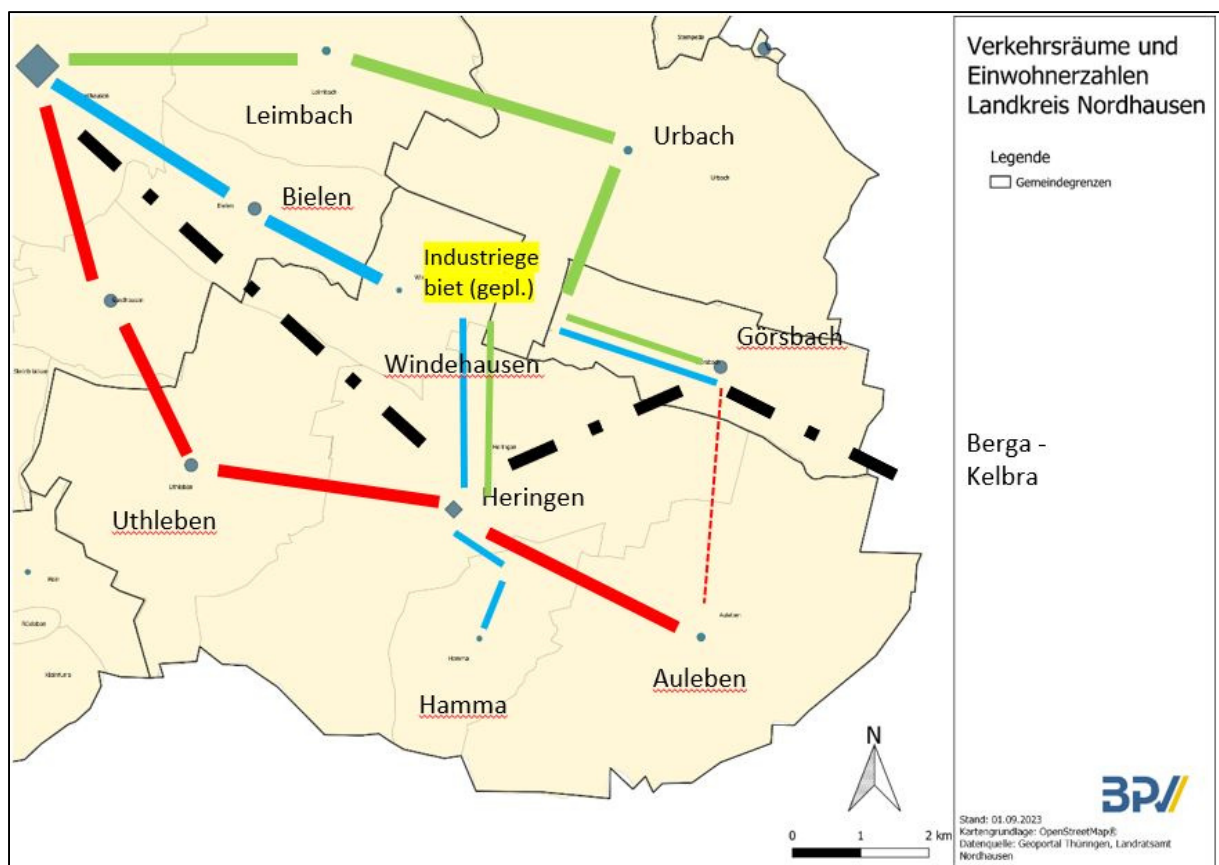


Abbildung 16: Skizze zu Prüfauftrag

Vorteile:

- Drei Linien im Stundentakt (Grundtakt) an Werktagen
- Zweistündliche Direktverbindung von Urbach und Görzbach sowohl mit Nordhausen (Ost, Bahnhofsplatz) als auch mit Heringen (Schulstandort, Grundzentrum/Nahversorgung)
- Mehr Fahrten von und nach Leimbach (in Kombination mit Linie F als Schullinie)

- Nachfrageerhöhung Straßenbahnlinie 2 in Nordhausen Ost
- Etablierung Nordhausen Ost als Verknüpfungspunkt Stadtverkehr/Regionalverkehr
- Vermeidung von Stichfahrten (Urbach, Windehausen, Hamma)
- Verkehrsanbindung der Industriegroßfläche „Goldene Aue“ für den Fall von Neuansiedlungen

Fahrtzeitverkürzungen (auf):

- Nordhausen Ost – Leimbach: ca. 5 min. (Fahrt Zentrum: ca. 15 min.)
- Nordhausen Ost – Urbach: ca. 15 min. (Fahrt Zentrum: ca. 25 min.)
- Nordhausen Ost/Bahnhof – Görzbach: < 25 min. (ca. 21 min.)
- Nordhausen (Bahnhof) – Auleben: ca. 30 min.

Insbesondere für Urbach und Görzbach verkürzen sich die Fahrtzeiten. Der gesamte Verkehrsraum Südost erreicht in der Buserschliessung Stadtverkehrsqualität.

Sonstige Maßnahmen (Prüfauftrag):

- Überprüfung Tarifsystme => Zonierung im Bereich des Verkehrsraums Südost

5.2.2. Maßnahmen im Raum Bleicherode (Prüfaufträge)

Ausgangslage:

Bleicherode weist einige Mängel in der ÖV-Erschließung auf:

- Bahnhöfe liegen außerhalb der Stadt (Bleicherode Ost, Niedergebra)
- Westliche, südwestliche Stadtgebiete liegen außerhalb der Einzugsgebiete von StPNV-Haltestellen
- Zentrale Haltestelle Löwentor ist baulich umgestaltet, die Busbedienung sowie die Verknüpfungsfunktion zwischen Buslinien ist jedoch ausbaufähig
- Einzige Bleicheröder Studentaktverbindung: von/nach Sollstedt über Niedergebra und Obergebra

Den Nachteilen stehen einige positive Entwicklungen der Infrastruktur gegenüber:

- Flächendeckender Stand des Ausbaus barrierefreier Haltestellen in Bleicherode, Lipprechterode, Kraja, Kleinbodungen, Großbodungen höher als anderswo
- Ausbau Haltestelle Löwentor in Bleicherode (2023/2024) mit drei bis vier Bussteigen/Wartepositionen, damit ideale Anfangs- bzw. Endhaltestelle für einige Linien
- Ausbau L 1011 zwischen Großbodungen und Kleinbodungen (=> schnelle, beschleunigte Busverbindungen möglich)

Prüfauftrag/ Zielstellung:

- Angebotskonzentration im Dreieck Großbodungen – Wipperdorf – Sollstedt mit **Bleicherode (Löwentor) als Verknüpfungspunkt** innerhalb dieses Dreiecks (stündliche Verbindungen)
- Aufrechterhaltung des stündlichen Angebots zwischen Bleicherode und Sollstedt über Nieder- und Obergebra (Linie 28)
- Mind. Stundentaktverbindung mit Bleicherode Ost, da dort stündlicher RE-Halt (RE8/ RE9 um die Minute 30 herum), ggf. Durchbindung bis/ab Wipperdorf, Verbindung mit Halt an allen relevanten Haltestellen im Stadtgebiet Bleicherode und Verknüpfung mit Linie 28 (von/nach Sollstedt) am Löwentor
- Gewährleistung eines ausreichenden Angebots zwischen Bleicherode und Großbodungen (Linie 27) unter Einbeziehung der Orte Lipprechterode, Kraja, Kleinbodungen in zwei möglichen Varianten:
 - Kurze Linienführung: (Bleicherode Ost) – Bleicherode – Großbodungen
 - Lange Linienführung: **Nordhausen – Wipperdorf – Bleicherode – Großbodungen**

Bei letzterer Variante wären folgende Aspekte bedeutsam:

- Begrenzung des Fahrtenangebots zwischen Nordhausen und Wipperdorf (heute ca. 10 Fahrtenpaare) auf bspw. ca. 7 FP (Zweistundentakt) mit stringenter Taktung
- Fahrtzeitverkürzung zwischen Nordhausen und Großbodungen auf höchstens 45 Minuten (NDH-Bleicherode: 30 Minuten und Bleicherode-Großbodungen: 15 min.)
- Angebotsqualität vergleichbar TaktBus (siehe Empfehlungen: www.bus-bahn-thueringen.de) mit effizientem Fahrzeugeinsatz und kompatibel zum ITF-Rahmenplan Thüringen

5.2.3. Stadtbusverkehr Nordhausen

Ausgangslage:

Der Stadtbusverkehr Nordhausen weist einige Mängel in der ÖV-Erschließung auf:

- Linienüberschneidungen (Parallelverkehre) Linien A, E, schwerpunktmäßig im Stadtteil Salza
- Stadtbusnetz enthält bzw. bedient (zu) viele Haltestellen der untersten Kategorien (C2, C3) (vgl. Kartenanlage, Karte 13), deren Schwerpunkte im Süden der Stadt sowie in Niedersalza (Linien B, C...) liegen.
- Viele Linien ohne regelmäßiges Angebot (Takete), funktionell hauptsächlich auf den Schülerverkehr zugeschnitten

- Linie K als Unterlinie (Verstärkerlinie) der Regionalverkehrslinie 21, ohne eigenes Profil und Funktion im Stadtverkehr (außer für Schülerverkehre)

Prüfauftrag/ Zielstellung:

- Überplanung Stadtbusverkehr unter den o. g. Schwerpunkten (mittel- bis langfristige Zielstellung)
- Überplanung Linie K (kurzfristig umsetzbare Zielstellung als relativ kleiner Eingriff in das Stadtbussystem)

5.2.4. Weiterführende Maßnahmen zur Entwicklung der Verknüpfungspunkten im Landkreis Nordhausen

In der Bestandaufnahme (vgl. Kap. 2.3.4 sowie 2.5.4) wurde herausgearbeitet, dass bestehende, bereits baulich barrierefrei ausgebaute Verknüpfungspunkte besser in das Liniennetz bzw. Fahrplanangebotskonzept eingebunden werden sollten. Dies betrifft:

- Niedersachswerfen Ost (Entwicklung als Schnittpunkt mit Regionallinien in/aus dem Oberharz)
- Bleicherode (Gymnasium, Löwentor) als Schnittpunkt im Dreieck Großbodungen, Sollstedt, Wipperdorf sowie als größte Stadt im westlichen Kreisgebiet (vgl. auch Kap. 5.2.2)

5.2.5. Weiterführende Maßnahmen zu Entwicklung von Verknüpfungspunkten in der Stadt Nordhausen

Obwohl die Stadt Nordhausen etliche Verknüpfungspunkte mit spezifischen Umsteigebeziehungen und Funktionalitäten aufweist, gibt es nach planerischem Dafürhalten noch einige Ansatzpunkte für Verbesserungen und Weiterentwicklungen. Verwiesen sei an dieser Stelle auch auf die Aussagen im ISEK der Stadt Nordhausen (vgl. Kap. 1.2.3).

- **Verknüpfungen im Norden der Stadt (Südharz Klinikum, Parkallee usw.).** Durch eine stärkere Fokussierung auf Umsteigebeziehungen und feste Anschlüsse an den o. g. Umsteigepunkten könnte der Linienweg der Stadtbuslinie E im Norden bzw. Westen entzerrt und eingekürzt werden. Im Gegenzug könnte das Angebot in die Ortsteile u. U. ausgeweitet werden.
- **Verknüpfungen im Osten der Stadt (Nordhausen Ost).** In Nordhausen Ost als eine der aufkommensstärksten Straßenbahnhaltstellen außerhalb des Zentrums ist das

Verknüpfungspotential noch völlig brachliegend. Hier bestehen planerische Ansätze in der Einrichtung von Zubringerlinien in Richtung Leimbach, Urbach ggf. Görzbach (vgl. Kap. 5.2.1)

- **Verknüpfungen im Stadtteil Salza (Bereich Altentor / Birkenweg/ Ricarda-Huch-Straße).** Im Bereich der Straßenbahntrasse der Linie 10 bestehen im Bereich der genannten Haltestellen u. U. Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Stadtbuslinien.
- **Verknüpfungen in Rottleberode, zwischen Stadtverkehr (Linie E) und TaktBus-Linie 450.** Sofern das Angebot der Linie E (wie in Kap. 5.2.3 dargestellt) überarbeitet wird, wäre eine Orientierung am zweistündlichen Anschluss zur Landesbuslinie 450 in Rottleberode (Landkreis Mansfeld-Südharz) in der Relation Nordhausen – Stolberg (Harz) anzustreben. Zwischen Stolberg und Nordhausen bestehen Verkehrsbeziehungen, die eine Abstimmung eines systematischen Anschlusses wünschenswert machen.

Prüfauftrag/ Zielstellung:

- Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten an den o. g. Verknüpfungspunkten im Stadtverkehr Nordhausen unter den o. g. Randbedingungen und Zielstellungen

5.2.6. ÖPNV-Erschliessung Tourismusprojekt „Harzer Hexenreich“

Nach geplanter Fertigstellung der Baumaßnahme des Tourismusprojekts Harzer Hexenreich (geplant Ende 2024) im Ellricher Ortsteil Rothesütte, soll eine angemessene touristische Erschließung durch den ÖPNV erfolgen. Zudem wird die Haltestelle Ellrich, Rothesütte zeitnah barrierefrei ausgebaut.

Zu prüfen ist, inwieweit eine Taktanpassung der Linie 23 auf dem Abschnitt Niedersachswerfen-Ost – Rothesütte - Benneckenstein wochentags auf einen Stundentakt und am Wochenende auf einen 2-Stundentakt erforderlich sein könnte.

In Benneckenstein bestehen u. U. Anschlussmöglichkeiten bezüglich der HVB-Linien:

- Linie 263: Benneckenstein – Hasselfelde – Blankenburg /Harz (=> 120-min.-Takt)
- Linie 265: (Hohegeiß) - Benneckenstein – Elbingerode – Wernigerode (=> Mo-Fr: 60-min.-Takt, Sa/So120-min.-Takt)

Nach Schätzungen des Landkreises werden pro Jahr mindestens 150.000 Besucher im Harzer Hexenreich erwartet.

Prüfauftrag/ Zielstellung:

- Gewährleistung einer angemessenen Erschließung des Ellricher Ortsteils Rothesütte durch die Linie 23 unter den o. g. Randbedingungen und Zielstellungen

- Abstimmungen mit dem benachbarten Landkreis Harz über die Anpassung des Taktes der Linie 23 in Benneckenstein, um Anschlüsse von bzw. zu den Linien 263 bzw. 265 realisieren zu können.

5.3. Tarifsystem und Tarifgestaltung

Hinsichtlich einer ausgewogenen Tarifgestaltung sind Veränderungen unumgänglich. **Zonen- und Teilstreckentarife im Landkreis Nordhausen sollten dem Grundsatz nach in ein einheitliches Tarifsystem überführt werden.**

Die Tarifgestaltung ist aber an die Frage einer Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) geknüpft. Hierzu sind folgende Überlegungen zu berücksichtigen:

- Größere Städte sind im VMT jeweils einer Tarifzone zugeordnet (Erfurt – Zone 10, Weimar – Zone 20, Jena – Zone 30, Gera – Zone 40). Auch periphere Ortsteile innerhalb einer Stadt gehören zu einer Stadtzone. Innerhalb der städtischen Tarifzonen gelten Citytarife.
- Ländliche Räume sind in unterschiedlich große Zonen gegliedert. Hier gelten Regio-Tarife. Auch Klein- und Mittelstädte in vergleichbarer Größe wie Nordhausen (z. B. Gotha, Zone 700) gehören in diese Kategorie.
- Bei der ÖPNV-Nutzung zwischen Städten und Regionen kommt der CityRegioTarif zur Anwendung. Der CityRegio-Tarif gilt, wenn CityTarif- und RegioTarif-Zonen befahren werden.

Übertragen auf den Landkreis Nordhausen würde dies sowohl eine Veränderung der städtischen Zonengliederung im Bereich des Stadtverkehrs Nordhausen als auch der Teilstreckentarifizierung außerhalb von Nordhausen nachsichziehen.

Vorrangig wäre also die Frage der Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) im Grundsatz zu klären. Danach würden sich die Optionen der Tarifgestaltung richten.

Planerisch wäre es allerdings sinnvoll, zunächst die Optionen der Tarifgestaltung und Tarifentwicklung auszuloten und in den Kontext einer möglichen VMT-Mitgliedschaft zu stellen.

5.4. Investive Maßnahmen

5.4.1. Infrastruktur des Straßenbahnnetzes

Zur Sanierung des Gleisnetzes und Verbesserung der Infrastruktur sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Gleisgrunderneuerung Bahnhofstraße – Rautenstraße (2024)
- Gleisgrunderneuerung Bahnhofstraße – Zorgebrücke (2024)
- Gleisgrunderneuerung Uferstraße (2025)
- Gleisgrunderneuerung Haltestellen Stolberger Straße, Neblungstraße, Puschkinstraße (inkl. Neuer Haltestelle) mit Grunderneuerung und Oberleitung zwischen den Haltestellen ab Bachstraße (2026/2027)
- Gleisverschwenkung Bebelplatz bis Verschwenkung NDH/Ost (2028)

5.4.2. Fahrzeugbeschaffung, Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive)

Nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubereFahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG), welches der Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) dient, sollen saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Die schrittweise Umsetzung der Richtlinie ist ein zentraler Aspekt der Nahverkehrsplanung im Landkreis Nordhausen.

In der langfristigen Perspektive (über die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans hinausgehend) bestehen folgende Zielstellungen:

- Umsetzung der CVD: 65 % der Fahrzeuge bis 2032
- Vollständige Umsetzung der CVD bis zu Jahr 2040

Ausgehend von aktuell 7 Elektrobussen im Bestand investiert der Verkehrsbetrieb VBN in die **Beschaffung von jährlich drei bis vier neuen Elektrobussen im Zeitraum 2023 bis 2028**. Der geplante sowie der bislang getätigte Umfang der Investitionen sind dem Kapitel 7.5.2 ff. zu entnehmen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die **Fahrzeugbeschaffung auf der Linie 10**, wo für die seit 2004 verkehrenden drei Fahrzeuge von Typ SIEMENS Combino Duo durch neue Fahrzeuge bis 2030 abgelöst werden sollen. Hierzu sind die notwendigen Vorbereitungen zu treffen.

5.4.3. Vollerhebung StPNV und Ausstattung WLAN

Die im Jahr 2022 geplante Vollerhebung konnte pandemiebedingt nicht durchgeführt werden, daher soll im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans eine Vollerhebung mit Fahrgastbefragung stattfinden. Für die Erhebung sollen u.a. auch die vorhandenen automatischen Fahrgastzahlssysteme (AFZS) in den Straßenbahnen und Bussen genutzt werden.

Im Zuge der Befragung soll geprüft werden, inwieweit den Fahrgästen WLAN in Bussen wichtig ist. Zudem soll das Verkehrsunternehmen unter Beachtung des Grundsatzes der Finanzierbarkeit bzw.

Wirtschaftlichkeit den Aufwand und die Kosten für die WLAN Instandhaltung aufzeigen und zusammen mit der Stadt und dem Landkreis Nordhausen eine Grundsatzentscheidung bezüglich WLAN in Bussen fällen.

6. Organisation

6.1. Aufgabenträgerorganisation

Die Aufgabenträger Landkreis Nordhausen und Stadt Nordhausen wirken gemeinsam und einvernehmlich als Gruppe von Behörden bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen und Leitlinien der Angebotsgestaltung zusammen (vgl. Kap. 3.1).

Zu den Aufgabenbereichen gehört die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im politischen Bereich, insbesondere:

- Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
- Mitgliedsfunktionen in Zweckverbänden bzw. Beiräten von Zweckverbänden
- Gesellschafterfunktionen bei kommunalen Verkehrsunternehmen
- Abschluss von Leistungsvereinbarungen mit dem oder den Konzessionär(en), vertragliche Regelungen der Vergabe, Leistungserbringung und Finanzierung
- Aufstellung, Beschlussfassung gemeinsamer Nahverkehrsplan

Des Weiteren bestehen zahlreiche Aufgaben im Bereich der lokalen Regieebene:

- Strategisches ÖPNV-Management auf Ebene Landkreis bzw. Stadt Nordhausen
- Vorbereitung, Begleitung und Durchführungskontrolle des Gemeinsamen Nahverkehrsplans
- Wahrnehmung von Arbeitsaufgaben im Rahmen des Zweckverbands
- Fördermittelmanagement (Landesmittel, Ausgleichszahlungen, sonstige Fördermittel)
- Wahrnehmung von Aufgaben i. Z. m. Liniengenehmigungsverfahren, Linienbündelung usw.
- Vorbereitung und Begleitung von Leistungsvergaben, Leistungsvereinbarungen, Finanzierung etc. (Bestellerfunktion)
- Kontrolle, Abrechnung der vereinbarten Leistungsdurchführung, Überkompensationskontrolle
- Erstellung, Veröffentlichung von ÖPNV-Jahresberichten nach Artikel 7 Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

6.2. Unternehmensorganisation

Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinien- und Straßenbahnverkehre in Aufgabenträgerschaft von Landkreis und Stadt Nordhausen sind die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN).

Der VBN obliegt die Organisation und Durchführung des StPNV mit Straßenbahnen und Omnibussen im Linienverkehr sowie im freigestellten Schüler- und Gelegenheitsverkehr auf dem Gebiet des Landkreises bzw. der Stadt Nordhausen.

Seitens der Stadt Nordhausen sind die Stadtwerke Nordhausen – Holding für Versorgung und Verkehr GmbH (HVV) das Mutterunternehmen der VBN. Diese Gesellschaft hält einen Geschäftsanteil an der VBN in Höhe von 70 %. Die HVV ist eine geschäftsleitende Holding, welche für die Stadt Nordhausen öffentliche Aufgaben in verschiedenen Bereichen wahrnimmt, so auch im Bereich Verkehr. Darüber hinaus werden zahlreiche verwaltungstechnische und kaufmännische Aufgaben und Dienstleistungen für die Tochtergesellschaft erbracht.

Der Landkreis Nordhausen als Gesellschafter hält an der VBN einen Geschäftsanteil in Höhe von 30 %.

6.3. Leistungserbringung und Durchführungscontrolling

Als wesentliche Basis für die Erbringung der Verkehrsleistungen im StPNV mit Omnibussen und Straßenbahnen besteht seit dem 1. Januar 2018 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) nach der Verordnung EG Nr. 1370/2007, durch welchen das Unternehmen mit der Leistungsdurchführung im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet der Stadt Nordhausen und des Landkreises Nordhausen betraut ist und auf dessen Grundlage die Liniengenehmigungen erteilt wurden.

Der öDA hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2032.

Der öDA enthält alle erforderlichen Regelungen zur Leistungserbringung und zum Durchführungscontrolling, etwa zu folgenden Aspekten:

- Umfang und Anpassung des Verkehrsleistungsangebots
- Qualität des Verkehrsleistungsangebots
- Rechtsstellung und Pflichten des Unternehmens
- Aufgaben der zuständigen Behörde, Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Überkompensationskontrolle
- Weitere Festlegungen

6.4. Linienbündelung

Die rechtliche Grundlage für die Linienbündelung ergibt sich aus dem PBefG § 9, Absatz 2. Darin heißt es: „Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.“

§ 8 PBefG „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen“ beschreibt das Ziel der „...Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.“ (§ 8, Absatz 3 PBefG).

Die Aufgabenträger können über das Steuerungsinstrument der Linienbündelung Einfluss auf die Liniengenehmigungen nehmen.

Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Enge verkehrliche Verflechtung der im Rahmen der Linienbündelung zusammengefassten Linien
- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung (Synergieeffekte aus betrieblicher Sicht)
- Gewährleistung eines einheitlichen und leicht zugänglichen Verkehrssystems (aus Sicht des Fahrgastes)

Diese wesentlichen Anforderungen können als erfüllt angesehen werden. Insbesondere ist hervorzuheben:

- Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus bilden ein integriertes, betrieblich gut erstellbares und aus Sicht des Fahrgastes einheitliches und leicht zugängliches Verkehrssystem im ÖPNV. Die wesentlichen Verknüpfungspunkte liegen dabei hauptsächlich in der Stadt Nordhausen (Hauptverknüpfungspunkt Bahnhofsvorplatz).
- Der Fahrzeugeinsatz im Stadtbus- und Regionalbusverkehr erfolgt übergreifend und integriert. Der Fahrzeugeinsatz wird zentral gesteuert (Betriebsleitzentrale)
- Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation, Kundenservice sowie Betrieb, Organisation, Qualitätsmanagement erfolgen „aus einer Hand“ und erstrecken sich auf den gesamten Landkreis Nordhausen.
- Der Kunde kann ein breitgefächertes ÖPNV-Angebot aus Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus nutzen. Fahrgastinformation, Vertrieb und Service sind für ÖPNV-Nutzer einheitlich geregelt. Beim Tarif gibt es aus Kundenperspektive noch Verbesserungsbedarf.

Die Linienbündelung liegt im öffentlichen Verkehrsinteresse von Landkreis und Stadt Nordhausen. Die Festlegungen des Nahverkehrsplans, Fortschreibung 2017 bis 2021 werden hinsichtlich der Linienbündelung unverändert fortgeschrieben.

Im **Linienbündel „StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“** sind folgende Linien zusammengefasst:

- Straßenbahn: Linien 1 und 2
- Stadtbus: Linien A, B, C, D, E, F, G, K
- Regionalbus: Linien 20, 21, 23, 231, 24, 241, 25, 251, 26, 261, 262, 27, 271, 272, 28, 281, 282, 29, 291, 292, 293

6.5. Liniengenehmigungen

Für die Linienbündelung ist eine Harmonisierung der Linienkonzessionen wichtig. Das erleichtert dem Aufgabenträger die Vergabe der Verkehrsleistungen.

Die **Liniengenehmigungen für den Straßenbahnbetrieb** sind durch das Thüringer Landesverwaltungsamt antragsgemäß und entsprechend des öDA für den Zeitraum vom **01.01.2018 bis 31.12.2032** erteilt. Das entspricht einer Geltungsdauer der Liniengenehmigung vom 15 Jahren (vgl. § 16, Absatz 1 PBefG).

Die **Liniengenehmigungen für die Teilnetze des Stadtbusverkehrs** in der Stadt Nordhausen **sowie des Regionalbusverkehrs** im Landkreis Nordhausen erstrecken sich einheitlich auf den Zeitraum **01.08.2018 bis 31.07.2028**. Das entspricht einer Geltungsdauer der Liniengenehmigung vom 10 Jahren (vgl. § 16, Absatz 2 PBefG).

Eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Busverkehr ist also bereits gewährleistet.

Konzessionsinhaber sind die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH (VBN).

7. Finanzierung und Investitionen

7.1. Grundsätze

Die Finanzverantwortung für den StPNV obliegt den Aufgabenträgern, Landkreis und Stadt Nordhausen als Gruppe zuständiger Behörden.

Grundsätze der Finanzierung hinsichtlich des Ausgleichs von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Aufgabenträger sind im „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung der Leistungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Linienbündel „StPNV-Linien Landkreis und Stadt Nordhausen“ vom 26.06.2017“, Anhang 3 „Planung der finanziellen Beiträge als Ausgleichsleistungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ geregelt. Hier sind ursprünglich Finanzierungsplanungen bis Ende der Laufzeit 2032 enthalten gewesen.

Mit Kreistagsbeschluss Nr. 353/21 vom 13.07.2021 und Stadtratsbeschluss BV/0712/2021 vom 15.09.2021 erfolgte eine Änderung dahingehend, dass die Planung des Finanzierungsbedarfs für die einzelnen Sparten (Straßenbahn, Stadtbus, Regionalbus) auf Grundlage des bestätigten Wirtschaftsplans für das jeweils folgende Wirtschaftsjahr berechnet wird. Mit dieser Änderung, welche ab dem Wirtschaftsjahr 2022 wirksam wurde, kann flexibler auf kurzfristige bzw. auch auf unvorhergesehene Änderungen der Randbedingungen der Finanzierung im ÖPNV reagiert werden, wie sie in den letzten Jahren vermehrt aufgetreten sind, wie etwa:

- Pandemiebedingte Einnahmeausfälle
- Neue Tickets (wie z. B. das Deutschland-Ticket) auf völlig neuer Finanzierungsgrundlage
- Erhöhte Investitionsbedarfe in Infrastruktur (Gleisnetz, Haltestellen) bzw. Fahrzeuge infolge neuer, verschärfter Gesetze und Richtlinien sowie technischer Entwicklungen (z. B. E-Mobilität)

Zu den Grundsätzen der Finanzierung gehört die Trennung nach den Sparten Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus. Da Straßenbahn und Stadtbus in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Nordhausen und der Regionalbus in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Nordhausen fallen, ist eine Trennung der Finanzierungsverantwortung beider Aufgabenträger stets gewährleistet. Dieses Prinzip unter dem Stichwort der Trennungsrechnung ist im öDA (§ 6 Absätze 5 bis 7) verankert.

Für die Stadt Nordhausen galt bislang, dass Zuschüsse aus dem Haushalt der Stadt nicht gezahlt werden mussten, da die VBN zu den Stadtwerken Nordhausen – Holding für Versorgung und Verkehr GmbH (HVV) gehören und die Finanzierung im Querverbund der Stadtwerke Nordhausen durch die HVV

erfolgte. Im Jahr 2023 mussten jedoch erstmals Zuschüsse gezahlt werden, dies wird voraussichtlich auch für den Zeitraum des NVP fortgesetzt.

7.2. Finanzierungsquellen

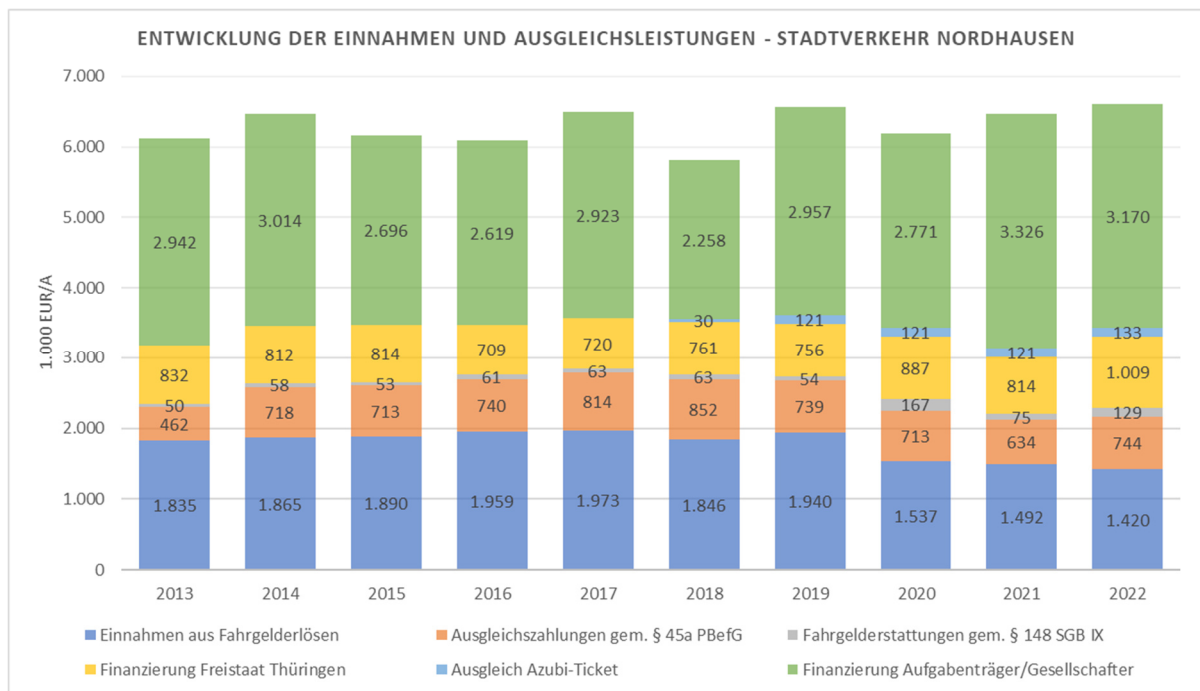
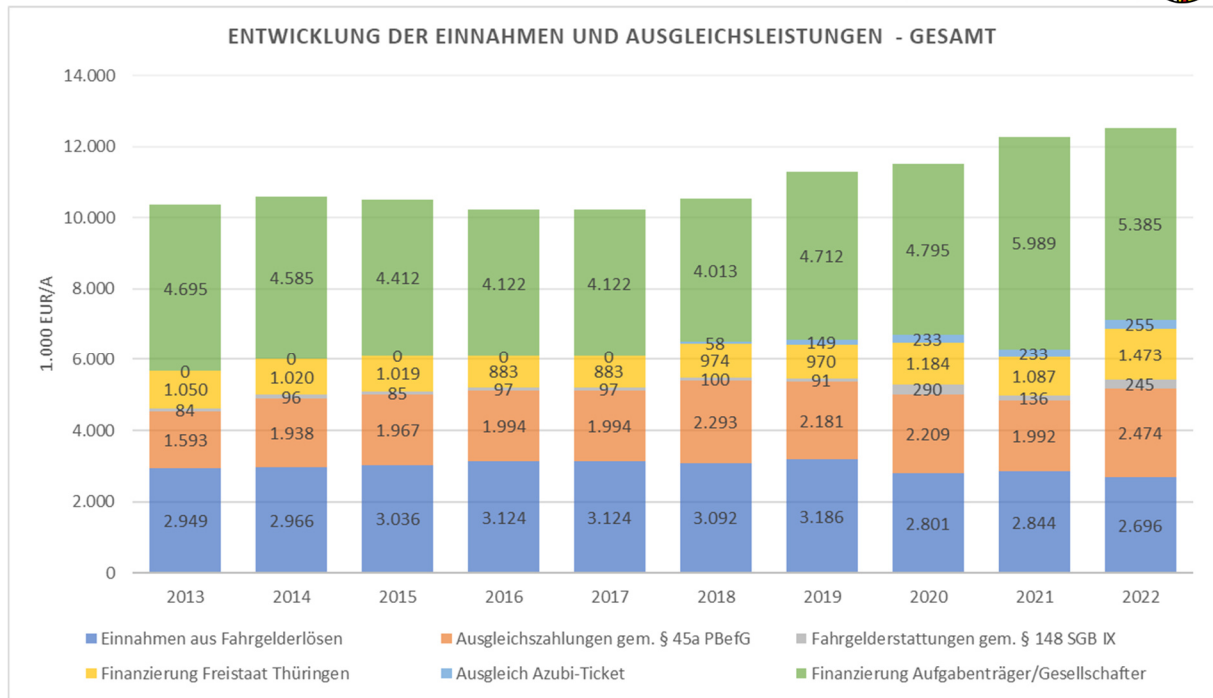
7.2.1. Übersicht

Für die Finanzierung des StPNV sind folgende wesentliche Bestandteile zu berücksichtigen, welche in die Umsatzerlöse des Verkehrsunternehmens einfließen:

- Einnahmen aus Fahrgelderlösen
- Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG für Ausbildungsverkehre
- Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX (Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen)
- Finanzierungsmittel des Freistaats Thüringen (Zuwendungen vom Land)
- Ausgleichsmittel Azubi-Ticket (eingestellt am 30.04.2023)
- Finanzierungszuschüsse Aufgabenträger/Gesellschafter im Rahmen ihrer Verantwortung für den StPNV (s. o.)
- Ausgleichsmittel D-Ticket (seit 2023, vorläufige Abschlagszahlungen und noch ohne rechtsgültige Bescheide bzw. Rechtsgrundlagen, von daher noch nicht in den Auswertungen der nachfolgenden Kapitel enthalten)

Es gibt darüber hinaus weitere zusätzliche Einnahmequellen der Verkehrsunternehmen (Werbung, Instandhaltung, weitere Leistungen für Dritte usw.), welche aber nicht Gegenstand der Erörterung im Nahverkehrsplan sind.

Die Entwicklung der Einnahmen und Ausgleichsleistungen auf Grundlage der jährlichen Berichte VO 1370/2007 der Aufgabenträger (bis einschließlich für das Jahr 2022) zeigen die nachstehenden Grafiken. Die Ergebnisse werden in den nachfolgenden Kapiteln beleuchtet.



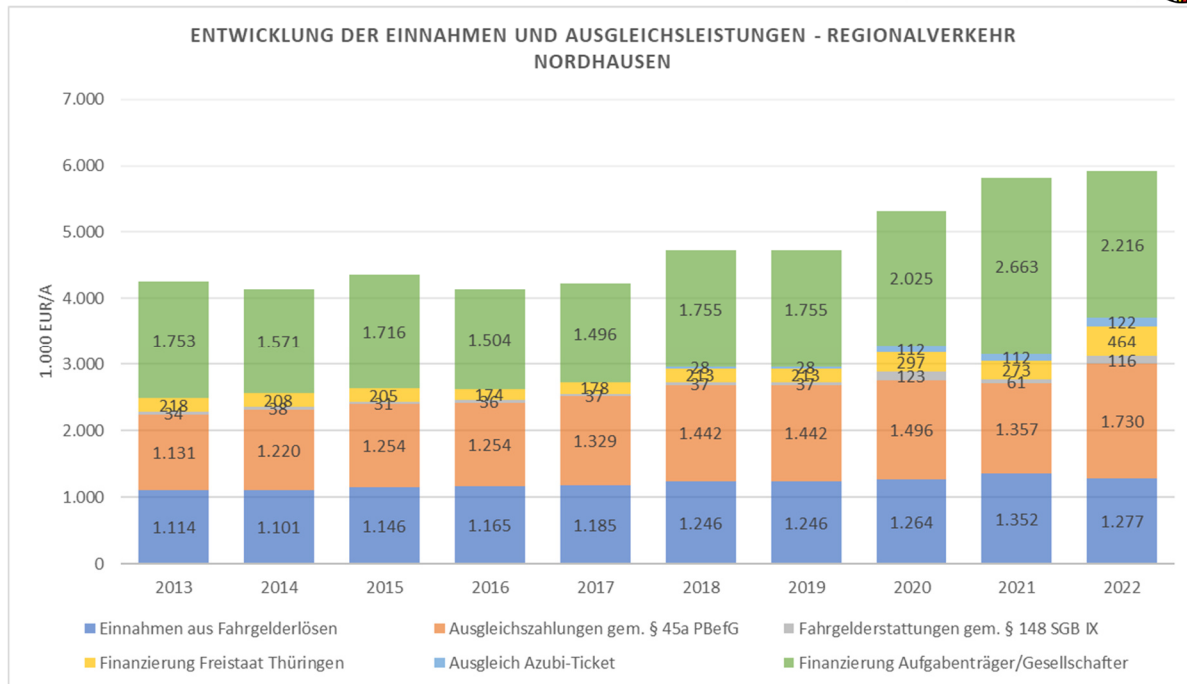


Abbildung 17: Entwicklung der Einnahmen und Ausgleichsleistungen, gesamt sowie Stadt- und Regionalverkehr Nordhausen

Während der Gesamtfinanzierungsbedarf für den Stadtverkehr Nordhausen immer bei rund 6 Mio. Euro lag, gab es im Regionalverkehr insbesondere seit 2018/2019 einen deutlichen Anstieg des Finanzierungsbedarfs auf rund 5,9 Mio. Euro im Jahr 2022.

Im Jahr 2023 beliefen sich die Einnahmen aus Fahrgelderlösen auf insgesamt ca. 3.267 T€. Im Stadtverkehr betragen die Fahrscheineinnahmen ca. 1.639 T€ und im Regionalbusverkehr 1.628 T€. Demnach sind die Einnahmen im Vergleich zum Jahr 2022 deutlich gestiegen, im Stadtverkehr um 15% im Regionalverkehr sogar um 27,5 %. Möglicherweise ist das Auslaufen der Corona-Maßnahmen ein entscheidender Faktor für die gestiegenen Einnahmen.

7.2.2. Entwicklung der Einnahmensituation bei den Fahrgelderlösen

Der Anteil der Fahrgelderlöse an den gesamten Einnahmen und Ausgleichsleistungen ist in den letzten Jahren rückläufig ist. Diese lagen 2022 nur noch bei 21,5 %.

Im Stadtverkehr Nordhausen ist der Rückgang der Fahrgelderlöse besonders signifikant. 2017 betragen die Fahrgelderlöse knapp 2,0 Mio. Euro, 2022 nur noch bei 1,4 Mio. Euro. Im Regionalverkehr sind die Fahrgelderlöse unter der Dominanz des Schülerverkehrs weitgehend konstant geblieben bzw. sogar etwas angestiegen.

7.2.3. Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG für Ausbildungsverkehre

Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr stellen vor allem im Regionalverkehr ein wichtiges Finanzierungsinstrument dar. Die Höhe der Ausgleichszahlungen in dieser Sparte bewegte sich 2022 in der Größenordnung von 1,7 Mio. Euro pro Jahr während sie im Stadtverkehr rund 0,7 Mio. Euro betrug.

Mit Einführung des Deutschlandtickets 2023 sowie Umstellung der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs auf das Deutschlandticket sind Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG für Ausbildungsverkehre weitgehend entfallen.

7.2.4. Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX (Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen)

Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX (Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen) sind ein kleiner Baustein in der Höhe von 100 T Euro pro Jahr. 2022 betragen diese jedoch 255 T Euro und verteilten sich nahezu hälftig auf Stadt- und Regionalverkehr.

7.2.5. Finanzierungsmittel des Freistaats Thüringen (Zuwendungen vom Land)

Das Land Thüringen beteiligte sich bis 2021 mit Zuwendungen in einer Größenordnung von rund 1,0 Mio. Euro pro Jahr am StPNV von Landkreis und Stadt Nordhausen. Im Corona-Jahr 2020 erreichten die Zuwendungen eine Höhe von rund 1,2 Mio. Euro, geschuldet der zusätzlichen Finanzmittel als Corona-Beihilfen (Corona-Soforthilfe usw.). 2022 wurden Finanzierungen durch das Land Thüringen in Höhe von knapp 1,5 Mio. Euro gezahlt. Über die Thüringer Aufbaubank wurden Billigkeitsleistungen als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt. Bei der Billigkeitsleistung handelt es sich um einen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 % der ausgleichsfähigen Schäden.

7.2.6. Ausgleichsmittel Azubi-Ticket

Zuschüsse für das Azubi-Ticket erfolgen seit 2018 und bis zum Auslaufen des Tickets am 30.4.2023. Die Höhe betrug 2022 255 T Euro pro Jahr.

7.2.7. Finanzierungszuschüsse Aufgabenträger/Gesellschafter

Die verbleibenden Ausgleichsbedarfe der Aufgabenträger Landkreis und Stadt Nordhausen für die StPNV-Leistungen lagen vor Corona immer im Bereich von 4,0 bis 4,7 Mio. Euro pro Jahr. Sie sind im Coronajahr 2021 auf knapp 6,0 Mio. Euro im Jahr 2021 sowie 5,4 Mio. Euro im Jahr 2022 angestiegen. Rund als 3,2 Mio. Euro entfielen 2022 auf den Stadtverkehr Nordhausen und rund 2,2 Mio. Euro auf den Regionalverkehr.

7.3. Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2023

Für die Finanzierung im Jahr 2023 ergeben sich folgende Eckpunkte:

Tabelle 19: Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2023

Plan 2023 [T EUR]	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	Summe
Einnahmen aus Fahrgelderlösen	1.240	480	1.502	3.222
Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG	386	162	1.172	1.720
Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX	61	23	76	160
Finanzierung Freistaat Thüringen	559	268	276	1.103
Ausgleich Azubi-Ticket	93	40	122	255
Finanzierung Aufgabenträger/Gesellschafter	1.223	2.485	3.701	7.408

Die Einnahmen aus Fahrgelderlösen werden voraussichtlich wieder den Stand vor Corona erreichen.

Hinsichtlich der fixierten Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG in Höhe von 1,7 Mio. Euro konnten die Effekte i. Z. m. der Umstellung auf das Deutschland-Ticket im Jahresverlauf 2023 noch nicht einkalkuliert werden.

Die Finanzhilfen des Landes Thüringen liegen mit 1,1 Mio. Euro im Bereich der Werte der Vorjahre.

Der verbleibende Finanzierungsanteil der Aufgabenträger/Gesellschafter beläuft sich in Summe auf ca. 7,4 Mio. Euro. Auffällig ist dabei der doppelt so hohe Anteil der Sparte Stadtbus im Vergleich mit der Sparte Straßenbahn. Hier sind Defizite in der Einnahmesituation der Sparte Stadtbus erkennbar.

7.4. Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2024

Für die Finanzierung im Jahr 2024 sind folgende Eckpunkte zu kalkulieren:

Tabelle 20: Finanzierung nach Wirtschaftsplan 2024

Plan 2024 [T EUR]	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	Summe
Einnahmen aus Fahrgelderlösen	1.170	450	1.502	3.122
Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG	315	135	0	450
Fahrgelderstattungen gem. § 148 SGB IX	62	24	77	162
Finanzierung Freistaat Thüringen	677	334	358	1.369

Bei der Finanzierung der Ausbildungsverkehre ist die Umstellung der Schülermonatstickets auf das Deutschland-Ticket (seit 2023) zu beachten. Die Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr sind ausgleichspflichtig. Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG für Ausbildungsverkehre fallen nun lediglich auf dem Gebiet der Stadt Nordhausen (Straßenbahn, Stadtbus) an, nicht jedoch beim Regionalbusverkehr im Landkreis, da die Landkreisschüler auf Basis des Deutschland-Tickets unterwegs sind. Den daraus resultierenden zusätzlichen Ausgleichsbedarf muss der Aufgabenträger nunmehr selbst decken.

Der Wirtschaftsplan 2024 geht von Ausgleichsbedarfen von 5,2 Mio. Euro für die Stadt Nordhausen und 5,6 Mio. Euro für den Landkreis Nordhausen aus. Der Ausgleichsbedarf steigt somit auf vsl. mehr als 10 Mio. Euro an.

7.5. Investitionen

7.5.1. Investitionen in den zurückliegenden Jahren

In den zurückliegenden Jahren sind jeweils siebenstellige Summen in die Investition von Elektromobilität (Busse, Ladeinfrastruktur), Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Haltestellen und weiteren Schwerpunkten geflossen. Nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht für die VBN:

Tabelle 21: Investitionen 2018-2022⁴⁴

Investitionen [T EUR]	2018	2019	2020	2021	2022
Elektromobilität (Busse, Ladeinfrastruktur)	315	231	4.776	1.359	
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Haltestellen	625	1.138		936	2.089
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)	446	915	427		
Fahrausweisautomat				142	307
Niederflurbusse	140	501	408	140	776
sonstiges	343	224	308	332	342
gesamt	1.869	3.009	5.919	2.909	3.514

⁴⁴ 2018 bis 2021 Beteiligungsberichte Stadt Nordhausen, Ist 2022: Wirtschaftsplan 2024.

Die größte Einzelinvestition in den zurückliegenden Jahren war die Maßnahme der Gleisgrunderneuerung Spiegelstraße bis Haltestelle Stollberger Straße im Jahr 2022.

Hervorzuheben sind die Investitionen in den Einstieg in die Elektromobilität im Jahr 2020 (vgl. auch Kap. 2.6.3). Diese wurden auch in den Folgejahren fortgeführt.

Das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) ist in den Jahren 2018 bis 2020 auf den neuesten Stand gebracht worden.

Investitionen in Fahrausweisautomaten erfolgten insbesondere in den Jahren 2021/ 2022.

Investitionen in Niederflrbusse (Dieselbusse) wurden kontinuierlich, über den gesamten Zeitraum hinweg getätigt.

7.5.2. Investitionsplan 2023

Der Investitionsplan 2023 hat ein Gesamtvolumen für den Stadt- und Regionalverkehr in Höhe von 8.032 T€. Er setzt sich wie folgt zusammen:

Tabelle 22: Investitionen 2023⁴⁵

Investitionen [T EUR]	2023
Software	320
Grundstücke, Bauten	250
Maschinen, maschinelle Anlagen	90
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen	2.845
Fahrzeuge Busse	4.329
sonstiges (and. Anlagen, Büro-u. Geschäftsausstattung usw.)	198
gesamt	8.032

Im Wirtschaftsjahr 2023 fließen erhebliche Investitionen in Gleisgrunderneuerungen/ Streckenausrüstungen in der Stadt Nordhausen sowie Fahrzeugbeschaffung (Vergrößerung der E-Bus-Flotte):

- Gleisgrunderneuerung Bahnhofstraße – Rautenstraße
- Gleichrichterunterwerk Weberstraße (GUW)
- Beschaffung Elektrobusse für den Regionalverkehr

⁴⁵ VBN-Wirtschaftsplan 2024.

7.5.3. Investitionsplan 2024

Tabelle 23: Investitionen 2024⁴⁶

Investitionen [T EUR]	2024
Software	180
Grundstücke, Bauten	1.150
Maschinen, maschinelle Anlagen	430
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen	4.133
Fahrzeuge Straßenbahnen	100
Fahrzeuge Busse	2.390
sonstiges (and. Anlagen, Büro-u. Geschäftsausstattung usw.)	295
gesamt	8.678

Für das Wirtschaftsjahr 2024 sind wiederum erhebliche Investitionen vorgesehen. Die Schwerpunkte liegen dabei wie in den vergangenen Jahren in Investitionen in Gleisgrunderneuerungen/ Streckenausrüstungen in der Stadt Nordhausen sowie Fahrzeugbeschaffung (Vergrößerung der E-Bus-Flotte) / Ladeinfrastruktur.

Die **Investitionsschwerpunkte 2024** im Einzelnen:

Straßenbahnnetz:

- Gleisgrunderneuerung Bahnhofstraße – Rautenstraße
- Gleisgrunderneuerung Bahnhofstraße – Zorgebrücke

Busverkehr (Fahrzeuge und Infrastruktur):

- Beschaffung von drei 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse) für den Regionalverkehr, Investitionssumme in Höhe von 1,98 Mio. Euro, davon 1,02 Mio. Euro förderfähig
- Bau einer überdachten Abstellanlage mit Fahreraufenthaltsraum und Ladeinfrastruktur für bis zu 10 Batteriebusse in Bleicherode, Investition in Höhe von 1,0 Mio. Euro, davon 75 % förderfähig
- Erweiterung Ladeinfrastruktur Betriebshof Nordhausen, Investitionssumme in Höhe von 0,3 Mio. Euro, davon 75 % förderfähig

7.5.4. Investitionen 2025 bis 2028

Für die Jahre 2025 bis 2028 liegen Investitionspläne vor, die jedoch weiterführend mit den entsprechenden Wirtschaftsplänen der Jahre 2025 bis 2028 eine konkrete Untersetzung erfahren

⁴⁶ VBN-Wirtschaftsplan 2024.

werden. Gleichwohl stehen die Eckdaten der Investitionsschwerpunkte in den Ausbau der Elektromobilität bzw. die Fahrzeugbeschaffung bereits fest.

Tabelle 24: Investitionen für 2025-2028⁴⁷

Investitionen [T EUR]	2025	2026	2027	2028
Software	100			
Grundstücke, Bauten				
Maschinen, maschinelle Anlagen	90	90	90	90
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen	2.020	7.101	100	5.791
Fahrzeuge Straßenbahnen	150	150	75	75
Fahrzeuge Busse	2.350	3.010	2.800	2.640
sonstiges (and. Anlagen, Büro-u. Geschäftsausstattung usw.)	10	10	10	10
gesamt	4.720	10.361	3.075	8.606

Die wichtigsten Investitionen in Gleisanlagen bzw. Streckenausrüstungen des Straßenbahnnetzes Nordhausen in den kommenden Jahren sind:

- Gleisgrunderneuerung Uferstraße (2025)
- Gleisgrunderneuerung Haltestellen Stolberger Straße, Neblungstraße, Puschkinstraße (inkl. Neuer Haltestelle) mit Grunderneuerung und Oberleitung zwischen den Haltestellen ab Bachstraße (2026/2027)
- Gleisverschwenkung Bebelplatz bis Verschwenkung NDH/Ost (2028)

Die wichtigsten Investitionen der VBN für 2025 lauten:

- Beschaffung von drei 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse) für den Regionalverkehr, Investitionssumme in Höhe von 1,98 Mio. Euro, davon 1,02 Mio. Euro förderfähig
- Erweiterung Ladeinfrastruktur Betriebshof Nordhausen, Investitionssumme in Höhe von 0,1 Mio. Euro, davon 75 % förderfähig

Die Investitionsplanung in Elektrobussen für den Regionalverkehr in den kommenden Jahren sieht folgende Finanzmittel vor:

- 2025: drei 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse), 1,98 Mio. Euro
- 2026: vier 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse), 2,64 Mio. Euro
- 2027: drei 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse) sowie ein 18m-Elektrobus, 2,8 Mio. Euro
- 2028: vier 12m-Elektrobussen (Standardlinienbusse), 2,64 Mio. Euro

⁴⁷ VBN-Wirtschaftsplan 2024.

Mit der Beschaffung von drei bis vier Elektrobussen pro Jahr dürfte der Landkreis Nordhausen seine Spitzenposition in Thüringen bezüglich der Umrüstung der Busflotte auf Elektrobusse weiter halten bzw. sogar noch ausbauen.

8. Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)

Der Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) ist mit Kreistagsbeschluss Nr. 354/21 "Konkretisierung des Masterplans Mobilität zur Prüfung VMT Verbunderweiterung in den Jahren 2021 -2024" vom 13.07.2021 an folgende Konkretisierungen gekoppelt worden:

1. Der Landkreis Nordhausen wird im Zeitraum 2021 bis voraussichtlich 2024 an einer Untersuchung zur möglichen Aufnahme in den Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) teilnehmen.
2. Dem Kreistag sind die Ergebnisse der Untersuchung rechtzeitig vorzulegen, sodass ein Beitrittsbeschluss spätestens zum 01.08.2024 getroffen werden kann.

Konkrete Ergebnisse bzw. weitergehende Beschlüsse dazu gibt es aktuell noch nicht.

2019 wurde eine Studie unter dem Titel „Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu einem durchgängigen Fahrschein in Nordthüringen“ der Unternehmensberatung mobilité gefertigt. Die wichtigsten Ergebnisse:

- Die Machbarkeit eines durchgängigen Fahrscheins auf Basis eines Zonentarifs ist grundsätzlich gegeben.
- Zwei untersuchte unterschiedliche Tarifmodelle führten zu unterschiedlichen Ergebnissen, wobei eines der beiden Tarifmodelle, welches stärker auf eine Preisharmonisierung mit dem VMT-Tarif ausgerichtet war, zu Mindereinnahmen von jährlich 1,5-1,7 Mio. Euro führte (Betrachtungsbasis: Erlössimulation auf Basis Schülerverkehre).

Mit Einführung des Deutschland-Tickets besteht ein übergreifendes, landesweit gültiges Ticket im Nahverkehr. Dieses stellt eine neue Randbedingung in der Bewertung eines möglichen Verbundeintritts dar.