Thüringer Ministerium
für Bau, Landesentwicklung und Medien

Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

FREISTAAT THÜRINGEN

Vorwort

Der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist nach dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr verpflichtet, alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der hier vorliegende Nahverkehrsplan legt die mittel- und langfristigen Ziele bei der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs für den Zeitraum 2008-2012 fest.

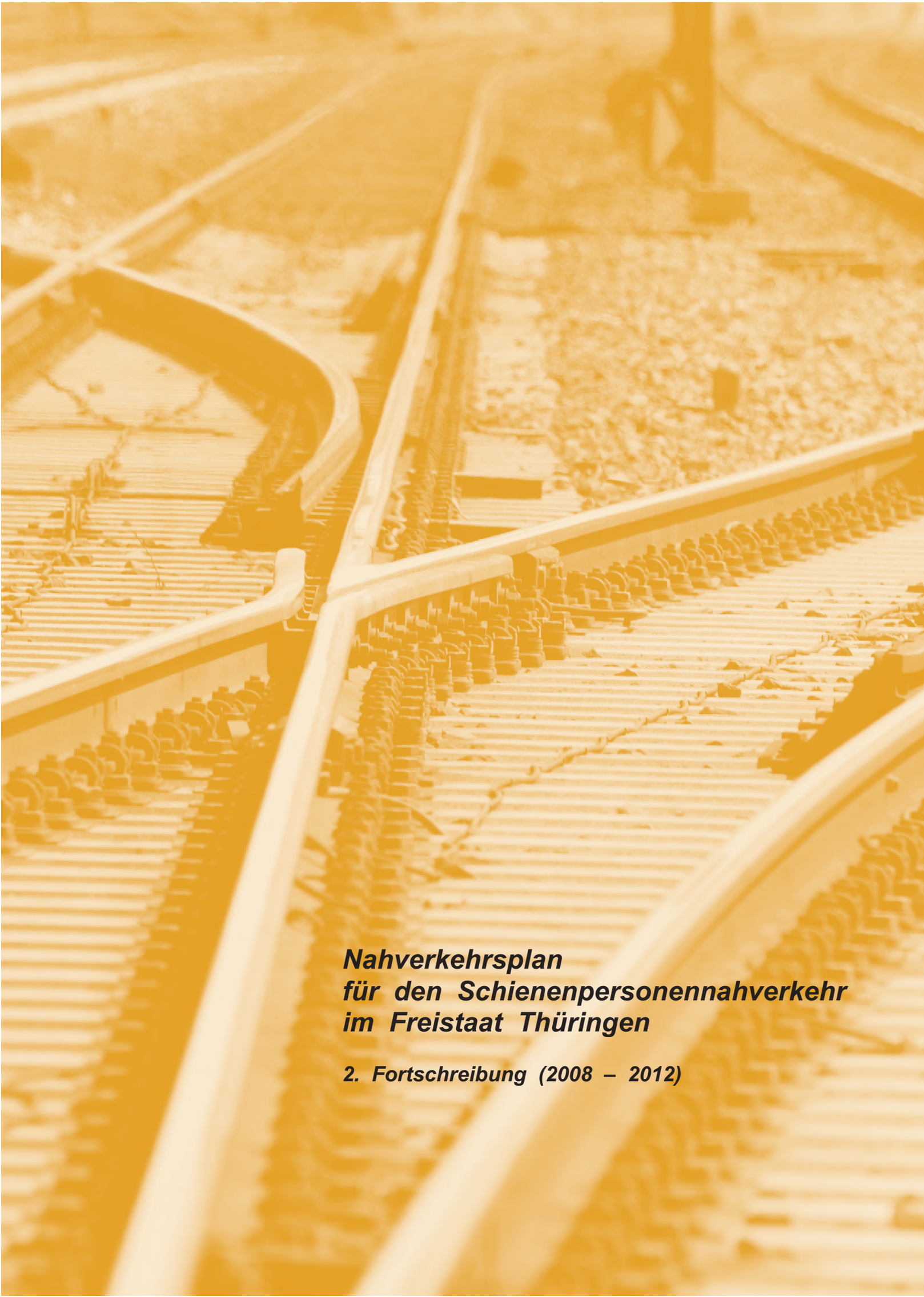
Der Freistaat hat diese weitreichenden Planungen gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Thüringen und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern für den Straßenpersonennahverkehr, den Landkreisen und kreisfreien Städten, vorgenommen.

Dabei mussten viele Aspekte vorausschauend berücksichtigt werden. So muss der Schienenpersonennahverkehr neben der Realisierung von Mobilitätsansprüchen auch sozialen und wirtschaftlichen Aspekten gerecht werden.

Eine ausreichende, bedarfsgerechte Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen in allen Regionen des Freistaats ist dabei oberstes Ziel der Landesregierung. Durch optimale Verknüpfung von Schienen-, Straßenpersonen- sowie Individualverkehr kann die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs wesentlich gesteigert werden. Dazu dienen z.B. auch gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn oder Park&Ride und Bike&Ride Angebote. Denn weder Schiene noch Straße sind allein in der Lage, alle Transportwünsche abzudecken. Darum hat die enge Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger hohe Priorität. Konkurrenzsituationen zwischen ihnen sind dabei weitestgehend zu vermeiden und der barrierefreie Zugang wo immer möglich zu gewährleisten.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan liegt eine solide Planungsgrundlage vor, auf deren Basis die erfolgreiche Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Freistaat fortgeführt werden kann.

Gerold Wucherpfennig
Thüringer Minister für Bau,
Landesentwicklung und Medien



Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

2. Fortschreibung (2008 – 2012)

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort

1 EINFÜHRUNG 5

2 GRUNDLAGEN 9

2.1 Rechtsrahmen 10
2.2 Zielstellungen 14

3 ENTWICKLUNG SPNV 2003 – 2007 17

3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen 18
3.2 Angebots- und Netzstruktur 22
3.3 Verkehrsnachfrage 27
3.4 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen 31
3.5 Fahrzeuge 35
3.6 Verkehrsunternehmen 36
3.7 Tarife 36
3.8 Schlussfolgerungen 40
3.9 Bewertung 46

4 SPNV – KONZEPT 2008 – 2012 49

4.1 Zielkonzept 50
4.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage 62
4.3 Infrastruktur 64
4.4 Regionale StPNV-Angebote 69
4.5 Verknüpfung der Verkehrsträger 70
4.6 Tarifentwicklung 73
4.7 Service 74

5 VERGABE VON SPNV-LEISTUNGEN 77

5.1 Rechtliche Grundlagen 78
5.2 Vergabekonzeption 82

6 INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN 87

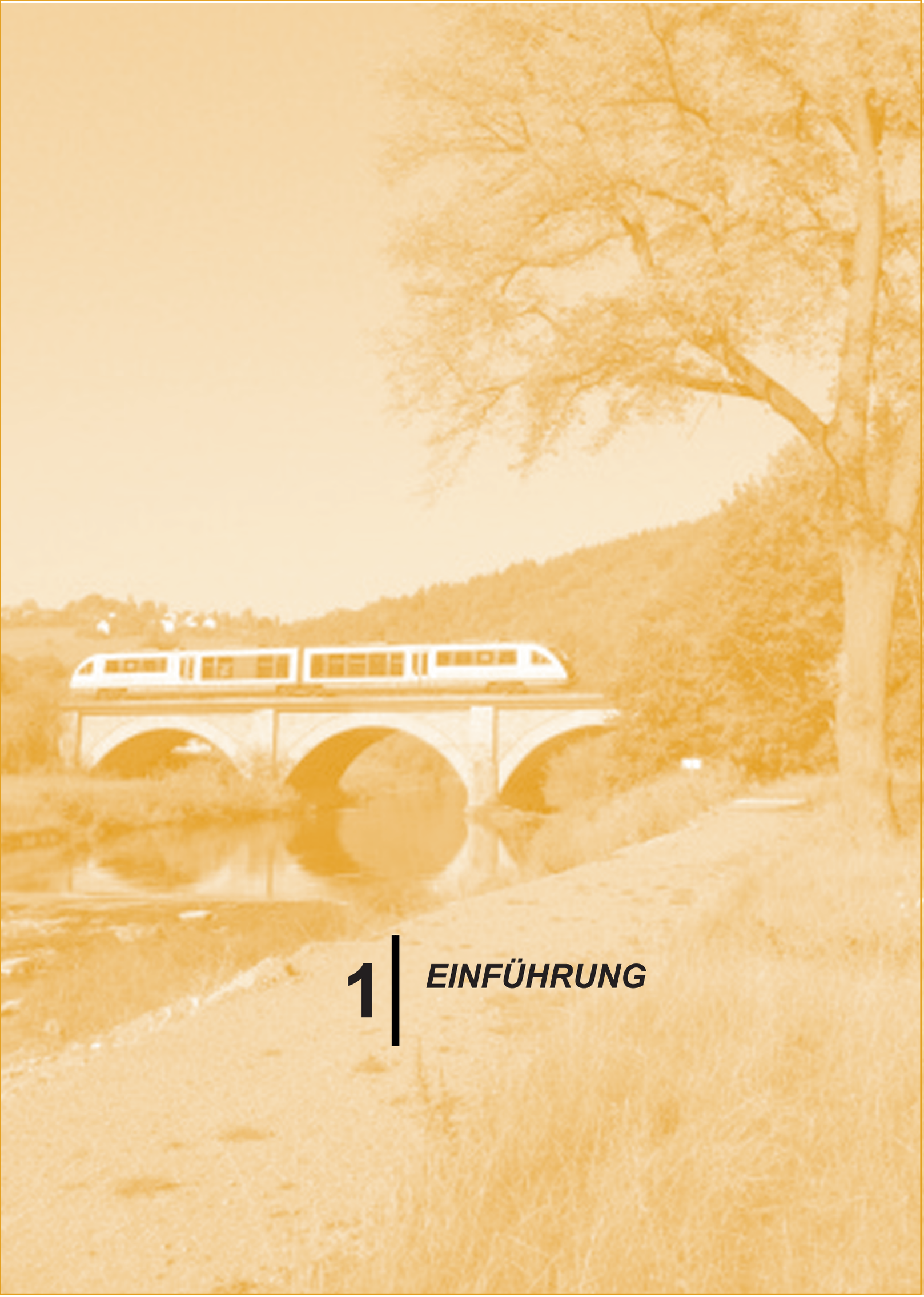
6.1 Investitionsplan 88
6.2 Finanzierungsplan 88

7 VERZEICHNISSE 91

7.1 Abbildungsverzeichnis 92
7.2 Tabellenverzeichnis 92
7.3 Abkürzungsverzeichnis 94

8 ANLAGENVERZEICHNIS 97

9 IMPRESSUM



1 EINFÜHRUNG

1 Einführung

Der Freistaat Thüringen ist nach § 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)[1] Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat gemäß § 5 für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für den SPNV aufzustellen. Die erste Fortschreibung des NVP wurde im Jahr 2003 erstellt und hat eine Gültigkeit bis 2007. Der Plan ist nunmehr für die Jahre 2008 bis 2012 fortzuschreiben.

Dabei sind die bislang veränderten und sich weiter verändernden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, um für die weitere Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots im Freistaat Thüringen ein hohes Maß an Planungssicherheit zu erhalten. Insbesondere die Herausforderungen der demografischen Entwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung Thüringens und des gesamten mitteldeutschen Raums, die knapper werdenden Finanzierungsmöglichkeiten, der derzeitige Infrastrukturzustand sowie die Wirkungen der Infrastrukturplanungen und -ausbaumaßnahmen sind vorausschauend einzuschätzen und daraus die Zielstellungen für den SPNV abzuleiten. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auch der Verknüpfung des SPNV mit dem Straßenpersonennahverkehr (StPNV), dem Individualverkehr und einem barrierefreien Zugang zum SPNV zu widmen.

Der NVP soll gemäß § 6 ThürÖPNVG auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV darstellen. Dazu sind (vgl ThürÖPNVG)

- eine Bestandsanalyse des SPNV-Angebots und der Infrastrukturverfügbarkeit zu erstellen,
- die zu erwartende Verkehrsnachfrage für den SPNV abzuschätzen,
- Strategien und Maßnahmen zur Organisation des SPNV und des ÖPNV zu entwickeln,
- Aussagen zu Angebotsgestaltung und Infrastruktur zu entwickeln,
- ein Vergabeplan für SPNV-Leistungen unter Berücksichtigung laufender Verkehrsverträge aufzustellen sowie
- ein Investitions- und Finanzierungsplan unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung und Erlössituation sowie von Maßnahmen zur Kostensenkung, der erforderlichen Investitionen und des Umfangs der erforderlichen öffentlichen Zuschüsse zu erstellen.

[1] *Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 22.06.2005, GVBl. S. 357.*

In der nachfolgenden Abbildung sind die Rahmenbedingungen und die Einflussfaktoren, die die Grundlage für die Bearbeitung des NVP bilden, dargestellt:

Abbildung 1-1: Ausgangssituation für den vorliegenden NVP

Die Ausarbeitungen zur Fortschreibung des NVP basieren auf einem Analysezeitraum, bezogen auf den Jahresfahrplan 2007/08.

2 GRUNDLAGEN

2 Grundlagen

2.1 Rechtsrahmen

Mit der hier vorgelegten Fortschreibung des NVP definiert der Freistaat unter Berücksichtigung der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen die Grundlagen für die Entwicklung des SPNV in den nächsten fünf Jahren. Dabei ist auch die wettbewerbliche Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen in der Geltungsperiode der nächsten Fortschreibung zu berücksichtigen. Ziel ist es, durch transparente und diskriminierungsfreie Vergabeverfahren das Qualitätsniveau weiter anzuheben und eine auskömmliche Finanzierung des SPNV zu gewährleisten.

Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 des ThürÖPNVG ist das Land Aufgabenträger für den SPNV. Diese Aufgabenträgerschaft umfasst die Verpflichtung, den SPNV in Thüringen zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 3 Abs. 2 ThürÖPNVG). Mittel zur Umsetzung dieser Verpflichtung ist u. a. die Aufstellung und bedarfsgemäße Fortschreibung von Nahverkehrsplänen, die den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen haben (§ 5 Abs. 1 ThürÖPNVG).

Dadurch soll den Zielen und Grundsätzen des ThürÖPNVG entsprochen werden. Dabei soll der SPNV als die Fläche des Landes erschließendes Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und mit dem regionalen und städtischen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) verknüpft werden. Durchgehende, weitestgehend vertaktete Verkehrsangebote sollen so gewährleisten, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann (§ 2 Abs. 3 Satz 2 ThürÖPNVG). Den Belangen von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, und den Sicherheitsbedürfnissen der Benutzer des ÖPNV sind bei der Planung des Angebots des ÖPNV Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 7 Sätze 1 und 2 ThürÖPNVG).

Das ThürÖPNVG erfordert inhaltlich vom NVP, dass die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV auf Basis der verkehrspolitischen Zielstellung dargestellt wird. Der NVP muss insbesondere eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur, Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV sowie Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung beinhalten (§ 6 Abs. 1 ThürÖPNVG). Ein Investitions- und Finanzierungsplan ist aufzustellen.

Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV im Freistaat werden auch durch weitere rechtliche Rahmenbedingungen bestimmt. Dazu gehören insbesondere die Finanzierungsregelungen des Bundes und des Landes, das europäische Beihilferecht, die Regelungen zur Bestellung von SPNV-Leistungen und weitere Regelungen zur Finanzierung des Infrastrukturausbaus.

Regionalisierungsgesetz, Haushaltsrecht

Die Ausstattung des Aufgabenträgers mit Finanzmitteln zur Bestellung von SPNV-Leistungen bestimmt ganz wesentlich die Planung und Organisation des SPNV in Thüringen. Das im Rahmen der Bahnreform von 1994 (Regionalisierung des SPNV) verabschiedete Regionalisierungsgesetz (RegG)[2] bildet die Basis der Finanzierung des SPNV. Gemäß dem (2007 zuletzt novellierten) RegG erhält der Freistaat (gemäß § 5 Abs. 3 RegG) 3,99 % der vom Bund an die Länder zuzuwendenden Regionalisierungsmittel. Damit ist die Finanzierung des ÖPNV in Thüringen bis einschließlich 2014[3] gesichert.

Das thüringische Haushaltsrecht[4] erfordert in § 7 Abs. 1 ThürLHO einen sparsamen und wirtschaftlichen Umgang mit Haushaltsmitteln. Damit muss bei der Finanzierung des ÖPNV auf einen effizienten Umgang mit öffentlichen Mitteln geachtet werden, wie es auch im „Grundsatz der Wirtschaftlichkeit“ nach § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG niedergelegt ist.

EG-Beihilfenrecht und Preisrecht

Die Zahlung öffentlicher Mittel an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Finanzierung von SPNV-Leistungen ist am Maßstab des europäischen Beihilfenrechts zu messen. Bis zum 02.12.2009 finden sich entsprechende Regelungen in der VO (EWG) Nr. 1191/69 F. 91[5], ab dem 03.12.2009 in der Nachfolgeverordnung über Personenverkehrsdienste VO (EG) Nr. 1370/07[6].

---

2 *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) , zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I S. 2871).*

3 *Gemäß § 5 Abs. 5 RegG ist 2014 eine Revision der Höhe des den Ländern zustehenden Betrags vorgesehen.*

4 *Thüringer Landeshaushaltsordnung vom 19.09.2000 (GVBl. S. 282).*

5 *Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.06.1969, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20.06.1991 (ABl. L 169 vom 29.06.1991).*

6 *Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates.*

Gemäß Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/07 muss im Wesentlichen beachtet werden, dass

- die Leistungspflichten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die mit den Zahlungen ausgeglichen werden sollen, klar und eindeutig bestimmt sind,
- die Parameter der Ausgleichsberechnung vor Anwendung objektiv und transparent festgelegt sind und
- eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wird (regelmäßige Überkompensationskontrolle).

Bei direkt vergebenen SPNV-Leistungen (zulässig nach Art. 5 Abs. 6 VO (EG) Nr. 1370/07) sind zusätzlich nach Art. 4 Abs. 1 Satz 2, Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/07 die Bestimmungen des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/07 zu beachten. Dieser sieht eine strenge Überkompensationskontrolle hinsichtlich höchstzulässiger Zahlungen vor. Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zurückzuführen sind, wobei die vom EVU erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden.

Weitere für den Freistaat relevante Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/07 betreffen u. a. die Frage der Verteilung des Einnahmerisikos (Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/07), die Laufzeitbeschränkung von Verträgen im SPNV (Art. 4 Abs. 3 und 4 VO (EG) Nr. 1370/07), die Integration von Qualitätsstandards (Art. 4 Abs. 6 VO (EG) Nr. 1370/07) und die Zulassung von Unteraufträgen (Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/07).

Zudem ist mit der Zahlung von Ausgleichsleistungen eine Publikationspflicht verbunden. Gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/07 verfasst der Aufgabenträger einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Verkehrsverträge

Der Freistaat bestellt SPNV-Leistungen am Markt bei den EVU. Diese erbringen die Leistungen im Rahmen der mit dem Freistaat ausgehandelten Verkehrsverträge und ggf. nach Maßgabe weiterer Verdingungsunterlagen. Die jeweiligen Leistungsvolumina werden jährlich fortgeschrieben. Derzeit bestehen vertragliche Beziehungen zu sieben EVU, wobei im Geltungszeitraum des vorliegenden NVP die Verträge zu zwei Anbietern auslaufen. Insoweit wird der Freistaat frühzeitig unter Beachtung der Vorgaben des europäischen[7] und nationalen Vergaberechts[8] eine Vergabestrategie entwickeln, um die betroffenen Netze einer Neuvergabe zuzuführen bzw. notwendige Veränderungen/Anpassungen der Vertragslaufzeiten im Hinblick auf die Bildung sinnvoller Netze und Abstimmungen mit benachbarten SPNV-Aufgabenträgern vergaberechtskonform vorzunehmen. Weitere Voraussetzungen für eine rechtskonforme Vergabe von SPNV-Leistungen sind im Weiteren im *Kapitel 5* aufgeführt.

Regelungen zur Finanzierung des Infrastrukturausbaus

Der weitere Ausbau der Infrastruktur bzw. die Finanzierung derselben ist gesetzlich niedergelegt im Bundesschienenwegeausbaugesetz[9]. Darüber hinaus werden im Rahmen des jährlich fortzuschreibenden ÖPNV-Investitionsprogramms des Freistaats Mittel für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bereitgestellt. Grundlage ist die ÖPNV-Investitionsrichtlinie[10].

---

7 *Insbesondere: Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134/114 vom 30.04.2004).*

8 *Insbesondere: Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.07.2005 (BGBl. I S. 2114), zuletzt geändert durch Art. 7 Abs. 11 des Gesetzes vom 26.03.2997 (BGBl. I S. 358); Verordnung über die Vergabe von Aufträgen in der Fassung der Bekanntmachung vom 11.02.2003 (BGBl. I S. 169), zuletzt geändert durch Art.1 und 2 der Verordnung vom 23.10.2006 (BGBl. I S. 2343); Verdingungsordnung für Leistungen - Teil A in der Bekanntmachung der Neufassung vom 06.04.2006 (BAnz. vom 30.05.2006 S. 1).*

9 *Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Art. 309 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407).*

10 *Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen, Thüringer Staatsanzeiger Nr. 10/2007, S. 419.*

2.2 Zielstellungen

Die grundlegenden Anforderungen an den SPNV im Freistaat Thüringen sind in folgenden Planwerken und Dokumenten aufgestellt:

- ❒ Landesentwicklungsplan 2004
- ❒ Landesverkehrsprogramm 2007
- ❒ Nahverkehrsplan für den SPNV 2003 – 2007 (1. Fortschreibung)

Diese bilden eine wesentliche Grundlage für die Aufstellung des vorliegenden NVP. Die landesweiten Dokumente werden durch regionale und kommunale Planwerke, wie NVP und Raumordnungspläne, ergänzt. Die darin enthaltenen Entwicklungstendenzen und Anforderungen an das SPNV-System und dessen Ausgestaltung sind entsprechend zu berücksichtigen.

Den Planwerken ist gemein, dass sie den öffentlichen Verkehr als Bestandteil der Daseinsvorsorge erhalten und insbesondere auf den Entwicklungsachsen ausbauen wollen. So heißt es hierzu im LEP[11]: *„Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dient der Daseinsvorsorge und trägt zur Mobilitätssicherung, insbesondere im ländlichen Raum, und zum Umweltschutz bei. Zwischen den Zentralen Orten und aus dem jeweiligen Einzugsbereich jedes Zentrums muss eine attraktive Verkehrsanbindung durch Eisenbahnen oder Busse gewährleistet sein. Das erfordert eine komplexe verkehrsträgerübergreifende Netzgestaltung unter Berücksichtigung der Anforderungen des Individualverkehrs.“*

Gleichzeitig wird deutlich, dass Ausbau und Betrieb des SPNV mit beachtlichem materiellen und finanziellen Aufwand verbunden sind und daher sowohl unter raumordnerischen als auch unter wirtschaftlichen Aspekten erfolgen müssen, um diesen langfristig sichern zu können.

Dabei ist der Blick stets auf das Gesamtverkehrssystem zu richten, um optimale Lösungen im öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straßen unter Abbau von Parallelverkehren entwickeln zu können.

[11] *LEP, S. 51.*

So stellt das Landesverkehrsprogramm 2007 fest[12]: *„Keines der Teilsysteme des öffentlichen Personennahverkehrs ist in der Lage, die gesamte Bandbreite von Transportwünschen allein zu bedienen. Bestehende Interdependenzen sind deshalb zu überprüfen, da mögliche Konkurrenzsituationen zwischen Bus und Bahn ausgeschlossen werden sollen. Ziel muss die Verknüpfung der Verkehrsträger auf Schiene und Straße sein, dabei sollten bedarfsgerechte Transportketten angeboten werden.“*

Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung soll dann zu entsprechenden Prioritäten und der Stärkung des für die jeweilige Verkehrsbeziehung optimalen Verkehrsmittels bzw. der optimalen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger führen. Auf dieser Grundlage können langfristige Entwicklungen aufgebaut und entsprechende Investitionen in die langlebige Eisenbahninfrastruktur zielgerichtet geplant werden.

Neben den übergeordneten Planwerken des Freistaats Thüringen sind auch die Planungen des Bundes sowie der Nachbarländer zu berücksichtigen, sofern sie direkte Auswirkungen auf den SPNV im Freistaat Thüringen besitzen.

Ziele des Freistaats Thüringen sind die Verbesserung der Qualität der angebotenen Leistung sowie die Rechtssicherheit bei Planung und Finanzierung des SPNV. Zur weiteren Ausgestaltung der Wettbewerbslandschaft in Thüringen werden bereits jetzt die Vorgaben und die Rahmenbedingungen für die künftigen Vergabeverfahren nach Auslaufen der jetzigen Verkehrsverträge veröffentlicht.

[12] *LVP, S 39.*

3 ENTWICKLUNG SPNV 2003-2007

3 Entwicklung SPNV 2003 – 2007

3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

Der Freistaat Thüringen erstreckt sich über eine Fläche von ca. 16.172 km². Dies sind etwa 5 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland. Er ist damit das drittkleinste Flächenland. Ende 2006 lebten hier ca. 2,3 Mio. Einwohner[13], ca. 3 % der Gesamtbevölkerung Deutschlands. Dies ist Rang 12 aller Bundesländer. Die Bevölkerungsdichte liegt mit ca. 143 Einwohnern/km² deutlich unter dem durchschnittlichen Wert der Bundesrepublik (231 Einwohner/km²). Mit einem Bruttoinlandsprodukt von rd. 46 Mrd. € trägt der Freistaat Thüringen zu ca. 2 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts der Bundesrepublik Deutschland bei.

Ein wesentliches strukturelles Merkmal des Freistaats Thüringen ist seine zentrale Lage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Dies kommt u. a. durch seine gemeinsame Grenze mit fünf weiteren Bundesländern (Freistaat Bayern, Freistaat Sachsen, Hessen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt) zum Ausdruck.

Die wesentlichen Eckpunkte der Raumordnung sind im LEP wie folgt definiert:

- Mit den Städten Erfurt, Gera und Jena gibt es im Freistaat drei Oberzentren.
- Weiterhin bestehen 32 Mittelzentren, von denen Altenburg, Eisenach, Gotha, Ilmenau, Mühlhausen/Thür., Nordhausen und Weimar sowie das funktionsteilige Mittelzentrum Bad Blankenburg – Saalfeld – Rudolstadt zusätzlich die Teilfunktionen eines Oberzentrums haben.
- Aufgrund der besonderen Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor für den Freistaat wurden der Thüringer Wald, das Thüringer Schiefergebirge einschließlich der Saaletalsperren, die thüringischen Gebiete von Eichsfeld, Harz einschließlich des Harzvorlandes, Rhön, Kyffhäuser, der Hainich mit Teilen des Werraberglandes sowie Teile des Vogtlandes als Räume mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung ausgewiesen.

[13] *Demographiebericht 2006. Datenbasis für das gesamte Kapitel 3.1 in Übereinstimmung mit dem LVP 2007. Die statistischen Daten für das Jahr 2007 lagen bei der Bearbeitung noch nicht vor.*

Raumstrukturell ist der Freistaat in die vier Planungsregionen Mittel-, Nord-, Ost- und Südwestthüringen unterteilt (siehe Abbildung 3-1).

Abbildung 3-1: Planungsregionen des Freistaats Thüringen

Im Freistaat Thüringen ist seit 1990 ein kontinuierlicher Rückgang der Einwohnerzahlen festzustellen. In den Jahren 2003 bis 2006 sank die Zahl um ca. 62 Tsd. Einwohner. Dies entspricht einem Rückgang von 2,6 %.

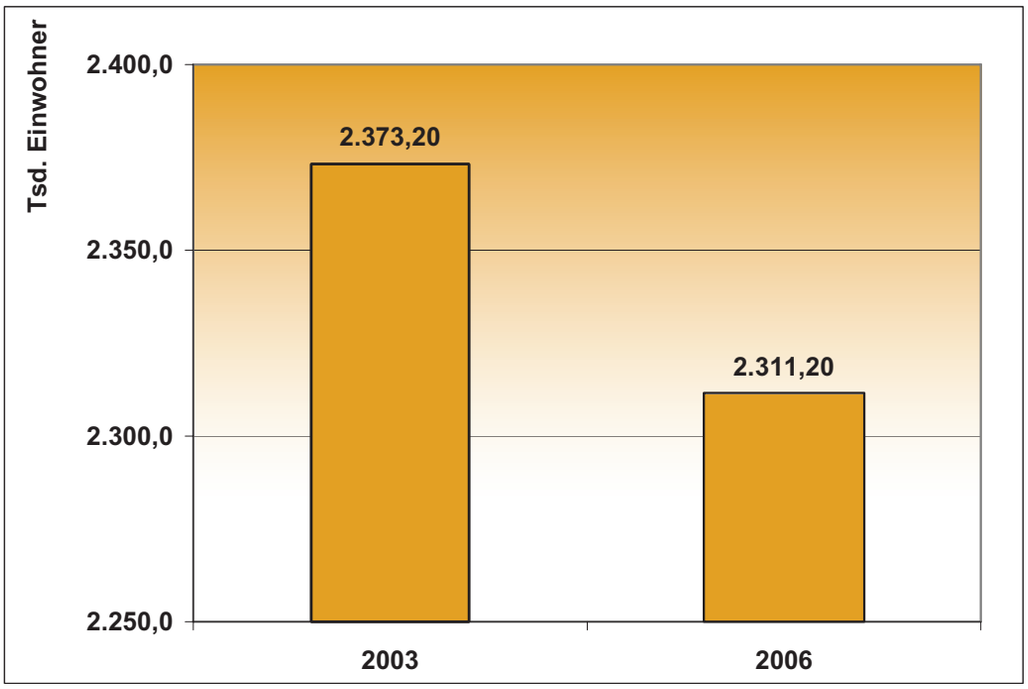


Abbildung 3-2: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Freistaat Thüringen 2003 – 2006

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Darstellung der wesentlichen strukturellen Rahmendaten für den Freistaat Thüringen. Die Gliederung entspricht den bereits in Abbildung 3-1 dargestellten Planungsregionen. Hierbei werden vor allem die strukturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen sichtbar. Danach verzeichnet die Planungsregion Mittelthüringen insgesamt die beste strukturelle Entwicklung.

Eine detaillierte Zusammenfassung der Einwohnerentwicklung erfolgt in Anlage 9. Eine graphische Darstellung wesentlicher Pendlerverflechtungen ist Anlage 4 zu entnehmen.

Gebietskörperschaft	Einwohnerzahl [Tsd.]		
	2003	2006	2006 zu 2003 [%]
Planungsregion Mittelthüringen	***698,9***	***689,0***	***-1,4***
Planungsregion Nordthüringen	***414,0***	***401,2***	***-3,1***
Planungsregion Ostthüringen	***753,4***	***729,7***	***-3,1***
Planungsregion Südwestthüringen	***506,9***	***491,3***	***-3,1***
Freistaat Thüringen	**2.373,2**	**2.311,2**	**-2,6**

Tabelle 3-1: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Bereich der Planungsregionen

Gebietskörperschaft	Erwerbstätige im Jahresdurchschnitt		2005 zu 2000 [%]
	2000	2005	
Planungsregion Mittelthüringen	***345.100***	***325.100***	***-5,8***
Planungsregion Nordthüringen	***168.300***	***153.000***	***-9,1***
Planungsregion Ostthüringen	***337.900***	***310.700***	***-8,0***
Planungsregion Südwestthüringen	***225.500***	***212.800***	***-5,6***
Freistaat Thüringen	**1.076.800**	**1.001.600**	**-7,0**

Tabelle 3-2: Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Bereich der Planungsregionen[14]

Gebietskörperschaft	2003			2006		
	Ein-Pendler	Aus-Pendler	Saldo	Ein-Pendler	Aus-Pendler	Saldo
Planungsregion Mittelthüringen	***84.800***	***81.900***	***2.900***	***86.400***	***84.300***	***2.100***
Planungsregion Nordthüringen	***18.000***	***47.000***	***-29.000***	***20.700***	***48.900***	***-28.200***
Planungsregion Ostthüringen	***67.500***	***93.500***	***-26.000***	***69.900***	***92.200***	***-22.300***
Planungsregion Südwestthüringen	***46.900***	***79.000***	***-32.100***	***49.000***	***78.100***	***-29.100***
Freistaat Thüringen	**39.400**	**123.800**	**-84.400**	**45.700**	**122.800**	**-77.100**

Tabelle 3-3: Entwicklung der Pendlerzahlen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Bereich der Planungsregionen[15]

Weiterhin wird noch auf folgende Eckdaten verwiesen:

- Der Pkw-Bestand stieg von 1.275.159 Pkw im Jahre 2003 auf 1.305.114 Pkw im Jahre 2006. Ende 2003 lag danach die Pkw-Dichte bei 538 Pkw/1.000 Einwohner. Dieser Wert stieg bis Ende 2006 auf 565 Pkw/1.000 Einwohner und entspricht dem bundesdeutschen Durchschnittswert.
- Die Zahl der Schüler sank von 258.408 im Schuljahr 2001/02 auf 183.740 im Schuljahr 2006/07. Dies ist ein Rückgang um rd. 29 %. Die Anzahl der Schulen wurde im gleichen Zeitraum von 1069 auf 933 reduziert.

[14] *TLS, 2007.*
[15] *Ebenda*

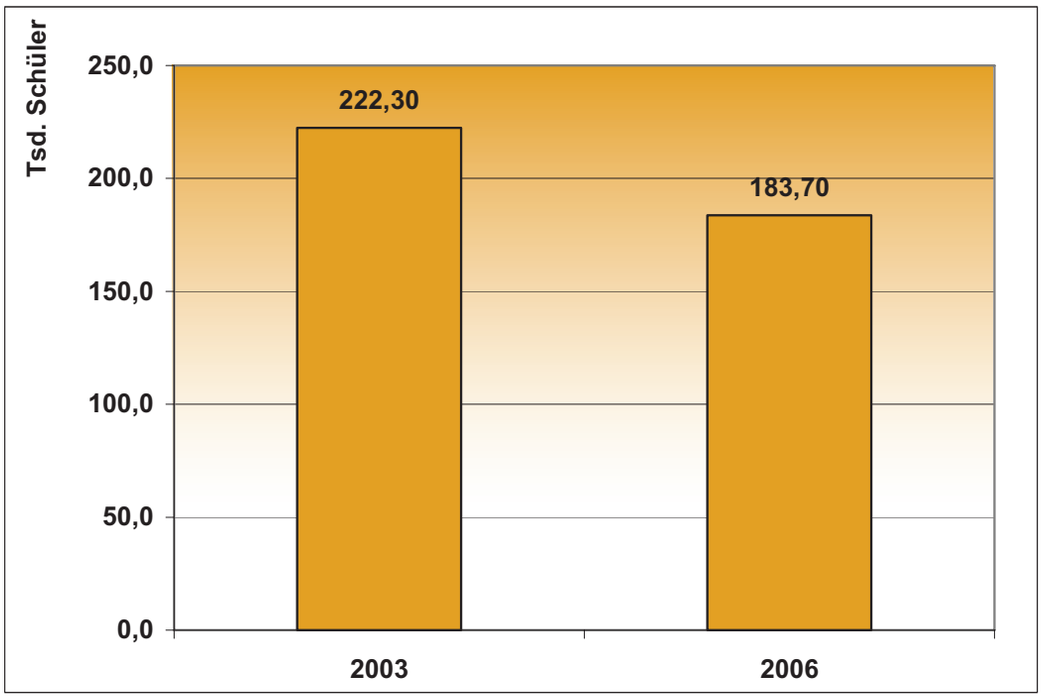


Abbildung 3-3: Entwicklung der Schülerzahlen 2003 – 2006[16]

3.2 Angebots- und Netzstruktur

Nahverkehrsangebote

Das SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen baut auf den Grundprinzipien des Integralen Taktfahrplans auf. Demnach verkehren die Züge auf allen SPNV-Linien in einem einheitlichen Taktgefüge mit möglichst schlanken Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen. Grundtakt ist dabei der 2-h-Takt, der auf nachfragestarken Linien zu einem 1-h-Takt oder einem noch dichteren Angebot verstärkt wird, teilweise durch Überlagerung mehrerer Linien.

Angeboten werden sowohl RegionalBahnen[17] (RB), die in der Regel an allen Stationen halten, als auch RegionalExpress-Züge (RE), die nur auf nachfragestarken Stationen halten. Die RE-Linien verbinden die wichtigsten Zentren des Landes und der angrenzenden Bundesländer untereinander und sollen attraktive Anschlüsse zum Fernverkehrsnetz herstellen.

---

16 *TLS, 2007.*

17 *Die Begriffe RegionalBahn (RB) und RegionalExpress (RE) stellen keine Festlegung auf ein bestimmtes Unternehmensprodukt dar, sondern werden hier allgemein und unternehmensneutral als Zuggattungsbezeichnung verwendet.*

Für das RE-System wird eine Reisegeschwindigkeit von 90 km/h angestrebt, die allerdings infrastrukturell bedingt bisher nur in der Relation Gotha – Leinefelde (RE 1) erreicht wird.

Das in erster Linie der überregionalen Anbindung dienende RE-Netz wird ergänzt durch die RB zur vorrangig regionalen Erschließung. Diese werden auf ausgewählten Strecken in den Hauptverkehrszeiten bedarfsorientiert im Berufs- und Schülerverkehr verdichtet, um bei zunehmend flexiblen Arbeitszeiten umfassende Fahrtmöglichkeiten zu bieten. Die angestrebte Reisegeschwindigkeit im RB-System beträgt 60 km/h.

Neben dem Grundsystem aus RE- und RB-Linien werden saisonal und an Wochenenden darüber hinaus einzelne Direktverbindungen zu den wichtigsten touristischen Zielen des Landes angeboten.

Im Fahrplan 2007/08 verkehren im Freistaat Thüringen 15 RE-Linien und 36 RB-Linien mit einem Gesamtvolumen von 21,8 Mio. Zugkilometern (Zkm). Das Leistungsvolumen entwickelte sich wie folgt:

Fahrplanperiode	Zkm/Fpl-Jahr
2002/03	21.886
2003/04	22.115
2004/05	22.164
2005/06	22.115
2006/07	21.553

Tabelle 3-4: Entwicklung der Zugkilometer in Tsd. Zkm/Jahr

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenstellung der einzelnen Linien. Ein Taktwechselbahnhof ist im Linienverlauf unterstrichen.

Linie	KBS	Verlauf	Takt
RE 1	600/604/605/ 565/540	(Göttingen –) **Heiligenstadt – Gotha – Erfurt – Gera – Gößnitz** (– Zwickau/Chemnitz)	120´
RE 2	561	**Erfurt – Saalfeld**	120´
RE 3	565	**Erfurt – Jena West – Gera**	120´
RE 4	555	**Gera – Saalfeld**	120´
RE 5	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´
RE 7	570/815	**Erfurt – Suhl – Rentwertshausen** (– Schweinfurt – Würzburg)	120´
RE 8	530	(Leipzig –) **Altenburg – Gößnitz** (– Zwickau)	120´
RE 9	590/600	(Halle (Saale) – Sangerhausen –) **Nordhausen – Heiligenstadt** (– Kassel)	120´
RE 10	335/595	(Magdeburg – Sangerhausen –) **Artern – Erfurt**	120´
RE 12	550/546	(Leipzig –) **Gera – Zeulenroda** (– Hof – Regensburg)	120´ 240´
RE 14	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	3 Züge/Tag
RE 16	530	(Leipzig –) **Altenburg – Gößnitz** (– Bad Brambach / Hof)	120´
RE 30	820	**Sonneberg** (– Coburg – Lichtenfels)	120´
RE 31	840	**Saalfeld – Probstzella** (– Kronach – Lichtenfels)	120´
RE 37A	540	**Gera – Gößnitz** (– Glauchau)	einzelne Züge

Tabelle 3-5: Übersicht des SPNV-Angebots – RE-Linien

Linie	KBS	Verlauf	Takt
RB 18	840	**Saalfeld – Probstzella** (– Kronach – Lichtenfels)	120´
RB 19	560	**Großheringen /** (Naumburg) – **Jena** – **Saalfeld**	60´ +Verdichter
RB 20	580/605	**Eisenach** – **Erfurt – Großheringen** (– Halle (Saale))	60´
RB 21	565	**Weimar** – **Jena West – Göschwitz – Gera**	60´/120´
RB 22A	580/605	**Apolda** – **Eisenach**	einzelne Züge
RB 23	561	**Arnstadt** – **Saalfeld**	120´
RB 32	557	**Saalfeld – Blankenstein**	120´ +Verstärker
RB 33	555	**Gera** – **Saalfeld**	120´ +Verstärker
RB 37	540	**Altenburg** – **Gera**	120´

Linie	KBS	Verlauf	Takt
RB 41	600	**Nordhausen – Leinefelde – Heiligenstadt**	60´/120´
RB 43	594	**Sömmerda – Großheringen**	120´ +Verstärker
RB 45	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´
RB 48	606	**Fröttstädt – Friedrichroda**	60´
RB 49	572	**Gotha – Crawinkel – Gräfenroda**	60´/120´
RB 50	595	(Sangerhausen –) **Artern – Sömmerda – Erfurt**	120´ +Verstärker
RB 51	550	(Leipzig –) **Crossen – Gera**	120´
RB 52	559	**Jena Saalbf – Pößneck unt. Bf**	120´ +Verstärker
RB 54	579	**Weimar – Kranichfeld**	60´ +Verstärker
RB 57	357	**Nordhausen – Ellrich** (– Northeim – Göttingen)	60´
RB 75	590	**Nordhausen – Heringen** (– Sangerhausen – Halle (Saale))	120´ +Verstärker
RB 103	546	**Gera – Weida – Zeulenroda** (– Mehltheuer)	10 Zü-ge/Tag
RB 130	530	(Leipzig –) **Treben-Lehma – Altenburg – Gößnitz** (– Zwickau)	60´/120´
RB 302	820	**Sonneberg** (– Coburg – Lichtenfels)	120´
R 6 (CAN)	605	(Bebra –) **Gerstungen – Eisenach**	60´
EB 1	600/604/ 603	(Kassel –) **Arenshausen – Heiligenstadt – Bad Langensalza – Döllstädt – Erfurt**	120´ +Verstärker
EB 2	604	**Bad Langensalza – Gotha**	120´ +Verstärker
EB 3	566	**Erfurt – Ilmenau**	60´
EB 4	815	**Meiningen – Rentwertshausen** (– Schweinfurt)	120´
STB 1	575/569	**Eisenach – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg**	60´/120 +Verstärker´
STB 2	564	**Neuhaus am Rennweg – Sonneberg**	60´
STB 3	573	**Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis**	60´
STB 4	570	**Erfurt – Suhl –– Meiningen**	120´ +Verstärker
VB 4	541	**Gera – Greiz – Greiz-Dölau** (– Plauen unt. Bf – Weischlitz)	60´/120´
HSB	326.1	**Nordhausen – Ilfeld Neanderklinik**	60´ +Verstärker
OBS	562	**Katzhütte – Rottenbach**	60´
OBS	563	**Obstfelderschmiede – Cursdorf**	30´

Tabelle 3-6: Übersicht des SPNV-Angebots – RB-Linien

Übersichtskarten zum Liniennetz und Verkehrsangebot sind in den Anlagen 1 und 2 enthalten. Eine Darstellung nach Kursbuchstrecken enthält Anlage 8.

Im Zeitraum 2003 – 2007 wurden auf vier Strecken die SPNV-Leistungen abbestellt:

- Schleiz West – Langenbuch (– Schönberg) (KBS 543)
- Artern – Roßleben (– Nebra) (KBS 585)
- Sondershausen – Bretleben (KBS 593)
- Straußfurt – Sömmerda (KBS 594)

Fernverkehrsangebote

Fernverkehrsangebote werden im Freistaat Thüringen im Fahrplanjahr 2007/2008 auf drei Linien durch die Deutsche Bahn AG eigenwirtschaftlich angeboten. Es sind dies die folgenden Linien mit Systemhalten in Thüringen:

- ICE-Linie: Hamburg – Berlin – Leipzig – Jena Paradies – Nürnberg – München
  - Jena Paradies (stündlich)
  - Saalfeld (zweistündlich)
- ICE-Linie: Wiesbaden – Frankfurt – Erfurt – Leipzig – Dresden
  - Eisenach (stündlich)
  - Gotha (zweistündlich)
  - Erfurt (stündlich)
  - Weimar (stündlich)
- IC-Linie: Düsseldorf – Kassel – Erfurt – Halle (Saale) – Berlin – Stralsund
  - Eisenach (zweistündlich)
  - Gotha (zweistündlich)
  - Erfurt (zweistündlich)
  - Weimar (zweistündlich)

Die ICE-Linien sind in Leipzig Hbf in beiden Richtungen miteinander verknüpft und bieten somit auch stündlich schlanke Anschlüsse und kurze Reisezeiten in den Relationen Jena – Dresden und Erfurt – Berlin. Die ICE-Linie Frankfurt – Dresden und die IC-Linie Düsseldorf – Stralsund sind ebenfalls miteinander verknüpft, indem die zweistündlich verkehrende IC-Linie durch die ICE-Linie in Erfurt (westwärts) bzw. Weimar (ostwärts) überholt wird.

Auf den beiden ICE-Linien kommen elektrische ICE-Triebzüge mit Neigetechnik (ICE-T, Baureihen 411 und 415) zum Einsatz. Die IC-Züge verkehren mit lokbespannten Wagen.

Weiterhin verkehren zudem einzelne Nachtzüge mit Halten in Thüringen:

- EN Berlin – Wien (Halte in Jena Paradies und Saalfeld)
- CNL Dresden – Zürich (Halte in Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach)

Gegenüber dem vorangegangenen Nahverkehrsplan (Analysezeitraum 2003) wurde das Fernverkehrsangebot auf den beiden ICE-Linien deutlich ausgeweitet und ein 1-h-Takt angeboten. In Verbindung mit dem neu eingerichteten ICE-Kreuz in Leipzig Hbf bestehen nun stündliche Verbindungen nach Frankfurt/Main, Dresden, Berlin, Nürnberg und München. Auf der ICE-Linie Hamburg – Leipzig – München konnte mit Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin und der Ausbaustrecke Berlin – Leipzig die Fahrzeit zwischen Thüringen und der Bundeshauptstadt deutlich verkürzt werden.

Zum Fahrplanwechsel 2006/07 wurde das Fernverkehrszugpaar InterConnex Gera – Leipzig – Berlin/ Rostock im Abschnitt Gera – Leipzig eingestellt.

3.3 Verkehrsnachfrage

Zur Bestimmung der Verkehrsnachfrage im Status quo wurden folgende Basisdaten verwendet:

- Daten zur Verkehrsnachfrage im SPNV
  Die Daten zur Verkehrsnachfrage im SPNV der Deutschen Bahn AG stammen aus dem Reisendenerfassungssystem (RES). Sie enthalten neben zuggenauen Angaben zu abschnittsbezogenen Belastungen sowie Ein- und Aussteigern auch Daten zu angebotenen Sitzplatzkapazitäten. Bei den Angaben für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde auf vergleichbare Zählungen zurückgegriffen. Für die Untersuchung wurden jeweils die Daten des Jahres 2006 verwendet.

- Pendlerstatistik
  Weiterhin wurden die aktuell zugänglichen Pendlerdaten (2006) der Bundesagentur für Arbeit herangezogen. Diese beinhalten die jeweiligen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, untergliedert nach Aus- und Einpendlern je Gemeinde.

❒ Weitere Daten

Neben den genannten Datengrundlagen fanden weitere verfügbare Quellen Verwendung. Sie dienten hauptsächlich zur Evaluierung und Plausibilisierung der zu berechnenden Nachfragematrizen. Beispielhaft seien hier folgende genannt:

- Bevölkerung der Gemeinden Thüringens am 31.12.2006
- Entwicklung der Bevölkerung Thüringens von 2002 bis 2050
  10. KBV – Planungsgrundlage
- Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger
- Demografiebericht des Freistaats Thüringen 2006

Die Verkehrsnachfrage ergibt sich für den Status quo auf Basis von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2006. Die Verteilung des Aufkommens auf die einzelnen Streckenabschnitte (Fahrgäste innerhalb Thüringens einschließlich durchgehender Verkehre) ist in Anlage 3 ersichtlich.

Bei der Analyse des Verkehrsaufkommens zeigt sich, dass das höchste Aufkommen im SPNV auf der Mitte-Deutschland-Verbindung entlang der Thüringer Städtekette zwischen Eisenach und Gera besteht. Auf dieser Achse liegen auch die sechs Städte mit hohem Pendler- und Fahrgastaufkommen in Thüringen. Eine grafische Darstellung der Pendlerbeziehungen dieser Städte enthält Anlage 4.

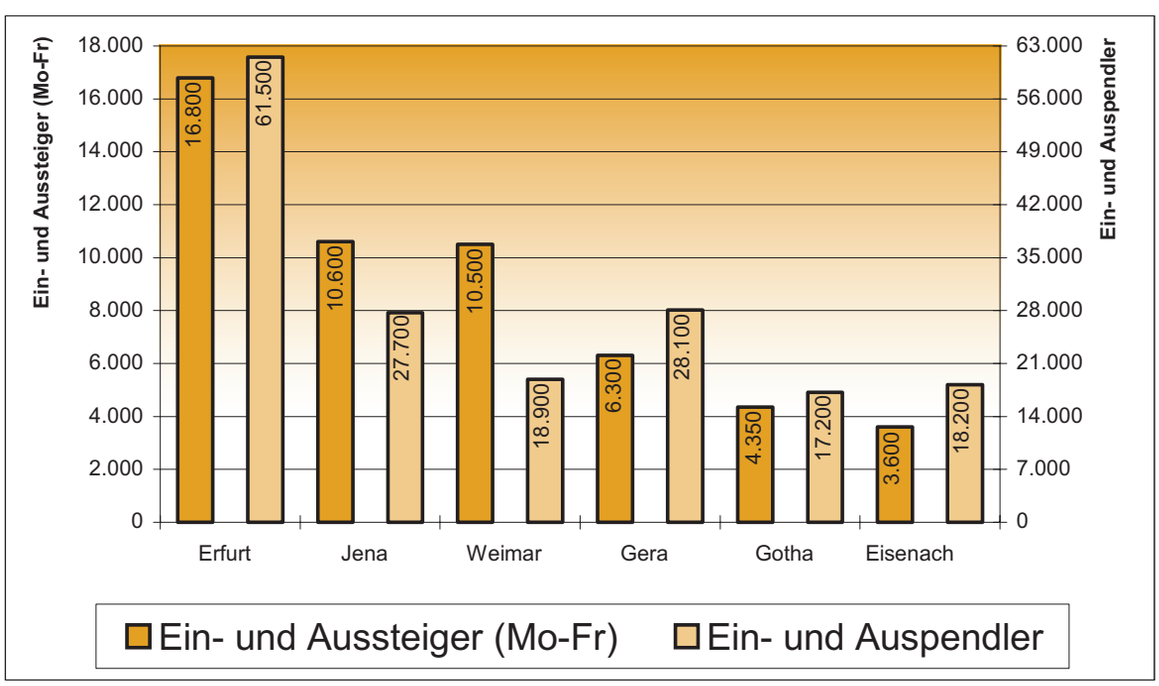


Abbildung 3-4: Städte mit hohem Fahrgast- und Pendleraufkommen in Thüringen

Weitere Linien mit hohem Fahrgastaufkommen sind:

- RE-Linie 1 zwischen Göttingen, Leinefelde und Erfurt
- RB-Linie 19 Großheringen / Naumburg – Saalfeld im Abschnitt Jena – Saalfeld
- RB-Linie 20 Eisenach – Erfurt – Weimar – Naumburg – Halle (Saale)
- EB 1 von Erfurt über Leinefelde nach Kassel
- Linien zwischen Leipzig und Altenburg (RE 8, RE 16, RB 130)
- Linien von Erfurt über Arnstadt nach Ilmenau (EB 3)
  bzw. nach Meiningen / Würzburg (RE 7/14, STB 4)

Ein positiver Trend bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen ist darüber hinaus auf der Strecke Gera – Zeitz – Leipzig (RE-Linie 12 und RB-Linie 51) festzustellen.

Innerhalb des SPNV gibt es einzelne Linien mit relativ geringem Fahrgastaufkommen, die jedoch eine besondere Bedeutung für den Thüringer SPNV haben. Hierzu zählen insbesondere nachfolgend genannte Verbindungen:

- **RE-Linie 12 Leipzig – Gera – Hof – Regensburg und RB-Linie 103 Gera – Mehltheuer zwischen Weida und Mehltheuer (KBS 546)**
  Die RE-Linie 12 „Vier-Länder-Express“ hat eine überregionale und länderübergreifende Bedeutung. Nach Abschluss geschwindigkeitserhöhender Maßnahmen zwischen Weida und Mehltheuer kann die Fahrzeit wesentlich verkürzt werden.

- **RB-Linie 32 Saalfeld – Blankenstein (KBS 557)**
  Die Bedeutung der Strecke liegt im Freizeitverkehr (Ausflugsverkehr) sowie im Zubringerverkehr aus der Region „Thüringer Schiefergebirge“ zum Regional- und Fernverkehr im Bahnhof Saalfeld (Anschlüsse Richtung Erfurt, Gera, Jena, Leipzig und Berlin). Zudem besitzt die Strecke eine hohe Bedeutung im Schienengüterverkehr.

- **STB-Linie 3 Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis (KBS 573)**
  Die Verbindung zwischen Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis besitzt eine geringe Querschnittsbelastung. Gleichwohl besteht auf der Strecke ein hohes Binnenverkehrsaufkommen. Durch die Fertigstellung von Baumaßnahmen und Geschwindigkeitsanhebungen ist mit einer Verbesserung der Anschlüsse in Zella-Mehlis zu rechnen. Weitere Zuwächse werden durch die zweistündliche Verlängerung der Züge bis Suhl erwartet.

Starker Binnenverkehr besteht weiterhin auf den Strecken Weimar – Kranichfeld, Eisenach – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg und Gera – Saalfeld.

Die Verbindungen zwischen Nordhausen und Northeim, zwischen Bebra und Eisenach sowie zwischen Sonneberg und Lichtenfels besitzen eine länderübergreifende Bedeutung.

Das SPNV-Angebot auf der Strecke Sömmerda – Großheringen (Pfefferminzbahn) erfährt im Landesvergleich eine geringe Inanspruchnahme im Abschnitt Buttstädt – Großheringen. Die Strecke hat auch Bedeutung für den regionalen Schienengüterverkehr.

Handlungsschwerpunkte ergeben sich weiterhin bei gering frequentierten Zugangsstellen. Die Anlage 10 enthält eine Übersicht von Zugangsstellen mit geringer Inanspruchnahme im SPNV.

3.4 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

Entwicklung und Zustand des Schienennetzes

Das Schienennetz im Freistaat Thüringen umfasst derzeit 1.541 km. Davon sind im Fahrplan 2007/08 auf 1.397 km SPNV-Leistungen bestellt. Das Streckennetz kann folgenden Kategorien zugeordnet werden:

Streckenkategorie		Streckenlänge	
		Absolut	Anteil
Streckennetz gesamt		**1.541 km**	**100 %**
davon	elektrifiziert	409 km	27 %
	mehrgleisig	435 km	28 %
	Schmalspur	22 km	1 %
davon	öffentliche bundeseigene Eisenbahninfrastruktur	1.365 km	89 %
	öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur	176 km	11 %
Streckennetz mit bestelltem SPNV		**1.397 km**	**100 %**
davon	Fern- und Ballungsnetz	515 km	37 %
	regionales Netz	870 km	62 %
	Schmalspurstrecke	12 km	1 %

Tabelle 3-7: Eisenbahnstreckennetz in Thüringen (Stand 01.01.2008)[18]

Im Fern- und Ballungsnetz wurden im Zeitraum 2003 – 2007 geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen durchgeführt. Schwerpunkte bildeten:

- Ausbau Knoten Erfurt (einschließlich Einfädelung Neubaustrecke VDE 8.1)
- Weiterer Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Weimar – Gera – Gößnitz (Knoten Gera; NeiTech-Inbetriebnahme Göschwitz – Gera – Ronneburg; Überführungsbauwerk Weimar)

Die Vorhaben VDE 8.1 Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt sowie VDE 8.2 Neubaustrecke Erfurt – Leipzig / Halle (Saale) befinden sich im Bau und werden voraussichtlich im Zeitraum von 2015 bis 2017 fertig gestellt sein.

[18] *DB Netz AG, eigene Berechnungen.*

Entwicklung SPNV 2003-2007

Im regionalen Netz wurden im Zeitraum 2003 – 2007 folgende Streckenabschnitte durch die Infrastrukturbetreiber modernisiert, ausgebaut bzw. Maßnahmen begonnen, um die Angebotsqualität im SPNV zu verbessern:

- Grundlegender Ausbau der Strecke Neudietendorf – Suhl – Rentwertshausen (– Schweinfurt) für Neigetechnik; Modernisierung der Sicherungstechnik; Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h (erste Ausbaustufe)
- Kühnhausen – Bad Langensalza (erste Ausbaustufe)
- Hockeroda – Blankenstein
- Weida – Zeulenroda (– Mehltheuer)
- Sicherungstechnischer Ausbau Eisfeld – Sonneberg, Sömmerda – Großheringen und Weimar – Kranichfeld
- Modernisierung der Bahnübergangssicherungsanlagen auf verschiedenen Strecken

Der Freistaat Thüringen hat im Zeitraum 2003 – 2007 Fördermittel in Höhe von ca. 20,25 Mio. € zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur für den SPNV im Rahmen des ÖPNV-Investitionsprogramms bereitgestellt.

Trotz umfangreicher Investitionen entspricht die Qualität des Regionalnetzes noch nicht vollständig den Ansprüchen hinsichtlich einer attraktiven Reisezeit. Im Jahr 2008 (Stand 01.01.2008) gab es auf ca. 3 % des vom SPNV genutzten Schienennetzes Mängelstellen, die Geschwindigkeitsreduzierungen zur Folge hatten. Ursachen sind in erster Linie Oberbaumängel, leit- und sicherungstechnische Mängel sowie nicht technisch gesicherte Bahnübergänge.

Besonders betroffen sind die Streckenabschnitte

- Gera – Zeulenroda (– Mehltheuer) (KBS 546)
- Zella-Mehlis – Wernshausen (KBS 573)
- Eisenach – Meiningen (KBS 575)
- Nordhausen – Erfurt (KBS 601)
- Kühnhausen – Bad Langensalza (KBS 603)

Reisegeschwindigkeit

Grundlegend wird im Freistaat Thüringen eine Reisegeschwindigkeit von 90 km/h für RE-Züge und 60 km/h für RB-Züge angestrebt. Die mittleren Reisegeschwindigkeiten im SPNV-Netz sind in Anlage 5 dargestellt.

Im RE-Netz wird lediglich auf der Strecke Gotha – Leinefelde (KBS 604)[19] die angestrebte Reisegeschwindigkeit von 90 km/h erreicht. Annähernd wird der Zielwert auf folgenden Streckenabschnitten erreicht (80 – 89 km/h):

- ❒ Erfurt – Weimar – Jena – Gera (KBS 565)
- ❒ Eichenberg – Leinefelde – Nordhausen (KBS 600)
- ❒ Grimmenthal – Schweinfurt (KBS 815)

Deutlich niedriger liegt die Reisegeschwindigkeit im RE- und RB-Netz auf den Abschnitten

- ❒ Gera – Gößnitz – Chemnitz (KBS 540)
- ❒ Gera – Zeulenroda – Mehltheuer (KBS 546)
- ❒ Erfurt – Nordhausen (KBS 601)
- ❒ Kühnhausen – Bad Langensalza (KBS 603)
- ❒ Wernshausen – Zella-Mehlis (KBS 573)

Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Im Freistaat Thüringen werden durch den SPNV insgesamt 324 Zugangsstellen bedient (Stand 12/2007). Diese werden von folgenden Infrastrukturunternehmen betrieben:

Eisenbahnunternehmen	Zugangsstellen
DB Station & Service AG	310
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	12
Thüringer Eisenbahn GmbH	2

Tabelle 3-8: Zugangsstellen im SPNV (Stand: 12/2007)

[19] *Die Strecke wurde Ende der 1990er-Jahre ausgebaut. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 130 km/h für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnikzüge.*

Entwicklung SPNV 2003-2007

Im Zeitraum 2003 – 2007 wurden im Rahmen des ÖPNV-Investitionsprogramms rund 19,6 Mio. € Fördermittel des Landes für den Neu- und Ausbau der Zugangsstellen bereitgestellt.

Schwerpunkte waren:

- Neubau Jena Paradies (zentraler Verknüpfungspunkt Bahn/Straßenbahn/Bus)
- Ausbau der Zugangsstellen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung:
  Gera Hbf, Gera Süd, Stadtroda, Töppeln, Ronneburg
- Ausbau Jena Saalbahnhof
- Ausbau der Zugangsstellen auf der Ausbaustrecke Neudietendorf – Grimmenthal (Restmaßnahmen folgen 2008).
- Neubau von Zugangsstellen (z. B. Ammern, Frankenhain, Triebes, Schalkau Mitte) und Revitalisierung von Bahnhofsumfeldern
- Neueinrichtung des Kreuzungsbahnhofs Olbersleben–Ellersleben
- Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Mellenbach-Glasbach und Stadtilm

Thüringen hat, beginnend im Jahr 1997, mit dem Bahnhofsverschönerungsprogramm ein Instrument geschaffen, mit dem seither das Bahnhofsumfeld an über 120 Stationen deutlich verbessert wurde.

Mit Hilfe des Bahnhofsverschönerungsprogramms der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) konnten bisher zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Infrastruktur des SPNV in Thüringen unterstützt werden. Jährlich werden Verschönerungsmaßnahmen an ca. 20 Stationen durchgeführt.

In den Jahren 2003 bis 2006 wurden Verschönerungsmaßnahmen an der Strecke Sömmerda – Großheringen, der Strecke Rottenbach – Katzhütte sowie der Strecke Weimar – Kranichfeld durchgeführt. Darüber hinaus wurden Maßnahmen in Grimmenthal, Immelborn, Gerstungen und Schmölln realisiert. Durch die Einbindung des zweiten Arbeitsmarktes konnte das Verschönerungsprogramm in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet werden. So wurden beispielsweise im Jahr 2007 Maßnahmen mit einem Gesamtwertumfang von 1,7 Mio. € umgesetzt.

Schwerpunkte im Jahr 2007 bildeten die Stationen entlang der Strecke Saalfeld – Hockeroda – Blankenstein (KBS 557) sowie an den Bahnhöfen Altenburg, Ronneburg und Gößnitz.

Im Zeitraum 2003 – 2007 wurden in Thüringen eine Vielzahl von Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und StPNV neu errichtet bzw. grundlegend modernisiert. Darzu zählen u. a.:

- Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof Gera (Busbahnhof und Straßenbahn)
- Verknüpfungspunkt am Bahnhof Gera Süd (Straßenbahn)
- Verknüpfungspunkt am Bahnhof Gotha (Busbahnhof und Straßenbahn)
- Zentraler Omnibusbahnhof Heiligenstadt
- Zentraler Omnibusbahnhof Saalfeld

Größere Entfernungen zwischen Bahnhof und Busbahnhof (> 500 m) weisen die Orte Apolda (700 m), Artern (1.500 m), Kölleda (1.000 m), Sömmerda (800 m) und Zeulenroda (2.500 m mit Rufbusverbindung) auf.

3.5 Fahrzeuge

Neben einem dichten Taktangebot, kurzen Reisezeiten und abgestimmten Anschlüssen zwischen Bus und Bahn sind moderne und leistungsfähige Fahrzeuge ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den SPNV. Daher hat der Freistaat bis 2005 insgesamt 117,5 Mio. € für die Beschaffung neuer Fahrzeuge bereitgestellt. Das war Voraussetzung dafür, dass innerhalb eines kurzen Zeitraums Altfahrzeuge ersetzt und ein attraktiver, schnellerer und vor allem wirtschaftlicher Betrieb ermöglicht werden konnte.

Zum Einsatz kommen gegenwärtig lokbespannte Züge nur auf elektrifizierten Strecken. Dazu zählen die Linien:

- RB 18 Saalfeld – Lichtenfels
- RB 19 Großheringen/Naumburg – Jena – Saalfeld
- RB 20 Eisenach – Erfurt – Weimar (– Naumburg – Halle (Saale))
- RB 130 Leipzig – Altenburg – Zwickau,
- RE 8 Leipzig – Altenburg – Zwickau
- RE 9 Kassel – Leinefelde – Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale)
- RE 30, RB 60 Sonneberg – Lichtenfels
- RB 41, RB 75 (Eichenberg –) Nordhausen (– Sangerhausen)

Moderne Nahverkehrstriebwagen kommen auf allen anderen Linien zum Einsatz. Mit Ausnahme der Baureihe 612 verfügen diese Triebwagen über Niederflureinstiege, die eine wesentliche Komponente der Barrierefreiheit darstellen. Die Baureihe 612 ist mittels Neigetechnik für „bogenschnelles“ Fahren geeignet, womit Fahrzeitverkürzungen auf für Neigetechnik ertüchtigten Strecken erzielt werden können.

Auf den Netzen der Harzer Schmalspurbahnen und der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn kommen Sonderfahrzeuge zum Einsatz.

3.6 Verkehrsunternehmen

Die SPNV-Leistungen werden durch sieben Verkehrsunternehmen im Auftrag des Freistaats Thüringen auf der Grundlage von Verkehrsverträgen erbracht. Die jeweiligen Leistungsanteile werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

EVU	Leistungsanteile Fahrplanjahr 2007/08	
	Zkm in Tsd. km	Zkm %
DB Regio AG	15.381	70
Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB)	3.250	15
Erfurter Bahn GmbH (EB)	1.946	9
Vogtlandbahn GmbH (VBG)	449	2
Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS)	364	2
cantus Verkehrsgesellschaft mbH (CAN)	226	1
Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)	178	1

Tabelle 3-9: EVU in Thüringen

3.7 Tarife

Die Tarifgestaltung für die Angebote des SPNV obliegt gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) grundsätzlich den EVU. Entsprechend der Leistungsanteile der DB Regio AG wird das Tarifangebot im Wesentlichen durch die „Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr)“ geprägt.

EVU, deren eigene Tarife nur ein eng begrenztes Angebot aufweisen, haben mit der Deutschen Bahn AG einen Kooperationsvertrag zur Anwendung der BB Personenverkehr geschlossen.

In Thüringen gelten darüber hinaus folgende besondere Tarifangebote (Stand 01.01.2008):

❒ **Hopper-Ticket Thüringen**

Das Hopper-Ticket Thüringen erfreut sich besonderer Beliebtheit. Es gilt in allen Nahverkehrszügen in Thüringen und Sachsen-Anhalt von Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr und Samstag, Sonntag und an Feiertagen ganztägig für Hin- und Rückfahrt von einem Abgangs- zu einem Zielbahnhof bis zu einer Entfernung von 50 km und kostet 6 € am Automaten bzw. 8 € im personenbedienten Verkauf. Das Hopper-Ticket hat sich als wichtiges Freizeitticket im SPNV etabliert und trägt maßgeblich zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale bei.

❒ **Thüringen-Ticket/Thüringen-Ticket Single**

Bedeutsam für den Freizeitverkehr sind ebenso das Thüringen-Ticket und das Thüringen-Ticket Single. Beide Tickets gelten für einen Tag im SPNV in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt von Montag bis Freitag ab 09:00 Uhr und Samstag, Sonntag und an Feiertagen ganztägig. Das Thüringen-Ticket gilt wahlweise für bis zu fünf Personen oder Eltern bzw. Großeltern (max. zwei Erwachsene) mit allen eigenen Kindern/Enkelkindern. Das Thüringen-Ticket Single gilt für Einzelreisende. Beide Tickets gelten zudem im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen (VMT) sowie in Verbünden der drei Länder bzw. bei mehreren Busunternehmen im Freistaat Thüringen. Erhältlich ist das Thüringen-Ticket derzeit für 27 € und das Thüringen-Ticket Single für 19 € an den Automaten und im Internet. Im personenbedienten Verkauf (z. B. DB Reisezentrum und DB Agentur) kosten beide Tickets 2 € Aufpreis.

❒ **Schönes-Wochenende-Ticket**

Deutschlandweit im SPNV gilt an Wochenenden (Samstag oder Sonntag) das Schönes-Wochenende-Ticket. Das Schönes-Wochenende-Ticket gilt wahlweise für bis zu fünf Personen oder Eltern bzw. Großeltern (max. zwei Erwachsene) mit allen eigenen Kindern/Enkelkindern. Das Ticket besitzt zudem Gültigkeit im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen (VMT) sowie in vielen Verbünden deutschlandweit sowie bei mehreren Busunternehmen im Freistaat Thüringen. Das Schönes-Wochenende-Ticket ist für 35 € im Internet und an den Automaten sowie für 37 € im personenbedienten Verkauf erhältlich.

❒ Kostenlose Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme ist im SPNV innerhalb Thüringens für den Fahrgast unentgeltlich. Damit werden vor allem touristische Potenziale und der Freizeitverkehr angesprochen. Aber auch für Pendler ergeben sich daraus Anreize zur Nutzung des SPNV-Angebots.

❒ Weitere Angebote

Darüber hinaus bieten die EVU verschiedene unternehmenseigene Tickets mit einem eingeschränkten regionalen Geltungsbereich an. Beispielhaft dafür sind die folgenden Angebote:

- OBS-Tagesticket der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
- Elstertalbahn-Ticket der Vogtlandbahn
- Sonneberger Netz-Ticket der Süd-Thüringen-Bahn
- Neben den unternehmenseigenen SPNV-Tarifen gelten in Thüringen drei räumlich begrenzte Verbundtarife, in denen die EVU Tarifpartner sind:
  - der Verbundtarif Mittelthüringen (VMT-Tarif der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen) in den Städten Erfurt, Weimar, Jena sowie im Landkreis Weimarer Land,
  - der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV im Landkreis Altenburger Land) und
  - das EgroNet-Ticket in den Landkreisen Greiz, Saale-Orla und der Stadt Gera

Innerhalb der Verkehrsverbünde sind noch zahlreiche Mängel des Vertriebssystems festzustellen. So sind einzelne Fahrscheine nicht über die wesentlichen Vertriebskanäle erwerbbar. Beispielsweise kann an den Automaten der EVAG keine BahnCard-Ermäßigung erworben werden. Andererseits verfügen die Fahrzeuge der DB Regio AG derzeit noch über keine Entwerter, die für bestimmte VMT-Fahrscheine erforderlich sind.

Verbraucherorientierte Fahrgastrechte

Zu den Fahrgastrechten zählen neben der Verspätungshaftung auch das Erhalten von Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt sowie die Möglichkeit eines diskriminierungsfreien leichten Zugangs zu den Fahrscheinen.

Bis zum Inkrafttreten des § 17 n. F. der Eisenbahn-Verkehrsordnung am 01.07.2006 wurde im Personenverkehr für Verspätungsschäden nicht gehaftet. Nach der Neuregelung erhält der Fahrgast einen gesetzlichen Schadensersatzanspruch auf Erstattung der Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten, wenn die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann.

Weitergehende gesetzliche Ansprüche des Fahrgasts wegen Verspätung und Zugausfall bleiben ausgeschlossen.

Die Verkehrsunternehmen haben den Kunden in den letzten Jahren hinsichtlich Service und Ersatzansprüchen - auch ohne gesetzliche Regelung - neue Angebote unterbreitet. So gilt seit dem 01.10.2004 bei der Deutschen Bahn AG die „Kundencharta Fernverkehr“. Diese sieht einen Rückerstattungsanspruch in Höhe von 20 % des Fahrkartenpreises in Form eines Gutscheins bei einer mehr als 60 minütigen Verspätung vor. Ferner hat die DB Regio AG, Region Südost gemeinsam mit der EB, STB, cantus, OBS und Vogtlandbahn seit 01.01.2008 erweiterte Fahrgastrechte eingeführt. Nach dieser Regelung erhalten Inhaber eines Fahrscheins von mindestens 4 € bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten einen Anspruch auf Rückerstattung von 25 % des Fahrpreises und bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden einen Anspruch auf Rückerstattung von 50 % des Fahrpreises. Pauschale Angebote und Schüler-Zeitkarten werden gesondert behandelt.

Die Ausweitung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr wird vom Freistaat Thüringen begrüßt, wobei das jetzt Erreichte erst den Anfang darstellen kann. Dabei muss ein ausgewogenes und tragfähiges Verhältnis zwischen Verbraucherschutz und unternehmerischer Umsetzbarkeit gefunden werden. Ziel der Weiterentwicklung muss die Verbesserung der Qualität der Angebote sein, ohne Wettbewerbsnachteile des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu generieren.

Im Jahr 2007 hat die EU eine Verordnung über die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr[20] verabschiedet. Mit Inkrafttreten im Oktober 2009 werden damit erstmals verbindliche europaweite Regelungen für Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr geschaffen.

[20] *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.*

3.8 Schlussfolgerungen

Zielerreichung NVP 2003 – 2007

Mit der Umsetzung der Zielstellungen der 1. Fortschreibung des NVP wurden im Zeitraum bis 2007 wesentliche Fortschritte in der Angebotsqualität des SPNV erreicht. Das Angebot entspricht grundsätzlich den Zielen der Raumordnungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik des Freistaats Thüringen.

Durch Angebotserweiterungen und Fahrzeitverkürzungen konnte das Fahrgastaufkommen trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung leicht gesteigert werden. Für die wichtigsten Verbindungen innerhalb des Freistaats Thüringen werden durch RE- und RB-Linien stündliche Abfahrten gewährleistet. Durch Überlagerungen von Linien wird dieses Angebot teilweise verdichtet.

Mit den RE-Linien werden i.d.R. schnelle Verbindungen entlang der landesbedeutsamen Entwicklungsachsen angeboten. Sie verbinden die zentralen Orte des Landes untereinander und mit den Zentren der Nachbarländer. Gleichzeitig stellen sie die Verbindung zu den Fernverkehrsknoten sicher.

Die RB-Linien ergänzen das Angebot und übernehmen die Erschließungsfunktion in der Fläche. Durch zusätzliche Leistungen in den Hauptverkehrszeiten werden die besonderen Bedürfnisse des Berufs- und Schülerverkehrs berücksichtigt.

Einen Schwerpunkt stellt vor allem das gut entwickelte und nachgefragte Angebot zur Verbindung der Thüringischen Städtekette zwischen Eisenach, Erfurt, Jena und Gera dar.

Defizite bestehen dagegen noch

- im Nordthüringer Raum bezüglich der Fahrzeiten zwischen Leinefelde – Nordhausen – (Sangerhausen – Halle (Saale)) und zwischen Erfurt – Sonderhausen – Nordhausen,
- im Ostthüringer Raum bezüglich einer schnellen Verbindung bis Altenburg sowie besserer Verbindungen in der Achse (Leipzig – Zeitz –) Gera – Zeulenroda (– Hof) und
- in der Schaffung einer direkten SPNV-Verbindung zwischen Erfurt / Saalfeld und Leipzig / Halle (Saale).

Die Zielstellung, die Angebote im ÖPNV auf Schiene und Straße im Sinne durchgehender Reiseketten zu verknüpfen, war bestimmend für den infrastrukturellen Ausbau und die Fahrplangestaltung in der Laufzeit der 1. Fortschreibung. So wurde in den zurückliegenden Jahren eine Vielzahl moderner Verknüpfungspunkte geschaffen, die auch dem Anspruch des barrierefreien Zugangs entsprechen. Ferner wurden weitere Zugangsstellen im SPNV-Netz modernisiert.

Schwerpunkt stellt in den kommenden Jahren die noch stärkere Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dar, mit dem Ziel die Angebote besser aufeinander abzustimmen und einheitliche Tarifangebote anzustreben.

Defizite und Abweichungen zu den Vorgaben der 1. Fortschreibung des NVP bestehen auf einigen Linien aus verschiedenen Gründen, die nachfolgend aufgeführt sind:

Linie	Linienführung	Begründung
RE 1	Erfurt – Gera – Chemnitz / Zwickau	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund von Baumaßnahmen in Erfurt Hbf, nicht abgeschlossener Baumaßnahmen zwischen Gera und Glauchau sowie langer Fahrgastwechselzeit nicht erreicht
RE 2	Erfurt – Arnstadt – Saalfeld	Reisegeschwindigkeit auf Grund topographischer Gegebenheiten geringer
RE 3	Erfurt – Gera	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund von Baumaßnahmen in Erfurt Hbf und langer Fahrgastwechselzeit nicht erreicht
RE 5	Erfurt – Straußfurt – Sondershausen – Nordhausen	Vorgabe Linienführung Erfurt – Northeim verkehrlich nicht notwendig
RE 7	Erfurt – Arnstadt – Grimmenthal – Schweinfurt – Würzburg	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund Baumaßnahmen zwischen Erfurt und Grimmenthal noch nicht erreicht
RE 8	Leipzig – Altenburg – Zwickau	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund fehlender Ausbaumaßnahmen zwischen Leipzig und Crimmitschau nicht erreicht
RE 9	Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen – Leinefelde – Kassel-Wilhelmshöhe	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund fehlender Ausbaumaßnahmen zwischen Halle (Saale) und Eichenberg nicht erreicht
RE 31	Saalfeld – Kronach – Lichtenfels	Reisegeschwindigkeit auf Grund topographischer Gegebenheiten geringer
RB 41	Nordhausen – Leinefelde – Heiligenstadt	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund fehlender Ausbaumaßnahmen zwischen Halle (Saale) und Eichenberg nicht erreicht
RB 49	Gotha – Crawinkel – Gräfenroda	Reisegeschwindigkeit auf Grund topographischer Gegebenheiten geringer
RB 57	Nordhausen – Ellrich – Northeim – Göttingen	
RB 60	Sonneberg/Thür. – Coburg – Lichtenfels	

Linie	Linienführung	Begründung
RB 75	Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale)	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund fehlender Ausbaumaßnahmen zwischen Halle (Saale) und Eichenberg nicht erreicht
RB 130	Leipzig – Altenburg – Zwickau	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund fehlender Ausbaumaßnahmen zwischen Leipzig und Crimmitschau nicht erreicht
OBS 2	Obstfelderschmiede – Lichtenhain – Cursdorf	Reisegeschwindigkeit auf Grund topographischer Gegebenheiten geringer
STB 4	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Meiningen	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund von Baumaßnahmen zwischen Erfurt und Grimmenthal noch nicht erreicht
EIB 1	Erfurt – Bad Langensalza	Vorgabe Reisegeschwindigkeit auf Grund nicht fertig gestellter Baumaßnahmen zwischen Kühnhausen und Bad Langensalza nicht erreicht
VB 4	Gera – Greiz – Weischlitz	Reisegeschwindigkeit auf Grund topographischer Gegebenheiten geringer

Tabelle 3-10: Strecken, auf denen die Vorgaben der 1. Fortschreibung des NVP weitestgehend erfüllt sind

Linie	Linienführung	Begründung
RE 16	Leipzig – Altenburg – Plauen – Hof/Bad Brambach	Keine geänderte Linienführung; Zuständigkeit liegt im Bereich des Freistaats Sachsen
RB 103	Gera – Mehltheuer	Flügelungskonzept auf Grund baulicher Gegebenheiten und Betreiberwechsel in Mehltheuer nicht weiter verfolgt

Tabelle 3-11: Strecken, auf denen die Vorgaben der 1. Fortschreibung des NVP nicht erfüllt werden

Reisezeitenvergleich SPNV – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein wesentlicher Maßstab für die Qualität von Angeboten des ÖPNV sind neben der Erreichbarkeit und der Bedienungshäufigkeit die Reisezeiten. Direkte SPNV-Angebote mit kurzen Umsteigezeiten zwischen den Linien haben positiven Einfluss auf die Fahrgastnachfrage. Ein Vergleich der Kernreisezeiten (ohne Zu- und Abgangszeiten) verdeutlicht, dass in den Hauptrelationen der SPNV durchaus konkurrenzfähig zum MIV sein kann. Die in Tabelle 3-12 dargestellten Relationen mit vergleichbar kürzeren Kernreisezeiten im SPNV umfassen im Wesentlichen alle von der Landeshauptstadt Erfurt sowie von Jena ausgehenden Verbindungen.

Von	Nach	Fahrzeit		SPNV/MIV
		SPNV	MIV	
Erfurt	Weimar	0:16	0:37	43 %
Erfurt	Jena	0:33	0:51	65 %
Erfurt	Leinefelde	1:07	1:31	74 %
Erfurt	Mühlhausen	0:47	1:07	70 %
Erfurt	Gotha	0:20	0:33	61 %
Erfurt	Sömmerda	0:21	0:31	68 %
Erfurt	Artern	0:51	1:03	81 %
Erfurt	Saalfeld	1:02	1:19	78 %
Jena	Saalfeld	0:42	1:04	66 %
Jena	Gera	0:32	0:36	89 %

Tabelle 3-12: Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, SPNV mit kürzerer Kernreisezeit[21]

Die folgende Übersicht zeigt wichtige Verbindungen, bei denen derzeit kaum Fahrzeitvorteile oder noch erhebliche Fahrzeitdefizite gegenüber dem MIV bestehen. Für einen Teil der in der nachfolgenden Tabelle 3-13 enthaltenen Verbindungen können mit bereits sich in der Realisierung befindlichen bzw. geplanten Maßnahmen Verbesserungen erreicht werden. Dazu gehören u. a. der weitere Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Strecke Neudietendorf – Grimmenthal sowie der Schaffung einer schnellen Direktverbindung Erfurt – Gera – Altenburg.

[21] *http://reiseauskunft.bahn.de und www.viamichelin.de (Start- und Zielpunkt Bahnhof), kürzere Kernreisezeit SPNV bis 90 % der MIV-Fahrzeit.*

Von	Nach	Fahrzeit SPNV	Fahrzeit MIV	SPNV/MIV
Eisenach	Meiningen	0:59	0:57	104 %
Eisenach	Nordhausen	2:13	1:21	164 %
Eisenach	Sonneberg	2:45	1:40	165 %
Erfurt	Altenburg	2:01	1:29	135 %
Erfurt	Eisenach	0:49	0:46	107 %
Erfurt	Gera	1:07	1:07	100 %
Erfurt	Greiz	1:53	1:32	122 %
Erfurt	Ilmenau	0:54	0:39	138 %
Erfurt	Meiningen	1:32	1:02	148 %
Erfurt	Nordhausen	1:13	1:12	101 %
Erfurt	Suhl	0:59	0:53	111 %
Gera	Altenburg	0:49	0:41	119 %
Gera	Nordhausen	2:46	1:38	169 %
Gera	Saalfeld	1:00	1:05	92 %
Jena	Eisenach	1:32	1:06	139 %
Jena	Gotha	0:55	0:53	104 %
Jena	Nordhausen	2:04	1:50	118 %
Suhl	Eisenach	1:28	1:00	147 %
Suhl	Gotha	1:04	0:47	136 %
Suhl	Nordhausen	2:58	1:38	181 %

Tabelle 3-13: Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, SPNV mit vergleichbarer oder längerer Kernreisezeit

Die Eisenbahnverbindungen zu den benachbarten Bundesländern weisen z. T. ein gutes Reisezeitverhältnis zwischen SPNV und MIV aus. Defizite bestehen, auch gemessen an den Nachfragepotenzialen, in den Relationen Erfurt/Saalfeld – Leipzig, da hier keine durchgehenden SPNV-Linien verkehren. Die schnellen Fernverkehrsverbindungen stellen auf Grund fehlender Unterwegsbedienung, höherer Fahrpreise und Nichtanerkennung von Länder- bzw. Hoppertickets nicht immer eine Alternative für schnelle Regionalverbindungen dar.

Von	Nach	Fahrzeit SPNV	Fahrzeit MIV	SPNV/MIV
Altenburg	Leipzig	0:41	1:01	67 %
Altenburg	Zwickau	0:38	0:37	103 %
Eisenach	Fulda	1:26	1.03	137 %
Erfurt	Göttingen	1:40	2:01	83 %
Erfurt	Halle (Saale)	1:37	1:52	87 %
Erfurt	Leipzig	2:08	1:48	119 %
Erfurt	Magdeburg	2:35	2:37	99 %
Erfurt	Würzburg	2:45	2:02	135 %
Gera	Chemnitz	1:30	0:53	170 %
Gera	Hof	1:30	0:59	153 %
Gera	Leipzig	0:59	1:16	78 %
Gera	Zwickau	0:58	0:38	153 %
Jena	Leipzig	1:57	1:19	148 %
Meiningen	Würzburg	1:38	1:09	142 %
Nordhausen	Halle (Saale)	1:32	1:08	135 %
Nordhausen	Kassel	1:32	1:25	108 %
Saalfeld	Nürnberg	2:25	2:18	105 %
Sonneberg	Coburg	0:22	0:29	75 %
Sonneberg	Nürnberg	2:10	1:45	123 %

Tabelle 3-14: Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, länderübergreifende Verbindungen

Landesbedeutsame Entwicklungsachsen ohne SPNV-Angebot

In folgenden Relationen, die im LEP Thüringen als landesbedeutsame Entwicklungsachsen ausgewiesen sind, bestehen keine bzw. keine direkten Schienenverbindungen:

- Rudolstadt/Saalfeld/Bad Blankenburg – Ilmenau (nur mit Umweg über Arnstadt)
- Sonneberg – Kronach
- Bad Salzungen – Bad Hersfeld
- Eisenberg – Leipzig, (Zeitz außerhalb der Achse)
- Zeulenroda – Schleiz – Hof
- Greiz – Reichenbach (– Zwickau)

In diesen Achsen bestehen Verkehrsangebote durch Busverkehrsleistungen bzw. kombinierte Angebote Bahn/Bus. Hier besteht jedoch noch Handlungsbedarf hinsichtlich der fahrplanmäßigen Verknüpfung.

3.9 Bewertung

Die Entwicklung des SPNV im Freistaat Thüringen entspricht im Wesentlichen den in der 1. Fortschreibung des NVP formulierten Zielstellungen. Mit den vom Freistaat umgesetzten Maßnahmen wurde die positive Entwicklung seit der Regionalisierung des SPNV fortgesetzt. Das Angebot orientiert sich insbesondere an den Pendlerbeziehungen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in Thüringen, aber auch an der Nachfrage des Freizeitverkehrs und der Erschließung bedeutsamer touristischer Regionen.

Darüber hinaus werden bereits heute in den Knoten Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena Paradies und Saalfeld attraktive Anschlüsse vom SPNV zum SPFV gewährleistet. Überregionale Verbindungen bestehen zu allen Nachbarländern. Jedoch fehlt ein qualitativ hochwertiges und umsteigefreies SPNV-Angebot zwischen Erfurt/Saalfeld und Leipzig (größte Stadt und Wirtschaftszentrum im mitteldeutschen Raum), mit dem zusätzliche Nachfragepotenziale des Berufs- und Ausbildungsverkehrs, aber auch insbesondere des Freizeitverkehrs generiert werden können.

Daraus ergeben sich folgende Zielstellungen für die Fortschreibung und Weiterentwicklung des SPNV im Freistaat Thüringen:

- die Sicherung der erreichten Qualitätsstandards und deren kontinuierliche Verbesserung in Zusammenarbeit mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen hinsichtlich Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Information und Barrierefreiheit
- im Wesentlichen Beibehaltung des derzeitigen SPNV-Angebots und bedarfsgerechte Angebotsausweitung auf stark nachgefragten Relationen
- Einflussnahme auf eine wirtschaftliche Betriebsführung mit dem Ziel der Kostensenkung
- Entwicklung eines ganzheitlichen Ansatzes der Angebotsentwicklung im ÖPNV (SPNV/StPNV)
- gezielte Marketingaktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens

Weiterer Handlungsbedarf wird vor allem für folgende Schwerpunkte gesehen:

- nachfrageorientierte Verbesserung des Angebots in ausgewählten Relationen
- im Zusammenhang mit kapazitätserweiternden Maßnahmen auf der Strecke Erfurt – Meiningen und Abschnitten der Mitte-Deutschland-Verbindung
- in Zusammenarbeit mit den jeweiligen SPNV-Aufgabenträgern in den Nachbarländern Sachsen und Sachsen-Anhalt zur Schaffung einer durchgehenden Verbindung Erfurt/Saalfeld – Leipzig

- Einfluss auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verkürzung der Reisezeiten durch Streckenausbau und Beseitigung von Mängelstellen im Schienennetz
  - weiterer Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung
  - Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit und Ausbau der Strecke Halle (Saale) – Nordhausen – Kassel
  - Ausbau der Strecke Neudietendorf – Oberhof – Grimmenthal – Würzburg für Neigetechnik
  - Sicherungstechnische Ertüchtigungen auf den Strecken Wernshausen – Zella-Mehlis und Kühnhausen – Bad Langensalza
  - Streckenausbau Erfurt – Nordhausen und Gera – Leipzig
- Verbesserung der Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV an ausgewählten Knoten zur besseren Erschließung der Fläche bzw. Gewährleistung der Erreichbarkeit touristischer Ziele durch geschlossene Beförderungsketten (Fahrplanabstimmungen, Ergänzungsangebote im Busverkehr) in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern.

4 SPNV - KONZEPT 2008-2012

4 SPNV – Konzept 2008 – 2012

4.1 Zielkonzept

Grundlagen

Das Angebotskonzept des SPNV im Freistaat Thüringen auf der Grundlage der 1. Fortschreibung des NVP hat sich bewährt und soll im Wesentlichen beibehalten werden. Es orientiert sich an den Hauptverkehrsströmen und bietet mit der Verknüpfung der SPNV-Linien an ausgewählten Umsteigepunkten gute Voraussetzungen für die Erreichbarkeit der Oberzentren und der Mittelzentren sowie bedeutsamer touristischer Ziele. Mittelzentren, die nicht durch den SPNV bedient werden, sind durch Buslinien an die jeweiligen Oberzentren angebunden. Damit entspricht das Angebot einer zentralen Forderung des LEP, dass „…die *Eisenbahn als umweltverträglicher Verkehrsträger der Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume unter Beachtung der Zentralen Orte und des Tourismus…dient.“* [22]

Darüber hinaus bestehen in den Hauptrelationen unter Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen und des Freizeitverkehrs Verkehrsverbindungen zu den benachbarten Ländern des Freistaats. Diese sind unter dem Gesichtspunkt der weiteren wirtschaftlichen Verflechtung des mitteldeutschen Raumes auch künftig in das Angebotskonzept einzubeziehen.

Obwohl die Bevölkerung in Thüringen in den nächsten Jahren weiter abnehmen und sich die Altersstruktur in Richtung eines höheren Anteils älterer Bewohner verändern wird, werden die Mobilitätsbedürfnisse und der Qualitätsanspruch an öffentliche Verkehrsmittel zunehmen.

Generelle Zielstellung ist es, die Attraktivität des SPNV-Angebotes weiter zu erhöhen und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV und damit die Kundenakzeptanz zu verbessern.

Aus Sicht der Fahrgäste von besonderer Bedeutung sind:

- Übersichtlichkeit und Regelmäßigkeit der Fahrplanangebote,
- Verkürzung der Reisezeiten,
- verkehrliche, räumliche und tarifliche Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln,
- hohe Ausstattungsstandards in Bezug auf Qualität und Sicherheit,
- weitgehend barrierefreier Zugang und
- attraktive und übersichtliche Tarifangebote.

[22] *LEP, S. 43.*

Während der Laufzeit dieses NVP wird von einer gesicherten Finanzierungsgrundlage für den SPNV ausgegangen. Gleichwohl sind im Ergebnis kritischer Prüfungen mögliche Einsparungs- und Optimierungspotenziale auszuschöpfen. Dazu gehören

- die Entwicklung eines integrierten ÖPNV-Gesamtsystems, in dem die einzelnen Verkehrsmittel ihre Systemvorteile optimal ausspielen können,
- die Vernetzung von Bahn und Bus,
- die weitere Optimierung von SPNV-Angeboten in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung,
- die Auflassung besonders gering frequentierter Zugangsstellen sowie
- die Abbestellung einzelner SPNV-Linien auf besonders gering frequentierten oder parallel durch den StPNV ausreichend bedienten Strecken.

Mit den sich z. T. in der Umsetzung befindlichen, geplanten und konzipierten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Infrastruktur wie

- Ausbau/Sanierung der Eisenbahnstrecken,
- Beseitigung von Mängelstellen und
- Aus- und Neubau von Verknüpfungsstellen

werden Voraussetzungen zur Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung von Anschlussbeziehungen und technologischer Abläufe (Flügelung und Durchbindung von Zügen) geschaffen (siehe Kapitel 4.3 sowie Anlagen 6 und 11).

Auf dem Thüringer Liniennetz dominieren moderne Dieseltriebwagen, deren Beschaffung durch den Freistaat Thüringen in den vergangenen Jahren maßgeblich unterstützt wurde. Nachholbedarf besteht lediglich im Bereich der lokbespannten Züge (Elektrotraktion). Dieser Fahrzeugpark bildet die Basis für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Zeitraum der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Mit der Neuvergabe von SPNV-Leistungen (siehe Kapitel 5) ist beabsichtigt, dass die EVU im Rahmen der abzuschließenden Verkehrsverträge unter Berücksichtigung vereinbarter Qualitätskriterien und den Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge gemäß Anlage 14 Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung in eigener Verantwortung realisieren.

Regionale Umsetzung

Mittelthüringen

In Mittelthüringen verlaufen die Hauptverkehrsströme im SPNV. Aufkommensschwerpunkt ist die Landeshauptstadt Erfurt im Zentrum Thüringens. Erfurt ist gleichzeitig wichtigster Zugang des Freistaats zum Fernverkehr. Von Erfurt verkehren RE- sowie RB-Linien im 1-h- bzw. 2-h-Takt in alle benachbarten Planungsregionen sowie zu allen Nachbarländern. Das konkrete Bedienkonzept für die Region Mittelthüringen beschreibt die nachfolgende Tabelle:

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
RE 1	600/604/ 605/565/540	(Göttingen –) **Heiligenstadt – Gotha – Erfurt – Gera – Gößnitz** (– Zwickau / Chemnitz)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 2	561	**Erfurt – Saalfeld**	120´	
RE 3	565/540	**Erfurt – Jena West – Gera – Altenburg**	120´	Reisezeitverkürzung; zusätzliche Züge zwischen Erfurt und Göschwitz
RE 5	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´	Reisezeitverkürzung
RE 7	570/815	**Erfurt – Suhl – Rentwertshausen** (– Würzburg)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 10	335/595	(Magdeburg – Sangerhausen –) **Artern – Erfurt**	120´	Reisezeitverkürzung
RE 14	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120´	Reisezeitverkürzung; Taktverdichtung
RB 20	580/605	**Eisenach – Erfurt – Großheringen** (– Halle (Saale) / Leipzig)	60´ +Verstärker	
RB 21	565	**Weimar – Göschwitz – Gera**	60'/120´	
RB 23	561	**(Erfurt –) Arnstadt – Saalfeld**	120´	
RB 43	594	**Sömmerda – Großheringen**	120´ +Verstärker	
RB 45	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´	
RB 48	606	**Fröttstädt – Friedrichroda**	60´	
RB 49	572	**Gotha – Ohrdruf – Gräfenroda**	60´/120'	Reisezeitverkürzung[23]
RB 50	595	(Sangerhausen –) **Artern – Sömmerda – Erfurt**	120´ +Verstärker	
RB 54	579	**(Apolda –) Weimar – Kranichfeld**	60´ +Verstärker	
EB 1	600/604/ 603	(Kassel –) **Heiligenstadt – Bad Langensalza – Döllstädt – Erfurt**	120´ +Verstärker	Reisezeitverkürzung
EB 2	604	**Bad Langensalza – Gotha**	120´	

[23] *Nach Anpassung des konkurrierenden Parallelverkehrs durch kommunalen Aufgabenträger.*

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
			+Verstärker	
EB 3	566	**Erfurt – Ilmenau**	60´	
STB 4	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120´ +Verstärker	

Tabelle 4-1: Linienkonzept 2012 – Mittelthüringen

Der Schwerpunkt des SPNV-Angebots liegt entlang der Thüringer Städtekette zwischen Eisenach, Erfurt, Weimar, Jena und Gera mit einer engen Verkehrsverflechtung, durchgehenden Verbindungen und einer Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr in Höhe von 13.000 Fahrgästen pro Werktag.

Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung dieser Achse ist der weitere Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkürzung der Reisezeiten dringend erforderlich. Diese Maßnahmen sind eine Voraussetzung für die vom Land beabsichtigte Angebotsverdichtung im Abschnitt Erfurt – Göschwitz.

Auf den landesbedeutsamen Entwicklungsachsen zwischen Mittel- und Nordthüringen sind Reisezeitverkürzungen von Erfurt in Richtung Bad Langensalza (EB 1) und Nordhausen (RB 45) nach Ausbau der Infrastruktur erreichbar.

Durch die Fertigstellung von geplanten oder sich in Umsetzung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen werden auf den Strecken

- Erfurt – Arnstadt – Grimmenthal – Schweinfurt / Meiningen und
- Erfurt – Weimar – Gera – Altenburg

in Richtung Süd- und Ostthüringen Fahrzeitverkürzungen eintreten.

Der weitere Ausbau der Strecke Gotha – Gräfenroda mit dem Ziel der Verkürzung der Reisezeiten setzt voraus, dass sich der Freistaat Thüringen langfristig über das Jahr 2011/2012 hinaus SPNV-Leistungen auf dieser Strecke bestellt. Entscheidend hierfür ist die Steigerung der Fahrgastnachfrage. Eine besondere Bedeutung hat dabei die drastische Reduzierung der bestehenden parallelen Busangebote durch den Aufgabenträger für den StPNV sowie die bessere Verknüpfung der Angebote auf Schiene und Straße.

Nordthüringen

Nordthüringen wird einerseits mit radialen Verbindungen in Richtung Erfurt und andererseits durch die für Thüringen tangentiale Eisenbahnverbindung Halle (Saale) – Nordhausen – Heiligenstadt – Kassel erschlossen. Verbindungen zwischen Nord- und Mittelthüringen bestehen auf folgenden Achsen:

- (Göttingen –) Heiligenstadt – Mühlhausen – Gotha / Erfurt),
- Nordhausen – Sondershausen – Erfurt und
- Artern – Sömmerda – Erfurt.

Das vorgesehene Bedienkonzept beschreibt die nachfolgende Tabelle:

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
RE 1	600/604/ 605/565/540	(Göttingen –) **Heiligenstadt – Gotha – Erfurt – Gera – Gößnitz** (– Zwickau / Chemnitz)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 5	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´	Reisezeitverkürzung
RE 9	590/600	(Halle (Saale) – Sangerhausen – Reisezeitverkürzung **Nordhausen – Heiligenstadt** (– Kassel)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 10	335/595	(Magdeburg – Sangerhausen –) **Artern – Erfurt**	120´	Reisezeitverkürzung
RB 41	600	(Halle (Saale) –) **Nordhausen – Leinefelde** (– Heiligenstadt)	120´ +Verstärker	Zusammenlegung mit RB 75
RB 43	594	**Sömmerda – Großheringen**	120´ +Verstärker	
RB 45	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120´	Reisezeitverkürzung
RB 50	595	(Sangerhausen –) **Artern – Sömmerda – Erfurt**	120´ +Verstärker	
RB 57	357	**Nordhausen – Ellrich** (– Northeim – Göttingen)	60´	
RB 75	590	**Nordhausen** (– Sangerhausen – Halle (Saale))	120´ +Verstärker	Reisezeitverkürzung Zusammenlegung mit RB 41
EB 1	600/604/ 603	(Kassel –) **Heiligenstadt – Bad Langensalza – Döllstädt – Erfurt**	120´ +Verstärker	Reisezeitverkürzung
EB 2	604	**Bad Langensalza – Gotha**	120´ +Verstärker	
HSB	326	**Nordhausen – Ilfeld** (– Drei Annen Hohne)	60´ +Verstärker	

Tabelle 4-2: Linienkonzept 2012 – Nordthüringen

Die Angebotsentwicklung auf der Strecke Halle (Saale) – Nordhausen – Kassel (KBS 590 und 600) wird in starkem Maße von den künftig erreichbaren Reisezeiten beeinflusst. Wegen mangelhafter Infrastrukturqualität haben sich die Reisezeiten in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert.

Langfristig sind folgende Zielreisezeiten zwischen Halle (Saale) und Nordhausen anzustreben:

- für RE-Züge: < 60 Minuten
- für RB-Züge: < 75 Minuten

Das erfordert die Beseitigung der vorhandenen Mängelstellen und einen abschnittsweisen Ausbau der Strecke zwischen Halle (Saale) und Nordhausen auf 120 bis 140 km/h. Mittelfristig ist weiterführend der Abschnitt Nordhausen – Leinefelde auszubauen.

Zur weiteren Verbesserung des Angebots ist mittelfristig die Verknüpfung der Linien RB 41 Heiligenstadt – Nordhausen und RB 75 Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale) in Nordhausen anzustreben. Dabei kann auf dem Abschnitt Nordhausen – Leinefelde das RB-Angebot auf einen 2-h-Takt reduziert und die verknüpfte RB-Linie auf dem Abschnitt Halle (Saale) – Leinefelde (mit Anschluss an die Linien RE 1 und EB 1 in Leinefelde) verkürzt werden. Dadurch ist ohne wesentliche Einschränkung des Angebots eine Optimierung der Betriebsleistung möglich.

Ergänzend zum SPNV-Netz ist durch die kommunalen Aufgabenträger die Schaffung einer durchgehenden tangentialen Regionalbuslinie Eisenach – Mühlhausen – Sondershausen zu prüfen.

Ostthüringen

Durch Ostthüringen verlaufen zum einen die Mitte-Deutschland-Verbindung und zum anderen die Nord-Süd-Verbindungen des Leipziger Raumes mit Sachsen und Bayern

- Leipzig – Altenburg – Zwickau,
- Leipzig – Gera – Mehltheuer – Hof – Regensburg und
- Naumburg – Gera – Saalfeld – Lichtenfels.

Eine Aufstellung des zukünftig vorgesehenen Bedienkonzepts enthält die nachfolgende Tabelle (Bahnhöfe mit Taktwechsel sind unterstrichen):

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
RE 1	600/604/ 605/565/540	(Göttingen –) **Heiligenstadt – Gotha – Erfurt – Gera – Gößnitz** (– Zwickau / Chemnitz)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 2	561	**Erfurt – Saalfeld**	120´	
RE 3	565/540	**Erfurt – Jena West – Gera – Altenburg**	120´	Reisezeitverkürzung; zusätzliche Züge zwischen Erfurt und Göschwitz
RE 4	550/555	(Leipzig –) **Gera – Saalfeld**	120´	Reisezeitverkürzung
RE 8	530	(Halle (Saale) – Flughafen Halle/Leipzig – Leipzig Hbf –) **Altenburg – Gößnitz** (– Zwickau)	60´	Direkte Anbindung an die Leipziger Innenstadt und Flughafen Leipzig/Halle nach Fertigstellung CTL
RE 12	546	**Gera – Zeulenroda** (– Hof – Regensburg)	120´	Reisezeitverkürzung, Taktverdichtung
RE 16	530	(Leipzig –) **Altenburg – Gößnitz** (– Werdau – Hof)	4 Zugpaare	
RE 31	840	**Jena – Saalfeld – Probstzella** (– Lichtenfels – Nürnberg)	120´	Durchgehende Verbindung Jena – Nürnberg
RB 18	840	**Saalfeld – Probstzella** (– Lichtenfels – Bamberg**)**	120´	Reisezeitverkürzung, Direktverbindung Saalfeld – Bamberg
RB 19	560/580	**Saalfeld – Jena –Großheringen** / (Naumburg – Halle (Saale) / Leipzig)	60´ +Verstärker	Direktverbindung nach Halle (Saale) / Leipzig prüfen
RB 21	565	**Weimar – <u>Göschwitz</u> – Gera**	60´/120´	
RB 23	561	**(Erfurt –) Arnstadt – Saalfeld**	120´	
RB 32	557	**Saalfeld – Blankenstein**	120´ +Verstärker	Reisezeitverkürzung
RB 33	555	(Leipzig –) **Gera – Saalfeld**	120´	
RB 52	559	**Jena Saalbahnhof – Pößneck unt. Bf**	120´ +Verstärker	
RB 103	550/546	**Gera – Weida – Zeulenroda** (– Mehltheuer)	120´	Reisezeitverkürzung

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
RB 130	530	(Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf –) **Altenburg – Gößnitz** (– Zwickau)	60´/120´	Direkte Anbindung an die Leipziger Innenstadt und Flughafen Leipzig/Halle nach Fertigstellung CTL
VB 4	541	**Gera – Greiz** (– Plauen unt. Bf – Weischlitz)	60´	Reisezeitverkürzung Durchbindung einzelner Züge nach Tschechien
OBS	562	**Rottenbach – Katzhütte**	60´	
OBS	563	**Obstfelderschmiede – Cursdorf**	30´	

Tabelle 4-3: Linienkonzept 2012 – Ostthüringen

Mit der weiteren Ertüchtigung der Strecke Weimar – Jena – Gera – Gößnitz/Altenburg werden Voraussetzungen für Qualitätsverbesserungen geschaffen. Dazu gehört die Verlängerung der RE-Linie 3 Erfurt – Jena – Gera zweistündlich als durchgehende Verbindung bis Altenburg mit einer Reisezeitverkürzung von ca. 10 Minuten.

In der Relation Leipzig – Gera und Gera – Mehltheuer – Hof erfolgen Verbesserungen mit Streckenertüchtigungen zwischen Leipzig und Gera sowie zwischen Weida und Mehltheuer. Die RB-Linie 103 Gera – Mehltheuer wird der Nachfrage angepasst und größtenteils nur noch zwischen Gera und Zeulenroda verkehren. Dafür soll die RE-Linie 12 zukünftig im Abschnitt Gera – Hof im 2-h-Takt verkehren, so dass insgesamt ein besseres Angebot, insbesondere auch im überregionalen Verkehr, zur Verfügung steht.

Die Linien RE 8, RE 16 und RB 130 werden nach Inbetriebnahme des City-Tunnel Leipzig als S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt geführt. Mit diesen wird eine direkte Erschließung der Leipziger Innenstadt sowie des Flughafens Halle/Leipzig und der Stadt Halle (Saale) erreicht.

Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 wird eine direkte RE-Verbindung zwischen Jena und Nürnberg über Saalfeld im 2-h-Takt mit neuen, spurtstarken und barrierefreien Fahrzeugen mit elektrischer Traktion angeboten.

Die Anbindung der Mittelzentren Schleiz und Eisenberg an das SPNV-Netz ist durch vertaktete Regionalbuslinien sicherzustellen. (siehe Kapitel 4.4).

Südwestthüringen

Der Südwestthüringer Raum wird über die Hauptverbindungsachsen Eisenach – Meinigen – Grimmenthal – Sonneberg – Neuhaus und Erfurt – Suhl – Grimmenthal (–Würzburg) erschlossen. Die Region ist in den Bahnhöfen Erfurt, Eisenach, Lichtenfels und Würzburg an das Fernverkehrsnetz angebunden.

Mit Abschluss des Ausbauvorhabens der Strecke Neudietendorf – Grimmenthal – Schweinfurt und dem dann möglichen Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen werden sich die Reisezeiten zwischen Erfurt, Suhl und Würzburg ab Fahrplanwechsel 2008/2009 um ca. 20 Minuten verkürzen. Eine bedarfsgerechte Angebotsausweitung ist in der Relation Erfurt – Meiningen vorgesehen.

Zwischen Wernshausen und Zella-Mehlis erfolgt die Sanierung der Strecke mit Verlegung des Kreuzungspunkts nach Steinbach-Hallenberg zur Verkürzung der Aufenthaltszeiten in Schmalkalden. Damit werden auch bessere Anschlussbedingungen in Zella-Mehlis in Richtung Erfurt geschaffen. Die Verkürzung der Fahrzeiten ermöglicht darüber hinaus eine zweistündliche durchgehende Verbindung bis Suhl.

Das Liniennetz im Zielkonzept in Südwestthüringen beinhaltet die nachfolgende Tabelle (Bahnhöfe mit Taktwechsel sind unterstrichen):

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Ziel
RE 7	570/815	**Erfurt – Suhl – Grimmenthal** (– Würzburg)	120´	Reisezeitverkürzung
RE 14	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120´	Reisezeitverkürzung; Taktverdichtung
RE 30	820	**Sonneberg** (– Coburg – Lichtenfels – Nürnberg)	60´	Stündliche Direktverbindungen Sonneberg – Nürnberg
RB 20	605/580	**Eisenach – Erfurt – Großheringen** (– Halle (Saale) / Leipzig)	60´ +Verstärker	
R 6	605	(Bebra –) **Gerstungen – Eisenach**	60´	
EB 4	815	**Meiningen – Rentwertshausen** (– Schweinfurt)	120´	
STB 1	575/569	**Eisenach – Meiningen – <u>Eisfeld</u> – Sonneberg**	60´/120' +Verstärker	
STB 2	564	**Neuhaus am Rennweg – Sonneberg**	60´	
STB 3	573	**Wernshausen – Schmalkalden – <u>Zella-Mehlis</u> – Suhl**	60´/120´	Reisezeitverkürzung Anschlussverbesserung Direktverbindung Schmalkalden – Suhl
STB 4	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120´ +Verstärker	

Tabelle 4-4: Linienkonzept 2012 – Südwestthüringen

Der Landkreis Sonneberg ist durch die bestehenden Regionalbuslinien Neuhaus am Rennweg – Ilmenau und Neuhaus am Rennweg – Saalfeld attraktiv an das SPNV-Netz anzubinden.

Verbindungen zu den Nachbarländern

Hessen

In Richtung Kassel und Bebra bestehen aus dem Mittelthüringer Raum gute Verkehrsverbindungen mit den Leistungen auf den Linien EB 1 (Erfurt – Döllstädt – Bad Langensalza – Mühlhausen – Leinefelde – Kassel) und R 6 (Eisenach – Bebra). Durch die RE-Linie 9 Halle (Saale) – Nordhausen – Heiligenstadt – Kassel besteht eine weitere SPNV-Direktverbindung zwischen Thüringen und Hessen. In Kassel-Wilhelmshöhe bestehen Fernverkehrsanschlüsse in Richtung Nord-, West- und Süddeutschland.

Mit diesen Verbindungen besteht ein attraktives Angebot zwischen Thüringen und Hessen, das in den nächsten Jahren grundsätzlich beibehalten, und durch Reisezeitverkürzungen weiter verbessert werden soll.

Niedersachsen

Über die überregional bedeutsame RE-Linie 1 Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz / Zwickau werden im ICE-Knoten Göttingen die Fernverkehrsanschlüsse in Richtung Hannover – Hamburg / Bremen sichergestellt.

Im Interesse einer stabilen Anschlussgewährleistung im Bahnhof Göttingen ist auf eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Mühlhausen und Göttingen hinzuwirken.

Mit der RB-Linie 57 Nordhausen – Northeim – Göttingen bestehen Verbindungen aus der Region Nordthüringen in Richtung Göttingen und über Herzberg (Harz) nach Braunschweig.

Die bestehenden Anbindungen von und nach Niedersachsen entsprechen dem Verkehrsbedarf und sind fortzuschreiben.

Sachsen-Anhalt

Mit den Verbindungen des RE 10 Erfurt – Magdeburg und der RB 20 Eisenach – Erfurt – Halle (Saale) ist ein der Verkehrsnachfrage entsprechendes Angebot vorhanden.

Handlungsbedarf besteht bei der RE-Linie 9 Kassel – Leinefelde – Nordhausen – Halle (Saale) und der RB 75 Nordhausen – Halle (Saale). Hier entsprechen die heutigen Reisezeiten nicht den Erfordernissen und sind durch notwendige Ausbaumaßnahmen zu verkürzen.

Zur besseren Verbindung der Regionen Mittelthüringen und Ostthüringen mit Sachsen-Anhalt werden Direktverbindungen von Erfurt bzw. Saalfeld – Jena nach Halle (Saale) (ggf. im Wechsel mit der Verbindung nach Leipzig) geprüft.

Die touristischen Ziele im Harz sollen auch künftig durch die Angebote der Harzer Schmalspurbahnen auf den Strecken von Nordhausen nach Drei Annen Hohne – Wernigerode sowie zum Brocken bzw. nach Quedlinburg erschlossen werden.

Sachsen

Zur besseren Verbindung der Regionen Mittelthüringen und Ostthüringen mit der Region Leipzig werden Direktverbindungen von Erfurt bzw. Saalfeld – Jena nach Leipzig (ggf. im Wechsel mit der Verbindung nach Halle (Saale)) geprüft.

Nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig zum Jahresfahrplan 2012 verbessern sich die Verkehrsbeziehungen aus dem Landkreis Altenburger Land in die Stadt Leipzig. Durch die direkte Erschließung der Innenstadt verkürzen sich die Reisezeiten im Berufs- und im Freizeitverkehr. Darüber hinaus ist eine Verlängerung der bisherigen Linien in Richtung Flughafen Leipzig/Halle und Halle (Saale) vorgesehen.

Verbesserungswürdig ist die Anschlusssituation in Chemnitz von der überregional bedeutsamen RE-Linie 1 Göttingen – Erfurt – Gera – Zwickau/Chemnitz von/nach Dresden. Durch einen grundlegenden Ausbau des Streckenabschnitts Ronneburg – Gößnitz – Glauchau für Neigetechnik soll neben einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeit zwischen Gera und Chemnitz auch eine Verbesserung der Anschlüsse in Chemnitz erreicht werden. In Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger ist eine bedarfsorientierte Verdichtung im Abschnitt Gößnitz – Glauchau möglich.

Bayern

Der Ausbau der Strecke Neudietendorf – Grimmenthal wird zwischen Erfurt und Würzburg zu Reisezeitverkürzungen von ca. 20 Minuten führen. Die Verlängerung der RE-Linie 31 Saalfeld – Lichtenfels bis Jena bzw. bis Nürnberg wird für Ostthüringen eine verbesserte Angebotsqualität ergeben. Die zweistündlich konzipierte RE-Linie 12 Gera – Hof – Regensburg führt zu maßgeblichen Verbesserungen der Verbindung Ostthüringens mit Bayern. Ab dem Jahresfahrplan 2012 werden auf der RE Linie 30 alle zwei Stunden direkte Fahrmöglichkeiten von Sonneberg nach Nürnberg angeboten. In Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern in Sachsen und Bayern setzt sich Thüringen für die Erhaltung der vierstündlichen schnellen RE-Verbindung Leipzig – Altenburg – Plauen – Hof ein.

4.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage im Jahr 2012 wurden die prognoserelevanten Maßnahmen des Zielkonzepts und die soziodemografische Entwicklung berücksichtigt. Wesentliche Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage sind u. a.:

- Einwohnerentwicklung
- Soziodemografische Entwicklungen
- Entwicklung der Angebotsstruktur (Anzahl der angebotenen Fahrten, Takt)
- Entwicklung der Reisegeschwindigkeit

Demnach wird die Einwohnerzahl (Anlage 9) im Freistaat von 2006 bis zum Jahr 2012 um 4,1 % auf ca. 2,217 Mio. zurückgehen, der Schülerrückgang beträgt 5 %. Im Norden und Osten des Landes wird der Bevölkerungsrückgang am deutlichsten ausfallen. Hier sind zum Teil Verluste von über 6 % zu erwarten. Im Gegensatz dazu wird in den Städten Jena, Weimar und Eisenach eine Zunahme der Einwohnerzahl prognostiziert.

Die Zahl der Erwerbstätigen wird nach Prognosen vorraussichtlich gleichfalls zurückgehen. Dieser Rückgang fällt jedoch etwas geringer aus als bei der Einwohnerzahl [24]. Feinräumigere Angaben sind hierzu jedoch nicht verfügbar.

Die Verkehrsnachfrage im Regionalverkehr des Freistaats Thüringen wird bis zum Jahr 2012 bei leichten Rückgängen (ca. 0,9 %) relativ konstant bleiben. Dabei können die negativen Entwicklungen aufgrund der soziodemografischen Faktoren in weiten Teilen ausgeglichen werden. Allein der Rückgang der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen hätte dabei zu erheblichen Rückgängen geführt.

[24] *Info Institut für Wirtschaftsforschung u. a.: Regionalisierte Strukturdatenprognose für das Jahr 2015 mit Zwischenwerten für 2005, 2010 sowie einen Ausblick für 2025, München 1999.*

Für die einzelnen Planungsregionen ergibt sich daraus folgendes Bild:

Mittelthüringen

Die hauptsächlichen Veränderungen in der Verkehrsnachfrage ergeben sich durch die Angebotsverbesserungen zwischen Erfurt und Jena. Der SPNV auf dieser Achse wird dadurch weiter gestärkt. Demzufolge sind nachfrageseitig Steigerungen auf dieser Relation zu erwarten.

Nordthüringen

Die geplanten Fahrzeitverkürzungen und Direktverbindungen wirken sich positiv auf die verkehrliche Entwicklung insbesondere der Achse Halle (Saale) – Nordhausen – Kassel aus.

Ostthüringen

Eine positive Nachfrageentwicklung wird prognostiziert durch die direkte und schnelle Anbindung der Region Altenburger Land an die Thüringer Städtekette sowie Reisezeitverkürzungen zwischen Leipzig, Gera und Mehltheuer.

Südwestthüringen

Die vorgesehenen Reisezeitverkürzungen nach Ausbau der Strecke Neudietendorf – Grimmenthal – Würzburg führen zu einem Anstieg der Verkehrsnachfrage. Reisezeitverkürzungen zwischen Wernshausen und Zella-Mehlis sowie die Verlängerung der Linie bis Suhl führen zu einer deutlichen Nachfragesteigerung in dieser Relation.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unter den angegebenen Rahmenbedingungen die zu erwartenden Fahrgastrückgänge aufgrund der Entwicklung soziodemografischer Faktoren teilweise durch Umsetzung der im Zielkonzept formulierten Maßnahmen aufgefangen werden können. Innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans kann daher von einer relativen Konstanz der Entwicklung ausgegangen werden.

4.3 Infrastruktur

Streckeninfrastruktur

Zur Umsetzung des Zielkonzepts in den Jahren 2008 – 2012 sind insbesondere folgende Maßnahmen zum weiteren Ausbau sowie Erhalt der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erforderlich:

❒ für Strecken im Regionalnetz

- Erfurt – Würzburg: Neigetechnikausbau (V_{max} = 160 km/h)
- Erfurt – Nordhausen:
  Sanierung und Modernisierung der Strecke sowie Anhebung der Geschwindigkeit auf v_{max} = 120 km/h
- Leipzig – Zeitz – Gera:
  Modernisierung der Sicherungstechnik und sonstige geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
- Gera – Weida – Saalfeld:
  Beseitigung von Mängelstellen; Prüfung geschwindigkeitserhöhender Maßnahmen
- Weida – Zeulenroda – Mehltheuer:
  Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h, Beseitigung von Mängelstellen, Modernisierung und Anpassung von Bahnübergängen entlang der Strecke
- Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis:
  Durchgehende Geschwindigkeitsanhebung auf 60 km/h
- Sömmerda – Großheringen: Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h, Modernisierung der Sicherungstechnik
- Hockeroda – Lobenstein – Blankenstein: Beseitigung von Mängelstellen, insbesondere im Bahnhof Lobenstein, Geschwindigkeitserhöhung auf 60 km/h
- Eisenach – Meiningen – Eisfeld: Durchgehende Geschwindigkeitsanhebung auf 100 km/h
- Kühnhausen – Bad Langensalza: Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h
- Weimar – Kranichfeld: Prüfung von Maßnahmen zur Verkürzung der Wendezeit in Weimar Berkaer Bf.
- Orlamünde – Pößneck unt. Bf: Verkürzung der Fahrzeit
- Gotha – Gräfenroda: Verkürzung der Fahrzeit

- für Strecken im Fern- und Ballungsnetz
  - Ausbau Knoten Erfurt im Rahmen VDE Nr. 8
  - Mitte-Deutschland-Verbindung (Abschnitt Weimar – Gera – Glauchau): abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau, abschnittsweise grundhafte Sanierung und Neigetechnikausbau (V_{max} = 140 km/h)
  - Halle (Saale) – Nordhausen – Eichenberg: Beseitigung von Mängelstellen und Geschwindigkeitserhöhung

Handlungsbedarf besteht bei der Modernisierung der Sicherungstechnik im Regionalnetz. Einen Schwerpunkt stellt die Sicherung der Bahnübergänge, insbesondere der Umbau der noch bestehenden Altanlagen, dar. Dabei ist auch unter dem Gesichtspunkt der Kostensenkung und der Erhöhung der Sicherheit unter Beteiligung der Kommunen die Beseitigung von gering frequentierten Bahnübergängen zu prüfen. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Reisegeschwindigkeit im Regionalnetz angehoben werden kann.

Durch vorbeugende Instandhaltung können Mängelstellen im Netz vermieden und damit eine hohe Fahrplanstabilität erreicht werden.

Die DB Netz AG plant folgende Maßnahmen im Zeitraum bis 2012.[25]:

KBS	Verlauf	Maßnahme	Auswirkungen (Kapazität, Fahrzeitreduzierung, Fahrplanstabilität)	Realisierung (2008 - 2012), vsl. bis
530	Leipzig – Altenburg – Zwickau / Reichenbach – Plauen – Hof	Gleiserneuerung, Erneuerung von Brückenbauwerken	Fahrzeitreduzierung (jedoch großteils zum Ausgleich von benachbarten Baumaßnahmen und Einschränkungen)	2010 – 2012
		ESTW Plauen und Lückenschluss Neigetechnik	Fahrzeitreduzierung, Kapazitätserhöhung	vsl. bis 06.2009
540	Gera – Gößnitz – Altenburg / Zwickau / Chemnitz	Untergrundertüchtigung und Aufnahme des Neigetechnik-Betriebs	Fahrzeitreduzierung, Kapazitätserhöhung	2010 – 2012
541	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz	Brückensanierungen	Beibehaltung der Streckenklasse	2009/2010
546	Gera – Weida – Mehltheuer – Hof	Erhöhung V_{max} auf 80 km/h (Weida – Pöllwitz)	Fahrzeitreduzierung	2009 (– 2012)

[25] *DB Netz AG.*

KBS	Verlauf	Maßnahme	Auswirkungen (Kapazität, Fahrzeit-reduzierung, Fahrplanstabilität)	Realisierung (2008 - 2012), vsl. bis
557	Saalfeld – Blanken-stein	Oberbauarbeiten, Erhöhung V_{max} auf 60 km/h	Fahrplanstabilität, Durchlassfähigkeit	2008 – 2010
560	Naumburg – Jena – Saalfeld	Gleiserneuerung, u. a.	Fahrplanstabilität/ Erhalt der Verfügbarkeit	2008 – 2010
		Blockverdichtung Göschwitz – Camburg	Kapazitätserhöhung	2012
565	Erfurt – Weimar – Jena – Gera	Optimierung Spurplan Ausfahrt Weimar Richtung Jena	Fahrzeitreduzierung	2009
		teilweise 2-gleisiger Ausbau	Kapazitätserhöhung	2009 – 2012
570	Erfurt – Arnstadt – Meiningen (– Schweinfurt)	Neigetechnik-Ausbau Erfurt – Würzburg	Fahrzeitreduzierung um 20 min auf 2:20 h Erfurt – Würzburg	12/2008
573	Wernshausen – Schmalkalden – Zel-la-Mehlis	Streckensanierung	Verlegung der Zug-kreuzung nach Stein-bach-Hallenberg, Ent-fall der langen Aufent-halte in Schmalkalden	2008
590	Nordhausen – Sang-erhausen – Halle (Saale)	Brückensanierungen	Fahrplanstabilität/ Erhalt der Verfügbarkeit	2011
595	Sangerhausen – Er-furt	Brückensanierungen	Fahrplanstabilität/ Erhalt der Verfügbarkeit	2011
603	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza	Erhöhung V_{max} auf bis zu 80 km/h	Fahrzeitreduzierung um mehr als 5 min	2009
815	Meiningen / Grimmen-thal – Bad Neustadt – Schweinfurt	Fertigstellung Neigetechnik-ausbau Erfurt – Würzburg	Fahrzeitreduzierung	12/08

Tabelle 4-5: Geplante Ausbaumaßnahmen der DB Netz AG 2008 – 2012

Zur Umsetzung des Zielkonzepts sind mehr Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, als die von der DB Netz AG bisher geplanten Vorhaben. Daher wird der Freistaat als Aufgabenträger für den SPNV weitere Maßnahmen einfordern und bietet im Rahmen des bestehenden Förderprogramms entsprechende finanzielle Unterstützung an.

Zugangsstellenkonzept

Die weitere Aufwertung der Zugangsstellen zum SPNV-Netz (Bahnhöfe und Haltepunkte) einschließlich ihres Umfeldes ist neben der Verbesserung des Verkehrsangebots ein wesentliches Element zur Erhöhung der Attraktivität des SPNV. Dazu gehören ein ansprechendes Erscheinungsbild und ein guter Zustand der baulichen Anlagen, wobei vor allem auch dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste Rechnung zu tragen ist.

Bei Neu- und Ausbau von Zugangsstellen sollen die in Anlage 13 genannten funktionalen Qualitätsstandards berücksichtigt werden. Grundsätzlich ist entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen ein barrierefreier Zugang zu gewährleisten.

Für die Verknüpfung mit dem Individualverkehr sind nach Möglichkeit Abstellplätze für Pkw und Fahrräder bereit zu stellen. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV sind an den Aufkommensschwerpunkten die Anlagen mit möglichst kurzen und barrierefreien Wegen zu gestalten.

Nach den Ermittlungen der DB Station&Service AG besteht auf über 50 % der Bahnhöfe Handlungsbedarf mit unterschiedlichen Prioritäten zur

- ❒ Verbesserung des Erscheinungsbildes der Empfangsgebäude und Verkehrsstationen, des baulichen Zustands der Empfangsgebäude und Verkehrsanlagen sowie
- ❒ Herstellung der Barrierefreiheit.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Ausstattung und der tatsächliche Zustand der Zugangsstellen in weiten Teilen Thüringens nicht den zeitgemäßen Ansprüchen entsprechen, darunter befinden sich auch nachfragestarke Stationen wie Jena West und Göschwitz. Dies betrifft neben dem baulichen Zustand und Erscheinungsbild der Anlagen in erster Linie die Reisendeninformation über Aushänge, Anzeiger und Lautsprecheransagen, insbesondere in Störungsfällen.

Auf folgenden Strecken ist die Prüfung des Zugangsstellenkonzepts in verkehrlicher Hinsicht (Verkürzung der Reisezeit, Optimierung der Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen) vorgesehen:

- Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Werdau (KBS 530)
- Gera – Altenburg (KBS 540)
- Gera – Mehltheuer (KBS 546)
- Leipzig – Zeitz – Gera (KBS 550)
- Gera – Weida – Saalfeld (KBS 555)
- Saalfeld – Blankenstein (KBS 557)
- Erfurt – Sangerhausen (KBS 595)
- Erfurt – Nordhausen (KBS 601)
- Saalfeld – Probstzella (KBS 840)

Bei schwach nachgefragten Zugangsstellen sollen unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und der infrastrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen unter Einbeziehung der jeweiligen Gebietskörperschaften Möglichkeiten zur Nachfragesteigerung geprüft werden.

Einen Schwerpunkt bilden dabei die Zugangsstellen[26], bei denen die Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger unter 20 Personen/Tag (Mo–Fr) liegt.

Bis zum Jahr 2012 sollen die Bahnhöfe Jena West und Göschwitz umfassend saniert und zu Verknüpfungsstellen ausgebaut werden. Der Freistaat beabsichtigt, diese Maßnahmen der DB Station&Service AG auch finanziell zu unterstützen. Der Bau neuer Stationen ist im Planungszeitraum der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2008 – 2012 nicht prioritär vorgesehen. In Einzelfällen ist aber in Abhängigkeit von der Entwicklung der Siedlungsstruktur zu prüfen, ob durch die Verlegung bestehender Haltepunkte oder die Einrichtung neuer Zugangsstellen zusätzliche Potenziale für den SPNV erschlossen werden können.

[26] *Siehe Anlage 10.*

4.4 Regionale StPNV-Angebote

In Ergänzung zum SPNV-Angebot des Freistaats Thüringen sind in den Relationen der landesbedeutsamen Entwicklungsachsen, aber auch für Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. zu Oberzentren, die nicht durch SPNV-Linien erschlossen werden, ergänzende Buslinien vorzusehen. Hier sind in Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern auf der Grundlage ihrer Nahverkehrspläne entsprechende nachfrageorientierte Verkehrsangebote zu stärken bzw. zu entwickeln. Das betrifft insbesondere die Achsen bzw. Verbindungen:

- Schleiz – Zeulenroda mit einer Verknüpfung zum SPNV in Richtung Gera
- Schleiz – Stadtroda – Jena mit Anschluss an die Mitte-Deutschland-Verbindung in Stadtroda und in Jena Paradies an den ICE in/aus Richtung Leipzig/Berlin
- Schleiz – Plauen/Hof (mit Verknüpfung zum SPNV in Schönberg)
- Neuhaus – Saalfeld (mit Verknüpfung zum SPNV in Neuhaus und mit Anschluss zum Nah- und Fernverkehr in Saalfeld)
- Rudolstadt – Bad Blankenburg – Ilmenau mit Anschluss an den SPNV in Rottenbach und Ilmenau
- Eisenberg – Crossen (mit Verknüpfung zum SPNV nach Leipzig)
- Eisenberg – Hermsdorf-Klosterlausnitz (mit Verknüpfung zum SPNV nach Erfurt)
- Eisenach – Mühlhausen – Sondershausen (mit Verknüpfung mit dem Fern- und Nahverkehr in Eisenach) sowie
- Sondershausen – Bad Frankenhausen – Artern – Roßleben – Nebra (mit Verknüpfung zum SPNV in Sondershausen, Artern, Heldrungen und Nebra)

Hinsichtlich der Anschlussgestaltung soll eine Orientierung am Takt des SPNV erfolgen, um kurze Übergangszeiten zu gewährleisten. Generell ist eine gemeinsame Vermarktung und Vereinheitlichung der Tarife anzustreben, um Kundenpotenziale gezielt anzusprechen.

4.5 Verknüpfung der Verkehrsträger

Verknüpfung SPNV – StPNV

Die Erschließung aller Landesteile Thüringens durch den ÖPNV wird durch eine Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV gewährleistet. In allen Ober- und Mittelzentren bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus. Entscheidend für die Qualität der Verkehrsangebote ist jedoch auch die Fahrplangestaltung mit der Gewährleistung kurzer Übergangszeiten als Voraussetzung für eine kurze Reisezeit und damit eine hohe Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV. Ein besonderes Augenmerk ist angesichts der geringeren Angebotsdichte im regionalen Busverkehr am Wochenende auf die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus zu legen, insbesondere auch unter dem Aspekt der besseren Erschließung touristischer Ziele.

Eine Gesamtübersicht der Verknüpfungspunkte mit Angaben zur örtlichen Lage der Bahnhöfe und zentralen Bushaltestellen enthält Anlage 12.

Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Um den Einzugsbereich der Bahnhöfe und Haltepunkte über den fußläufigen Bereich hinaus zu erweitern, sollen Verknüpfungen zum MIV und Fahrradverkehr geschaffen werden. Dies wird vorrangig dort als sinnvoll angesehen, wo im SPNV eine hohe Taktdichte angeboten und konkurrenzfähige Reisezeiten erreicht werden.

Die Ausgestaltung der Verknüpfungsstellen sollte der jeweiligen verkehrlichen Funktion der Zugangsstellen entsprechen und im Wesentlichen folgende Elemente beinhalten:

- ❒ Einbindung der SPNV-Zugangsstellen in das Straßen- und Radwegenetz
- ❒ Parkplätze und Fahrradabstellanlagen
- ❒ Information und Wegweisung

Park+Ride (P+R)

An einer Vielzahl von Zugangsstellen bestehen bereits Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge. Allerdings entsprechen diese häufig noch nicht dem Standard einer nutzergerechten P+R-Anlage.[27]

In Auswertung der Pendlerverflechtungen haben insgesamt 93 Zugangsstellen eine besondere verkehrliche Bedeutung. Von den 93 Standorten haben 38 keinen oder nur geringfügigen Handlungsbedarf wie Markierung und Beschilderung. Die verbleibenden 55 Zugangsstellen wurden in drei Kategorien unterschiedlicher Dringlichkeit eingeteilt:

- Vordringlicher Bedarf (gravierende bauliche Mängel, deutlich zu geringe Stellplatzanzahl) an 28 Zugangsstellen
- Dringlicher Bedarf an 19 Zugangsstellen
- Weiterer Bedarf an 8 Zugangsstellen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Einteilung der 55 Zugangsstellen mit Handlungsbedarf nach den drei Kategorien der Machbarkeitsstudie:

Kategorie	Zughörige Bahnhöfe und Haltepunkte
Vordringlicher Bedarf	Apolda, Arnstadt Hbf, Bad Salzungen, Camburg, Görsbach, Gößnitz, Gotha, Greußen, Grimmenthal, Heldrungen, Heringen/Helme, Kahla, Kölleda, Kraftsdorf, Krölpa-Ranis, Lauscha, Leutenberg, Neudietendorf, Orlamünde, Pößneck unterer Bahnhof, Rudolstadt, Saalfeld (Saale), Steinach, Steinbach-Hallenberg, Suhl, Uhlstädt, Wipperdorf, Zella-Mehlis
Dringlicher Bedarf	Bad Köstritz, Bad Sulza, Bleicherode Ost, Eisenach, Georgenthal, Großheringen, Großrudestedt, Heilbad Heiligenstadt, Kaulsdorf, Niedersachswerfen, Ohrdruf, Rothenstein (Saale), Schönau (Hörsel), Stadtilm, Stadtroda, Straußfurt, Vieselbach, Wutha-Farnroda, Zeulenroda unterer Bahnhof
Weiterer Bedarf	Bad Blankenburg, Breitungen, Eisfeld, Elxleben, Schmölln, Sömmerda, Unterwellenborn, Wasungen

Tabelle 4-6: Zugangsstellen mit Handlungsbedarf für P+R

[27] *Machbarkeitsstudie für P+R - Anlagen im Freistaat Thüringen.*

Bike+Ride (B+R)

An den Haltepunkten und Bahnhöfen im Freistaat Thüringen bestehen oftmals keine oder nur unzureichende B+R-Anlagen, die ein sicheres Abstellen der Fahrräder ermöglichen. Daher enthält das Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen Standards und Planungsgrundlagen für B+R-Anlagen und die wichtigen ÖPNV-Zugangsstellen zum Radhauptnetz. Für die B+R-Anlagen gelten dabei folgende Ausführungsstandards, die im Radverkehrskonzept weiter untersetzt sind:

- gute Erreichbarkeit, Bahnsteignähe
- Lage im öffentlichen Blickfeld
- Gewährleistung der Standsicherheit
- Wetterschutz (obligatorisch bei mehr als 50 Ein- und Aussteigern pro Werktag)
- ausreichende Anzahl der Einstellflächen
- Eignung für alle Fahrradtypen
- gute Zugänglichkeit des einzelnen Abstellplatzes
- Fahrrad möglichst ebenerdig einstellbar
- Beleuchtung

Die Ermittlung der Anzahl der erforderlichen Abstellanlagen erfolgt vereinfacht nach folgender Kategorisierung in Abhängigkeit von der Anzahl der Bahnhofsnutzer:

- Für Bahnhöfe mit weniger als 100 Ein- und Aussteigern pro Werktag soll ein Mindestangebot in der Größenordnung von fünf Bike+Ride-Abstellplätzen vorgesehen werden.
- Bahnhöfe mit 100 bis 250 Ein- und Aussteigern pro Werktag sollen mit jeweils etwa 10 Bike+Ride-Abstellplätzen ausgerüstet werden.
- Für alle anderen Bahnhöfe sollen grundsätzlich Bike+Ride-Abstellplätze für alle Nachfrager (Zählung der abgestellten Fahrräder) vorgehalten werden. Darüber hinaus ist eine Reserve zur Abdeckung der Verkehrsspitzen sowie zur Unterbringung sich zusätzlich entwickelnder Nachfrage in einer Größenordnung von 50 % der gezählten Nachfrage vorzusehen. Bei Bahnhöfen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag ist diesbezüglich eine Einzelfallprüfung unerlässlich.

Weitere Ausführungen sind in der Radverkehrskonzeption enthalten.

4.6 Tarifentwicklung

Die bestehenden Tarifangebote sind durch die Verkehrsunternehmen so weiter zu entwickeln, dass sie attraktiv für die Fahrgäste sind und einen Anreiz zur Nutzung des SPNV darstellen. Neben einem übersichtlichen und einfachen Tarifsystem zählt dazu auch, dass der SPNV für alle Personengruppen bezahlbar bleibt und damit seine Funktion zur Mobilitätssicherung wahrnehmen kann. Gleichzeitig ist auf eine angemessene Tarifergiebigkeit zu achten, um den Zuschussbedarf für die öffentliche Hand möglichst gering zu halten.

Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV kann auch die Schaffung von Tarifverbünden und Tarifkooperationen beitragen. Damit können vor allem Zugangshemmnisse abgebaut und die Voraussetzungen für eine bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel geschaffen werden.

Die bereits bestehenden tariflichen Kooperationsräume sind unter Berücksichtigung der relevanten Pendlerbeziehungen weiter zu entwickeln.

Hierbei ist zu beachten, dass den Fahrgästen ein einheitliches, transparentes und leicht verständliches Tarif- und Vertriebssystem angeboten wird. Dabei sollen auch neue Vertriebswege, z. B. E-Ticketing, Handy-Ticketing, berücksichtigt werden.

Die für den Fahrgast kostenlose, landesweite Fahrradmitnahme soll sowohl aus touristischen Gründen als auch als Anreiz für Pendler unbedingt erhalten bleiben. Nach Möglichkeit wird sie auf den gesamten Geltungsbereich überregionaler Tarifangebote auch länderübergreifend ausgedehnt. Die kostenlose Fahrradmitnahme vereinfacht für den Nutzer den Zugang zum SPNV erheblich, beseitigt eine Tarifschranke (auch länderübergreifend) und kann so neue Fahrgäste gewinnen.

4.7 Service

Der Freistaat Thüringen misst Service und Qualität bei der Leistungserbringung im SPNV einen hohen Stellenwert bei. Grundvoraussetzung dafür ist die Einhaltung der in den Verkehrsverträgen festgelegten Qualitätsstandards in den Bereichen Information, Sicherheit und Sauberkeit durch die EVU. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen müssen besondere Berücksichtigung erfahren. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 315/14) über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wird mit ihrem grundsätzlichen In-Kraft-Treten am 03.12.2009 einen wichtigen Rechtsrahmen setzen. In den kommenden Jahren ist der barrierefreie Ausbau der Zugangsstellen, der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge und Informationssysteme weiter voran zu treiben. Soweit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg noch nicht gewährleistet ist, soll auf den entsprechenden Zugangsstellen nach Möglichkeit durch Servicepersonal Hilfe geleistet werden. Die zu beachtenden Qualitätsziele und Standards sind in den Anlagen 13 bis 15 dargestellt.

Bereits vor dem Antritt der Reise soll der Fahrgast die Möglichkeit erhalten, sich über verschiedene Kommunikationswege informieren zu können. Daher hat auch der Freistaat Thüringen ein landesweites und verkehrsträgerübergreifendes Fahrplaninformationssystem im Internet (www.fahrplanauskunft-thueringen.de) initiiert. Zukünftig soll dieses System weiter ausgebaut werden. Weiterhin sollte durch die EVU eine kostenlose bzw. kostengünstige Servicehotline angeboten werden, um den Reisenden bei Fragen und Anregungen eine unkomplizierte Kontaktaufnahme zu ermöglichen.

An den Zugangsstellen zum SPNV sind Informationen zu Fahrplänen und etwaigen Fahrplanabweichungen sowie Tarifinformation und Orts- und Umgebungspläne vorzuhalten. Neben dynamischen Fahrgastinformationssystemen (optisch und akustisch) sollen an größeren Bahnhöfen sowie an wichtigen Umsteigepunkten auch personenbediente Fahrkartenverkaufsstellen und Servicepoints vorgehalten werden, um Fahrplanauskünfte und Fahrscheine auch in Verbindung mit einer persönlichen Beratung zu erhalten. Um eine Information im Störungsfall (Verspätungen und Zugausfälle) sicherstellen zu können, sollen an möglichst allen Zugangsstellen in Thüringen Lautsprecherdurchsagen ermöglicht werden. An größeren Knotenbahnhöfen ist zudem der Einsatz mobiler Serviceteams wünschenswert, um insbesondere die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste berücksichtigen zu können.

RE- und langlaufende RB-Linien sollen mit einem Zugbegleiter besetzt werden, der die Aufgaben der Fahrgastinformation, Störungs- und Notfallmanagement, Anmeldung von Übergangs-

reisenden (Anschlusssicherung), Tarifinformation und Vertrieb, Sauberkeit, Fahrgastbetreuung und Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Personen übernehmen kann. In allen anderen Nahverkehrszügen soll zumindest auf Teilabschnitten Servicepersonal anwesend sein, um neben Fahrausweisverkauf und -prüfung auch für Auskünfte zur Verfügung zu stehen. Mobiles Catering bzw. Automaten im Zug tragen dazu bei, dass SPNV-Angebot attraktiver zu gestalten. Weitere Serviceleistungen in den Fahrzeugen, z. B. Tageszeitungen am Platz sowie die Ausrüstung von Steckdosen für Laptops, MP3-Player oder ähnliches sind weiter zu verfolgen.

Der Freistaat Thüringen legt bei der Neuvergabe von SPNV-Leistungen besonderen Wert auf einen Qualitätswettbewerb. Der einfache und unkomplizierte Fahrscheinerwerb hat dabei eine hohe Bedeutung. Neben personenbedienten Verkauf auf größeren Stationen ist durch das Servicepersonal im Zug und/oder über Automaten im Zug ein Fahrscheinerwerb ohne Aufpreis sicherzustellen. Darüber hinaus stellen Pünktlichkeit, umfassende Informationen, Sauberkeit und ausreichende Sitzplatzkapazitäten Kernpunkte dar, die in den jeweiligen Verkehrsverträgen konkretisiert und festgelegt werden.

5 VERGABE VON SPNV-LEISTUNGEN

5 Vergabe von SPNV-Leistungen

5.1 Rechtliche Grundlagen

Den Rechtsrahmen für die Bestellung von Eisenbahnverkehrsleistungen bildet das nationale Vergaberecht, das seinerseits eine Umsetzung des europäischen Vergaberechts ist (Richtlinie 2004/18/EG)[28].

Nach den Regelungen des GWB[29] (§§ 97 ff.), der Vergabeverordnung (VgV)[30] (§ 4) und der VOL/A[31] sind Eisenbahnverkehrsleistungen Dienstleistungen gemäß §§ 1, 1a Nr. 2 Abs. 2 VOL/A der Kategorie 18 (Eisenbahnen) des Anhangs I B VOL/A, die nach den Bestimmungen der Basisparagraphen und den §§ 8a und 28a VOL/A in einem transparenten Verfahren wettbewerblich vergeben werden müssen.

Zudem regelt auch das AEG[32] Bestellungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch den Aufgabenträger. Nach § 15 Abs. 2 AEG können die Aufgabenträger SPNV-Leistungen ausschreiben.

Die Verkehrsministerkonferenz hat in diesem rechtlichen Spannungsverhältnis die Selbstverpflichtung zur Vergabe künftiger SPNV-Leistungen in einem transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren[33] beschlossen. Daher sollten grundsätzlich alle künftigen Vergaben von SPNV-Leistungen nach vergaberechtlichen Kriterien ausgestaltet sein.

---

28 *Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134/114 vom 30.04.2004).*

29 *Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.07.2005 (BGBl. I S. 2114), zuletzt geändert durch Art. 7 Abs. 11 des Gesetzes vom 26.03.2997 (BGBl. I S. 358).*

30 *Verordnung über die Vergabe von Aufträgen in der Fassung der Bekanntmachung vom 11.02.2003 (BGBl. I S. 169), zuletzt geändert durch Art.1 und 2 der Verordnung vom 23.10.2006 (BGBl. I S. 2343).*

31 *Verdingungsordnung für Leistungen - Teil A in der Bekanntmachung der Neufassung vom 06.04.2006 (BAnz. vom 30.05.2006 S. 1).*

32 *Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGB,. I S. 2378, 2396, (1994 S. 2439)), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 16.07.2007 (BGBl. I S. 1383).*

33 *Nach dem VMK-Beschluss vom 17.02.2006 soll Transparenz und Nichtdiskriminierung „entweder durch ein förmliches Vergabeverfahren oder durch ein geeignetes und zulässiges Verfahren, das transparent und nichtdiskriminierend ist, erreicht“ werden. Beabsichtigt ein Aufgabenträger SPNV-Leistungen zu vergeben, soll dieses grundsätzlich über eine europaweite Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union (Supplement S) bekannt gemacht werden.*

Das Inkrafttreten der neuen Verordnung (EG) Nr. 1370/07 am 03.12.2009 ändert daran nichts, da nationale Vorschriften, soweit diese ein Vergabeverfahren für den SPNV vorschreiben, hier Vorrang genießen (Art, 5 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/07) [34].

Leistungen im SPNV können im Ausnahmefall (§ 4 Abs. 3 VgV; Art. 5 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/07) direkt vergeben werden. Es ist jedoch zu beachten, dass auch bei der Direktvergabe die Transparenz des Verfahrens gewährleistet sein muss. Die Absicht der Direktvergabe muss rechtzeitig im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden, um Wettbewerbern die Möglichkeit zur Einreichung eigener Vorschläge zu geben.

Diese Vorgaben öffnen insbesondere den Weg zur rechtssicheren Gestaltung des Übergangs in den Wettbewerb.

Vergabeverfahren

Dem Freistaat stehen zur Vergabe der Leistungen verschiedene Verfahren zur Auswahl. Grundsätzlich anzuwenden ist das offene Verfahren nach § 101 Abs. 2 GWB, bei dem zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung und Aufforderung zur Angebotsabgabe in derselben der Leistungsgegenstand abschließend und umfassend beschrieben sein muss und der Bieter darauf hin ein Angebot abzugeben hat. Ein solches Verfahren erfordert ausreichende Kenntnis über den Leistungsgegenstand.

Soweit bestimmte vertragliche Spezifikationen vorab nicht zu definieren sind, kann gemäß § 101 Abs. 4 GWB in Verbindung mit § 3 a Nr. 1 Abs. 5 c) VOL/A das Verhandlungsverfahren gewählt werden. Dann wird, nach einer Vorauswahl von Bietern im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs, mit denjenigen Bietern, die das beste Angebot abgegeben haben, über die vorab unklaren Bestandteile verhandelt. Das beste Angebot aus den Verhandlungen erhält dann den Zuschlag. Dieses Verfahren bietet sich insbesondere bei komplexen Verfahren an, bei denen bestimmte Leistungsanforderungen und Rahmenbedingungen nicht konkret beschrieben werden können.

[34] *Es ist zudem zu beachten, dass im Erwägungsgrund 20 der PSOR (Public Service Obligation Regulation) auch bei einer Direktvergabe nach Maßgabe des Art. 5 Abs. 6 der VO (EG) Nr. 1370/07 bestimmte Mindeststandards der Transparenz und Diskriminierungsfreiheit, die direkt aus dem EG-Vertrag herrühren, vorausgesetzt werden.*

Vertragsarten

Generell können mit den EVU so genannte Brutto- oder Nettoverträge abgeschlossen werden.

Bei Bruttoverträgen werden Fahrgelderlöse beim EVU nur kassentechnisch wirksam, im Ergebnis fließen sie unmittelbar an den Aufgabenträger weiter bzw. werden mit vertraglich vereinbartem Leistungsentgelt verrechnet. Bei Bruttoverträgen trägt der Aufgabenträger das Erlösrisiko. Das bedingt, dass sich eine Fahrgastorientierung für die EVU nicht auszahlt. Als Variante des Bruttovertrages steht der Anreizvertrag zur Verfügung. Dort werden vertraglich positive oder negative Anreize (Bonus oder Malus) fixiert, die dem EVU trotz Abführung der Fahrgeldeinnahmen spezifische Anreize setzen, Kunden aus eigenem wirtschaftlichem Interesse zu halten bzw. neue zu gewinnen.

Nettoverträge zeichnen sich dadurch aus, dass die EVU neben einem vertraglich vereinbarten festen Leistungsentgelt die Erträge aus der Leistungserbringung vereinnahmen (z. B. Fahrgeldeinnahmen). Für die Kalkulation der Einnahmen muss der Aufgabenträger belastbare Daten über die Verkehrsnachfrage zum Zeitpunkt der Ausschreibung sowie entsprechende Grundlagen für die Prognosen zur Verfügung stellen.

Nettoverträge eröffnen dem EVU größere Gestaltungsspielräume und schaffen entsprechende Anreize zur Steigerung der Fahrgastzahlen. Die Aufgabenträger haben über die Vertragslaufzeit eine höhere Planungssicherheit im Hinblick auf die Höhe der Leistungsentgelte.

Derzeit sind in Thüringen nur Nettoverträge abgeschlossen. Der Freistaat Thüringen befürwortet auch künftig grundsätzlich diese Vertragsart, um das unternehmerische Handeln zu fördern und das Know-how der Unternehmen im Sinne einer größtmöglichen Kundenorientierung einzusetzen.

Netzbildung

Das Vergaberecht gibt keine spezifischen Anforderungen hinsichtlich der Netzbildung vor. Nach § 5 Nr. 1 VOL/A ist lediglich zu beachten, dass eine Leistung in Losen ausgeschrieben werden soll, soweit dies zweckmäßig ist. Dies soll kleinen und mittleren Unternehmen die Teilnahme am Wettbewerb ermöglichen. Da eine Losaufteilung unter dem Vorbehalt der Zweckmäßigkeit steht, sind planerische, verkehrswirtschaftliche und technische Gesichtspunkte sowie Interessen der benachbarten Aufgabenträger zu beachten. Bei mehreren beteiligten Aufgabenträgern wird die Federführung für die Vergabe entsprechend dem Leistungsanteil einvernehmlich festgelegt.

Die Erfahrungen zeigen, dass das Leistungsvolumen eines Netzes üblicherweise nicht unter 2 Mio. Zkm pro Jahr und nicht deutlich über 5 Mio. Zkm pro Jahr liegen sollte.

Der konkrete Zuschnitt der Vergabenetze sollte sich, unter Berücksichtigung der finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen, in erster Linie an den verkehrlichen und betrieblichen Gegebenheiten orientieren, um ein attraktives Angebot bei geringen Bestellerentgelten zu erreichen.

Sonstige Vertragsinhalte

Der Freistaat als Aufgabenträger für den SPNV schließt mit den beauftragen EVU Verkehrsverträge ab. Die Verträge müssen u. a. Aussagen zum Angebot bzw. Leistungsumfang, Bestellerentgelt, Qualitätsparametern und -controlling, Vertrieb und Marketing enthalten. Ebenso sind linienbezogene Aussagen zur Einnahmen-, Kosten- und Fahrgastentwicklung erforderlich.

Um Änderungen der strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, müssen die Verkehrsverträge entsprechende Steuerungsklauseln enthalten.

Harmonisierung der Vertragslaufzeiten

Da die Verträge mit den einzelnen EVU nicht gleichzeitig auslaufen, ist eine Harmonisierung der Vertragslaufzeiten erforderlich, um planerisch und verkehrswirtschaftlich sinnvolle Netze bilden zu können. Dazu sind auch Harmonisierungen mit abweichenden Vertragslaufzeiten benachbarter Aufgabenträger erforderlich.

Um eine Harmonisierung der Laufzeiten aus planerischer und verkehrswirtschaftlicher Sicht zu erreichen, kann der Freistaat für einzelne Linien bestehende Verträge mit EVU verlängern, um so die Bildung zukünftiger Netze zu ermöglichen. Dabei ist zu beachten, dass eine solche Vertragsverlängerung bis zu drei Jahren vergaberechtlich möglich ist (§ 4 Abs. 3 Ziff. 1 VgV).

Vertragsverlängerung

Eine weitergehende Direktvergabe ist unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, insbesondere muss diese Direktvergabe mit einem stufenweisen Übergang in den Wettbewerb verknüpft sein und schließlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren des dann neu gebildeten Vergabenetzes münden (§ 4 Abs. 3 Ziff. 2 VgV). Diese Direktvergabe bedarf aber, um den Anforderungen des EG-Vertrages hinsichtlich Transparenz und Nichtdiskriminierung zu genügen[35], eines transparenten Verfahrens, insbesondere einer Veröffentlichung im EG-Amtsblatt.

5.2 Vergabekonzeption

Grundlagen

Der Freistaat Thüringen bestellt SPNV-Leistungen derzeit bei sieben EVU auf der Basis von langfristigen Verkehrsverträgen. Rechtzeitig vor Vertragsende müssen die SPNV-Leistungen vertraglich neu gebunden werden. Dabei sind die Verkehrsverträge zu synchronisieren, um verkehrlich, betrieblich, wirtschaftlich und organisatorisch sinnvoll abgegrenzte Netze zu definieren.

Die derzeit gültigen Verkehrsverträge haben folgende Laufzeiten:

- ❒ Vogtlandbahn GmbH bis 12/2010
- ❒ DB Regio AG bis 12/2011
- ❒ Erfurter Bahn GmbH bis 12/2013[36]
- ❒ Harzer Schmalspurbahnen GmbH bis 02/2015
- ❒ Süd-Thüringen-Bahn GmbH bis 12/2016
- ❒ cantus Verkehrsgesellschaft mbH bis 12/2016
- ❒ DB RegioNetz Verkehrs GmbH bis 12/2021

Bei der Neuvergabe der Leistungen ist auf Grund der zentralen Lage Thüringens und der Vielzahl bestehender länderübergreifender Linien eine enge Abstimmung mit den Nachbarländern erforderlich. Dabei ist die Nahverkehrsplanung der benachbarten Aufgabenträger zu berücksichtigen, insbesondere die Angebotsplanung, die Synchronisation der Verkehrsverträge sowie die Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren.

---

35 *Siehe dazu 2.1 und 5.1.1: Auch die Möglichkeit der Direktvergabe nach der PSOR (Art. 5 Abs. 6) hat diesen Maßstab einzuhalten.*

36 *Linien der Erfurter Bahn in Nordthüringen. Verkehrsvertrag im Kissinger Stern läuft bis 12/2014.*

Die Vergabekonzeption unterscheidet Verfahren, bei denen die Federführung auf Grund der überwiegenden Leistungsanteile beim Freistaat Thüringen liegt und solchen, bei denen sich Thüringen am Verfahren des benachbarten Aufgabenträgers beteiligt. Die Anlage 7 enthält eine grafische Übersicht über die gewählte Netzstruktur.

Die Konzeption geht von der heutigen Infrastruktur aus und berücksichtigt die in Bau befindlichen und geplanten Ausbauvorhaben.

Ein weiteres Ziel des Freistaats ist es, möglichst homogene und räumlich abgegrenzte Netze zu definieren, um die Tarif-, Vertriebs- und Marketingverantwortung zu bündeln. Aufgrund von Linienüberschneidungen muss im Einzelfall von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Beim Netzzuschnitt spielen der Fahrzeugeinsatz und die Traktionsart eine besondere Rolle. Durch einen möglichst einheitlichen Fahrzeugpark können die Werkstattkapazitäten und die damit verbundenen Kompetenzen optimiert, die Kosten bei den EVU gesenkt und die Aufwendungen für den Aufgabenträger reduziert werden. Dabei sind der Fahrzeugeinsatz, der Zuschnitt und die Lage der Werkstätten originäre Aufgabe der EVU.

Die netzbezogenen Zugkilometerangaben basieren auf einem normierten Fahrplanjahr und sind als Anhaltswerte zu verstehen. Einzelleistungen können über den vorgesehenen Linienverlauf hinaus verlängert werden.

Vergabenetze – Federführung Freistaat Thüringen

Der Freistaat Thüringen plant folgende sieben Vergabenetze:

❒ **Nordthüringer Dieselnetz**

Das Nordthüringer Dieselnetz umfasst vorrangig alle dieselbetriebenen SPNV-Leistungen nördlich der Thüringischen Städteachse. Konkret zählen hierzu die Verbindungen Erfurt / Gotha – Leinefelde – Heiligenstadt – (Eichenberg – Kassel), Erfurt – Nordhausen, Sömmerda – Großheringen, Fröttstädt – Friedrichroda sowie Gotha – Gräfenroda. Die Betriebsaufnahme (Ende 2013) wird durch die Vertragslaufzeit der Erfurter Bahn GmbH bestimmt. Es wird angestrebt, die Vertragslaufzeit der DB Regio AG entsprechend zu harmonisieren.

Der Leistungsumfang in Thüringen beträgt ca. 3,1 Mio. Zkm/a. Es ist eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern in Hessen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt erforderlich.

❒ Südthüringer Dieselnetz

Das Südthüringer Dieselnetz umfasst mit Ausnahme der Neigetechniklinien Erfurt – Grimmenthal – Würzburg / Meiningen Leistungen auf den Strecken Erfurt – Ilmenau, Erfurt – Meiningen, Wernshausen – Zella-Mehlis – Suhl, Eisenach – Meiningen – Sonneberg und Sonneberg – Neuhaus am Rennweg. Die Betriebsaufnahme mit einem Leistungsumfang von ca. 3,6 Mio. Zkm/a soll zum Fahrplanwechsel 2016/2017 erfolgen.

Bei der Erfurter Bahn GmbH ist eine Harmonisierung der Vertragslaufzeit vorgesehen.

❒ Ostthüringer Dieselnetz

Das Ostthüringer Dieselnetz beinhaltet vorrangig die SPNV-Leistungen auf den Strecken Erfurt – Jena – Gera, Weimar – Kranichfeld, Pößneck – Jena, Leipzig – Gera – Saalfeld / Zeulenroda, Erfurt – Saalfeld und Saalfeld – Blankenstein. Der Leistungsumfang beträgt ca. 3,7 Mio. Zkm/a. Die Betriebsaufnahme soll in zwei Stufen erfolgen, beginnend im Dezember 2011. Es sind Abstimmungen mit den Aufgabenträgern in Sachsen und Sachsen-Anhalt erforderlich.

❒ Länderübergreifendes Elektro-Netz (E-Netz)

Das E-Netz beinhaltet die elektrisch betriebenen SPNV-Leistungen auf den Strecken Eisenach – Erfurt – Großheringen – (Halle (Saale) / Leipzig), Saalfeld – Jena – Großheringen / (Halle (Saale) / Leipzig), Erfurt – Artern – (Sangerhausen) und (Halle (Saale)) – Nordhausen – Leinefelde – (Kassel). Eine Neuvergabe der Leistungen kann auf Grund der Vertragslaufzeit in Sachsen-Anhalt frühestens zum Fahrplanwechsel 2015/2016 erfolgen. Der Leistungsumfang in Thüringen beträgt ca. 4,8 Mio. Zkm/a. Es sind Abstimmungen mit den Aufgabenträgern in Sachsen-Anhalt, Sachsen, Hessen und Niedersachsen erforderlich.

❒ Neigetechnik-Netz

Das Neigetechnik-Netz beinhaltet die SPNV-Leistungen auf den für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen ausgebauten Streckenabschnitten (Göttingen) – Leinefelde – Erfurt – Jena – Gera – Altenburg / (Chemnitz / Zwickau), Erfurt – Suhl – Meiningen / (Würzburg) und Gera – (Hof – Regensburg).

Der Leistungsumfang in Thüringen beträgt ca. 3,7 Mio. Zkm/a. Es sind Abstimmungen mit den Aufgabenträgern in Niedersachsen, Sachsen und Bayern notwendig.

Eine Neuvergabe der Leistungen mit Neigetechnik-Fahrzeugen ist zum Fahrplanwechsel 2011/2012 geplant.

❒ **Harzer Schmalspurbahnen-Netz**

Das Harzer Schmalspurbahnen-Netz umfasst die SPNV-Leistungen auf der Strecke Nordhausen – Ilfeld und setzt den Einsatz von Schmalspurfahrzeugen voraus. Die bestehende Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz der Stadt Nordhausen soll fortgesetzt werden. Die Neuvergabe der Leistungen mit einem Umfang von ca. 0,14 Mio. Zkm/a soll zum Jahr 2015 erfolgen.

❒ **Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn-Netz**

Das Netz der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn beinhaltet die SPNV-Leistungen auf den Strecken Rottenbach – Katzhütte und Obstfelderschmiede – Cursdorf. Auf den Streckenabschnitten Obstfelderschmiede – Lichtenhain sowie Lichtenhain – Cursdorf kommen Fahrzeuge mit speziellen Anforderungen zum Einsatz. Der Leistungsumfang beträgt ca. 0,36 Mio. Zkm/a. Eine Neuvergabe ist zum Jahr 2021 geplant.

Vergabenetze – Federführung benachbarte Aufgabenträger

Zusammen mit den benachbarten Aufgabenträgern sollen folgende sechs Netze im Wettbewerb vergeben werden:

❒ **Harz-Weser-Netz**

Das Harz-Weser-Netz umfasst u. a. die SPNV-Leistungen auf der Strecke Nordhausen – Ellrich – (Northeim). Die Federführung für dieses Vergabenetz obliegt dem Aufgabenträger in Niedersachsen. Die Betriebsaufnahme wird zum Jahresfahrplan 2014/2015 durch die Vertragslaufzeit in Niedersachsen bestimmt.

Der Leistungsumfang in Thüringen beträgt ca. 0,19 Mio. Zkm/a. Der Vertrag mit der DB Regio AG in Thüringen endet im Dezember 2011, so dass eine Harmonisierung der Vertragslaufzeit erforderlich wird.

❒ Kissinger-Stern-Netz

Das Kissinger-Stern-Netz beinhaltet die SPNV-Leistungen auf dem Thüringer Streckenabschnitt der Strecke Meiningen – Schweinfurt mit einem Umfang von ca. 0,14 Mio. Zkm/a. Die Federführung für dieses Vergabenetz obliegt dem Aufgabenträger in Bayern. Die Neuvergabe wird zum Fahrplanwechsel 2014/2015 notwendig.

❒ Vogtland-Netz

Die Thüringer SPNV-Leistungen auf der Strecke Gera – Greiz – Weischlitz sind Bestandteil des Vogtland-Netzes. Die Federführung für dieses Vergabenetz obliegt dem Aufgabenträger in Sachsen. Insofern wird die Betriebsaufnahme durch die Vertragslaufzeit in Sachsen bestimmt. Eine Neuvergabe der Leistungen mit einem Umfang von ca. 0,48 Mio. Zkm/a (Leistungsumfang Thüringen) ist daher erst zum Fahrplanwechsel 2012/2013 möglich.

Der Vertrag mit der Vogtlandbahn GmbH in Thüringen endet im Dezember 2010, so dass eine Harmonisierung der Vertragslaufzeiten erforderlich wird.

❒ Nord-Ost-Hessen-Netz

Das Nord-Ost-Hessen-Netz umfasst die SPNV-Leistungen auf dem Thüringer Abschnitt der Strecke Eisenach – Bebra mit einem Leistungsumfang von ca. 0,23 Mio. Zkm/a. Die Federführung obliegt dem Aufgabenträger in Hessen. Der Verkehrsvertrag läuft bis zum Dezember 2016.

❒ E-Netz Franken

Das E-Netz Franken umfasst in Thüringen SPNV-Leistungen auf den Strecken Sonneberg – (Coburg) und Jena – Saalfeld – (Nürnberg) mit einem Umfang von ca. 0,65 Mio. Zkm/a. Die Federführung für dieses Vergabenetz obliegt dem Aufgabenträger in Bayern. Die Vergabe soll im Jahr 2008 erfolgen. Die Betriebsaufnahme ist im Dezember 2011 vorgesehen.

❒ Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

Das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz beinhaltet die SPNV-Leistungen auf der Strecke (Leipzig) – Altenburg – Gößnitz – (Zwickau) mit einem Umfang in Thüringen von ca. 0,62 Mio. Zkm/a. Die Federführung obliegt dem Aufgabenträger in Sachsen. Das Vergabeverfahren hat im Jahr 2008 begonnen. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2011 vorgesehen.

6 INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN

6 Investitions- und Finanzierungsplan

6.1 Investitionsplan

Wie in der Vergangenheit wird der Freistaat Thüringen auch künftig Investitionen für die Verbesserung der Qualität und Attraktivität des SPNV fördern. Dies wird wie bisher im Rahmen des jährlich zu erstellenden ÖPNV-Investitionsprogramms erfolgen. Die Mittel hierfür stehen aus den Bundeszuweisungen gemäß RegG und Entflechtungsgesetz zur Verfügung.

Für das Jahr 2008 sind Mittel für folgende Investitionsschwerpunkte eingeplant:

	Fördermittel in €
Ausbau des SPNV-Netzes	*3.305.300*
Bahnhöfe/Zugangsstellen	*2.560.700*
Betriebsanlagen	*2.144.500*
Behindertengerechte Ausstattung von Fahrzeugen	*90.600*

Tabelle 6-1: Investitionsplanung 2008

Das ÖPNV-Investitionsprogramm wird jährlich im Rahmen der hierfür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel fortgeschrieben.

6.2 Finanzierungsplan

Im Zuge der Bahnreform ging 1996 die Zuständigkeit für den SPNV vom Bund auf die Länder über. Den Ländern steht danach gemäß Artikel 106a Grundgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr ein Beitrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Gemäß RegG erhält der Freistaat Thüringen jährliche Bundeszuweisungen.

Diese Mittel werden nach Maßgabe des ThürÖPNVG, insbesondere für die Planung, Organisation und Bestellung des SPNV sowie zur Investitionsförderung im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt.

Mit der Neufassung des RegG vom 12. Dezember 2007 wurden die Zuweisungen an die Länder bis einschließlich 2014 neu festgelegt, wobei die Bundesmittel ab 2009 wieder jährlich um 1,5 % dynamisiert werden.

Die Bundeszuweisungen für Thüringen betragen gemäß RegG:

Jahr	*2008*	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*
Zuweisung Mio. €	*266,3*	*270,3*	*274,4*	*278,5*	*282,7*

Tabelle 6-2: Bundeszuweisungen nach RegG für den Freistaat Thüringen 2008 - 2012

Gemäß gültigem Landeshaushaltsplan sind für die Jahre 2008 und 2009 für die Bestellung von SPNV-Leistungen folgende Mittel geplant:

- 2008: 214,5 Mio. €
- 2009: 218,3 Mio. €

Für die Jahre 2010 bis 2012 wird der Mittelbedarf im Rahmen der Fortschreibung des Landeshaushaltsplans und auf Grundlage der bestehenden Verkehrsverträge jährlich festgelegt.

7 | VERZEICHNISSE

7 Verzeichnisse

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ausgangssituation für den vorliegenden NVP	7
Abbildung 3-1:	Planungsregionen des Freistaats Thüringen	19
Abbildung 3-2:	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Freistaat Thüringen 2003 – 2006	20
Abbildung 3-3:	Entwicklung der Schülerzahlen 2003 – 2006	22
Abbildung 3-4:	Städte mit hohem Fahrgast- und Pendleraufkommen in Thüringen	28

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Bereich der Planungsregionen	20
Tabelle 3-2:	Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Bereich der Planungsregionen	21
Tabelle 3-3:	Entwicklung der Pendlerzahlen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Bereich der Planungsregionen	21
Tabelle 3-4:	Entwicklung der Zugkilometer in Tsd. Zkm/Jahr	23
Tabelle 3-5:	Übersicht des SPNV-Angebots – RE-Linien	24
Tabelle 3-6:	Übersicht des SPNV-Angebots – RB-Linien	25
Tabelle 3-7:	Eisenbahnstreckennetz in Thüringen (Stand 01.01.2008)	31
Tabelle 3-8:	Zugangsstellen im SPNV (Stand: 12/2007)	33
Tabelle 3-9:	EVU in Thüringen	36
Tabelle 3-10:	Strecken, auf denen die Vorgaben der 1. Fortschreibung des NVP weitestgehend erfüllt sind	42
Tabelle 3-11:	Strecken, auf denen die Vorgaben der 1. Fortschreibung des NVP nicht erfüllt werden	42
Tabelle 3-12:	Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, SPNV mit kürzerer Kernreisezeit	43
Tabelle 3-13:	Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, SPNV mit vergleichbarer oder längerer Kernreisezeit[21]	44
Tabelle 3-14:	Reisezeitenvergleich ÖPNV – MIV, länderübergreifende Verbindungen[21]	45
Tabelle 4-1:	Linienkonzept 2012 – Mittelthüringen	53
Tabelle 4-2:	Linienkonzept 2012 – Nordthüringen	54
Tabelle 4-3:	Linienkonzept 2012 – Ostthüringen	57
Tabelle 4-4:	Linienkonzept 2012 – Südwestthüringen	59

Tabelle 4-5:	Geplante Ausbaumaßnahmen der DB Netz AG 2008 – 2012	66
Tabelle 4-6:	Zugangsstellen mit Handlungsbedarf für P+R	71
Tabelle 6-1:	Investitionsplanung 2008	88
Tabelle 6-2:	Bundeszuweisungen nach RegG für den Freistaat Thüringen 2008 - 2012	89

7.3 Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AT	Aufgabenträger
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf	Bahnhof
BLB	Burgenlandbahn GmbH
BÜ	Bahnübergang
BY	Freistaat Bayern
CAN	Cantus Verkehrsgesellschaft mbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	DB Regio AG
EB	Erfurter Bahn GmbH
EG	Empfangsgebäude
EG/EWG	Europäische Gemeinschaft/Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Hbf	Hauptbahnhof
HS	Land Hessen
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LVP	Landesverkehrsprogramm
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE	nichtbundeseigene Eisenbahn
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund GmbH
OBS	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OZ	Oberzentrum
PSOR	Public Service Obligation Regulation
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
SN	Freistaat Sachsen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

ST	Land Sachsen-Anhalt
STB	Süd-Thüringen-Bahn
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
TH	Freistaat Thüringen
TLS	Thüringer Landesamt für Statistik
TMBLM	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien
TMBV	Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
VBG	Vogtlandbahn GmbH
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
VS	Verkehrsstation
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVV	Zweckverband Verkehrsverbund Vogtland

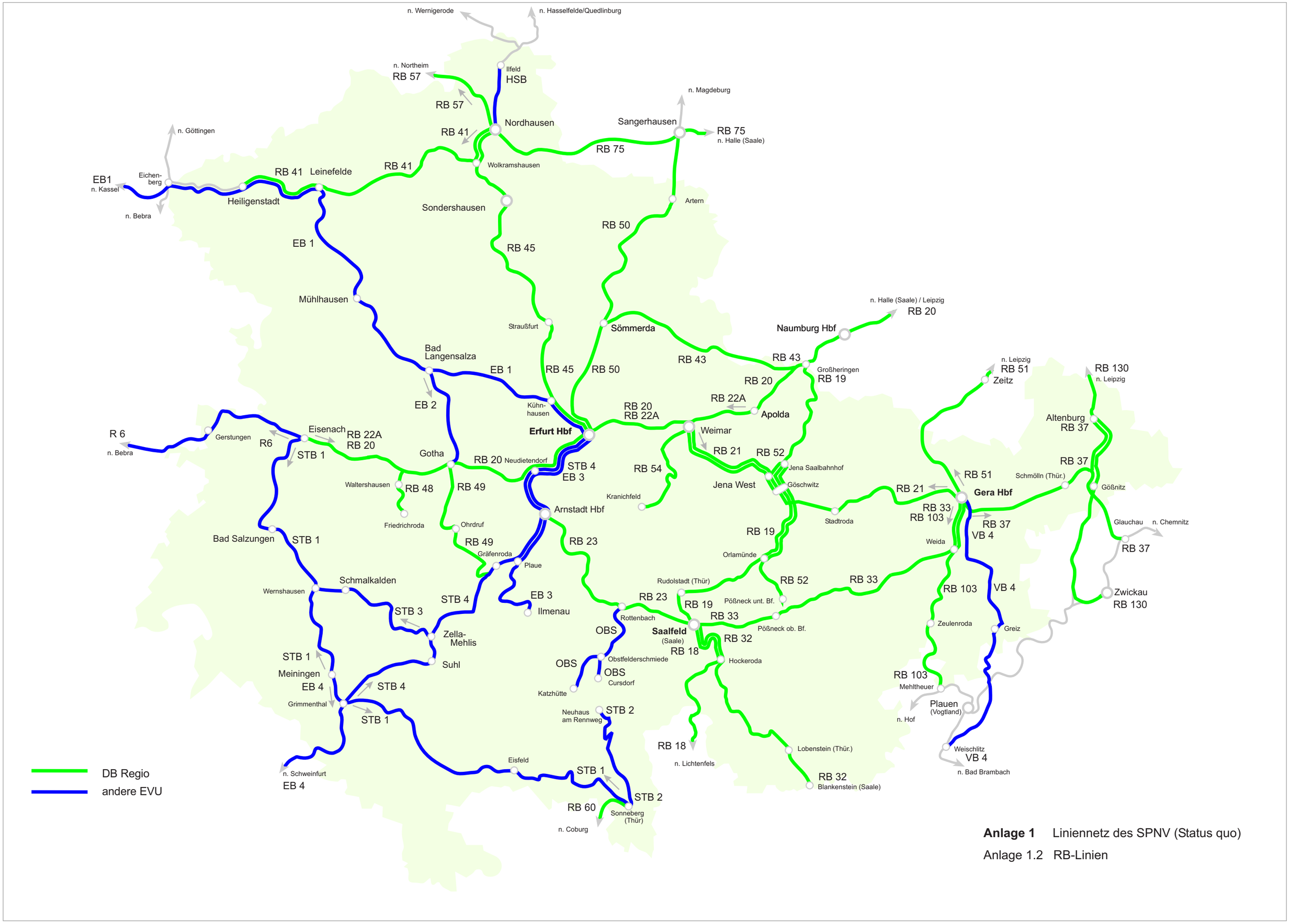
8 ANLAGENVERZEICHNIS

8 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Liniennetz des SPNV (Status quo)	
	1.1 RE-Linien	Karte
	1.2 RB-Linien	Karte
Anlage 2	SPNV – Zugangebot (Status quo)	Karte
Anlage 3	SPNV - Querschnittsbelastung	Karte
Anlage 4	Pendlerverflechtungen	Grafik
Anlage 5	Reisegeschwindigkeiten (Status quo)	Karte
Anlage 6	Liniennetz des SPNV (Zielnetz)	
	6.1 RE-Linien	Karte
	6.2 RB-Linien	Karte
Anlage 7	Vergabenetze	
	7.1 Federführung durch andere AT	Karte
	7.2 Elektronetz	Karte
	7.3 Dieselnetz	Karte
	7.4 Neigetechniknetz	Karte
	7.5 Sondernetze	Karte
Anlage 8	Übersicht über die im SPNV bedienten Kursbuchstrecken (Status quo)	Tabelle
Anlage 9	Einwohnerentwicklung	Tabelle
Anlage 10	Zugangsstellen mit weniger als 20 Einsteigern/Tag	Tabelle
Anlage 11	SPNV – Bedienungskonzept (Zielnetz)	Tabelle
Anlage 12	Räumliche Lage der Zugangstellen und Verknüpfungspunkte	Tabelle
Anlage 13	Qualitätsstandards für barrierefreie SPNV-Bahnhöfe und –Haltepunkte	Text
Anlage 14	Qualitätsstandards für barrierefreie SPNV-Fahrzeuge	Text
Anlage 15:	Qualitätsstandards für barrierefreie Informationen	Text

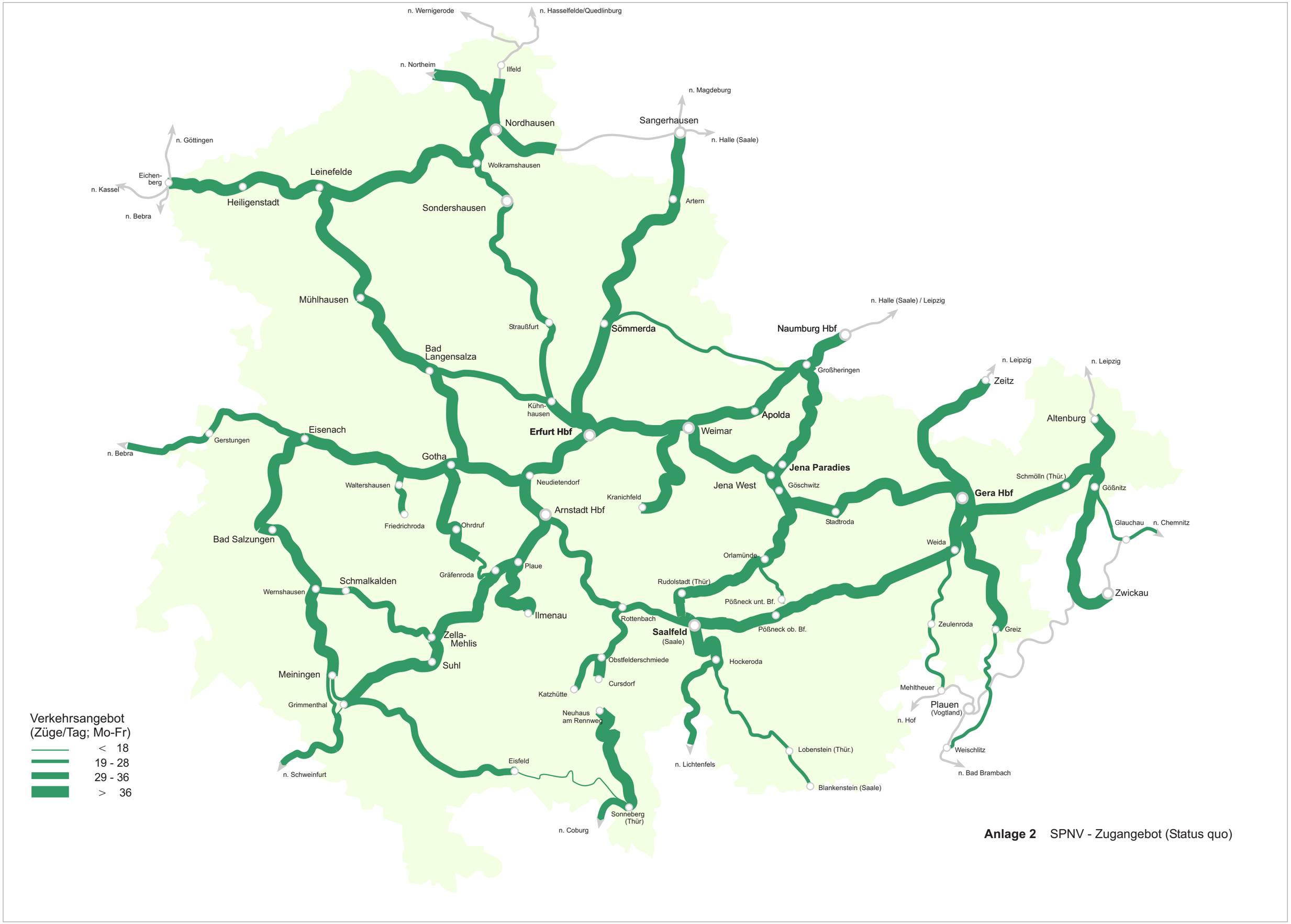
Anlage 1 Liniennetz des SPNV (Status quo)

Anlage 1.1 RE-Linien

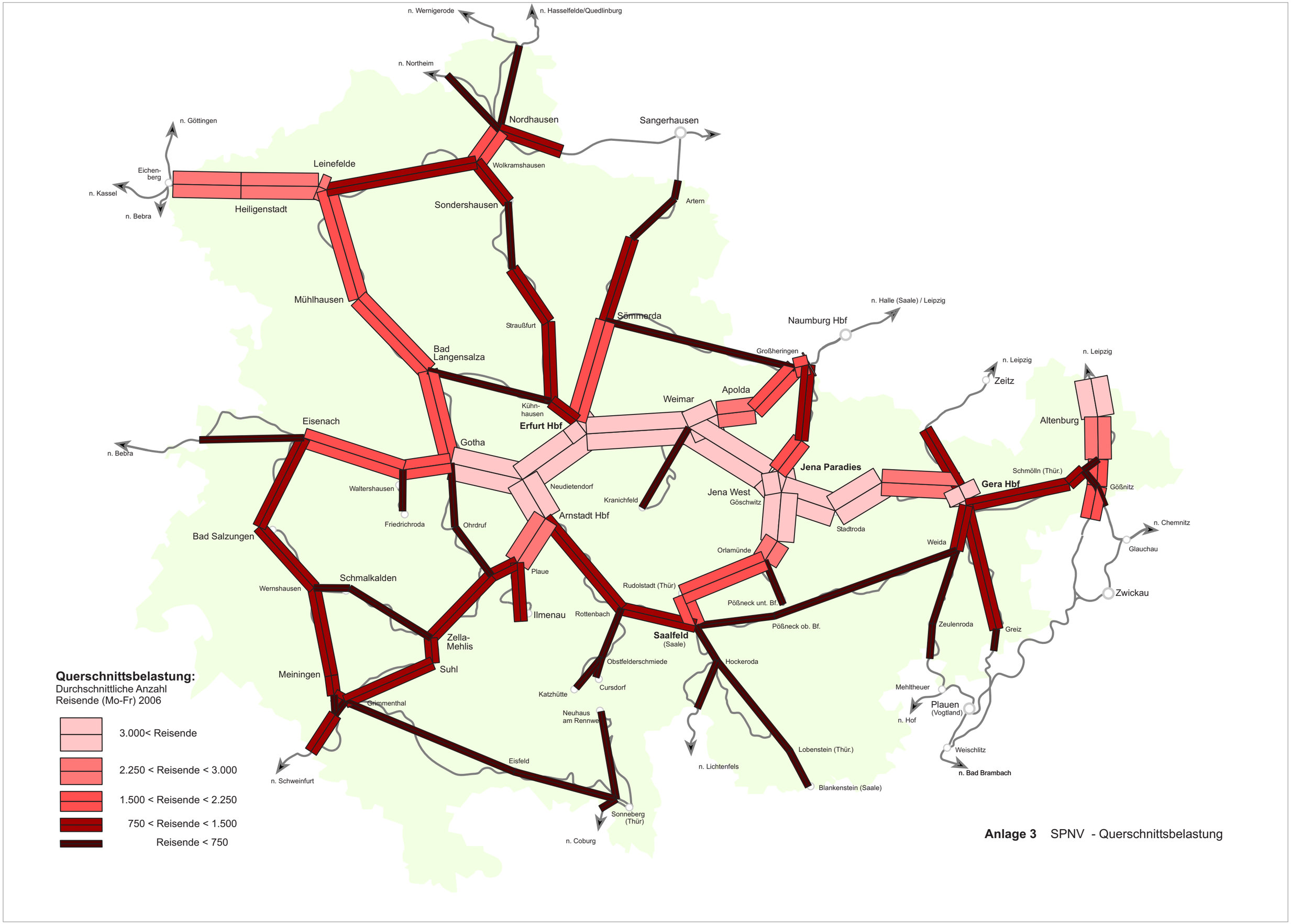


Anlage 1 Liniennetz des SPNV (Status quo)

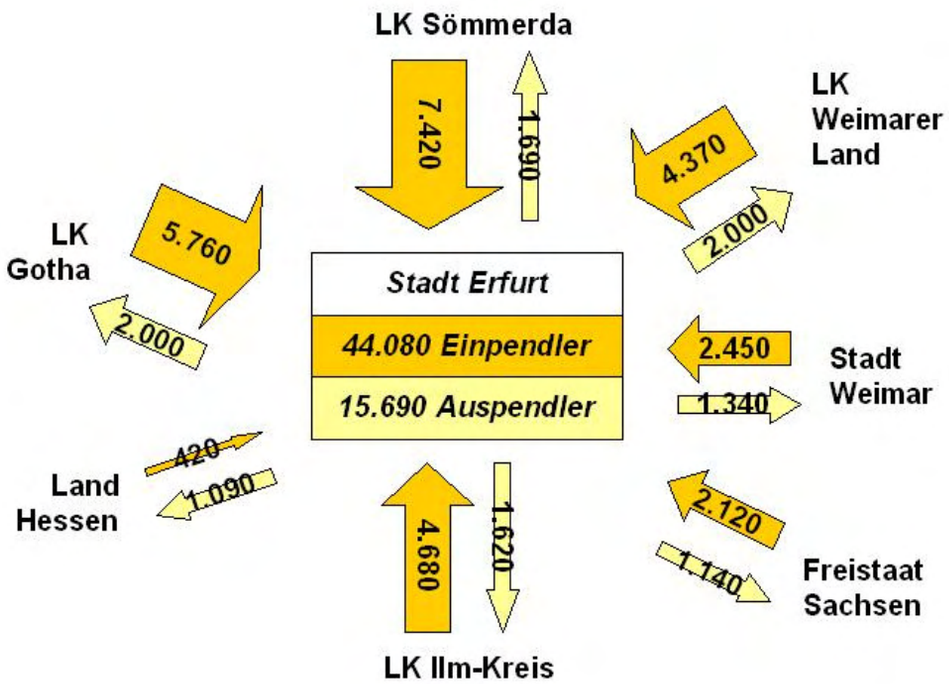
Anlage 1.2 RB-Linien

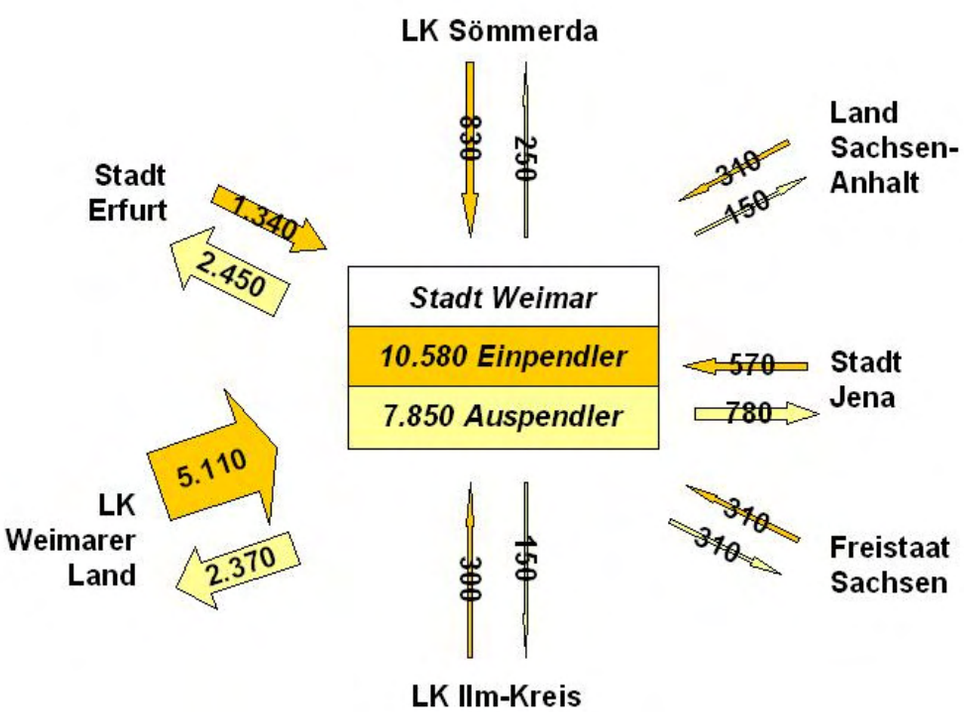


Anlage 2 SPNV - Zugangebot (Status quo)

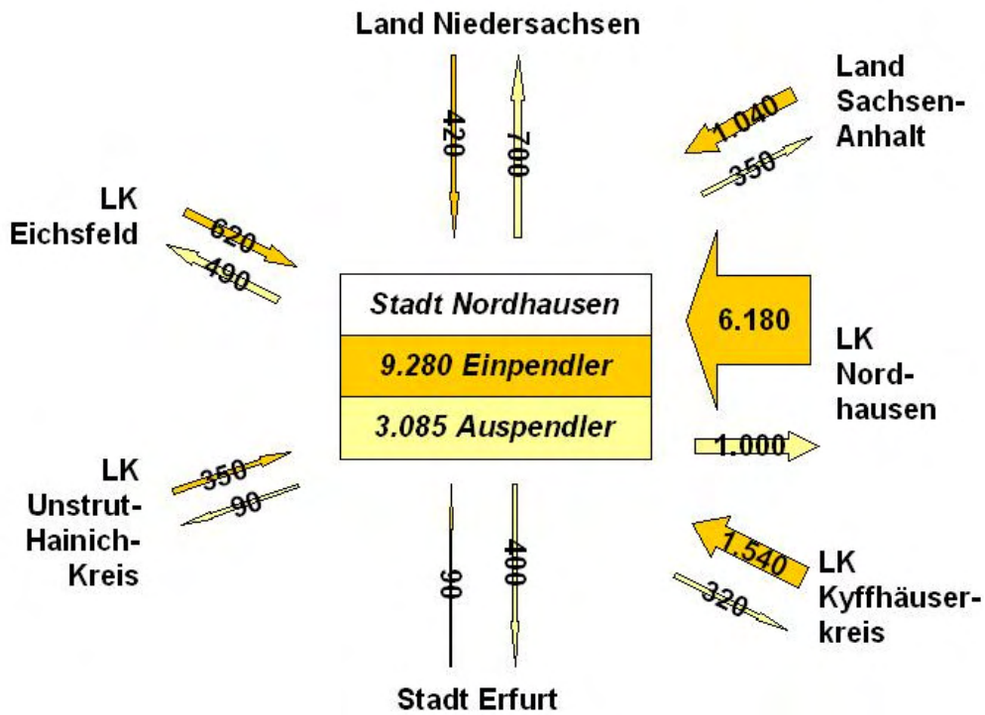


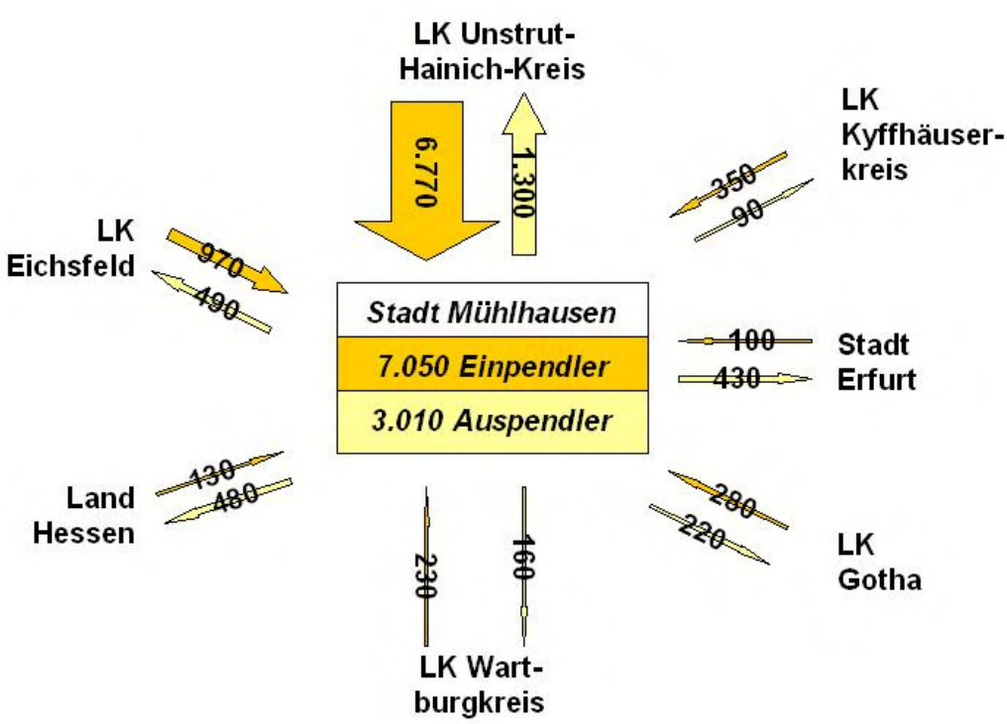
Anlage 3 SPNV - Querschnittsbelastung



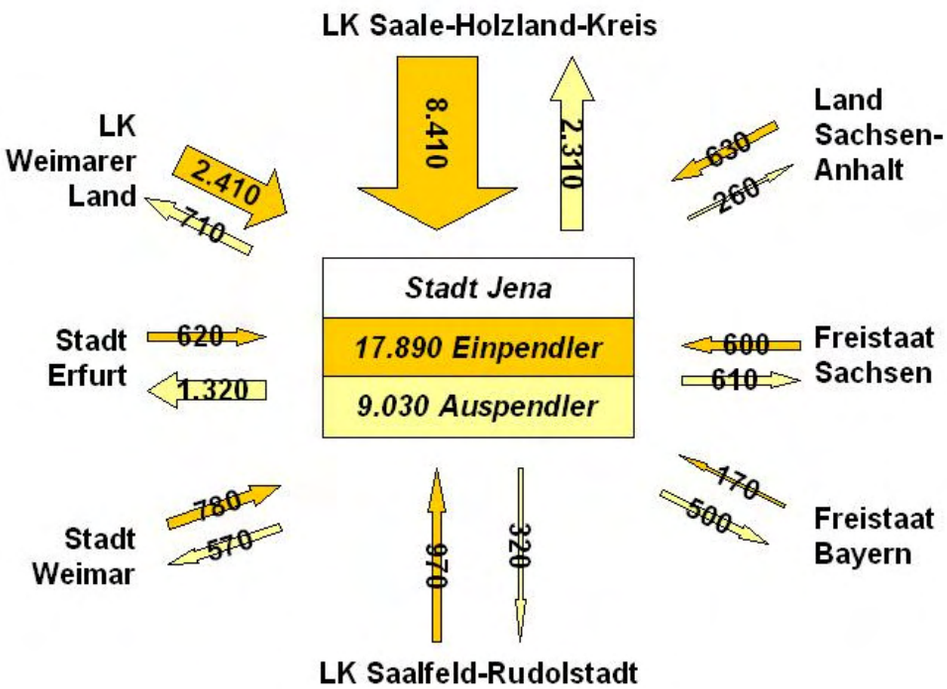


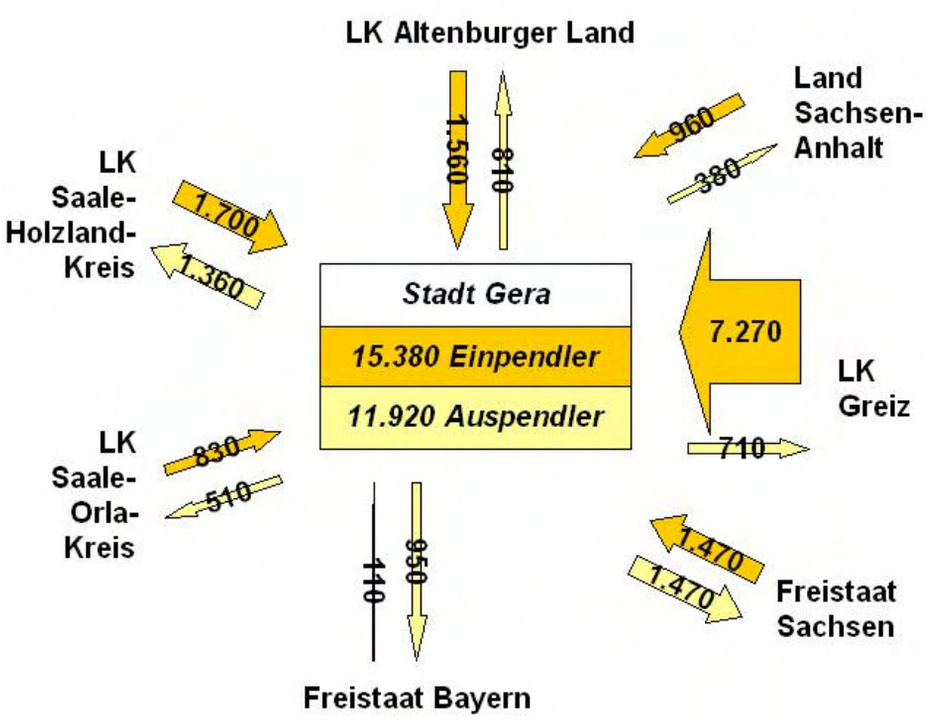
Mittelthüringen
Wesentliche Pendlerverflechtungen Stadt Erfurt und Stadt Weimar



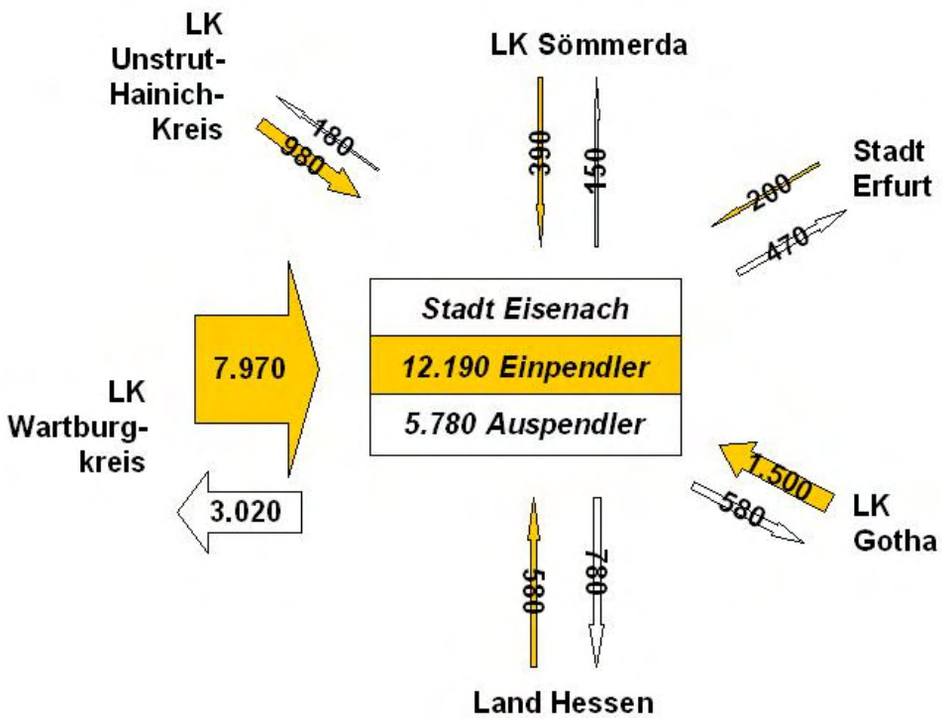


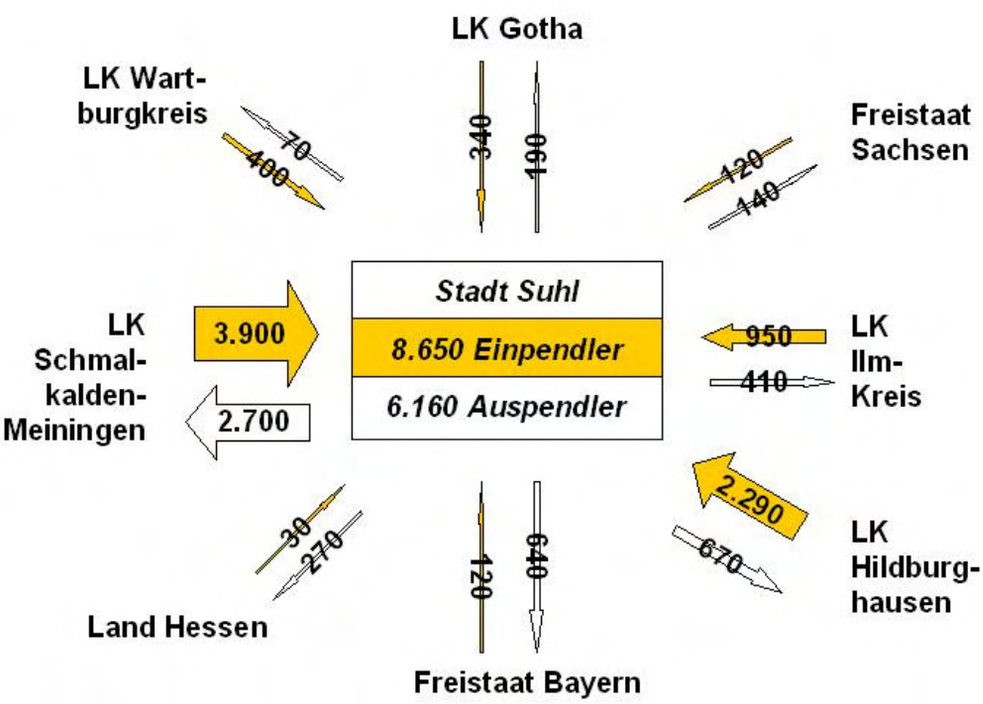
Nordthüringen
Wesentliche Pendlerverflechtungen Stadt Nordhausen und Stadt Mühlhausen



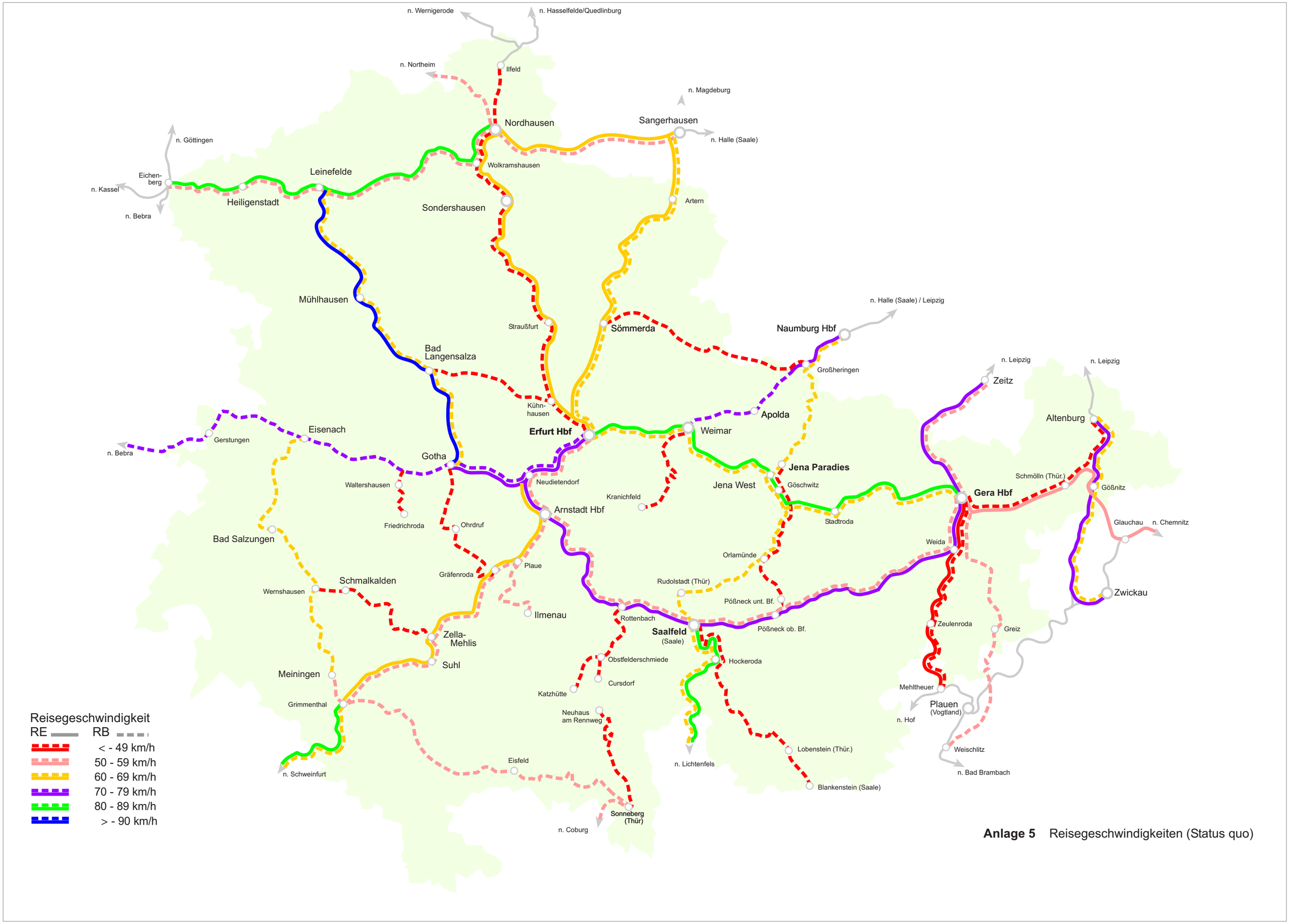


Ostthüringen
Wesentliche Pendlerverflechtungen Stadt Jena und Stadt Gera

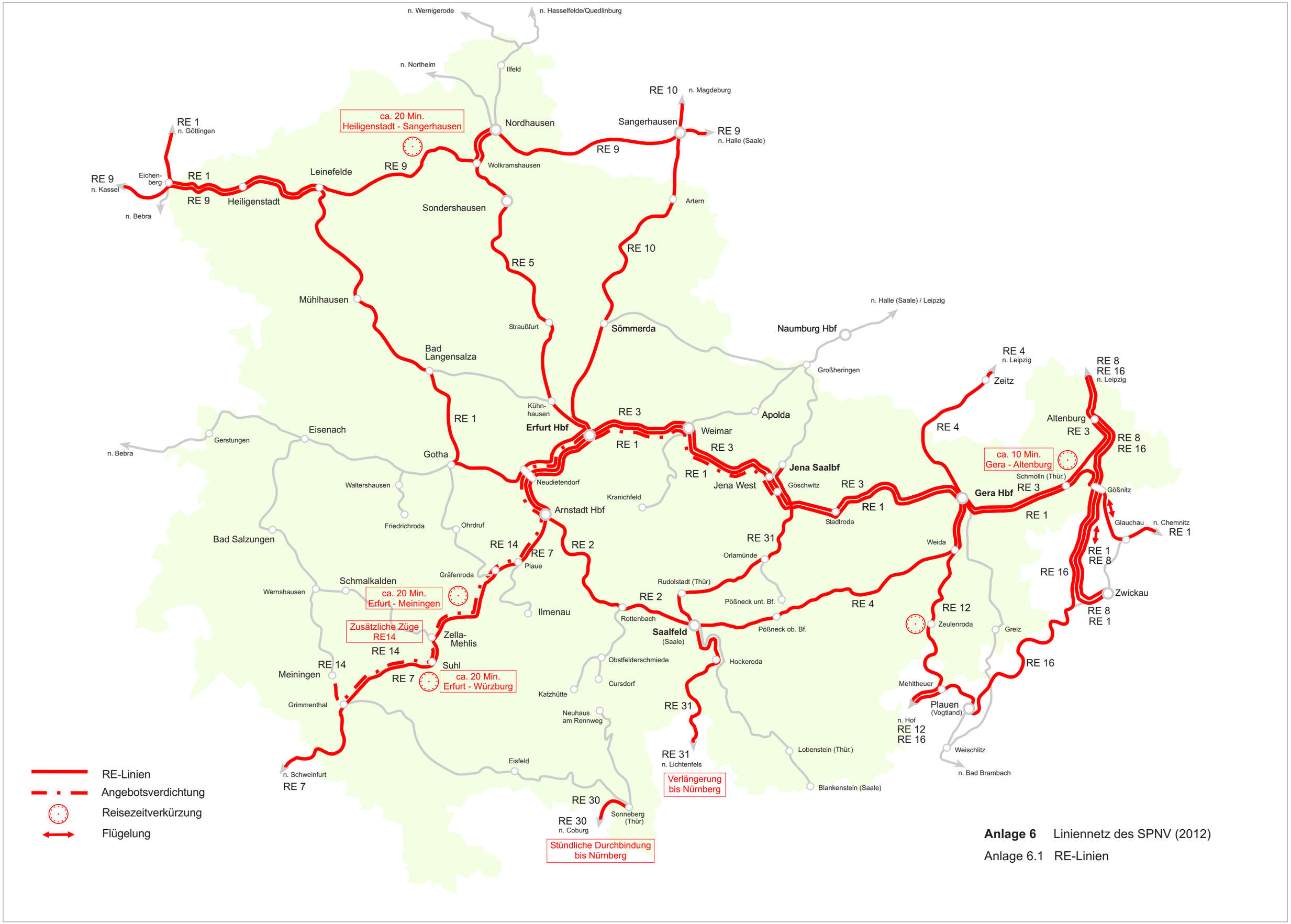




Südwestthüringen
Wesentliche Pendlerverflechtungen Stadt Eisenach und Stadt Suhl

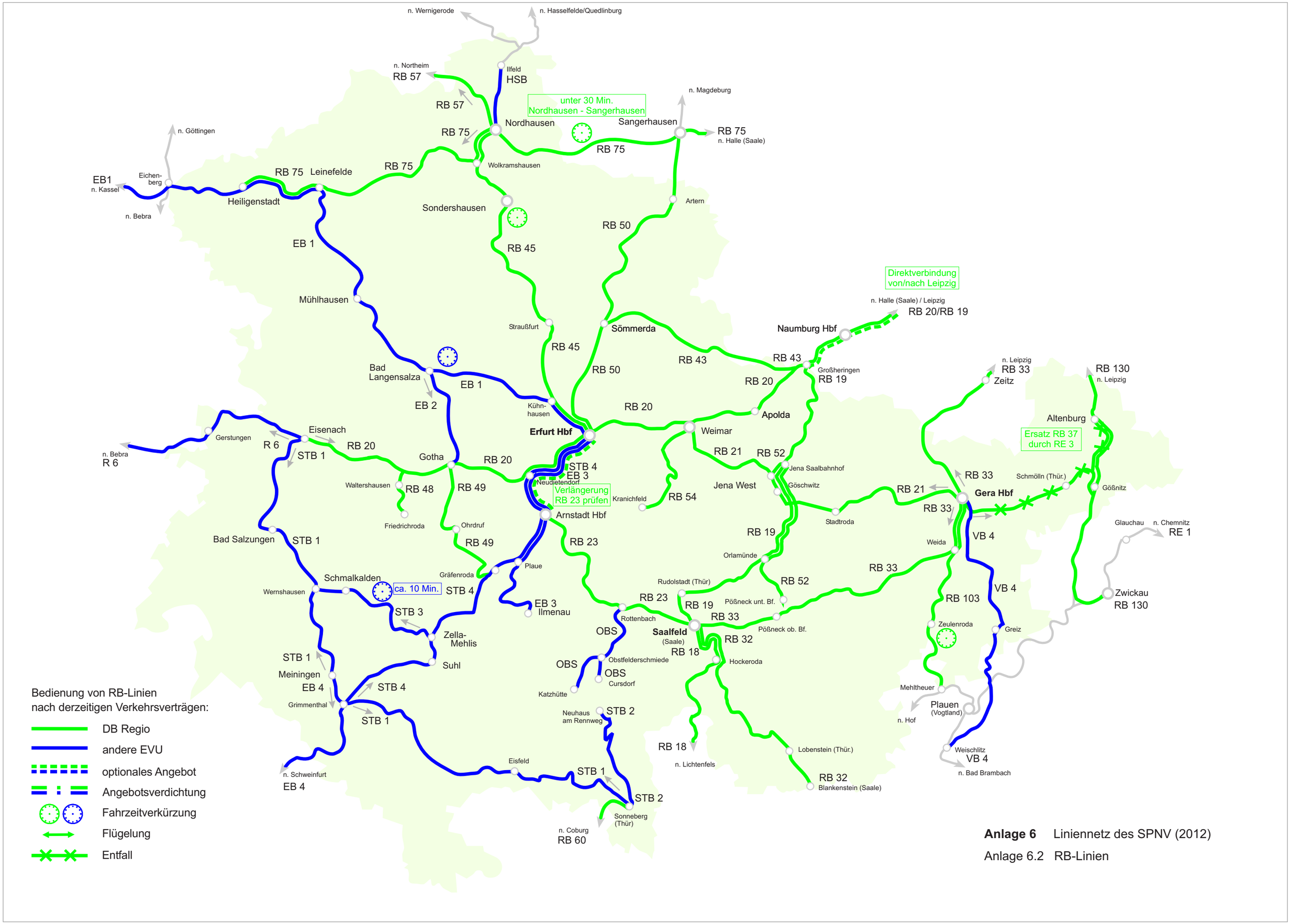


Anlage 5 Reisegeschwindigkeiten (Status quo)



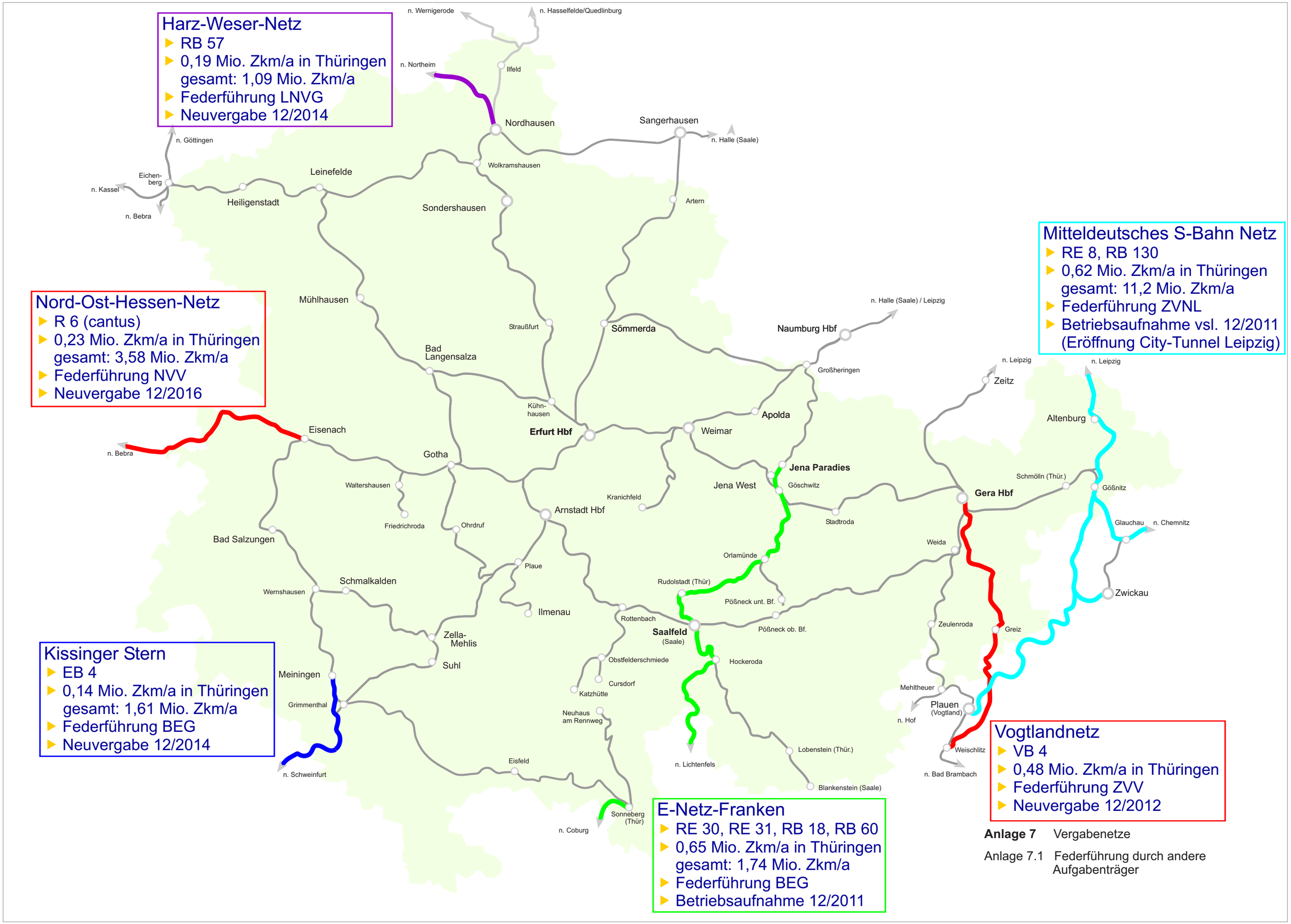
Anlage 6 Liniennetz des SPNV (2012)

Anlage 6.1 RE-Linien



Anlage 6 Liniennetz des SPNV (2012)

Anlage 6.2 RB-Linien

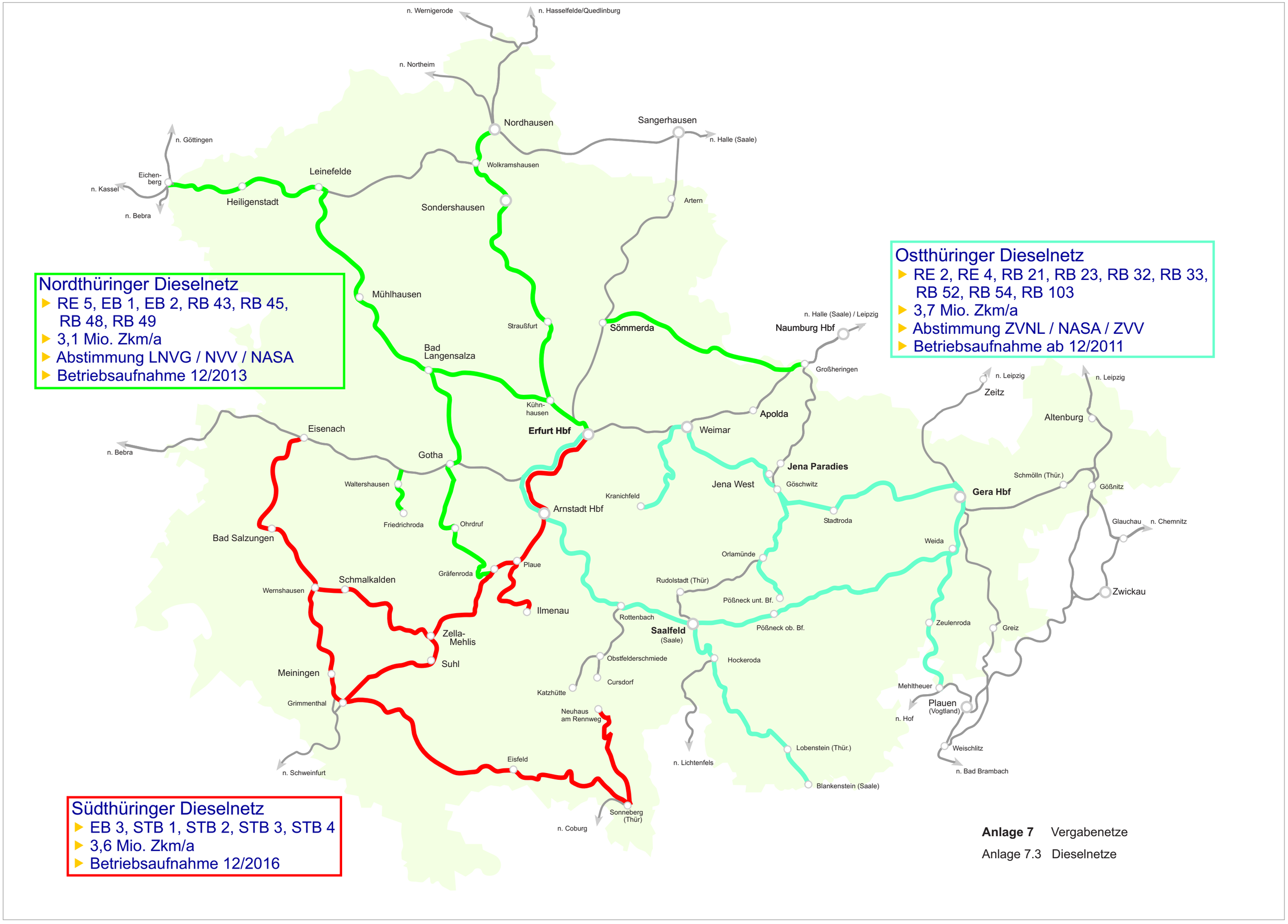


Anlage 7 Vergabenetze

Anlage 7.1 Federführung durch andere Aufgabenträger

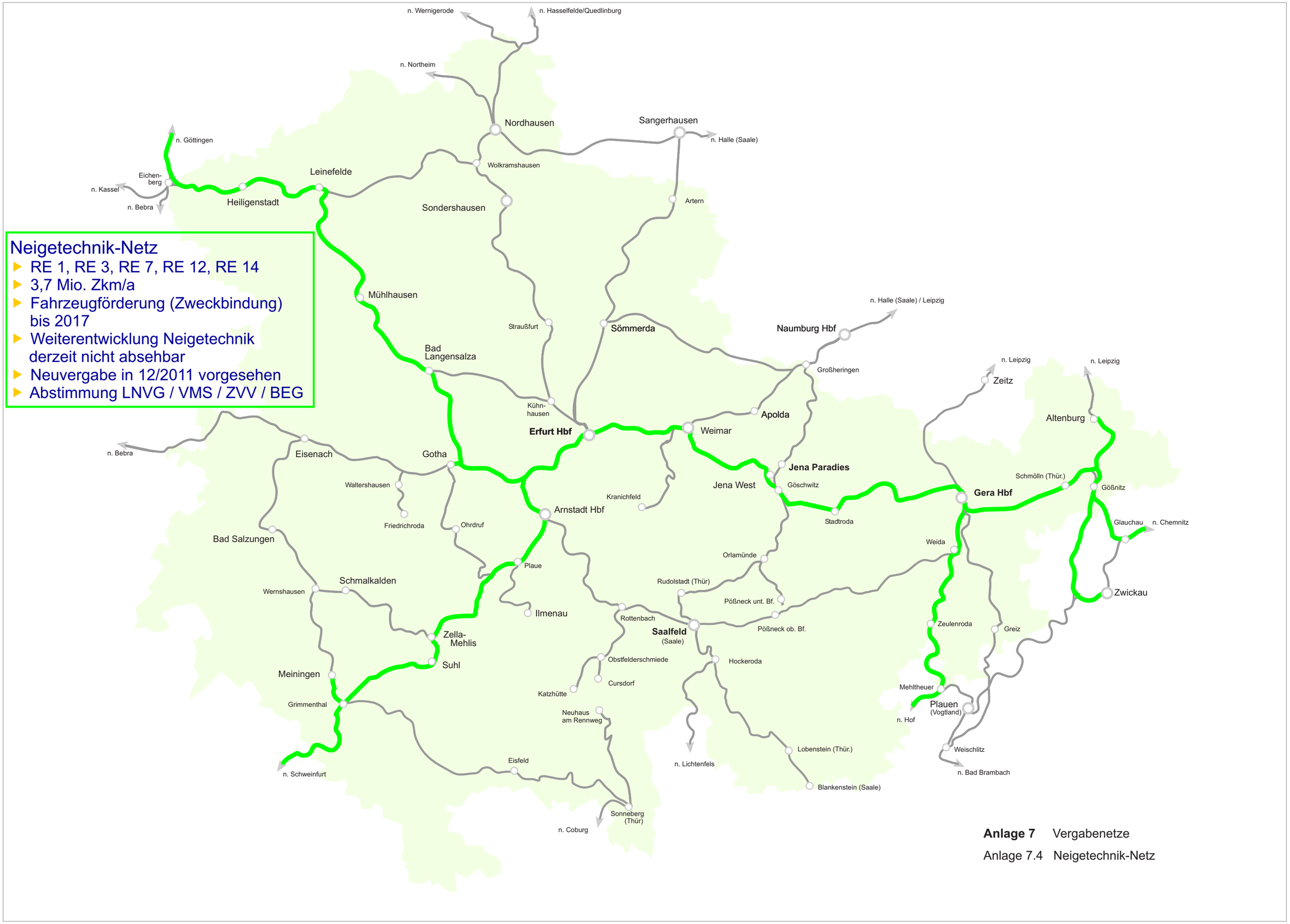
Anlage 7 Vergabenetze

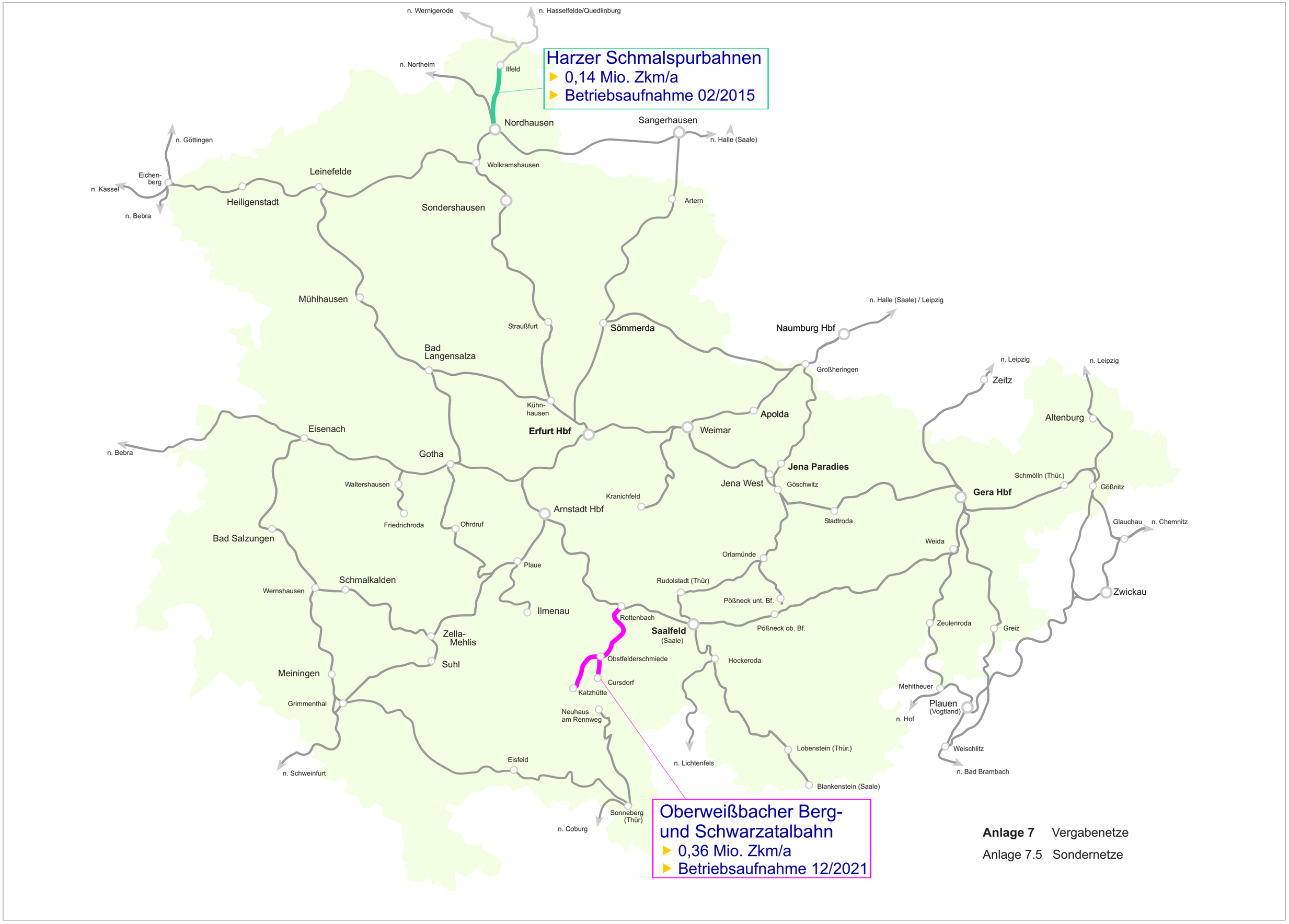
Anlage 7.2 Elektronetz



Anlage 7 Vergabenetze

Anlage 7.3 Dieselnetze


Neigetechnik-Netz
RE 1, RE 3, RE 7, RE 12, RE 14
3,7 Mio. Zkm/a
Fahrzeugförderung (Zweckbindung) bis 2017
Weiterentwicklung Neigetechnik derzeit nicht absehbar
Neuvergabe in 12/2011 vorgesehen
Abstimmung LNVG / VMS / ZVV / BEG
n. Wernigerode
n. Hasselfelde/Quedlinburg
n. Northeim
Nordhausen
Sangerhausen
n. Halle (Saale)
n. Göttingen
Eichen-berg
n. Kassel
n. Bebra
Heiligenstadt
Leinefelde
Wolkramshausen
Sondershausen
Artern
Mühlhausen
Straußfurt
Sömmerda
Naumburg Hbf
n. Halle (Saale) / Leipzig
Bad Langensalza
Großheringen
n. Leipzig
Zeitz
n. Leipzig
Altenburg
Kühn-hausen
Erfurt Hbf
Weimar
Apolda
n. Bebra
Eisenach
Gotha
Jena Paradies
Jena West
Göschwitz
Schmölln (Thür.)
Gößnitz
Gera Hbf
Waltershausen
Kranichfeld
Arnstadt Hbf
Friedrichroda
Ohrdruf
Stadtroda
Glauchau
n. Chemnitz
Bad Salzungen
Weida
Orlamünde
Plaue
Rudolstadt (Thür)
Schmalkalden
Wernshausen
Pößneck unt. Bf.
Zwickau
Ilmenau
Rottenbach
Saalfeld (Saale)
Pößneck ob. Bf.
Zeulenroda
Greiz
Zella-Mehlis
Suhl
Obstfelderschmiede
Hockeroda
Meiningen
Cursdorf
Katzhütte
Mehltheuer
Plauen (Vogtland)
n. Hof
Grimmenthal
Neuhaus am Rennweg
Lobenstein (Thür.)
Weischlitz
Eisfeld
n. Lichtenfels
n. Bad Brambach
n. Schweinfurt
Blankenstein (Saale)
Sonneberg (Thür)
n. Coburg
Anlage 7 Vergabenetze
Anlage 7.4 Neigetechnik-Netz



Anlage 7 Vergabenetze

Anlage 7.5 Sondernetze

Anlage 8: Übersicht über die im SPNV bedienten Kursbuchstrecken (Status quo)

Lfd. Nr.	KBS	Streckenführung	Linienbezeichnung
1	357	Nordhausen – Northeim – Göttingen	RB 57
2	530	Leipzig – Altenburg – Zwickau / Reichenbach – Plauen – Hof	RE 8, RE 16, RB 130
3	540	Gera – Gößnitz – Altenburg / Zwickau / Chemnitz	RE 1, RB 37, RE 37, RE 37A
4	541	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz	VB 4
5	546	Gera – Weida – Mehltheuer – Hof	RE 12, RB 103
6	550	Leipzig – Zeitz – Gera	RE 12, RB 51
7	555	Gera – Weida – Saalfeld	RE 4, RB 33
8	557	Saalfeld – Blankenstein	RB 32
9	559	Jena – Orlamünde – Pößneck unt. Bahnhof	RB 52
10	560	Naumburg / Großheringen – Jena – Saalfeld	RB 19, RB 52
11	561	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Saalfeld	RE 2, RB 23
12	562	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte	OBS
13	563	Obstfelderschmiede – Cursdorf	OBS
14	564	Neuhaus am Rennweg – Sonneberg	STB 2
15	565	Erfurt – Weimar – Jena – Gera	RE 1, RE 3, RB 21
16	566	Erfurt – Arnstadt – Ilmenau	EB 3
17	569	Meiningen – Grimmenthal – Sonneberg	STB 1
18	570	Erfurt – Arnstadt – Grimmenthal – Meiningen / Schweinfurt	RE 7, RE 14, STB 4
19	572	Gotha – Gräfenroda	RB 49
20	573	Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis	STB 3
21	575	Eisenach – Wernshausen – Meiningen	STB 1
22	579	Weimar – Kranichfeld	RB 54
23	580	Erfurt – Weimar – Naumburg	RB 20
24	590	Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale)	RE 9, RB 75
25	594	Sömmerda – Großheringen	RB 43
26	595	Sangerhausen – Erfurt	RE 10, RB 50
27	600	Eichenberg – Leinefelde – Nordhausen	RE 1, RE 9, RB 41, EB 1
28	601	Erfurt – Straußfurt – Sondershausen – Nordhausen	RE 5, RB 45
29	603	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza	EB 1
30	604	Leinefelde – Bad Langensalza – Gotha	RE1, EB 1, EB 2
31	605	Bebra – Eisenach – Gotha – Erfurt	RB 20, R6 (NVV)
32	606	Fröttstädt – Waltershausen – Friedrichroda	RB 48
33	815	Meiningen / Grimmenthal – Bad Neustadt – Schweinfurt	RE 7, EB 4
34	820	Sonneberg – Coburg – Lichtenfels	RB 60, RE 30
35	840	Saalfeld – Kronach – Lichtenfels	RE 31, RB 18
36	*326*	*Nordhausen Nord/Bahnhofsplatz – Ilfeld – Eisfelder Talmühle – Drei Annen Hohne (Schmalspurbahn 1000 mm)*	*HSB*

Anlage 9: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Freistaat Thüringen

Gebietskörperschaft	Einwohnerzahl [Tsd.]			2006 zu 2003 [%]	2012 zu 2006 [%]
	2003	2006	2012		
Stadt Erfurt	201,6	202,7	193,5	0,5	-4,5
Stadt Weimar	64,4	64,5	65,7	0,2	1,8
LK Gotha	145,4	142,5	137,6	-2,0	-3,4
Ilm-Kreis	119,3	115,8	113,8	-2,9	-1,7
LK Sömmerda	78,7	76,1	71,8	-3,3	-5,6
LK Weimarer Land	89,5	87,4	84,9	-2,3	-2,9
Planungsregion Mittelthüringen	***698,9***	***689,0***	***667,4***	***-1,4***	***-3,2***
LK Eichsfeld	111,5	108,9	105,4	-2,3	-3,2
Kyffhäuserkreis	90,8	87,1	81,0	-4,1	-6,9
LK Nordhausen	95,6	92,6	87,5	-3,1	-5,6
Unstrut-Hainich-Kreis	116,1	112,6	108,6	-3,0	-3,6
Planungsregion Nordthüringen	***414,0***	***401,2***	***382,5***	***-3,1***	***-4,7***
Stadt Gera	106,4	102,7	98,1	-3,5	-4,5
Stadt Jena	102,6	102,5	104,4	-0,1	1,8
LK Altenburger Land	109,3	104,7	97,3	-4,2	-7,9
LK Greiz	119,5	114,4	106,7	-4,3	-6,8
Saale-Holzland-Kreis	92,3	89,8	87,2	-2,7	-2,9
Saale-Orla-Kreis	95,4	92,1	85,7	-3,5	-6,9
LK Saalfeld-Rudolstadt	127,9	123,5	115,3	-3,4	-6,7
Planungsregion Ostthüringen	***753,4***	***729,7***	***694,5***	***-3,1***	***-4,8***
Stadt Eisenach	44,1	43,6	44,5	-1,1	2,0
Stadt Suhl	44,5	41,9	40,6	-5,8	-3,1
LK Hildburghausen	72,0	70,2	67,5	-2,5	-3,8
LK Schmalkalden-Meiningen	139,6	135,8	129,0	-2,7	-5,0
LK Sonneberg	65,7	63,1	60,5	-4,0	-4,2
Wartburgkreis	141,0	136,7	130,6	-3,0	-4,6
Planungsregion Südwestthüringen	***506,9***	***491,3***	***472,6***	***-3,1***	***-3,8***
Freistaat Thüringen	***2.373,2***	***2.311,2***	***2.217,1***	***-2,6***	***-4,1***

Anlage 10: **Zugangsstellen mit weniger als 20 Ein- und Aussteiger werktags (Mo-Fr) 2006**

Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)	Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)
Gera-Kaimberg	1	Großstöbnitz	12
Heinersdorf	2	Auerstedt	12
Zschachenmühle	2	Niederspier	13
Harra Nord	3	Bachfeld	13
Traun	5	Dachrieden	14
Walschleben	7	Quittelsdorf	14
Schüptitz	7	Großfurra	14
Wölfershausen	7	Ammern	14
Marktgölitz	8	Hüttengrund	14
Pöllwitz	8	Hohenleuben	15
Unterloquitz	8	Sonneberg (Thür) West	16
Seltendorf	10	Singen (Thür)	17
Benshausen	10	Bibra	17
Paulinzella	11	Eckartsberga	17
Paditz	11	Unterlemnitz	18
Bernsgrün	11	Loitsch-Hohenleuben	18
Neunhofen	11	Hockeroda	18
Papiermühle	11	Hohenebra Ort	18

Anlage 11: SPNV - Bedienungskonzept 2012 (Zielnetz)

RE-Linien

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Maßnahmen	Wirkungen
RE 1	600/604/ 605/565/540	(Göttingen –) **Heiligenstadt – Gotha – Erfurt – Gera – Gößnitz** (– Zwickau / Chemnitz)	120	Weiterer Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung	Fahrzeitverkürzung, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
RE 2	561	**Erfurt – Saalfeld**	120	Kein Handlungsbedarf	
RE 3	565/540	**Erfurt – Jena West – Gera – Altenburg**	120	Weiterer Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung Verlängerung bis Altenburg (bisher RB 37)	Fahrzeitverkürzung, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit Reisezeitverkürzung gegenüber RB 37 ca. 10 Min.
RE 4	555	(Leipzig –) **Gera – Saalfeld**	120	Durchbindung Leipzig – Saalfeld	Fahrzeitverkürzung durch Streckenausbau Leipzig – Gera und Durchbindung
RE 5	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120	Sanierung der Strecke notwendig	Fahrzeitverkürzung Erfurt – Nordhausen
RE 7	570/815	**Erfurt – Suhl – Rentwertshausen** (– Würzburg)	120	Streckenausbau für NeiTech Erfurt – Würzburg	Fahrzeitverkürzung Erfurt – Würzburg ca. 20 Min.
RE 8	530	(Halle (Saale) – Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf –) **Altenburg – Gößnitz** (– Zwickau)	60	Direkte Anbindung an die Leipziger Innenstadt und Flughafen Leipzig/Halle nach Fertigstellung CTL	Erschließung zusätzlicher Potenziale
RE 9	590/600	(Halle (Saale) – Sangerhausen –) **Nordhausen – Heiligenstadt** (– Kassel)	120	Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit	Fahrzeitverkürzung Sangerhausen – Heiligenstadt von 76 auf 54 Min.
RE 10	335/595	(Magdeburg – Sangerhausen –) **Artern – Erfurt**	120	Auflassung einzelner Halte prüfen	Beschleunigung der Linie

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Maßnahmen	Wirkungen
RE 12	550/546	**Gera – Zeulenroda** (– Hof – Regensburg)	120	Streckenertüchtigung Weida – Mehltheuer	Einrichtung einer durchgehenden RE-Verbindung Gera – Regensburg im 2-h-Takt
RE 14	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120	Zusätzliche RE Erfurt – Meiningen nach Streckenausbau für NeiTech und Einrichtung Blockstelle Untermaßfeld	Zusätzliches Angebot, Fahrzeitverkürzung ca. 20 Min.
RE 16	530	(Leipzig –) **Altenburg – Gößnitz** (– Werdau – Hof)	4 Zugpaare	Kein Handlungsbedarf	
RE 30	820	**Sonneberg** (– Coburg – Lichtenfels – Nürnberg)	120	Verlängerung der Linie bis Nürnberg	
RE 31	840	**Jena – Saalfeld – Probstzella** (– Lichtenfels – Nürnberg)	120	Verlängerung Jena – Saalfeld sowie Lichtenfels – Nürnberg	Durchgehende RE-Verbindung Jena – Nürnberg

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Maßnahmen	Wirkungen
RB 18	840	**Saalfeld – Probstzella** (– Lichtenfels – Bamberg)	120	Auflassung von Haltepunkten zwischen Saalfeld und Probstzella prüfen	Fahrzeitverkürzung ca. 4 Min.
RB 19	560/580	**Saalfeld – Jena – Großheringen / (Naumburg – Halle (Saale) / Leipzig)**	60 +Verstärker	Direktverbindung von und nach Halle bzw. Leipzig prüfen	Reisezeitverkürzung
RB 20	605/580	**Eisenach – Erfurt – Großheringen** (– Halle (Saale) / Leipzig)	60 +Verstärker		
RB 21	565	**Weimar – Göschwitz – Gera**	60/120	Kein Handlungsbedarf	
RB 23	561	**(Erfurt –) Arnstadt – Saalfeld**	120	Verlängerung ab / bis Erfurt prüfen	Stündliche Verbindung Erfurt – Saalfeld
RB 32	557	**Saalfeld – Blankenstein**	120 +Verstärker	Geschwindigkeitsanhebung auf v=60 km/h zwischen Hockeroda und Lobenstein	Reisezeitverkürzung
RB 33	555	(Leipzig –) **Gera – Saalfeld**	120 +Verstärker	Streckenertüchtigung Leipzig – Gera; Auflassung von Haltepunkten prüfen	Reisezeitverkürzung; Schaffung von Direktverbindungen Leipzig – Gera – Saalfeld
RB 41	600	**Nordhausen – Leinefelde – Heiligenstadt**	120 +Verstärker	Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit; Zusammenlegung von RB 41 und RB 75 zwischen Nordhausen und Leinefelde	Schaffung neuer Direktverbindungen
RB 43	594	**Sömmerda – Großheringen**	120 +Verstärker	Kein Handlungsbedarf	
RB 45	601	**Nordhausen – Sondershausen – Erfurt**	120	Sanierung der Strecke notwendig, Auflassung einzelner Halte prüfen	Beschleunigung der Linie

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Maßnahmen	Wirkungen
RB 48	606	**Fröttstädt – Friedrichroda**	60		
RB 49	572	**Gotha – Ohrdruf – Gräfenroda**	60/120	Reduzierung Busparallelverkehr	Nachfragesteigerung
RB 50	595	(Sangerhausen –) **Artern – Sömmerda – Erfurt**	120 +Verstärker	Auflassung einzelner Halte prüfen	Reisezeitverkürzung
RB 52	559	**Jena – Pößneck unt Bf**	120 +Verstärker	Kein Handlungsbedarf	
RB 54	579	**(Apolda –) Weimar – Kranichfeld**	60 +Verstärker	Verlängerung einzelner Fahrten bis Apolda	Schaffung neuer Direkt-verbindungen
RB 57	357	**Nordhausen – Ellrich** (– Northeim – Göttingen)	60	Kein Handlungsbedarf	
RB 60	820	**Sonneberg** (– Coburg – Lichtenfels – Nürnberg)	120	Kein Handlungsbedarf	
RB 75	590	**Nordhausen** (– Sangerhausen – Halle (S))	120 +Verstärker	Wiederherstellung der vollen Leis-tungsfähigkeit; Zusammenlegung von RB 41 und RB 75 zwischen Nordhausen und Leinefelde	Fahrzeitverkürzung: Nordhausen – Sanger-hausen von 40 auf 26 Min.; Schaffung neuer Direktverbindungen
RB 103	546	**Gera – Weida – Zeulenroda** (– Mehltheuer)	120	Bedarfsorientiertes Angebot mit Stärkung der überregionalen Ver-bindungen, Streckenausbau	Verkürzung der Reisezei-ten Gera – Mehltheuer auf < 60 Min.
RB 130	530	(Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf –) **Altenburg – Göß-nitz** (– Zwickau)	60/120	Direkte Anbindung an die Leipzi-ger Innenstadt und Flughafen Leipzig/Halle nach Fertigstellung CTL	Erschließung zusätzlicher Potenziale
EB 1	600/604/ 603	(Kassel –) **Heiligenstadt – Bad Langensalza – Döllstädt – Erfurt**	120 +Verstärker	Erhöhung Streckengeschwindig-keit Kühnhausen – Bad Langen-salza auf 80 km/h	Fahrzeitverkürzung um 5 Min.
EB 2	604	**Bad Langensalza – Gotha**	120 +Verstärker	Kein Handlungsbedarf	

Linie	KBS	Verlauf	Takt	Maßnahmen	Wirkungen
EB 3	566	**Erfurt – Ilmenau**	60	Anpassungen im Rahmen Nei-Tech Erfurt – Würzburg notwendig	
EB 4	815	**Meiningen – Rentwertshausen** (– Schweinfurt)	120	Anpassungen im Rahmen Nei-Tech Erfurt – Würzburg notwendig	
STB 1	575/569	**Eisenach – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg**	60/120 +Verstärker	Anpassungen im Rahmen Nei-Tech Erfurt – Würzburg notwendig, Einrichtung Blockstelle Untermaßfeld	
STB 2	564	**Neuhaus am Rennweg – Sonneberg**	60	Kein Handlungsbedarf	
STB 3	573	**Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis – Suhl**	60/120	Streckensanierung, Verringerung der Haltezeiten in Schmalkalden, zweistündliche Verlängerung bis Suhl	Verkürzung der Reisezeiten ca. 10 Min., Verbesserung der Anschlusssituation Richtung Erfurt,
STB 4	570	**Erfurt – Suhl – Meiningen**	120 +Verstärker	Anpassungen im Rahmen Nei-Tech Erfurt – Würzburg notwendig	
R 6	605	(Bebra –) **Gerstungen – Eisenach**	60	Kein Handlungsbedarf	
VB 4	541	**Gera – Greiz** (– Plauen unt. Bf. – Weischlitz)	60	Beseitigung von La-Stellen	Fahrzeitverkürzung
HSB	326	**Nordhausen – Ilfeld** (– Drei Annen Hohne)	30	Kein Handlungsbedarf	
OBS	562	**Katzhütte – Rottenbach**	60	Kein Handlungsbedarf	
OBS	563	**Obstfelderschmiede – Cursdorf**	30	Kein Handlungsbedarf	

Anlage 12: Räumliche Lage der Verknüpfungsstellen Bahn – Bus

Räumliche Lage der Verknüpfungsstellen SPNV / StPNV			
Zugangsstelle	**integriert**	**getrennt**	**Ausblick**
Altenburg	X		
Apolda		X	Neubau eines Verknüpfungspunktes nördlich des Bahnhofs vorgesehen
Arnstadt	X		
Artern		X	Der Bahnhof befindet sich am östlichen Stadtrand, die Entfernung zur Innenstadt beträgt ca. 1 - 1,5 km, zum Busbahnhof ca. 1,5 km, Haltestelle am Bahnhof wird bedient; eine bauliche Aufwertung ist vorgesehen
Bad Berka	X		
Bad Blankenburg	X		
Bad Langensalza	X		
Bad Lobenstein		X	Neubau des Busbahnhofs am Bahnhof vorgesehen
Bad Salzungen	X		
Bleicherode	(X)		Haltestelle am peripher gelegenen Bf Bleicherode Ost wird bedient, Verknüpfung SPNV/StPNV fahrplanseitig weitgehend realisiert
Buttstädt	X		
Crossen	X		
Döllstädt	X		
Eisenach	X		
Erfurt Hbf	X		Mit Fertigstellung des Hauptbahnhofes erfolgt ein direkter Zugang zur Stadtbahn und zum Stadtbus
Erfurt Nord		X	Verlagerung zum Empfangsgebäude und Aufwertung des Umfeldes vorgesehen
Gebra	(X)		
Georgenthal	(X)		Modernisierung der Verknüpfungsstelle erforderlich (abhängig von der Schaffung eines integrierten Angebotes)
Gera	X		Gera Hbf: Seit 11/2006 verläuft die neu gebaute Straßenbahn-Linie 1 über den Hauptbahnhof.
Gera Süd	X		Verknüpfung zur Straßenbahn-Linie 3 und zum Stadt- und Regionalbus

Räumliche Lage der Verknüpfungsstellen SPNV / StPNV			
Zugangsstelle	**integriert**	**getrennt**	**Ausblick**
Gera-Zwötzen	X		Verknüpfung zur Straßenbahn-Linie 2 und zum Stadtbus
Göschwitz	(X)		Der Bahnhof liegt im Süden der Stadt Jena. Im Jahr 2009 wird die Straßenbahnstrecke Burgau – Lobeda in Betrieb genommen, die den direkten Anschluss zum Bahnhof Göschwitz herstellt
Gößnitz		X	Schaffung einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen
Gotha	X		Neugestaltete Anlage mit direkter Verknüpfung zwischen Bahn/Bus/Straßenbahn seit 10/2007 vorhanden
Gräfenroda		X	
Greiz	X		
Greußen	(X)		Bahnhof am westlichen Zentrumsrand, Entfernung Bahnhof – Busbahnhof ca. 200 m
Grimmenthal		X	Verknüpfungsstelle am Bahnhof ist vorgesehen.
Hermsdorf-Klosterlausnitz	X		
Heiligenstadt	X		
Heldrungen	(X)		bauliche Aufwertung im Zusammenhang mit komplexer Neugestaltung des Vorplatzes als Verknüpfungsstelle vorgesehen, weitere fahrplanseitige Verknüpfung Bahn-Bus vorgesehen
Hildburghausen	X		
Ilmenau	X		
Jena Paradies	X		Der Haltepunkt (Fernverkehrshalt, Straßenbahnanschluss, Busbahnhof) befindet sich am südlichen Rand des Stadtzentrums.
Jena Saalbahnhof	X		Der Bahnhof befindet sich nördlich des Stadtzentrums (Stadtbuslinie, Straßenbahn in ca. 300 m Entfernung).
Jena West	X		Der Bahnhof befindet sich südwestlich des Stadtzentrums (Stadtbus, einzelne Regionalbuslinien).
Kahla	X		

Räumliche Lage der Verknüpfungsstellen SPNV / StPNV			
Zugangsstelle	**integriert**	**getrennt**	**Ausblick**
Kölleda		X	Der Bahnhof befindet sich am südlichen Bebauungsrand des Ortes. Die Entfernung zum Zentrum beträgt ca. 700 - 800 m, zur wichtigsten Haltestelle (Roßplatz) ca. 1 km. Die Schaffung einer Bahn-Bus-Verknüpfung ist im Rahmen einer Gesamtkonzeption für den Bf Kölleda vorgesehen.
Kranichfeld	(X)		Einzelne StPNV-Halte am Bahnhof.
Kühnhausen		(X)	Die Stadtbusse der EVAG halten in ca. 400 m Entfernung
Leinefelde	X		
Leutenberg	(X)		Neubau einer modernen Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen.
Meiningen	(X)		Die Entfernung zum Busbahnhof beträgt ca. 1 km. Einzelne Buslinien bedienen die Haltestelle am Bahnhof.
Mühlhausen	X		
Neudietendorf	X		
Neuhaus am Rennweg	X		
Nordhausen	X		
Oberhof	X		
Ohrdruf	(X)		Nicht alle Buslinien werden über den Bahnhof geführt. Neubau einer modernen Verknüpfungsstelle am Bahnhof in Abhängigkeit eines integrierten Angebotes vorgesehen.
Orlamünde	X		
Plaue		X	
Pößneck ob. Bf.		X	Die Entfernung vom oberen Bahnhof zum Zentrum beträgt ca.1,5 km und zum Busbahnhof ca. 800 m. Bedienung erfolgt durch Stadtbusverkehr und einzelne Regionalbusse.
Pößneck unt. Bf.	(X)		Die Entfernung zum Busbahnhof beträgt ca. 800 m. Die Anbindung erfolgt durch Stadtbusverkehr.
Probstzella		X	Neubau einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen.
Rentwertshausen	X		
Ronneburg		X	Die Entfernung zur Haltestelle Markt beträgt ca. 500 m.

Räumliche Lage der Verknüpfungsstellen SPNV / StPNV			
Zugangsstelle	**integriert**	**getrennt**	**Ausblick**
Rottenbach	X		
Rudolstadt	X		Bushaltestelle am Bahnhof
Saalfeld	X		
Schmalkalden		X	Verlegung der SPNV-Zugangsstelle in Richtung Busbahnhof vorgesehen
Schmölln	X		
Sonneberg	X		
Sömmerda	(X)		Der Bahnhof befindet sich im nördlichen Teil des bebauten Stadtgebiets. Die Entfernung zur Innenstadt beträgt ca. 600 – 800 m, zum Busbahnhof ca. 800 m. Eine Bushaltestelle befindet sich in Bahnhofsnähe.
Sondershausen	(X)		Der Bahnhof befindet sich am westlichen Rand der Kernstadt, die Entfernung zur Innenstadt beträgt ca. 1 – 1,5 km, zum Busbahnhof ca. 1 km, Haltestelle am Bahnhof wird durch den Stadtverkehr bedient.
Suhl	X		
Stadtroda		X	Neubau einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen.
Straußfurt		(X)	Die Regionalbusse halten an den örtlichen Hauptstraßen (Entfernung zum Bf. ca. 200 – 300 m).
Themar	X		
Triebes	X		
Vieselbach		X	Neubau einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen
Weida		X	Neubau einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof Weida vorgesehen
Weimar		(X)	Die Entfernung zur Innenstadt beträgt ca. 1 km, zum Busbahnhof ca. 1,5 km (Stadtbusverkehr). Die meisten Regionalbusfahrten führen auch über den Bahnhof.
Wernshausen	X		
Zella-Mehlis	X		
Zeulenroda unt. Bf.		(X)	Neubau einer Verknüpfungsstelle am Bahnhof vorgesehen.

(X) trifft nur teilweise zu

Anlage 13: Qualitätsziele und -standards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV

Erleichterung der Fortbewegung zu und an den Zugangsstellen zum Bahnsystem
kurze, geradlinige, direkte und möglichst höhengleiche Wegeverbindungen zu den Bahnsteigen sowie zu den Service- und Wetterschutzeinrichtungen • Vermeidung langer, steiler Treppen • Vorhaltung alternativer Umfahrungsmöglichkeiten für Treppen, z. B. Rampen oder Aufzüge (wenn keine anderen Vorschriften/Richtlinien dem widersprechen) • Vorhaltung und Platzierung von Behindertenparkplätzen in direkter Nähe zur Zugangsstelle; in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten
ebene, rutschfeste und griffige Oberflächenbeläge der Wege • Einsatz von Baumaterialen, deren Oberflächen eben und rutschfest/griffig sind (auch bei Nässe)
Vorhaltung eines übersichtlichen und lückenlosen Orientierungs- und Leitsystems
räumliche Gestaltung mit guten Kontrasten zwischen Wänden, Böden und Decken • Nutzung kontrastreicher, blendfreier und farbbeständiger Baumaterialen
unmissverständliches optisches Wegeleitsystem • optisches Wegeleitsystem auf allen relevanten Relationen: Bahnsteig, Bahnsteigzugang, Ein- / Ausgang, StPNV-Verknüpfungshaltestelle, WC, Reisezentrum, Fahrscheinautomat, Taxistand
lückenloses Blindenleitsystem • Blindenleitsystem auf allen relevanten Relationen: Bahnsteig, Bahnsteigzugang, StPNV-Verknüpfungshaltestelle, Ein-/Ausgang, WC, Reisezentrum, Fahrscheinautomat, Taxistand
Gewährleistung hoher objektiver Sicherheit sowie eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens
ausreichende Ausleuchtung aller relevanten Standorte und Wegeverbindungen • an die Örtlichkeiten angepasste, ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung von Bahnsteig, Bahnsteigzugang, StPNV-Verknüpfungshaltestelle, Ein-/Ausgang, WC, Reisezentrum, Fahrscheinautomat und insbesondere der Treppen und Gefahrenbereiche
hinreichende Absicherung von Gefahren sowie unerwarteten Hindernissen • Freihaltung von Rampen, Treppen, Unterführungen sowie Bodenindikatoren von Möblierungen und Auslagen • Vermeidung bzw. Beseitigung von größeren Schwellen, Spalten und einzelnen Stufen, schmalen Einstiegen, Türen, Durchgängen, Engstellen sowie hohen Treppenstufen • Im Verkehrsweg kontrastreiche Kennzeichnung aller Hindernisse, Markierung von unvermuteten Schwellen und Spalten • im Bereich des Blindenleitsystems Ausrüstung aller Einbauten und sonstigen Hindernisse mit Sockel, wenn der Abstand vom Boden > 15 cm beträgt • kontrastreiche und bruchsichere Türen / Glasflächen • ebenerdige Gleisquerung mit eindeutiger Signalgebung im Mehr-Sinne-Prinzip

Reduzierung des Gefährdungspotentials am Bahnsteig

- taktile und optisch kontrastreiche Leit- / Warnstreifen an der Bahnsteigkante und Auffangstreifen an den Bahnsteigenden
- taktile und optisch kontrastreiche Aufmerksamkeitsfelder zur Kennzeichnung von Verzweigungen bzw. Richtungswechseln zu Aufzügen und niveaugleichen Zugängen sowie an Bahnsteigabgängen (Treppen / Rampen)

Gewährleistung nutzbarer Haltestellenelemente und –ausstattungen

- Durchführung regelmäßiger Wartungs- und Reinigungsarbeiten
- Durchführung bedarfsgerechter Winterdienste

Gewährleistung eines sicheren, schnellen und bequemen Fahrgastwechsels

Niveaugleichheit Bahnsteig / Rollmaterial

- an das Rollmaterial angepasste und innerhalb zusammenhängender Netze einheitliche Bahnsteighöhen

spaltloser Zugang zum Rollmaterial

- Vorhaltung einer bahnsteiggebundenen Lösung oder alternativ einer fahrzeuggebundenen Lösung

kurze Wege

- Verknüpfung von Bus und Bahn an einer Haltestellenplattform; in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den Eigentumsverhältnissen
- markierte Einstiegszonen (sofern betrieblich möglich)
- eindeutige Kennzeichnung der Bahnsteignummer

Bereitstellung von Service- und Informationseinrichtungen für alle Kunden

Fahrplan- und Liniennetzinformationen an den Zugangsstellen, die von allen Kunden nutzbar sind

- Beachtung von Kontrast, Leuchtdichte, Farbkombination, Sehwinkel und Mindesthöhen für Schriftzeichen (abhängig von Mindesterkennbarkeitsentfernung)
- einfache und selbsterklärende Darstellung
- Fahrplanaushänge in mittlerer Sichthöhe (1,30 m – 1,40 m; Oberkante max. 1,60 m)
- Vorhaltung einer ausreichenden Bewegungsfläche (mind. 1,50 m x 1,50 m)
- direkte Beleuchtung der Fahrplanaushänge

Serviceeinrichtungen an den Zugangsstellen, die von allen Kunden nutzbar sind

- Service- / Vertriebseinrichtungen mit ausreichend Bewegungsfläche sowie angepasster Höhe und ggf. unterfahrbar
- Bei Einrichtung einer Wetterschutzeinrichtung überdachte, stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichend Bewegungsfläche, Kopffreiraum und Sitzmöglichkeiten

Beachtung des Mehr-Sinne-Prinzips bei dynamischen Informationen

- verständliche akustische Informationsaufbereitung am Bahnhof bzw. -steig
- großflächige und kontrastreiche optische Informationsaufbereitung am Bahnhof bzw. –steig
- Wahrnehmbarkeit außerordentlicher Informationen (Störungen im Betriebsablauf wie z. B. Verspätung, Gleisänderung) überall im Bahnhofsbereich

Anlage 14: Funktionale Qualitätsstandards für barrierefreie Fahrzeuge im SPNV

Gewährleistung eines sicheren, schnellen und bequemen Fahrgastwechsels

Niveaugleichheit Bahnsteig / Rollmaterial

- auf Bahnsteighöhen abgestimmtes und innerhalb zusammenhängender Netze einheitliches Rollmaterial

spaltloser Zugang zum Rollmaterial

- Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Lösung oder alternativ einer bahnsteiggebundenen Lösung

Gewährleistung einer sicheren, schnellen und bequemen Türfindung, -öffnung und -nutzung

- ertastbare, großflächig und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffnung mit optischer und akustischer Rückmeldefunktion
- eindeutige Kennzeichnung der Einstiegstür
- ausreichende Türbreite und -höhe
- ausreichende Öffnungszeit der Türen
- Festhaltemöglichkeiten im seitlichen Türbereich

Gewährleistung einer sicheren, schnellen und bequemen Fortbewegung innerhalb des Fahrzeugs

Erleichterung der Fortbewegung innerhalb des Fahrzeugs

- möglichst stufenlose Innenraumgestaltung
- Markierung aller Gefahrenbereiche
- ebene, rutschfeste und griffige Bodenbeläge
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeugs
- helle, gleichmäßige und blendfreie Beleuchtung
- kontrastreiche und bruchsichere Glastüren und -flächen
- barrierefreie Verbindung mindestens zum Gang / Eingang, zur barrierefreien Toilette, zum Fahrscheinautomat und zum Fahrgastraum mit Rollstuhlstellplatz
- automatisch öffnende Abteiltüren
- ausreichende Bewegungs- und Rotationsfläche in jedem Vorraum

Gewährleistung hoher Beförderungsqualität

Gewährleistung hoher objektiver Sicherheit sowie eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens

- Sicherheits-Bedienelemente (Notbremse, Notschalter für Türentriegelung) im Mehr-Sinne-Prinzip
- Notruf-Kommunikationseinrichtung im Mehr-Sinne-Prinzip

Bereitstellung anpassungsfähiger und flexibel nutzbarer Fahrzeuge

- ausreichend dimensioniertes Multifunktionsabteil (Mehrzweckraum) mit aufklappbaren Sitzflächen
- türnahe Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen möglichst bei jedem Eingang
- mindestens ein Rollstuhlstellplatz im Fahrgastraum mit einzeln aufklappbaren Sitzflächen pro Fahrzeug

Bereitstellung von Service- und Informationseinrichtungen für alle Kunden

Serviceeinrichtungen im Fahrzeug, die von allen Kunden nutzbar sind

- mindestens eine barrierefreie Sanitärzelle pro Traktion mit Rollstuhlstellplatz

Netz- bzw. Linienverlaufsinformationen im Fahrzeug, die von allen Kunden nutzbar sind

- Beachtung von Kontrast, Leuchtdichte, Farbkombination, Sehwinkel und Mindesthöhen für Schriftzeichen (abhängig von Mindesterkennbarkeitsentfernung)
- einfache und selbsterklärende Darstellung
- möglichst einheitlicher Gestaltungs- und Positionsstandard in den Fahrzeugen
- Aushang der Netz- und / oder Linienpläne möglichst in mittlerer Sichthöhe (1,30 m – 1,40 m; Oberkante max. 1,60 m)
- Vorhaltung einer ausreichenden Bewegungsfläche vor dem Aushang (mind. 1,50 m x 1,50 m)
- An die Örtlichkeit angepasste, direkte Beleuchtung der Netz- und / oder Linienpläne

Aufbereitung von aktuellen und / oder außerordentlichen Informationen unter Berücksichtigung des Mehr-Sinne-Prinzips

akustische Informationen – verständliche akustische Informationsaufbereitung

- zeitnahe Ansagen zu außerordentlichen Betriebslagen / Verspätungen / Störungen / Verhaltensanweisungen
- grundsätzliche Inhalte von Durchsagen vor dem nächsten Haltepunkt: Name des Haltepunkts, Ausstiegsseite, Umsteigemöglichkeiten sowie auftretende Störungen (z. B. Verspätungen, Baumaßnahmen)
- deutlicher akustischer Hinweis auf Bedarfshaltepunkte

optische Informationen – großflächige und kontrastreiche optische Informationsaufbereitung

- grundsätzliche Inhalte von statischen und/oder dynamischen Zuglaufanzeigen an der Fahrzeugaußenseite: Ziel, optional wichtige Zwischenhalte, Spezialanzeigen wie z. B. „nicht einsteigen“
- grundsätzliche Inhalte von optischen Informationen vor der Abfahrt in Knotenpunkten im Fahrzeuginneren: Fahrziel
- grundsätzliche Inhalte von optischen Informationen vor dem nächsten Haltepunkt im Fahrzeuginneren: Name des Haltepunkts
- deutlicher optischer Hinweis auf Bedarfshaltepunkte
- starkes optisches Signal („Flash“) bei außerordentlichen Ansagen / Verspätungen / Störungen / Verhaltensanweisungen; in Abhängigkeit der technischen Möglichkeiten

Betriebliche Organisation - Gewährleistung hoher Beförderungsqualität

angenehme, ruhige Fahrweise

- Vermeidung von ruckartigen Anfahr- und Bremsvorgängen

kurze Umsteigewege

- exaktes Halten am gewöhnlichen Halteplatz

Anlage 15: Funktionale Qualitätsstandards für barrierefreie Informationen im SPNV

Gewährleistung einer verständlichen Informationsübermittlung für alle Kunden unter Berücksichtigung des Mehr-Sinne-Prinzips
großflächige und kontrastreiche optische Informationsaufbereitung • Beachtung von Kontrast, Leuchtdichte, Farbkombination, Sehwinkel und Mindesthöhen für Schriftzeichen (abhängig von Mindesterkennbarkeitsentfernung) • einfache und selbsterklärende Darstellung • einheitlicher Gestaltungs- und Positionsstandard • Aushang der Informationstafeln in mittlerer Sichthöhe (1,30 m – 1,40 m; Oberkante max. 1,60 m) • Vorhaltung einer ausreichenden Bewegungsfläche (mind. 1,50 m x 1,50 m)
verständliche akustische Informationsaufbereitung • akustische Informationsaufbereitung in geeigneter Lautstärke und verständlicher Artikulation
Service und Dienstleistungen - Gewährleistung nutzbarer Service- und Informationseinrichtungen
Betreuung von Informationseinrichtungen • Bereitstellung von Auskunftsmöglichkeiten und Fahrkartenverkauf (z. B. telefonisch und/oder persönlich) • Bereitstellung von aktuellen und/oder außerordentlichen Informationen
Betreuung von Serviceeinrichtungen • Gewährleistung der Bedienung spezieller Ausstattungselemente (z. B. Hublift, Treppenraupe) • Bereitstellung bedarfsgerechter Umsteigeservices
Informations- und Serviceübermittlung durch neue Medien • Bereitstellung barrierefreier Internetseiten
bei Knotenpunkten: Bereitstellung eindeutiger Informationen über die Anforderungen der Wege an Bahnhöfen
Informationsmedien mit detaillierten Bahnhofsplänen (z. B. Printmedien; Internet; Tonträger; Reliefkarten) • Bezugnahme auf die Existenz von Höhenunterschieden und Spalten, die Möglichkeiten der Überwindung von Höhenunterschieden und Spalten sowie die Länge der Wege

9 IMPRESSUM

9 Impressum

Herausgeber:
Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM)
Pressestelle
Werner-Seelenbinder-Straße 8 99096 Erfurt

Bearbeitung:
Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM)
Abteilung 4 Verkehr
Werner-Seelenbinder-Straße 8 99096 Erfurt

Fachliche Begleitung:
ETC Transport Consultants GmbH
Am Karlsbad 11
10785 Berlin

Gestaltung und Druck:
Thüringer Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Hohenwindenstraße 13a 990864 Erfurt

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Freistaats Thüringen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden