

Nahverkehrsplan für den
Schienerpersonennahverkehr
im Freistaat Thüringen

1. Fortschreibung (2003)



Bearbeitung:



BPV Consult GmbH
(Erfurt / Koblenz)



Vorwort

Vor Ihnen liegt der zweite Nahverkehrsplan des Freistaates Thüringen, der den Rahmen für die weitere Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bis zum Jahr 2007 bildet.

Ziel der Verkehrspolitik des Freistaates ist es, den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße in geeigneter Weise aufeinander abzustimmen und möglichst effizient zu verknüpfen. Mit attraktiven Angeboten soll eine Alternative zum Individualverkehr geschaffen werden, die die Straße entlastet und einen Gewinn an Lebensqualität ermöglicht.

Ein gutes Stück des Weges haben wir schon zurückgelegt: Derzeit werden zwischen Eisenach und Altenburg, Nordhausen und Sonneberg im SPNV 337 Bahnhöfe und Haltepunkte bedient. Ein auch abends und an den Wochenenden gutes Verkehrsangebot, moderne und attraktive Fahrzeuge, sanierte und ausgebaute Bahnhöfe und vom Land initiierte und unterstützte Tarifangebote, wie das Thüringen-Ticket, das Hopper-Ticket und das Schüler-Ferien-Ticket, machen Einwohnern und Besuchern die Entscheidung „pro Bahn“ leicht.

Nach der Regionalisierung des SPNV haben wir in Thüringen schnell für größeren Wettbewerb gesorgt. Inzwischen gibt es sieben Unternehmen, die im Auftrag des Freistaates SPNV-Leistungen anbieten. Nahezu 30 Prozent des Nahverkehrs auf der Schiene erbringen in Thüringen dabei nichtbundeseigene Verkehrsunternehmen, also Wettbewerber der DB Regio AG. Damit nimmt Thüringen im deutschlandweiten Vergleich einen Spitzenplatz ein.

Auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur kommt gut voran. Während der Laufzeit des ersten Nahverkehrsplans wurde bereits eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten umgesetzt; dazu zählen beispielsweise die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung zwischen Weimar und Gera, die Strecken Gotha – Leinefelde, Weimar – Kranichfeld, Pößneck – Orlamünde oder Arnstadt – Saalfeld sowie eine Vielzahl von Bahnhofsmodernisierungen. Großen öffentlichen Zuspruch haben auch die Wiederinbetriebnahme des „Sonneberger Netzes“ und der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) gefunden. Das „Sonneberger Netz“ wurde von der privaten Thüringer Eisenbahn GmbH instandgesetzt; die Wiederaufnahme des OBS-Betriebs wurde im Rahmen der „Mittelstandsoffensive RegioNetz“ der Deutschen Bahn AG möglich. Insgesamt wurden 69 Kilometer Eisenbahnstrecke im Jahr 2002 reaktiviert.

Das sind Ansätze und Ergebnisse die sich sehen lassen können und auf denen wir trotz enger werdender finanzieller Spielräume aufbauen werden. Keine Frage: Noch sind nicht alle Ziele erreicht. Doch die gute Resonanz bei einer wachsenden Bahnkundschaft bestätigen den eingeschlagenen Kurs.

Jürgen Reinholz

Thüringer Minister für Wirtschaft,
Arbeit und Infrastruktur





Inhaltsverzeichnis

TABELLENVERZEICHNIS	4
ÜBERSICHTSVERZEICHNIS	4
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	5
1. EINLEITUNG	8
2. ZIELE DES SPNV.....	9
2.1 VERKEHRS-, RAUMORDNUNGS- UND UMWELTPOLITISCHE ZIELE	9
2.2 SOZIALPOLITISCHE ZIELE	10
2.3 FINANZPOLITISCHE ZIELE.....	10
3. MASTERPLAN.....	12
3.1 SYSTEMZUSAMMENHÄNGE.....	12
3.2 LINIENKONZEPT	17
3.3 INFRASTRUKTURMAßNAHMEN UND ROLLMATERIAL	22
3.4 MARKETING UND VERTRIEB.....	28
3.5 ANBIETENDE VERKEHRSUNTERNEHMEN	29
3.6 VERANTWORTLICHKEITEN DES FREISTAATES THÜRINGEN.....	29
4. SPNV-NACHFRAGE.....	31
4.1 SOZIOSTRUKTURELLE ENTWICKLUNGEN.....	31
4.2 ENTWICKLUNG DER STRABENINFRASTRUKTUR	35
4.3 ENTWICKLUNG DES SCHIENENPERSONENFERNVERKEHRSANGEBOTES	36
4.4 QUANTIFIZIERUNG DER SPNV-NACHFRAGE	37
5. LINIENKONZEPT	40
5.1 STATUS QUO.....	40
5.2 LEITSHEMA FÜR DIE ANGEBOTSENTWICKLUNG.....	45
5.3 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	53
6. SCHIENENNETZ	57
6.1 STATUS QUO.....	57
6.2 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	63
7. ROLLMATERIAL.....	67
7.1 STATUS QUO.....	67
7.2 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	67
8. ZUGANGSSTELLEN ZUM SPNV	71
8.1 STATUS QUO.....	71
8.2 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	74
9. TARIFE.....	81
9.1 STATUS QUO.....	81
9.2 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	82
10. KOMMUNIKATION UND DISTRIBUTION.....	84
10.1 STATUS QUO.....	84
10.2 MAßNAHMEN UND WIRKUNGEN.....	84



11. VERKNÜPFUNG VON SPNV UND BUSANGEBOTEN	86
12. WETTBEWERB.....	89
QUELLENVERZEICHNIS.....	91
ANLAGE GEMÄß § 6 THÜRÖPNVG.....	94
ANLAGE 1: INVESTITIONSPLANUNG	94
ANLAGE 2: FINANZIERUNGSPLANUNG SPNV	95



Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	NACHFRAGE NACH DEM RUFBUS DINGELSTÄDT-SILBERHAUSEN.....	15
Tab. 2:	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM FREISTAAT THÜRINGEN	32
Tab. 3:	ENTWICKLUNG DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN IM FREISTAAT THÜRINGEN	33
Tab. 4:	ENTWICKLUNG DER ANZAHL VON SCHÜLERN UND SCHULEN IM FREISTAAT THÜRINGEN	34
Tab. 5:	PKW-DICHTE IM FREISTAAT THÜRINGEN	35
Tab. 6:	TÄGLICH IM SPNV BEFÖRDERTE PERSONEN IM FREISTAAT THÜRINGEN.....	37
Tab. 7:	ENTWICKLUNG DER ZUG-KM IM FREISTAAT THÜRINGEN.....	40
Tab. 8:	STRECKENNETZ IM FREISTAAT THÜRINGEN	58
Tab. 9:	REGIONALFAKTOREN FÜR DEN FREISTAAT THÜRINGEN.....	61
Tab. 10:	INVESTITIONSBEDARF AUF DEN REGIONALNETZEN DES FREISTAATES THÜRINGEN	64
Tab. 11:	ERÖFFNUNG NEU GEBAUTER ZUGANGSSTELLEN IM FREISTAAT THÜRINGEN SEIT HERBST 1997.....	71
Tab. 12:	DRINGENDER HANDLUNGSBEDARF AN ZUGANGSSTELLEN DER DB STATION&SERVICE AG.....	74
Tab. 13:	NEUBAU VON SPNV-ZUGANGSSTELLEN.....	75
Tab. 14:	ENTWICKLUNGSBEDARF AN DEN ZUGANGSSTELLEN IM FREISTAAT THÜRINGEN BIS 2007	76
Tab. 15:	TARIFANGEBOTE IM FREISTAAT THÜRINGEN	83
Tab. 16:	ANTEILE DER EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN AM ZUG-KM-VOLUMEN IM FREISTAAT THÜRINGEN	90
Tab. A 1:	INVESTITIONSFÖRDERUNG IM SPNV IM FREISTAAT THÜRINGEN	94
Tab. A 2:	BUNDESZUWEISUNG GEMÄSS REGG.....	95
Tab. A 3:	FINANZIERUNGSBEDARF IM SPNV IM FREISTAAT THÜRINGEN (2004 – 2007).....	95

Übersichtsverzeichnis

Übersicht 1:	GESETZLICHE VERANTWORTLICHKEITEN DES FREISTAATES THÜRINGEN IM SPNV (PRINZIP)...	30
Übersicht 2:	WERTIGKEIT VON SPNV-STRECKEN IM FREISTAAT THÜRINGEN	48
Übersicht 3:	LINIENKONZEPT FÜR DEN SPNV IM FREISTAAT THÜRINGEN (2007)	55



Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	SYSTEMZUSAMMENHÄNGE IM PERSONENVERKEHR	13
Abb. 2:	WEGELÄNGENHÄUFIGKEITENVERTEILUNG (PRINZIP)	14
Abb. 3:	LINIENKONZEPT FÜR DEN SPNV DES FREISTAAT THÜRINGEN (2007).....	19
Abb. 4:	ERREICHTE ZIELREISEGESCHWINDIGKEITEN IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2003)	21
Abb. 5:	GEPLANTE INFRASTRUKTURMAßNAHMEN I: SCHIENENNNetz IM FREISTAAT THÜRINGEN (2007)	24
Abb. 6:	GEPLANTE INFRASTRUKTURMAßNAHMEN II: ZUGANGSSTELLEN IM FREISTAAT THÜRINGEN (2007)	27
Abb. 7:	REISENDENAUFKOMMEN IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN	38
Abb. 8:	LINIENKONZEPT FÜR DEN SPNV IM FREISTAAT THÜRINGEN (2003).....	43
Abb. 9:	TAKTVERKEHRE IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2003)	44
Abb. 10:	OPTIMIERUNG VON VERKEHRSBETRIEB UND INFRASTRUKTURVORHALTUNG IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (1996 – 2002).....	52
Abb. 11:	RAUMBEDEUTSAME VERKEHRSACHSEN UND SCHIENENNNetz IM FREISTAAT THÜRINGEN	59
Abb. 12:	KATEGORISIERUNG DES SCHIENENNNetzES IM FREISTAAT THÜRINGEN (2003).....	60
Abb. 13:	REISEGESCHWINDIGKEITEN IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2003).....	62
Abb. 14:	ERREICHBARE ZIELREISEGESCHWINDIGKEITEN IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2007)....	66
Abb. 15:	ROLLMATERIAL IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2003).....	69
Abb. 16:	ROLLMATERIAL IM SPNV DES FREISTAATES THÜRINGEN (2007).....	70
Abb. 17:	FINANZIELLE BETEILIGUNG DES FREISTAATES THÜRINGEN ZUR SANIERUNG UND ZUM NEUBAU VON ZUGANGSSTELLEN (1993 – 2002)	72



Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
BGB	Burgenlandbahn GmbH
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BUGA	Bundesgartenschau
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DELFI	Deutschlandweites Fahrplaninformationssystem
DPT	Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif
EIB	Erfurter Industriebahn GmbH
FIA	Fahrgastinformationsanzeige
GG	Grundgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
ITF	Integraler Taktfahrplan
IVRPV	Interessenverband Regionaler Personenverkehr Südthüringen e.V.
KBS	Kursbuchstrecke
KIS	Kundeninformationssystem
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Monatskarte
NVN	Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
OBS	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PT	Personentunnel
RB	Regionalbahn
RBL-System	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RIS	Reiseninformationssystem
SchwerBG	Schwerbehindertengesetz
SGB	Sozialgesetzbuch



SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STB	Süd•Thüringen•Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
ThE	Thüringer Eisenbahn GmbH
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
TK	Tageskarte
TMWAI	Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur
TMWI	Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur
TPS	Trassenpreis-System
VBG	Vogtlandbahn GmbH
VDE-Projekte	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH
WK	Wochenkarte
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1. Einleitung

Nach dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) liegt die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beim Freistaat Thüringen, während für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) die Landkreise und kreisfreien Städte verantwortlich sind (§ 3 (1) ThürÖPNVG).¹ Der Freistaat ist somit verpflichtet, alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) für den SPNV aufzustellen (§5 (1) ThürÖPNVG). Nachdem 1998 der erste NVP beschlossen und in Kraft gesetzt wurde, stellt der hier vorliegende NVP die erste Fortschreibung dar.²

Im NVP legt der Freistaat Thüringen fest, welche konkreten Maßnahmen er unter den geltenden Rahmenbedingungen und den erwarteten Entwicklungen in den nächsten fünf Jahren durchzuführen beabsichtigt, um die Ziele für den SPNV zu erreichen (§ 6 ThürÖPNVG). Beim NVP handelt es sich somit um ein mittelfristiges Arbeitsprogramm, das sich der Freistaat selbst vorgibt und mit dem er sich gleichzeitig gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet.

Das Landesverkehrsprogramm und das Landesentwicklungsprogramm bzw. der in der Bearbeitung befindliche Landesentwicklungsplan des Freistaates Thüringen stellen den planerischen Rahmen für den NVP dar.³ Die im NVP vorgesehenen Konzepte und Maßnahmen für den SPNV dienen insofern unmittelbar den übergeordnet formulierten Zielen und Anforderungen.

In Kapitel 2 werden zunächst die **Ziele** des SPNV erläutert. Anschließend wird in Kapitel 3 der sog. **Masterplan** beschrieben. Der Masterplan beinhaltet die sachlogisch korrekte und inhaltlich abgestimmte Konzeption, die Gegenstand des NVP im engeren Sinne ist. Der Masterplan dient damit einer strukturierten und begründenden Darstellung der SPNV-Konzeption im Freistaat Thüringen für die nächsten fünf Jahre. Hierdurch wird es möglich, die einzelnen Maßnahmen in den Gesamtkontext der Planung einzuordnen.

Eine **Detailbetrachtung** der Rahmenbedingungen und der einzelnen Maßnahmen erfolgt in den Kapiteln 4 bis 12. Während beim Masterplan auf eine auf die einzelne Planungsregion bezogene Darstellung verzichtet wird, werden in der Detailbetrachtung die vier Planungsregionen des Freistaates Thüringen stärker in den Vordergrund gerückt. In den Anlagen 1 und 2 findet sich die in § 6 (2) ThürÖPNVG geforderte **Investitions- und Finanzierungsplanung** für die kommenden fünf Jahre.

¹ Vgl. Freistaat Thüringen (2001a).

² Vgl. TMWI (1998a).

³ Vgl. Freistaat Thüringen (1993) und TMWI (1998b).



2. Ziele des SPNV

Die Verkehrspolitik des Freistaates Thüringen versteht sich als integraler Bestandteil der Wirtschafts-, Umwelt- und Gesellschaftspolitik. Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verfolgt der Freistaat Thüringen bestimmte Ziele, die im ThürÖPNVG im Landesentwicklungsprogramm bzw. zukünftig im Landesentwicklungsplan sowie im Landesverkehrsprogramm festgeschrieben sind.

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Hauptaufgabe der Thüringer Verkehrspolitik ist daher die Stärkung und Sicherung der Mobilität der Bevölkerung in allen Landesteilen. Für den SPNV als besonders leistungsfähiges Teilsystem innerhalb des ÖPNV gelten diese Ziele auch; sie sind somit für die Aufstellung des NVP eine verbindliche Vorgabe, weshalb sie nachfolgend kurz beschrieben werden.



2.1 Verkehrs-, raumordnungs- und umweltpolitische Ziele

Der ÖPNV soll in der Praxis insbesondere der Entlastung des durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark beanspruchten Straßenraums dienen. Der ÖPNV trägt somit einen wesentlichen Anteil, dem drohenden Verkehrsinfarkt vorzubeugen; er leistet folglich einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Mobilität.

Auf Grund der relativen Umweltfreundlichkeit des ÖPNV im Vergleich zum MIV soll eine verstärkte Nutzung des ÖPNV zu einer **Reduzierung der Schadstoffemissionen** und zu einem **verringerten Flächenverbrauch** des gesamten Verkehrssystems führen.⁴ Daneben soll das Potenzial für die Senkung von Schadstoffemissionen im ÖPNV durch technischen Fortschritt konsequent gefördert und ausgenutzt werden.

Durch den ÖPNV soll die **Verkehrssicherheit** erhöht werden. Eine Verlagerung bei der Verkehrsmittelwahl vom MIV zum ÖPNV hilft, die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen, da hier der ÖPNV im Vergleich zum MIV systembedingt Vorteile aufweist. Dies gilt insbesondere für den SPNV, der in einem nahezu geschlossenen, umfangreich gesicherten System betrieben wird.

Ein weiterer Aspekt der Sicherheit ist der Schutz vor kriminellen Übergriffen in Bussen und Zügen sowie an den Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte). Neben der objektiven Sicherheit ist die subjektiv empfundene Sicherheit der ÖPNV-Kunden zu berücksichtigen.

Der ÖPNV dient der **Raumordnungspolitik**, da er eine unterstützende Funktion bei der Raumschließung und -entwicklung besitzt. Ein attraktives ÖPNV-Angebot erhöht die Akzeptanz von Gewerbe- und Siedlungsgebieten.⁵ Eine Leitlinie bei der Entwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die Beachtung der Raumstruktur mit ihren zentralen Orten und Achsen.

⁴ Anm.: Die relative Umweltfreundlichkeit des ÖPNV wurde bereits in zahlreichen Studien nachgewiesen (vgl. z. B. *infras/IWW* (2000)).

⁵ Anm.: So kommt bspw. *Prognos* zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsanbindung eine der zentralen Standortfaktoren für Unternehmen ist, wobei innerhalb der verkehrsspezifischen Standortfaktoren die ÖPNV-Anbindung noch vor der Nähe zu einem Verkehrsflughafen oder der Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr zu den wichtigsten Standortfaktoren zählt (vgl. *Prognos* (2000)).



Als wesentlicher Indikator für die Realisierung der verkehrs-, raumordnungs- und umweltpolitischen Ziele dient der **Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung** bzw. dem gesamten Wegeaufkommen (*modal split*). Die Wirkung verkehrspolitischer Maßnahmen lässt sich an der Veränderung des ÖPNV-Anteils messen. Der Freistaat Thüringen verfolgt langfristig eine wesentliche Erhöhung des ÖPNV-Anteils an der motorisierten Mobilität.

2.2 Sozialpolitische Ziele

Der ÖPNV dient der **Daseinsvorsorge** (vgl. §2 (1) ThürÖPNVG). Die Teilnahme am gesellschaftlichen Zusammenleben und arbeitsteiligen Wirtschaftsgeschehen setzt ein Mindestmaß an Mobilität für jede Bürgerin und jeden Bürger voraus. Durch den ÖPNV soll eine sowohl zeitlich als auch räumlich ausreichende bzw. angemessene Verkehrsbedienung garantiert werden. Diese für alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen wichtige Zielvorgabe erfährt im Alltag der Zwangskunden eine besondere Bedeutung, sind sie doch auf den ÖPNV zwingend angewiesen.⁶ Ein wichtiges Kriterium ist dabei die Erreichbarkeit zentraler Orte.

Der ÖPNV soll insofern dazu beitragen, dass in allen Landesteilen **gleichwertige Lebensbedingungen** geschaffen und gesichert werden (vgl. §2 (1) ThürÖPNVG). Dies ist gerade im Freistaat Thüringen auf Grund seiner polyzentrischen Struktur von besonderer Bedeutung. Die mittel- und oberzentralen Orte sind mit einem leistungsfähigen ÖPNV-Angebot zu vernetzen. Gleichzeitig müssen die Flächen zwischen den Zentren mit dem Netz der zentralen Orte verflochten werden.

Außerdem sind besonders die spezifischen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen – und hier vor allem die behinderter Menschen – hinsichtlich Zugangs- und Informationsmöglichkeiten zu beachten, die unter dem Oberbegriff der **Barrierefreiheit des ÖPNV** zusammengefasst werden können.⁷ Spätestens seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) zum 01.05.2002 sind die für den ÖPNV zuständigen Entscheidungsträger verpflichtet, einen möglichst barrierefreien ÖPNV zu ermöglichen und damit eine entscheidende Voraussetzung für die Teilnahme der mobilitätseingeschränkten Personen am gesellschaftlichen Leben zu schaffen.

2.3 Finanzpolitische Ziele

Der ÖPNV (und damit auch der SPNV) ist aus vorgenannten Gründen unabdingbar. Der SPNV ist allerdings nicht kostendeckend zu betreiben (gemeinwirtschaftlich), weshalb der Bund den Ländern die sog. Regionalisierungsmittel zuweist, die zur Finanzierung der Kostenunterdeckung auf Seiten der Verkehrsunternehmen dienen. Der SPNV ist unter Maßgabe der gesetzlichen Regelungen (z. B. Regionalisierungsgesetz (RegG) und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)) **nachhaltig finanziert**, ohne den Haushalt des Freistaates Thüringen besonders zu belasten.

Trotzdem kann die ÖPNV-Planung nicht einem reinen Wunschdenken folgen, sondern muss geltende Budgetrestriktionen beachten, zumal jeder Euro, der für eine bestimmte Maßnahme aufgewendet wird, für eine andere Maßnahme nicht mehr zur Verfügung steht (Opportunitätskosten).

⁶ Anm.: Eine Person wird dann zum Zwangskunden, wenn sie ihre Mobilitätsbedürfnisse nur mit dem ÖPNV erfüllen kann. Die Zwangskunden setzen sich aus Personen zusammen, die keinen Pkw fahren können bzw. dürfen, und aus denen, die über keinen Pkw verfügen. In der Verkehrswissenschaft spricht man in diesem Zusammenhang auch von *captive riders*.

⁷ Anm.: Zu den mobilitätseingeschränkten Personen zählen neben körper- und wahrnehmungsbehinderten Menschen ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter und Personen mit Kinderwagen. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung dürfte ihr Anteil bei etwa 20 % liegen. Insofern wird die große Bedeutung der Integration dieser Bevölkerungsgruppe in den ÖPNV deutlich. Vgl. STUVA (2002).



Bei der Planung und Organisation des ÖPNV müssen daher die möglichen Effizienzpotenziale konsequent gefördert und ausgenutzt werden, um die **Wirtschaftlichkeit** des ÖPNV-Systems zu verbessern.⁸ Nachhaltige bzw. dauerhafte Effizienzgewinne sollen gegenüber kurzfristigen Effekten präferiert werden.

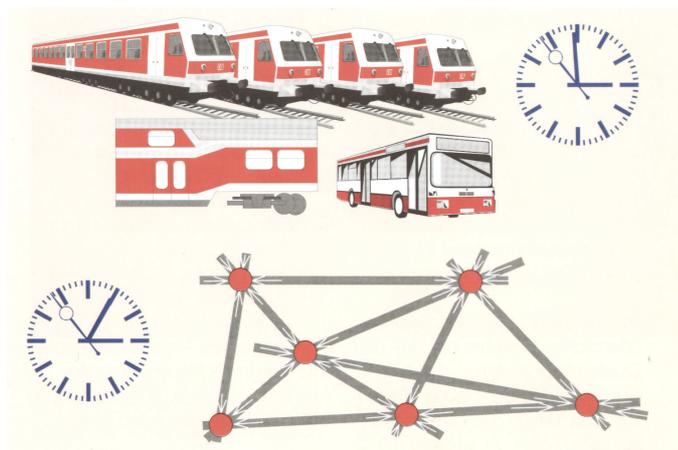
Ziel ist es, ein hochwertiges und damit attraktives SPNV-Angebot auch langfristig über den Gültigkeitszeitraum dieses NVP hinaus zu sichern.

⁸ Anm.: Eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Systems ermöglicht ein verbessertes Angebot bei gleicher Finanzausstattung.



3. Masterplan

Der SPNV ist wesentlicher Bestandteil des komplexen Systems Personenverkehr, zu dem neben dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem StPNV auch der MIV zählt. SPNV, SPFV und StPNV stellen in ihrer Gesamtheit den öffentlichen Verkehr dar.⁹ Die Konzeption des mittelfristigen SPNV-Angebotes erfolgt stets in einem komplexen Systemkontext. Eine sachlogisch korrekte und inhaltlich abgestimmte Konzeption, die Gegenstand des NVP im engeren Sinne ist, erfordert daher die Berücksichtigung der Wirkungszusammenhänge zwischen den einzelnen Systemelementen. Im Folgenden werden zunächst diese **Systemzusammenhänge** verdeutlicht (vgl. Abb. 1).



3.1 Systemzusammenhänge

Die einzelnen Systemelemente sind in den politischen und rechtlichen Rahmen der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Thüringen sowie der Thüringer Kommunen eingebettet. Hervorzuheben sind hierbei:

- die Ziele für den ÖPNV, die auf unterschiedlichen Ebenen formuliert werden,
- die Finanzmittelausstattung für die Bereitstellung des ÖPNV durch den Bund gemäß RegG bzw. GVFG, durch den Freistaat Thüringen in Form von Finanzhilfen für den StPNV und Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie Zuschüssen gemäß dem Sozialgesetzbuch (SGB) IX und durch die kommunalen Aufgabenträger zur Finanzierung des StPNV,¹⁰
- das Wettbewerbs- und Vergaberecht, das auf EU- und Bundesebene bestimmt wird,
- Maßnahmen, die die Preise der einzelnen Verkehrsmittel beeinflussen (z. B. die Mineralölsteuer, die Ökosteuern oder die Kilometerpauschale) und
- die regionale und kommunale Bauleitplanung (z. B. Flächennutzungs- und Bebauungsplan).

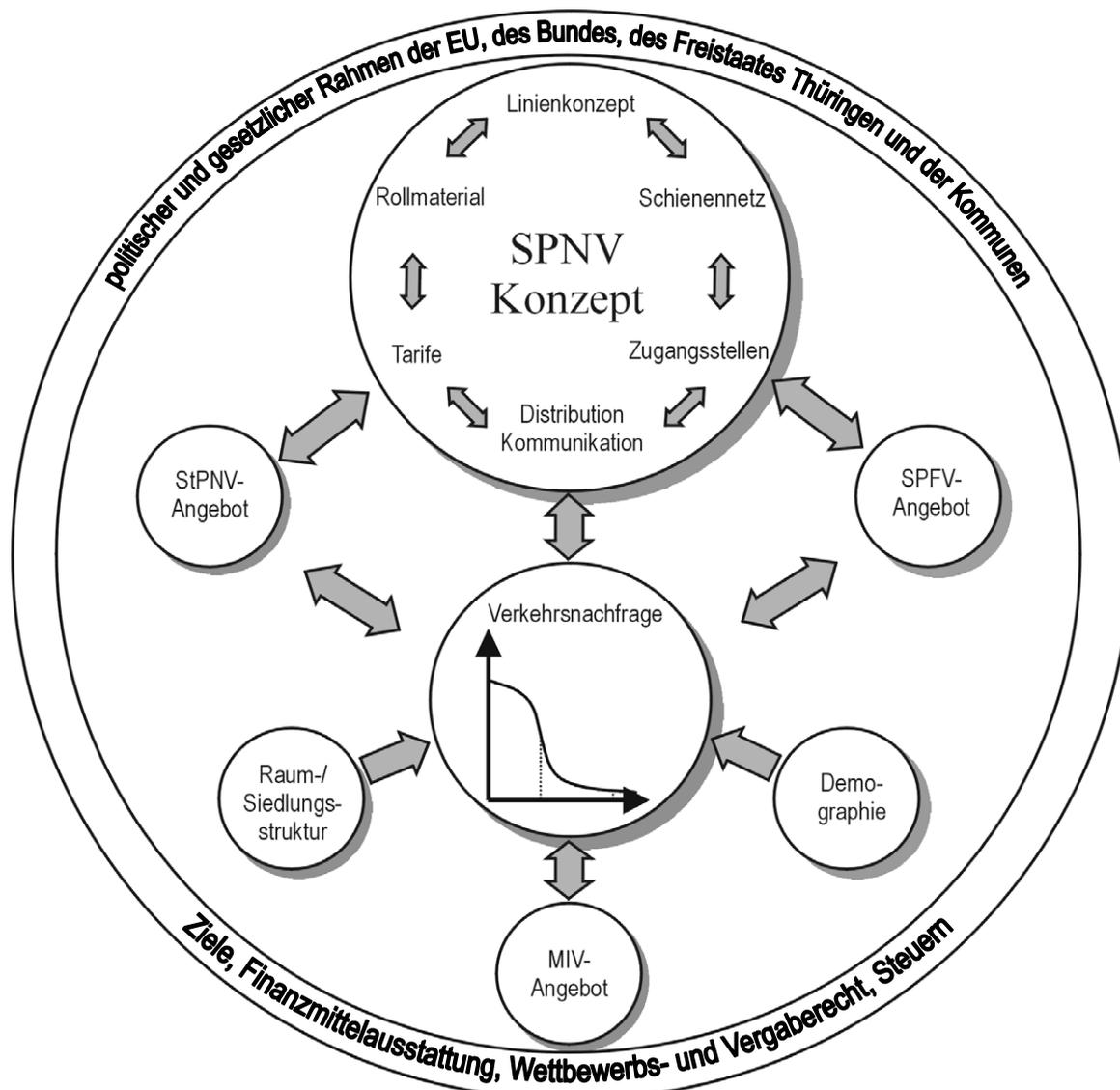
Ausgehend von der vorhandenen Raum- und Siedlungsstruktur ergeben sich Volumen und Struktur der **Verkehrsnachfrage**, die ihre Ursache im Aktivitäten- und Ortswechsel von Personen haben. In Abhängigkeit von den dafür gegebenen, verschiedenen Möglichkeiten werden dann die einzelnen Verkehrsmittel bezogen auf die unterschiedlichen Reisezwecke und Nutzergruppen sowie Entfernungen vergleichsweise unterschiedlich nachgefragt.

⁹ Anm.: Strenggenommen gehören auch der Luft- und der Schiffsverkehr zum öffentlichen Verkehr. Davon sei in diesem Zusammenhang jedoch abstrahiert.

¹⁰ Im SGB IX sind Zuschusszahlungen für die Beförderung schwerbehinderter Personen festgeschrieben. Originär erfolgte die Regelung im Schwerbehindertengesetz (SchwBG), das in das SGB IX überführt wurde.



Abb. 1: Systemzusammenhänge im Personenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Der Freistaat Thüringen ist ein Flächenland mit einer polyzentrischen **Raum- und Siedlungsstruktur**. Innerhalb der Thüringer Städtekette, auf der sich zwischen Eisenach und Gera perlenschnurartig die größeren Städte Thüringens entwickelt haben, nimmt der Abschnitt Erfurt – Weimar – Jena einen besonderen Stellenwert ein. Daneben prägen die drei Entwicklungskerne Nordhausen, Suhl/Zella-Mehlis und Saalfeld/Rudolstadt sowie eine Vielzahl von Klein- und Mittelstädten mit jeweils eher kleinräumigen Verkehrsregionen die Raumstruktur Thüringens.

Erfurt besitzt als Landeshauptstadt und gleichzeitig größte Stadt Thüringens eine hervorgehobene Stellung, dominiert allerdings das Verkehrsgeschehen nicht derart, dass der Großteil der zurückgelegten Wege in Thüringen seinen Anfang bzw. sein Ende dort hätte.¹¹ Die anderen Zentren neben Erfurt sind vergleichsweise klein.¹² Zudem ist die Fläche außerhalb der Zentren relativ dünn besiedelt.

¹¹ Vgl. hierzu die Analyse der Verkehrsnachfrage im ersten NVP (TMWI (1998a) und die Thüringer Straßenbelegungskarte (vgl. Thüringer Landesamt für Straßenbau (2002)).

¹² Anm.: Im Landesentwicklungsprogramm des Freistaates Thüringen von 1993 sind 3 Oberzentren, 6 Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, 19 Mittelzentren und 7 teilfunktionale Mittelzentren definiert (vgl. Freistaat Thüringen (1993)).

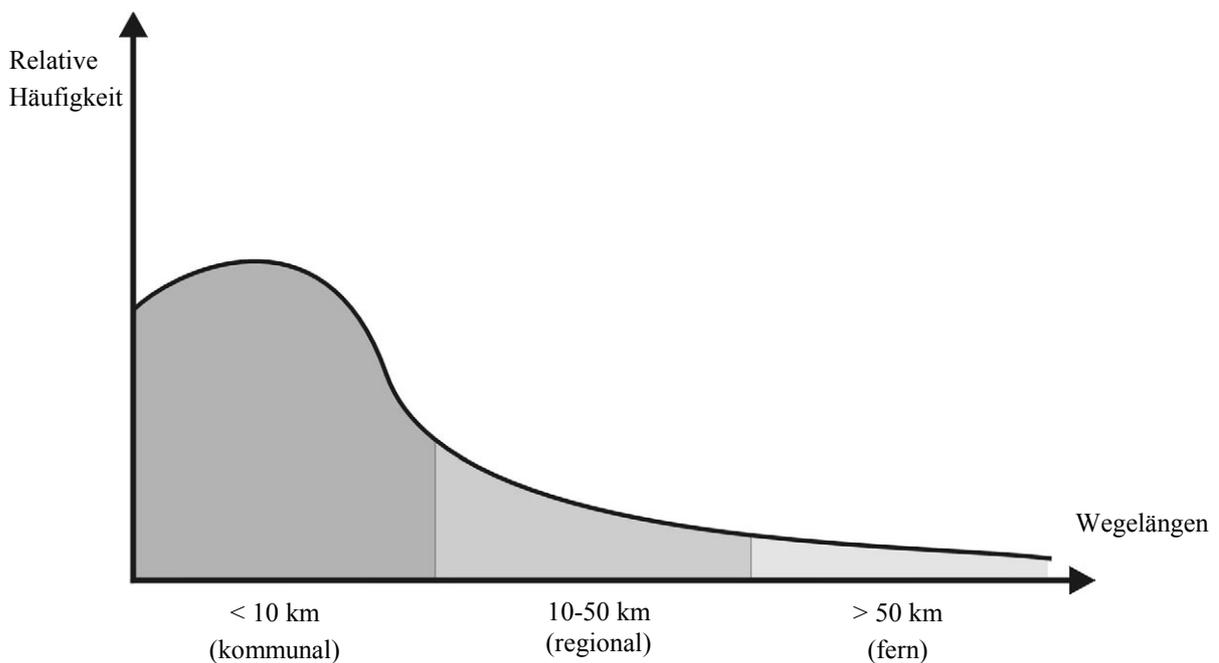


Dementsprechend zeigt das Netzwerk der zwischen den Zentren verlaufenden Verkehrsachsen zwar klare Strukturen, nicht jedoch ausgeprägte Hierarchien. Zudem sind viele Verkehrsströme vergleichsweise dünn ausgebildet.

Diese raum- und siedlungsstrukturellen Randbedingungen erschweren eine effiziente Erschließung der Nachfragepotenziale durch ein öffentliches Verkehrssystem.¹³ Zudem stellen sich die Bevölkerungsentwicklung und die Siedlungstendenzen für die Zukunft in einzelnen Landesteilen negativ dar.

Die Verkehrsnachfrage kann segmentiert werden, wenn die zurückgelegten Wege als quantitatives Abbild der Verkehrsnachfrage hinsichtlich der Entfernung unterschieden werden. Gut drei Viertel aller Wege, die in der Fläche realisiert werden, sind kürzer als 10 km, ein Fünftel aller Wege weist Entfernungen zwischen 10 und 50 km auf. Lediglich zwei Prozent aller Wege sind länger als 50 km.¹⁴ Abb. 2 zeigt diese Verteilungsstruktur der Wegelängen anschaulich.¹⁵

Abb. 2: Wegelängenhäufigkeitenverteilung (Prinzip)



Quelle: Eigene Darstellung

Diese Dreiteilung spiegelt auch die Unterscheidung im öffentlichen Verkehr wider: Kommunale öffentliche Verkehrssysteme der (größeren) Städte mit Bus und Straßenbahn bieten für die jeweilige Stadtbevölkerung ein attraktives Angebot. Die derzeitigen SPfV-Angebote hingegen erschließen längst nicht mehr den gesamten Freistaat, sondern nur noch die Achse Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar sowie das Saaletal.

¹³ Anm.: Der wesentliche Vorteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV besteht in der Bündelung von Nachfrage.

¹⁴ Vgl. VDV/Socialdata (1994). Ähnliche Werte finden sich bei Ruske (1994).

¹⁵ Vgl. Kunert (2002).



Der SPNV als leistungsfähiges **Teilsystem** zwischen lokalem ÖPNV und Fernverkehrsangebot sichert somit

- die landesweite Anbindung an den SPNV,
- die gezielte Erschließung der die Landesgrenzen überschreitenden Ziele,
- die leistungsfähige Verbindung zwischen den regionalen Zentren im Freistaat Thüringen und
- die Verbindung der Orte an den bestehenden Verkehrsachsen.

Aus diesen Aufgaben ergibt sich als typischer Beförderungsfall des SPNV der **Regionalverkehr**. Diese Aufgabenbestimmung wird auch statistisch bestätigt. So beträgt die mittlere Reiseweite der Fahrgäste des SPNV im Freistaat Thüringen rd. 26 km je Fahrt. Auch der Regionalbusverkehr, der bei der tieferen Flächenerschließung die einzige Alternative zum Pkw darstellt, erreicht nicht diese mittlere Beförderungsentfernung; zudem wird er von der Schülerbeförderung nicht selten zu mehr als 85 % der Reisen bestimmt.

Da keines der Teilsysteme des öffentlichen Verkehrs in der Lage ist, die Bandbreite der von der Bevölkerung nachgefragten Verkehrsverbindungen bzw. Wege gänzlich und allein bereit zu stellen, bedarf es einer (unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Vorteile) systematischen Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsangebote zu einem **integrierten** und **optimierten System** vor dem Hintergrund einer aus den Mobilitätsanforderungen abgeleiteten spezifischen Aufgabenträgerverantwortung.

SPNV und SPNV werden ohnehin von den Kunden als ein System wahrgenommen, obwohl sie seit der Bahnreform 1994 bzw. 1996 in unterschiedlichen Verantwortungsbereichen liegen. Der SPNV übernimmt die wichtige Zu- und Abbringerfunktion für den SPNV. Der StPNV erbringt Zu- und Abbringerleistungen sowohl für den SPNV als auch für den SPNV. Die Planungen für SPNV, SPNV und StPNV sollten folglich aufeinander abgestimmt sein.

Das Thüringer Beispiel:

Ein Beispiel für die Verknüpfung von SPNV und regionalem StPNV zu einem integrierten und optimierten System stellt die Einführung des RufBusses im Landkreis Eichsfeld dar.

Die Stadt Dingelstädt zählt zu den Zentren im Landkreis Eichsfeld und ist Quelle bzw. Ziel umfangreicher regionaler Verkehrsströme, verfügt aber über keinen eigenen SPNV-Anschluss. Seit 2001 wird die benachbarte Gemeinde Silberhausen zusätzlich zu den Regionalbahn-Verbindungen der *Erfurter Industriebahn GmbH* (EIB) auch von einer Regionalexpress-Verbindung der *DB Regio AG* bedient, obwohl raum- und siedlungsstrukturell kein unmittelbarer Bedarf hierfür bestehen würde. Der Landkreis Eichsfeld sorgte parallel für die Einführung eines sog. **RufBusses** zwischen **Silberhausen** und **Dingelstädt** als bedarfsgesteuertes Zu- und Abbringerangebot. Die Umsteigerzahlen zeigen, dass dieses integrierte und relativ flexible Angebot gut von den Kunden angenommen wird.

**Tab. 1: Nachfrage nach dem RufBus
Dingelstädt-Silberhausen**

Zeitraum	Umsteiger gesamt
3. Quartal 2001	888
4. Quartal 2001	1.184
1. Quartal 2002	964
2. Quartal 2002	keine Erfassung
3. Quartal 2002	keine Erfassung
4. Quartal 2002	1.156

Quelle: NVS (2002)



Aus dieser Systemlogik des öffentlichen Verkehrs ergibt sich eine Planungshierarchie, gemäß der sich der SPNV am SPFV und der StPNV am SPNV bzw. SPFV orientieren sollten. Da jedoch eine einseitige Planungsausrichtung bei der Aufstellung des NVP die Systemabhängigkeiten in umgekehrter Richtung nicht erfassen würde, werden die Zielsetzungen der kommunalen Aufgabenträger, die sich in den entsprechenden lokalen NVP wiederfinden, gleichermaßen berücksichtigt.

Konkurrierende Verkehrsangebote zwischen SPNV und regionalem StPNV sollen grundsätzlich aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Eindeutigkeit aus Sicht der Kunden sowie des Umweltschutzes vermieden werden. Da die Nachfrage im Freistaat Thüringen zumeist nicht ausreicht, die vorhandene Kapazität beider Verkehrssysteme auszufüllen, sind konkurrierende Verkehre zudem ineffizient. Außerdem wird der SPNV von den Kunden i. d. R. als attraktiver angesehen, da er ein schnelleres und komfortableres Reisen ermöglicht.¹⁶

Daneben weist der SPNV gegenüber dem StPNV auch ökologische Vorteile auf.¹⁷

Mit Ausnahme der Zwangskunden steht den Nachfragern nach Mobilitätsleistungen im Regionalverkehr vor allem die „Eigenproduktion durch MIV“ als Alternative zur Nutzung des SPNV zur Verfügung. Der SPNV wird immer dann genutzt, wenn er die beste Alternative in der **Verkehrsmittelwahl** darstellt.¹⁸ Die Bestimmungsgründe für die Verkehrsmittelwahl sind abhängig vom Reisezweck und der Personengruppe, insbesondere aber von der **Qualität** des Verkehrsangebotes sowie dem **Fahrpreis**.

Maßgeblich für die angebotene Qualität sind Reisezeit, Komfort, Sicherheit und Informationsbereitstellung. Der SPNV ist folglich um so attraktiver, je

- höher die Reisegeschwindigkeit,
- höher die zeitliche Verfügbarkeit,
- höher die räumliche Verfügbarkeit,
- höher die Zuverlässigkeit,
- mehr umsteigefreie Verbindungen vorhanden,
- besser die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern,
- transparenter die Informationen,
- komfortabler das Rollmaterial und die Zugangsstellen,
- sicherer die Zugangsstellen und die Verkehrsmittel und
- angemessener und verständlicher das Tarifsysteem sind.

Insbesondere sind die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu beachten (barrierefreier SPNV).

Die für den SPNV genannte mittlere Reiseweite von rund 26 km ist auch typisch für den Regionalverkehr mit dem Pkw, insbesondere die regelmäßig durchgeführten Fahrten der Berufspendler im die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr. Gerade hier hat der MIV ein weit überdurchschnittliches Wachstum erfahren, allerdings ist aber auch hier ein Großteil der Ursachen für die tagtäglich wiederkehrenden, zunehmenden Überlastungen des Straßennetzes zu suchen.

Der gegenwärtige Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zeigt, dass der SPNV im Freistaat Thüringen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der großen Fortschritte im MIV seit 1990, noch

¹⁶ Vgl. hierzu z. B. die Untersuchungen zum *Schienenbonus* von Megel (vgl. Megel (2001)).

¹⁷ Anm.: So weisen bspw. *infras/IWW* (2000) einen monetär bewerteten ökologischen Vorteil der Bahn gegenüber dem Bus in Höhe von 16,30 € pro 1.000 Pkm aus.

¹⁸ Anm.: In der Verkehrswissenschaft spricht man davon, dass der SPNV die geringsten Nutzerkosten für den Ortswechsel aufweist.



attraktiver gestaltet werden muss. Soll den Bürgerinnen und Bürgern des Freistaates auch zukünftig eine realistische Alternative zum MIV geboten werden, die Voraussetzung für eine intermodale Verlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ist, bedarf es eines attraktiven SPNV. Nur dieser erreicht in etwa vergleichbare Reisezeiten, nur dieser weist die nachgefragten Komfortmerkmale im Vergleich zur Fahrt mit einem Pkw auf.

Zwei Aspekte sind hierbei grundsätzlich zu beachten:

- Zum einen wird der SPNV als Verkehrsmittelalternative erst dann wahrgenommen, wenn er eine kritische Größe bzw. Qualität aufweist. Insofern kann z. B. eine isolierte Streckenbetrachtung zu falschen Schlussfolgerungen führen, da die Konsequenzen für das Gesamtsystem unberücksichtigt bleiben (**Netzexternalitäten**).
- Zum anderen handelt es sich bei Verkehrsmittelwahlentscheidungen nicht um kurzfristige Prozesse. Folglich müssen attraktivitätssteigernde Maßnahmen z. T. als Investitionen in die Zukunft interpretiert werden, die ihre intermodale Verlagerungswirkung erst mittel- bis langfristig entfalten können.¹⁹ Mit der Gestaltung eines SPNV-Angebots tritt der Aufgabenträger mit der begründeten Erwartung „in Vorlage“, **langfristig** die Mobilitätswilligen für den SPNV zu gewinnen.

Verkehrspolitisches Ziel ist es, den SPNV noch attraktiver zu gestalten, um mehr Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen. Auch die sozialpolitischen Ziele erfordern ein Mindestmaß an SPNV-Attraktivität. Dabei decken die verkehrspolitisch motivierten, attraktivitätssteigernden Maßnahmen die sozialpolitischen Mindestanforderungen hinsichtlich des Beförderungsangebots i. d. R. bereits mit ab.

Die Festlegung der Tarife hat zum einen unter der Maßgabe einer sozialverträglichen Gestaltung des Systems zu erfolgen. Zum anderen hat die Tariffestlegung auch allgemein der Akzeptanzsteigerung des SPNV zu dienen, wobei sie jedoch auch die Ertragslage der Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen hat.

3.2 Linienkonzept

Zentrales Element des SPNV-Angebots ist das **Linienkonzept**, das aus dem Liniennetz und dem Fahrplan besteht. Durch beide werden sowohl die räumliche als auch die zeitliche Verfügbarkeit des SPNV bestimmt. Die Reisezeit wird damit im Wesentlichen determiniert. Das seit dem 15.12.2002 geltende Liniennetz stellt eine sichere Basis für die zukünftige Entwicklung dar, die sich an zwei Grundprinzipien orientiert.

Vom Freistaat Thüringen wird für das gesamte SPNV-Angebot ein **Integraler Taktfahrplan (ITF)** landesweit umgesetzt (1. Grundprinzip). Dies erfolgt schrittweise entsprechend den praktischen Möglichkeiten, insbesondere aber auch in der integrierten Angebotsentwicklung von Bus und Bahn. Ziel des ITF ist es, alle von der Bahn bedienten Orte, über den ganzen Tag und während der ganzen Woche, in festen, merkbaren Taktintervallen, auf klar definierten Linien, mit optimierten Anschlüssen in den sog. Systemknoten miteinander zu verknüpfen. An diesen Knoten werden dann auch die Angebote des StPNV sukzessive gemäß dem Taktschema des Gesamtsystems eingebunden.

Der ITF vereinigt somit Taktfahrpläne verschiedener Systeme und Linien zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem auf der Basis optimierter Umsteigemöglichkeiten. Für ein polyzentrisches Flächenland wie den Freistaat Thüringen, in dem sich der Verkehr nicht auf wenige Direktverbindungen konzentriert, ist die Verknüpfung von einzelnen Linien an Systemknotenpunkten unabdingbare Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.

Gerade für den SPNV lässt sich aber auch nur so ein flächendeckendes Netz von abgestimmten Verbindungsmöglichkeiten auch auf solchen Relationen, die nicht über eine Direktverbindung verfügen, realisieren. Die Anzahl möglicher Verbindungen nimmt zu und damit auch der Optionsnutzen des SPNV (Netzeffekte).

¹⁹ Anm.: Empirisch kann man nachweisen, dass die kurzfristigen Nachfrageelastizitäten geringer sind als die langfristigen (vgl. z. B. *Goodwin* (1992)).



Der ITF sorgt damit landesweit sowohl für eine hohe zeitliche als auch für eine hohe räumliche Verfügbarkeit des SPNV.

Daneben erfolgt die optimierte **Überlagerung** der beiden im SPNV üblichen Produkte **Regionalexpress** und **Regionalbahn** (2. Grundprinzip).²⁰ Der Regionalexpress stellt ein regionales Schnellverkehrssystem dar, das eine mittlere Reisegeschwindigkeit von etwa 90 km/h gewährleisten soll. Halte können nur in zentralen Orten höherer Ordnung, den ITF-Systemknoten bzw. Verknüpfungspunkten erfolgen, um diese Reisegeschwindigkeit zu erreichen. Der Großteil der Regionalexpress-Verbindungen geht über die Landesgrenzen des Freistaates Thüringen hinaus und sorgt somit für eine überregionale Verknüpfung zwischen dem Freistaat Thüringen und seinen Nachbarländern. Demgegenüber ist die Flächenerschließung primär die Aufgabe der Regionalbahn. Zu Lasten der Reisegeschwindigkeit, deren Zielvorgabe bei 60 km/h liegt, wird jede Zugangsstelle bedient.

Eine attraktive Verfügbarkeit des SPNV setzt i. d. R. einen einstündlichen Takt voraus.²¹ Die Bedienung des gesamten Netzes mit einem einstündigen Regionalbahn-Angebot wäre allerdings mittelfristig nicht finanzierbar, allenfalls wenn das Regionalexpress-Angebot reduziert oder eingestellt würde. Das Regionalexpress-Angebot entspricht jedoch besser den Bedürfnissen nach einer MIV adäquaten Reisezeit, insbesondere auf mittleren und langen Distanzen des Regionalverkehrs (25 bis 50 km).

Vor diesem Hintergrund verfolgt der Freistaat Thüringen in großen Teilen des Netzes die Strategie der Überlagerung des Regionalexpress- und Regionalbahn-Angebotes: Jede Zugangsstelle wird zumindest in einem zweistündigen Takt bedient. Die Überlagerung von zweistündigen Verbindungen auf der gleichen Strecke führt zu einem näherungsweise einstündigen Takt an denjenigen Zugangsstellen, die vom Regionalexpress bedient werden. Auf besonders wichtigen und aufkommensstarken Strecken werden nachfragegerecht einstündige Takte als Regel angeboten.

Diesen beiden Grundprinzipien folgend sieht der Freistaat Thüringen für die nächsten Jahre vor allem eine bedarfsorientierte Angebotsausweitung durch **Taktverdichtung** und die Einführung **neuer Direktverbindungen** vor.

Die Wirtschaftlichkeit des SPNV kann im Rahmen der Festlegung des Linienkonzeptes durch eine betriebstechnisch analog zum sog. **Flügelungskonzept** gestaltete Linienverknüpfung erhöht werden. Beim Flügelungskonzept fahren die Züge zweier Linien auf einem gemeinsamen Streckenabschnitt aneinandergespeichert als ein Zug. Als wesentliche Vorteile ergeben sich aus der Kopplung reduzierte Betriebskosten pro Wagen- bzw. Zug-km, die sich i. d. R. in geringeren Zuschusszahlungen durch den Aufgabenträger niederschlagen.²² Außerdem ist die Belegung der einzelnen Strecken geringer. Dies hat erhebliche Vorteile für die Auslastungsreserven der Strecken. Die gegebenenfalls aus der Konzeption resultierenden Nachfragewirkungen auf Grund erhöhter Standzeiten sind zu berücksichtigen.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich im Wesentlichen das in Abb. 3 dargestellte Linienkonzept als Zielkonzept für das Jahr 2007.²³ Hier wird deutlich, dass die Regionalexpress-Verbindungen vor allem entlang der nachfragestarken West-Ost- und Nord-Süd-Achsen des Freistaates Thüringen verlaufen und damit für ein attraktives Angebot zu den Thüringer Zentren und für attraktive Verbindungen zu den Zentren der benachbarten Bundesländer sorgen. Sehr gut erkennbar ist auch, dass durch die Regionalbahn-Verbindungen einerseits das Regionalexpress-Angebot auf den Achsen ergänzt wird und dass andererseits durch Regionalbahn-Verbindungen weitere Orte und Siedlungsschwerpunkte angebunden werden.

²⁰ Anm.: Die Produktnamen Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB) werden von der *DB Regio AG* verwendet. Die NE-Bahnen im Freistaat Thüringen, wie die *Erfurter Industriebahn GmbH*, die *Süd•Thüringen•Bahn GmbH*, die *Vogtlandbahn GmbH* und die *Burgenlandbahn GmbH* bieten ein hochwertiges Verkehrsangebot entsprechend der Regionalbahn.

²¹ Anm.: Der einstündliche Takt ist im Landesverkehrsprogramm 1998 des Freistaates Thüringen festgeschrieben.

²² Anm.: So fallen sowohl die Trassen- als auch die Stationsgebühren lediglich einmal an, wenn zwei Züge gekoppelt als ein Zug fahren. Auf dem gekoppelten Abschnitt kommt es folglich zu einer Halbierung der Trassen- und Stationspreise pro Wagen- bzw. Zug-km. Außerdem wird der Personalaufwand reduziert, da ein Triebwagenführer auf der gekoppelten Strecke eingespart werden kann.

²³ Anm.: Das Linienkonzept 2007 ist ausführlich in Kapitel 5 dargestellt.

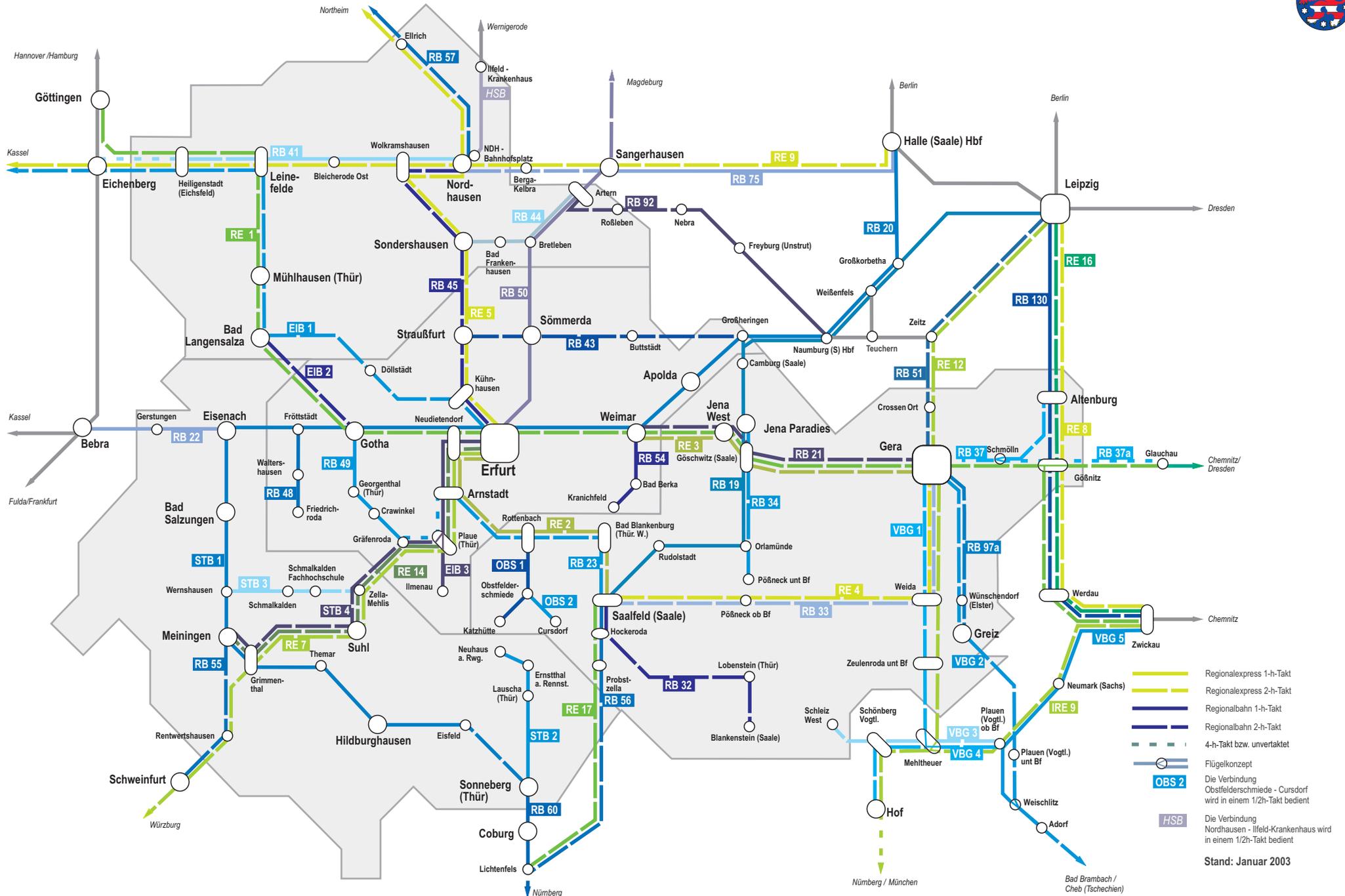


Abb. 3: Linienkonzept für den SPNV im Freistaat Thüringen (2007)



Entsprechend der systemimmanenten Logik des ITF muss im Idealfall die **Reisezeit** zwischen zwei Knotenpunkten die Hälfte der Zugfolgezeit des Fahrplankalles oder ein Mehrfaches davon betragen. Werden zwei Bahnhöfe als Systemknoten definiert, ist möglichst für eine entsprechende Reisezeit zwischen diesen beiden Bahnhöfen zu sorgen. Eine Reisezeitreduzierung ist allerdings im Sinne des ITF kein Selbstzweck, sondern sollte auf Grund der hohen Investitionen nach dem Prinzip „so schnell wie nötig“ erfolgen. Wenn bereits heute die notwendigen ITF-Reisezeiten erreicht werden, können neuerliche Investitionen nicht mehr mit dem ITF gerechtfertigt werden.²⁴

Reisezeiten sollten aber nicht nur ITF-Anforderungen genügen, sondern auch marktgerecht sein. Für den SPNV bedeutet dies vor allem, dass die Reisezeiten konkurrenzfähig zum MIV sein müssen.

Abb. 4 verdeutlicht, dass auf zahlreichen Strecken im Freistaat Thüringen die Zielreisegeschwindigkeiten noch nicht erreicht werden. Vor allem die beiden Nord-Süd-Verbindungen Northeim – Nordhausen – Erfurt und Erfurt – Schweinfurt sowie die östlich von Jena verlaufende Teilstrecke der Mitte-Deutschland-Verbindung sind von zu geringen Reisegeschwindigkeiten betroffen. Gerade dort werden daher auch zukünftig Infrastrukturmaßnahmen notwendig sein. Daneben leidet die Attraktivität des SPNV auch auf vielen anderen Regionalstrecken unter den geringen Reisegeschwindigkeiten. Allerdings zeigt Abb. 4 auch, dass auf den Strecken, in die in der Vergangenheit investiert wurde, die angestrebten attraktiven Reisegeschwindigkeiten mittlerweile erreicht werden. So wurde bspw. mit der Inbetriebnahme der SPNV-Musterstrecke Gotha – Leinefelde die Reisegeschwindigkeit zwischen den beiden Orten wesentlich erhöht. Die Regionalexpress-Verbindung realisiert heute eine Reisegeschwindigkeit von über 109 km/h anstatt 65 km/h (1996) während die Regionalbahn-Verbindung 69 km/h anstatt 47 km/h (1996) erreicht.

²⁴ Anm.: Weitere Verkürzungen der Reisezeit hätten lediglich zur Folge, dass die Züge früher an den Knoten ankämen, dort aber entsprechend länger die Anschlüsse abwarten müssten.

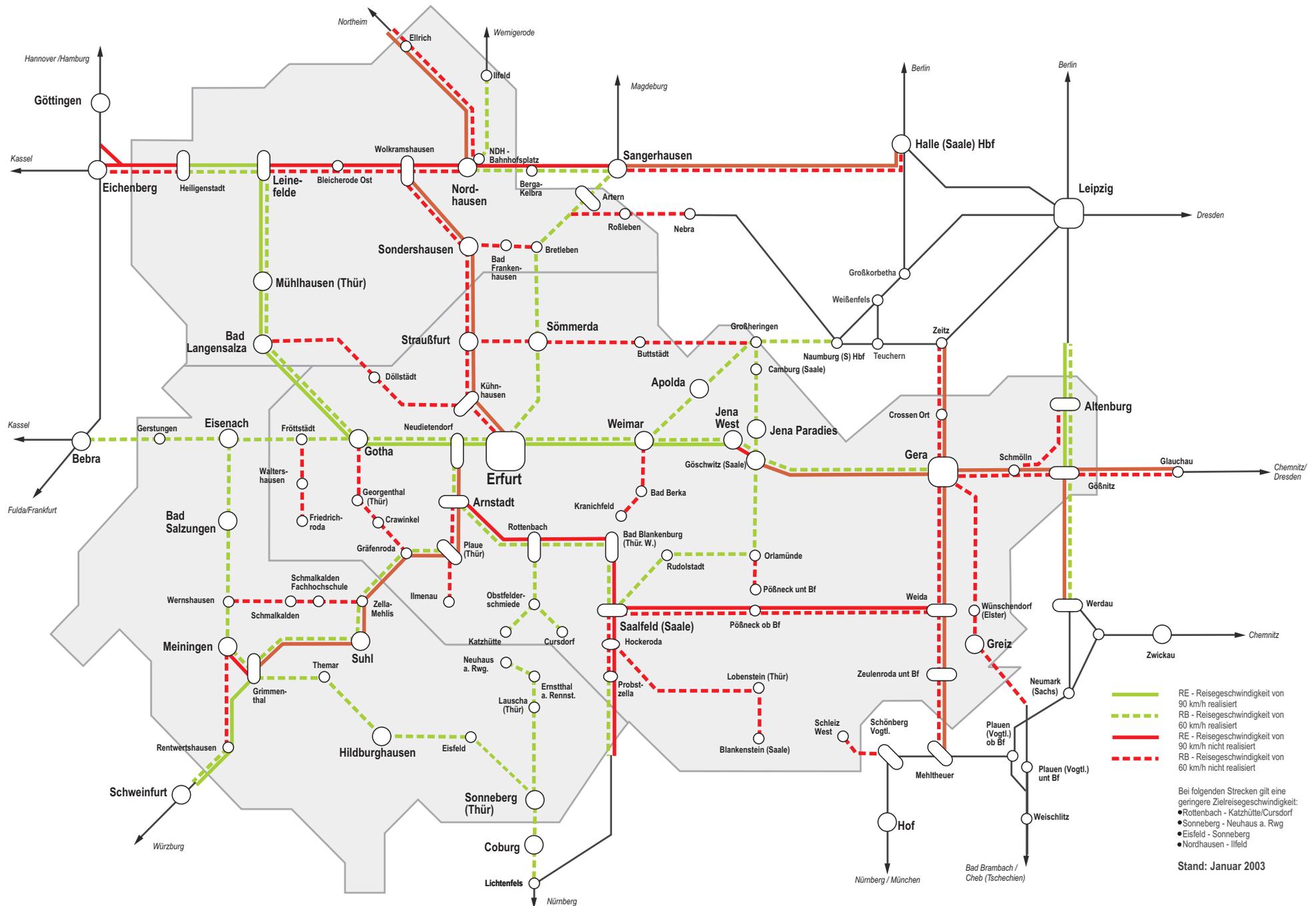


Abb. 4: Erreichte Zielreisegeschwindigkeiten im SPNV des Freistaates Thüringen (2003)



3.3 Infrastrukturmaßnahmen und Rollmaterial

Eine Reduzierung der Reisezeit setzt stets ein entsprechendes Zusammenspiel von Schieneninfrastruktur und Rollmaterial voraus. Als Fahrzeit reduzierende Investitionen in das Rollmaterial kommen dabei in Frage:

- Maßnahmen, die das Beschleunigungs- und Abbremsvermögen der Züge erhöhen, also eine stärkere Motorisierung, elektrischer Antrieb und/oder Leichtbauweise der Züge;
- der Einsatz von Neigetechnikzügen, da diese höhere Kurvengeschwindigkeiten realisieren können.

Im System des ITF vom Freistaat Thüringen können höhere Geschwindigkeiten nur dann realisiert werden, wenn die Infrastruktur dies erlaubt. Mit Blick auf die raum- und infrastrukturellen Gegebenheiten sind im Freistaat Thüringen daher folgende **Maßnahmen an den Strecken sowie in den Bahnhöfen** als geeignet zu verifizieren:

- Ertüchtigung der Streckengeschwindigkeit und
- Ausbau der Kreuzungskapazitäten sowie die Schaffung ausreichender Standkapazitäten für die gleichzeitig anwesenden Züge in den Systemknoten.

Gemäß Art. 87 (e) Grundgesetz (GG) liegt die Vorhaltung der Schienenwege originär in der **Zuständigkeit des Bundes**. Dieser hat zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes, also der *DB AG* mit ihren beiden Infrastrukturunternehmen *DB Netz AG* und *DB Station&Service AG*, Rechnung getragen wird. Die entsprechenden Finanzierungsprogramme zur Bewältigung der Investitionserfordernisse dieser beiden Infrastrukturunternehmen sind das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sowie Sonderprogramme, wie bspw. das Programm zur Altlastensanierung gemäß dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGGrG).

Die permanent erforderlichen Maßnahmen der baulichen Unterhaltung sowie kleine Ersatzmaßnahmen an der baulichen Infrastruktur finanziert die *DB AG* auch aus den Trassenentgelten bzw. Stationsgebühren. Die Trassenentgelte wurden durch die *DB Netz AG* mit der Einführung von sog. Regionalfaktoren zum 01.01.2003 auf weiten Netzabschnitten, insbesondere im regionalen Schienennetz des Freistaates Thüringen entsprechend des dort gegebenen, baulichen Zustandes so angepasst, dass der langfristige Fortbestand des Regionalnetzes im Wesentlichen sichergestellt ist.

Insofern wird es in Zukunft nicht mehr einer Bezuschussung entsprechender Investitionen in die Schieneninfrastruktur durch den Freistaat Thüringen bedürfen, wie dies gerade zuletzt an der Grenze der Möglichkeiten des Freistaates tatsächlich erforderlich war. Gleichwohl behält sich der Freistaat die Unterstützung einzelner besonderer Maßnahmen entsprechend den konzeptionellen Leitlinien des NVP im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten auch in Ausnahmefällen vor.



Das Thüringer Beispiel:

Ein Beispiel für das große Engagement des Freistaates Thüringen bei der Sicherung des Schienennetzes ist die Reaktivierung des Sonneberger Netzes.

Obwohl mit der langfristigen Bestellung ausreichender Verkehrsleistungen im Südthüringer Netz entsprechend dem gültigen NVP eine genau bekannte Einnahmebasis für den Infrastrukturbetrieb auch für die Zukunft sichergestellt werden konnte, sah sich die *DB Netz AG* nicht in der Lage, das aus den beiden Kursbuchstrecken 564 und 569 bestehende **Sonneberger Netz** (Landkreise Sonneberg und Hildburghausen) zu sanieren. Die Bedeutung der beiden Strecken, gerade auch für das integrale Entwicklungskonzept des Naturparks Thüringer Wald, bewog den Freistaat Thüringen nach sorgfältiger Prüfung verschiedener Angebote, die *Thüringer Eisenbahn GmbH* (ThE), die die Strecken Eisfeld – Sonneberg/Thür und Sonneberg/Thür – Neuhaus a. Rwg für 17 Jahre pachten konnte, bei den notwendigen Investitionen umfassend zu unterstützen. Für die Sanierung der insgesamt ca. 60 km langen Strecken stellte der Freistaat Thüringen im Jahr 2002 für Gleisanlagen und Sicherungstechnik rund 13 Mio. € bereit.

Im Ergebnis wurde auf der Basis der zielgerichteten Anwendung aller möglichen kostensenkenden Maßnahmen ein effizienter Betrieb auf sanierten Strecken erreicht. Gleichzeitig erfolgte eine vollständige Neuordnung des gesamten ÖPNV-Angebots mit einer zielgerichteten Ausrichtung des Busverkehrs zur Feinerschließung und als Zubringer zur Bahn. Der Freistaat Thüringen hat dank der Unterstützung durch die kommunalen Gebietskörperschaften ein hervorragendes Beispiel für ein integratives Gesamtverkehrsmodell geschaffen.

Die flächendeckende Sanierung der Schieneninfrastruktur durch ein Bundesland nach diesem Muster ist jedoch unter den derzeitigen finanzpolitischen Rahmenbedingungen nicht zu leisten. Gerade als Flächenland würde der Freistaat Thüringen schnell an finanzielle Grenzen stoßen, nicht zuletzt da er weder die originäre Zuständigkeit für die Infrastrukturvorhaltung hat, noch über adäquate Mittel dafür verfügt.

Die nach der Betriebsaufnahme erreichten Fahrgastzahlen liegen weit über den bisher im ÖPNV-Gesamtsystem erreichten Volumen und verdeutlichen ganz klar die Sinnhaftigkeit dieses Projektes.

In Abb. 5 sind die zentralen Verbesserungsmaßnahmen für das Schienennetz des Freistaates Thüringen dargestellt. Sie stimmen weitestgehend mit den in Abb. 4 dargestellten Mängelstellen überein. Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Verbindung Erfurt – Würzburg steht die Ertüchtigung für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen und eine Verbesserung der Steuerungs- und Sicherungstechnik im Vordergrund. Daneben sollen zahlreiche Strecken der Thüringer Regionalnetze hinsichtlich Reisegeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit saniert werden, so auch die Verbindung Northeim – Nordhausen – Erfurt. Im Ergebnis werden durch diese Maßnahmen vor allem höhere Reisegeschwindigkeiten im SPNV erreicht.²⁵

²⁵ Anm.: Eine Darstellung der Verbesserungsmaßnahmen findet sich in Kapitel 6.



Der Einsatz neuen **Rollmaterials** lässt sich nicht nur mit einer Reisezeitreduzierung begründen. Modernes Rollmaterial bietet einen höheren Fahrkomfort, erhöht das Sicherheitsgefühl während der Fahrt und ist wegen des geringeren Energieverbrauchs umweltfreundlicher und wirtschaftlicher. Außerdem wird den besonderen Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen durch die Beachtung der hohen Standards entsprechend den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen Rechnung getragen und damit ein entscheidender Beitrag zum barrierefreien SPNV geleistet. Im Ergebnis werden die Fahrzeuge auf Grund der gesteigerten Qualität wesentlich attraktiver. Der Freistaat Thüringen hat schon in der Vergangenheit ein Förderprogramm zur Beschaffung neuen Rollmaterials mit der *DB AG* sowie den NE-Bahnen vereinbart und erhält so eine der modernsten Nahverkehrsflotten Deutschlands.

An den **Zugangsstellen**, also den Bahnhöfen und Haltepunkten, erfolgt der Zugang zum SPNV. Außerdem sind sie systembedingt die Orte, an denen die Verknüpfungen innerhalb des öffentlichen Verkehrs aber auch zwischen dem SPNV und den Individualverkehren zu erfolgen haben. Mängel an den Zugangsstellen führen dazu, dass potenzielle Kunden von der Nutzung des SPNV abgehalten werden, da ihnen kein adäquater Zugang zum SPNV geboten wird.

Die Zugangsstellen sollen daher

- ein angenehmes Äußeres aufweisen und komfortabel sein (Sauberkeit, Wetterschutz, Treppenführung, Sitzgelegenheiten etc.),
- ein Sicherheitsgefühl bei den Kunden gewährleisten (Beleuchtung, Überwachungskameras, Notrufsäulen etc.),
- sämtliche relevanten Informationen bereitstellen (Aushänge, Wegweiser, Personal etc.),
- die Verknüpfung gebrochener Mobilitätsketten unterstützen (Park+Ride-, Kiss+Ride- und Bike+Ride-Möglichkeiten sowie Zusammenführung von SPNV- und StPNV-Halten) und
- im Sinne eines barrierefreien SPNV gestaltet sein (Aufzüge, Rampen, Bahnsteighöhen, Türen).

Das Thüringer Beispiel:

Als ein gutes Beispiel für eine gelungene Bahnhofsgestaltung kann der **Bahnhof Nordhausen** genannt werden. Das Empfangsgebäude und die Bahnsteige wurden saniert und modernisiert. Fahrgastinformationssysteme und Leitsysteme für Sehbehinderte sowie neue Serviceleistungen (Mobilitätsberatung) stellen eine optimale Serviceplattform für den Fahrgast dar. Die Verknüpfung zum MIV und Fahrrad wurde durch die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen und den Bau einer Fahrradabstellanlage (mit dem Potenzial einer Fahrradstation) gefördert. Der Taxenstand liegt günstig zum Bahnhof und ermöglicht kurze An- und Abfahrtswege, aber auch ein höheres Sicherheitsgefühl auf dem Bahnhofsvorplatz.

Da die *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* und die Nordhäuser Straßenbahn (*Verkehrs- und Stadtreinigungsbetriebe Nordhausen GmbH*) die gleiche Spurweite besitzen, erfolgt eine Verbindung beider Systeme am Bahnhof als zentralem Verknüpfungspunkt gemäß dem Regio-Tram-Konzept unter Einbindung des SPNV sowie des Busverkehrs. Mittels eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) wird die fahrplanmäßige Abstimmung aller regionalen ÖPNV-Teilsysteme auch im alltäglichen Betrieb sichergestellt.

Der Bahnhof Nordhausen entwickelt sich so zur Drehscheibe aller Verkehrsträger in der Region Nordthüringen. Die Entwicklung des ÖPNV-Verkehrsaufkommens nach der Umsetzung der genannten Maßnahmen bestätigt das gewählte Konzept.



Der Bau neuer Zugangsstellen erhöht die räumliche Verfügbarkeit des SPNV (und damit auch die des öffentlichen Verkehrs insgesamt) und nicht zuletzt die Haus-Haus-Reisegeschwindigkeit der Kunden, die eine neue Zugangsstelle nutzen.²⁶

Da sich der Freistaat Thüringen der Bedeutung von Zugangsstellen für die Attraktivität des SPNV bewusst ist, wurde mit der *DB AG* ein umfangreiches Ausbau- und Sanierungsprogramm mit den Schwerpunkten Bau neuer Zugangsstellen, Fahrgastinformationssysteme, bauliche Maßnahmen und Verkehrsträger übergreifende Verknüpfung vereinbart. In den nächsten Jahren wird es landesweit beim Großteil der Thüringer Zugangsstellen zu umfangreichen Verbesserungsmaßnahmen kommen. In Abb. 6 sind exemplarisch einige bedeutende Maßnahmen dargestellt.²⁷ Es wird deutlich, dass es landesweit zu Verbesserungen an vielen Zugangsstellen kommt, wobei das Ziel der verbesserten Verknüpfung von Bahn und Bus zu einem integrierten ÖPNV-Angebot im Vordergrund steht.

²⁶ Anm.: Mit der Erhöhung der räumlichen Verfügbarkeit (zusätzliche Haltepunkte) nimmt zwar die Zugangs- und Abgangszeit ab, gleichzeitig erhöht sich aber die Fahrtzeit durch zusätzliche Standzeiten, Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge. Dieser Nebeneffekt wird jedoch durch die neue Generation moderner Leichttriebwagen faktisch überwunden.

²⁷ Anm.: Eine Auflistung aller geplanten Maßnahmen findet sich in Kapitel 8.

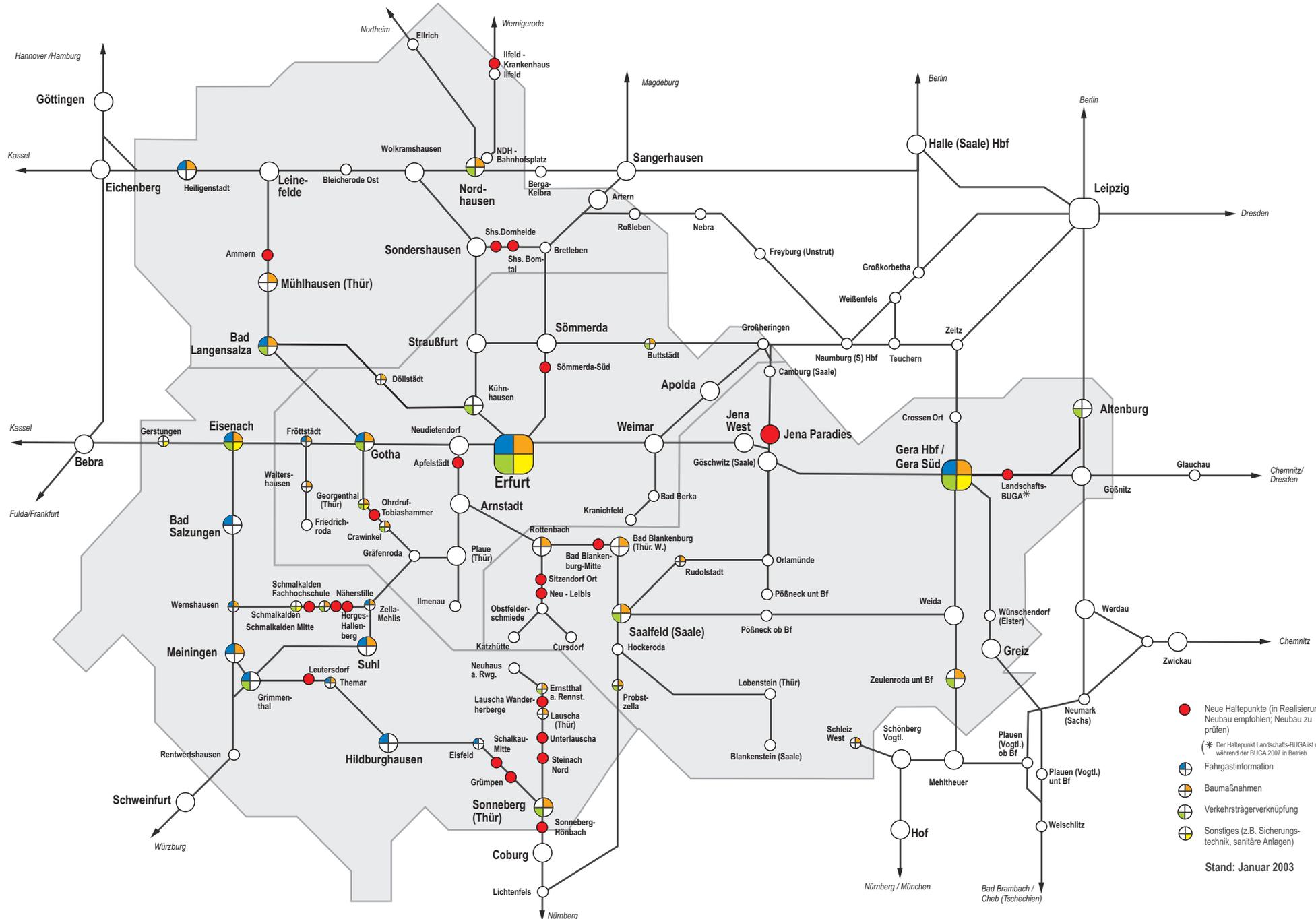


Abb. 6: Geplante Infrastrukturmaßnahmen II: Zugangsstellen im Freistaat Thüringen (2007)



3.4 Marketing und Vertrieb

Neben der Angebotsqualität entscheidet im Wesentlichen der **Tarif** darüber, ob der SPNV als Verkehrsmittel angenommen wird. Liegt der Tarif wesentlich über den variablen Kosten der MIV-Nutzung, stellt dies einen entscheidenden Wettbewerbsnachteil gegenüber dem MIV dar. Im Vergleich zu den westdeutschen Bundesländern ist das Bahnfahren im Freistaat Thüringen auf Grund der geringeren Einkommen und der fehlenden regionalen Differenzierung aus Sicht der ortsansässigen Kunden relativ teurer.²⁸

Im Freistaat Thüringen wird bis auf wenige Ausnahmen seit dem 15.12.2002 das neue Tarifsystem der *DB AG* angewendet.²⁹ Daneben wurden schon in der Vergangenheit zwischen dem Freistaat Thüringen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen regionale Tarifangebote vereinbart, die bereits heute ein vergünstigtes Fahren erlauben. Der Freistaat Thüringen strebt weitere **regionale Tarifangebote** an, nicht zuletzt auch um die integrierte Nutzung von Bahn und Bus stärker zu fördern. Daneben würde bspw. die Einführung von Jobtickets zu einer Tarifiereduzierung bei den Berufspendlern als einer der größten Kundengruppen des ÖPNV ganz allgemein führen. Das Tarifangebot für Studenten konnte bereits auf der Basis von Semestertickets an fast allen Hochschulen optimiert werden.

Nutzt ein Kunde im Freistaat Thüringen den StPNV als Zu- und/oder Abbringer für den SPNV, muss er heutzutage i. d. R. unterschiedliche Fahrscheine lösen. D. h. der Nutzer muss sich in zwei oder drei Tarifsystemen auskennen und mehrfach die notwendige Zeit zum Fahrscheinkauf aufwenden. Die Attraktivität des ÖPNV leidet merklich darunter. Dies führt zu der berechtigten Forderung nach einer grundsätzlichen Verknüpfung der Teilsysteme des ÖPNV.

In großen Agglomerationsräumen wie dem Rhein-Neckar- oder dem Rhein-Ruhr-Gebiet sind daher heute **Verkehrsverbünde** mit einer starken, zentralen Verbundgesellschaft Standard geworden. Das Management dieser Verbünde, nicht zuletzt aber auch die gesonderten Kosten der Vorhaltung der Management- und Vertriebsgesellschaft sind nur zu rechtfertigen, wenn sich dieser Mehraufwand in einer deutlich höheren Akzeptanz des ÖPNV insgesamt widerspiegelt. Diese wird dort erreicht, wo auf Grund der Siedlungs- und Verkehrsdichte das regionale Straßennetz ohne einen leistungsfähigen ÖPNV längst nicht mehr in der Lage wäre, die Verkehrsnachfrage auch nur ansatzweise abzuwickeln.

Zudem hat der naturgemäß notwendige, höhere Abstimmungsbedarf der Aktivitäten der Verkehrsunternehmen untereinander den (partiellen) Verlust der Eigenständigkeit der einzelnen Betriebe zur Folge. Nicht zuletzt aus diesem Grund geht die Einrichtung von Verkehrsverbänden dort, wo viele Verkehrsunternehmen betroffen sind, mit erheblichen Anpassungsnotwendigkeiten einher und bedarf daher einer langen Vorbereitungs- und Erprobungszeit.

Der Freistaat Thüringen befürwortet mittel- bis langfristig die schrittweise **Einführung von Tarifkooperationen** in sinnvoll definierten Verkehrsregionen. Diese Kooperationen ermöglichen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs mit einem Fahrschein, ohne dass es zu weiteren, zwingenden Abhängigkeiten der einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander und zu personalintensiven, zusätzlichen Verbundverwaltungen kommen muss. Die Basis für derartige Marketing- und Vertriebsstrukturen können die drei im Freistaat Thüringen bereits gebildeten ÖPNV-Kooperationen *Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH* (VMT), *Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen* (NVN) und *Interessenverband Regionaler Personenverkehr Südthüringen e.V.* (IVRPV) sein.

Daneben kommt es für den Freistaat Thüringen darauf an, Sorge dafür zu tragen, dass Maßnahmen der **Distribution** und **Kommunikation** zur Erhöhung der Akzeptanz des SPNV intensiver zum Einsatz gebracht werden.³⁰ So muss erreicht werden, dass die Bürgerinnen und Bürger den öffentlichen Verkehr im Allgemei-

²⁸ Anm.: So lag bspw. der monatliche Bruttoverdienst im produzierenden Gewerbe im Jahr 2001 im Freistaat Thüringen lediglich bei 74 % des Bundesdurchschnitts. Vgl. Statistisches Bundesamt (2003).

²⁹ Anm.: Seit dem 15.12.2002 werden statt des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs (DPT) die neuen Beförderungsbedingungen der *DB AG* angewendet.

³⁰ Vgl. zur Terminologie des Marketing Beschorner/Peemöller (1995), S. 309ff.



nen und den SPNV im Speziellen als Verkehrsmittelalternative überhaupt wahrnehmen. Damit ist die besondere Rolle gezielter Werbemaßnahmen angesprochen. Sonderveranstaltungen wie z. B. Fahrten mit Dampflok bespannten Zügen, aber auch an die Bahn gebundene Touristikangebote sorgen für positive Erfahrungen mit dem Schienenverkehr. Zudem muss gerade potenziellen Neukunden die Informations- und Fahrscheinbeschaffung erleichtert werden.³¹ So sollen Verkehrsträger übergreifende Mobilitätszentralen verstärkt eingerichtet werden, in denen nicht zuletzt auch die Fahrscheine für den SPNV und den StPNV erworben werden können.

Das Thüringer Beispiel:

Der Freistaat Thüringen gehört zu den Bundesländern mit einer Vielzahl von Nostalgiebahnangeboten. Auf insgesamt über 300 km Strecke verkehren regelmäßig historische Züge. Unter dem Titel „**Nostalgie – Vom Glanz vergangener Tage**“ hat die *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH* in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Interessengemeinschaften ein Programm mit Thüringer Nostalgie-Routen und Eisenbahnmuseen und -werken erarbeitet, welches von der Bevölkerung sehr gut angenommen wird.

3.5 Anbietende Verkehrsunternehmen

Neben einer klaren Vorstellung, wie das SPNV-Konzept auszusehen hat, muss auch festgelegt werden, bei welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen die geplanten Betriebsleistungen bestellt werden. In diesem Zusammenhang wird immer wieder um das Für und Wider eines wettbewerblichen Prozesses gestritten.

Wettbewerb zwischen Anbietern stellt ein fundamentales Prinzip innerhalb einer Marktwirtschaft dar. Durch Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt es zu Produkt- und Produktionsinnovationen und damit zu einer zunehmenden Attraktivität sowie einem geringeren Zuschussbedarf für die Aufgabenträger allgemein.

Der Freistaat Thüringen hat daher bereits seit Mitte der 1990er Jahre systematisch auch bei NE-Bahnen, wie bspw. der *Erfurter Industriebahn GmbH* oder der *Süd•Thüringen•Bahn GmbH*, SPNV-Leistungen bestellt. Ihr Anteil am gesamten Zug-km-Volumen liegt mittlerweile bei über 26 %. Auf Grund der geltenden Verkehrsverträge besteht in den Jahren 2003 bis 2007 diesbezüglich kein besonderer Handlungsbedarf.³²

3.6 Verantwortlichkeiten des Freistaates Thüringen

Bevor in den folgenden Kapiteln die Input-Faktoren für einen attraktiven SPNV mit ihren jeweiligen Maßnahmen diskutiert werden, sollen die Verantwortlichkeiten des Freistaates Thüringen für die jeweiligen Input-Faktoren in Übersicht 1 dargestellt werden. Zu beachten ist hierbei, dass die darin vorgenommene prinzipielle Unterscheidung der Verantwortung in der Praxis nicht immer eindeutig wahrgenommen werden kann.

Es wird deutlich, dass der Freistaat Thüringen für das Erscheinungsbild des SPNV in seiner Gesamtheit als Aufgabenträger zumeist direkt verantwortlich ist. In der Praxis wird die Umsetzung entsprechend der vertraglich vereinbarten Vorgaben jedoch durch die Leistungsqualität der Verkehrsunternehmen bestimmt, sodass aus Sicht der Kunden deren Engagement eine hervorgehobene Rolle zukommt.

Für die Infrastruktur, also für das Schienennetz sowie die Zugangsstellen, sind der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verantwortlich. Hier hat der Freistaat nur eine indirekte Zuständigkeit, die er im

³¹ Anm.: Damit sich ein potenzieller Kunde in einem neuen Verkehrssystem zurechtfindet, muss er im Wesentlichen Informationsfixkosten aufwenden, die irreversibel sind und damit eine Nutzungsbarriere darstellen. Je höher diese Informationskosten sind, desto geringer ist die Bereitschaft, das Verkehrssystem zu nutzen.

³² Anm.: Details sind in Kapitel 12 skizziert.



Rahmen der ihm dafür nur sehr eingeschränkt bereit gestellten Mittel des Bundes in besonderen Fällen verwenden kann.

Sowohl bei der Distribution und Kommunikation als auch bei der Verknüpfung von SPNV und StPNV teilt sich der Freistaat Thüringen die direkte Verantwortung mit anderen Entscheidungsträgern. Vor dem Hintergrund möglicherweise konfligierender Interessen gilt es, einvernehmliche Lösungen zu finden.

Übersicht 1: Gesetzliche Verantwortlichkeit des Freistaates Thüringen im SPNV (Prinzip)

Inputfaktor	gesetzliche Verantwortung des Freistaates Thüringen			Bemerkung
	direkt (alleinig)	direkt (geteilt)	indirekt	
SPFV				<ul style="list-style-type: none"> ▪ eigenverantwortlich betrieben von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ▪ z. B. von DB AG, Connex-Gruppe
Linienkonzept	X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Land bestimmt als Aufgabenträger das Linienkonzept
Schiennetz			X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwortung liegt originär beim Bund bzw. bei der DB Netz AG (Art. 87e GG) ▪ Land kann Netzausbau bei Bedarf finanziell fördern
Rollmaterial			X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Land gibt als Aufgabenträger die wesentlichen Eigenschaften des Rollmaterials vor ▪ Wahl des Rollmaterials liegt letztlich beim Eisenbahnverkehrsunternehmen ▪ Land kann Fahrzeugbeschaffung fördern
Zugangsstellen			X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwortung liegt bei DB Station&Service AG ▪ Land kann Fortentwicklung finanziell fördern
Tarife		X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellung der Tarife obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen ▪ Land ist Genehmigungsbehörde ▪ Land kann zusätzlich regionale Tarifangebote aushandeln ▪ Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern bei länderübergreifenden Tarifen
Distribution und Kommunikation		X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eisenbahnverkehrsunternehmen sind für die Distribution und Kommunikation verantwortlich ▪ Land entwickelt gezielte Marketingkonzepte gemäß den verkehrspolitischen Schwerpunkten
Verknüpfung SPNV/StPNV		X		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Land ist zusammen mit den Aufgabenträgern des StPNV (Landkreise und kreisfreie Städte) für die Verknüpfung verantwortlich
Wettbewerb	X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Land entscheidet als Aufgabenträger, wie es unter den geltenden Rahmenbedingungen das zu beauftragende Eisenbahnverkehrsunternehmen auswählt ▪ Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern bei länderübergreifenden Angeboten

Quelle: Eigene Darstellung



4. SPNV-Nachfrage

Die SPNV-Nachfrage hängt zum einen von der gesamten Verkehrsnachfrage des regionalen und über-regionalen Verkehrsmarktes und zum anderen von der relativen Attraktivität des SPNV-Angebots gegenüber dem MIV ab. Die Verkehrsnachfrage wird im Wesentlichen von der Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung der Erwerbstätigenzahl beeinflusst. Für die SPNV-Nachfrage ist daneben die Entwicklung der Gruppe der Zwangskunden relevant. Außerdem sind Veränderungen beim SPNV-Angebot zu beachten, da SPNV und SPNV in komplementärer, aber auch in konkurrierender Beziehung zueinander stehen (s. o.).



4.1 Soziostrukturelle Entwicklungen

Die **Bevölkerungsentwicklung** des Freistaates Thüringen ist durch einen Rückgang gekennzeichnet, der auch in der Zukunft, wenn auch abgeschwächt, anhalten wird. Gemäß der regionalisierten Bevölkerungsprognose des Thüringer Landesamtes für Statistik dürfte die Einwohnerzahl des Freistaates Thüringen im Jahre 2007 bei etwa 2,35 Mio. liegen.³³ Dies bedeutet gegenüber 1997 einen Rückgang von etwa 0,13 Mio. Vor allem die kreisfreien Städte müssen im Vergleich zu den Landkreisen mit höheren Rückgangsraten rechnen, da es zu anhaltenden Wanderungsverlusten der Kernstädte zu Gunsten der umgebenden Räume kommt (vgl. Tab. 2). Ein Vergleich zwischen den Planungsregionen zeigt, dass es keine wesentlichen Unterschiede zwischen diesen gibt. Die höchste Schrumpfungsrates weist Ostthüringen mit -7 % auf. Die Entwicklung der **Erwerbstätigenzahl** kann als Indikator für die Entwicklung des Berufsverkehrs dienen (vgl. Tab. 3). Nach dem starken Rückgang der Erwerbstätigenzahl zwischen 1991 und 1997 setzte bis 2000 eine Stabilisierung ein. So lag die Erwerbstätigenzahl im Freistaat Thüringen 1991 noch bei 1,23 Mio., 1997 nur noch bei 1,01 Mio. und 2000 bei 1,06 Mio.³⁴ Auch in dem Stabilisierungsprozess ergeben sich zwischen den Planungsregionen keine gravierenden Unterschiede. Für den Gültigkeitsraum dieses NVP wird von einer konstanten Erwerbstätigenzahl mit leichter Tendenz nach oben ausgegangen.

³³ Vgl. Institut für Wirtschafts- und Regionalentwicklung (2002). Der Wert ergibt sich aus einer linearen Interpolation der Prognosen für die Jahre 2005 und 2010.

³⁴ Vgl. TMWAI (1999) und TMWAI (2001a)



Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Thüringen

Gebiet	1997	2001	2007	Veränderung 1997-2007
Mittelthüringen	714.021	703.334	689.740	-3,40 %
Stadt Erfurt	205.361	200.126	181.140	-11,79 %
Stadt Weimar	62.176	63.522	60.900	-2,05 %
Weimarer Land	91.566	90.905	94.380	3,07 %
Sömmerda	82.483	80.323	81.220	-1,53 %
Ilm-Kreis	122.903	121.040	121.100	-1,47 %
Gotha	149.532	147.418	151.600	0,98 %
Nordthüringen	434.903	422.541	413.920	-4,82 %
Unstrut-Hainich-Kreis	121.101	118.446	114.880	-5,14 %
Nordhausen	100.743	97.685	95.500	-5,20 %
Kyffhäuserkreis	96.749	92.983	91.760	-5,16 %
Eichsfeld	116.310	113.427	111.780	-3,89 %
Südthüringen	533.898	517.562	506.860	-5,06 %
Stadt Eisenach*	--	44.242	41.860	--
Stadt Suhl	51.208	46.765	44.320	-13,45 %
Wartburgkreis*	192.183	143.646	141.000	-4,85 %
Sonneberg	69.639	67.175	65.140	-6,46 %
Schmalkalden-Meiningen	145.878	142.488	140.400	-3,76 %
Hildburghausen	74.990	73.246	74.140	-1,13 %
Ostthüringen	795.326	767.950	738.180	-7,19 %
Stadt Jena	99.273	101.157	91.480	-7,85 %
Stadt Gera	118.733	109.926	99.340	-16,33 %
Saalfeld-Rudolstadt	137.282	131.015	126000	-8,22 %
Saale-Orla-Kreis	101.185	97.568	96.180	-4,95 %
Saale-Holzland-Kreis	93.551	93.404	95.560	2,15 %
Greiz	126.815	122.459	121.440	-4,24 %
Altenburger Land	118.487	112.421	108.180	-8,70 %
Kreisfreie Städte*	536.751	565.738	519.040	-11,10 %
Landkreise*	1.941.397	1.845.649	1.829.660	-3,60 %
Thüringen	2.478.148	2.411.387	2.348.700	-5,22 %

* Die Stadt Eisenach ist erst seit dem 01.01.1998 kreisfreie Stadt. Bei der Berechnung der prozentualen Bevölkerungsveränderung wurde Eisenach dem Wartburgkreis zugerechnet.

Quelle: TLS (2002), Institut für Wirtschafts- und Regionalentwicklung (2002)

Die Gruppe der Zwangskunden, die eine sichere Nachfrage für den ÖPNV darstellt, hat sich seit 1997 verringert. Folgende Indikatoren belegen dies:

- Die **Anzahl der Schüler** sank zwischen den Schuljahren 1997/98 und 2001/02 um 25 %. Die kreisfreien Städte und Landkreise sind im gleichen Umfang von dieser Entwicklung betroffen. Auch zwischen den Planungsregionen ergeben sich keine Unterschiede in der Entwicklung (vgl. Tab. 4).

Allerdings hat sich auch die **Anzahl der Schulen** verringert (-12 % bezogen auf Thüringen), wobei die Landkreise einen etwas stärkeren Rückgang aufweisen als die kreisfreien Städte. Zwischen den Planungsregionen lassen sich keine nennenswerten Unterschiede ausmachen (vgl. Tab. 4).

- Die **Pkw-Verfügbarkeit** ist seit 1997 kontinuierlich gestiegen. Die Anzahl der Personen, die über keinen Pkw verfügen, ist damit geringer geworden. Ende 1997 lag die Pkw-Dichte im Freistaat Thüringen noch bei 482 Pkw/1.000 Ew., während sie Ende 2001 bereits 524 Pkw/1.000 Ew. betrug. Sie liegt knapp unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (540 Pkw/1.000 Ew.) und hat damit den zweithöchsten Wert aller ostdeutschen Bundesländer. Bezogen auf die Einwohner, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, ist die Pkw-Dichte von 596 Pkw/1.000 Ew. über 18 Jahre (Ende 1997) auf 627 Pkw/1.000 Ew. über 18 Jahre (Ende 2001) gestiegen. Inwieweit sich der Anstieg der Pkw-Dichte



fortsetzt, kann nicht exakt prognostiziert werden. Die Werte vergleichbarer westdeutscher Bundesländer wie Rheinland-Pfalz (584 Pkw/1.000 Ew.) und Schleswig-Holstein (550 Pkw/1.000 Ew.) lassen einen weiteren Anstieg vermuten, zumal langfristig ein weiterer Zuwachs der privaten Einkommen - trotz aller aktuellen (konjunkturellen und strukturellen) Probleme - anzunehmen ist.

Die Zunahme der Pkw-Dichte erfolgte vor allem in den Landkreisen des Freistaates Thüringen (vgl. Tab. 5). Da in den Landkreisen aber auch zumeist die Quellen des regionalen Personenverkehrs liegen, wirkt sich diese Entwicklung negativ auf die Nutzung des SPNV aus. Die absolut größte Pkw-Dichte weist die Planungsregion Südthüringen auf.³⁵ In Südthüringen lässt sich auch die stärkste Zunahme diesbezüglich feststellen.

Tab. 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Freistaat Thüringen

Gebiet	1997	2000	Veränderung 1997-2000
Mittelthüringen	333.200	345.100	3,57 %
Stadt Erfurt	135.000	137.500	1,85 %
Stadt Weimar	32.400	33.100	2,16 %
Weimarer Land	32.000	33.600	5,00 %
Sömmerda	26.300	28.600	8,75 %
Ilm-Kreis	45.200	46.500	2,88 %
Gotha	62.300	65.800	5,62 %
Nordthüringen	164.900	168.300	2,06 %
Unstrut-Hainich-Kreis	47.500	49.400	4,00 %
Nordhausen	41.700	40.700	-2,40 %
Kyffhäuserkreis	35.500	35.500	0,00 %
Eichsfeld	40.200	42.700	6,22 %
Südthüringen	215.500	225.500	4,64 %
Stadt Eisenach*	--	27.600	--
Stadt Suhl	26.800	26.800	0,00 %
Wartburgkreis*	76.600	54.200	6,79 %
Sonneberg	25.400	27.100	6,69 %
Schmalkalden-Meiningen	61.200	63.400	3,59 %
Hildburghausen	25.500	26.400	3,53 %
Ostthüringen	330.600	337.900	2,21 %
Stadt Jena	56.100	59.800	6,60 %
Stadt Gera	55.900	58.000	3,76 %
Saalfeld-Rudolstadt	52.400	51.900	-0,95 %
Saale-Orla-Kreis	41.300	42.300	2,42 %
Saale-Holzland-Kreis	36.000	36.400	1,11 %
Greiz	49.600	49.000	-1,21 %
Altenburger Land	39.300	40.500	3,05 %
kreisfreie Städte*	334.300	342.800	-5,71 %
Landkreise*	709.900	734.000	7,28 %
Thüringen	1.044.200	1.076.800	3,12 %

* Die Stadt Eisenach ist erst seit dem 01.01.1998 kreisfreie Stadt. Bei der Berechnung der prozentualen Veränderung der Erwerbstätigenzahlen wurde Eisenach dem Wartburgkreis zugerechnet.

Quelle: TMWAI (1999), TLS (2002)

³⁵ Anm.: Gemäß Beschluss der Regionalen Planungsgemeinschaft wird die Planungsregion Südthüringen in Zukunft als Südwestthüringen bezeichnet. Da im geltenden LEP und in den Statistiken die Planungsregion noch als Südthüringen bezeichnet wird, soll auch in diesem NVP die ursprüngliche Bezeichnung verwendet werden. In der gebietsmäßigen Abgrenzung ergeben sich keine Unterschiede.



Tab. 4: Entwicklung der Anzahl von Schülern und Schulen im Freistaat Thüringen

Gebiet	1997/98		2001/02		Veränderung	
	Schulen*	Schüler*	Schulen*	Schüler*	Schulen*	Schüler*
Mittelthüringen	334	99.069	296	75.666	-11,38 %	-23,62 %
Stadt Erfurt	82	28.575	75	21.466	-8,54 %	-24,88 %
Stadt Weimar	30	8.861	28	7.206	-6,67 %	-18,68 %
Weimarer Land	47	12.507	40	9.544	-14,89 %	-23,69 %
Sömmerda	45	11.634	40	8.898	-11,11 %	-23,52 %
Ilm-Kreis	58	16.782	50	12.596	-13,79 %	-24,94 %
Gotha	72	20.710	63	15.956	-12,50 %	-22,96 %
Nordthüringen	237	64.123	203	48.606	-14,35 %	-24,20 %
Unstrut-Hainich-Kreis	65	18.391	57	14.001	-12,31 %	-23,87 %
Nordhausen	49	13.816	45	10.571	-8,16 %	-23,49 %
Kyffhäuserkreis	51	13.260	39	10.028	-23,53 %	-24,37 %
Eichsfeld	72	18.656	62	14.006	-13,89 %	-24,92 %
Südthüringen	265	73.656	236	54.969	-10,94 %	-25,37 %
Stadt Eisenach	19	6.549	17	5.357	-10,53 %	-18,20 %
Stadt Suhl	21	7.110	19	4.796	-9,52 %	-32,55 %
Wartburgkreis	75	19.475	67	14.605	-10,67 %	-25,01 %
Sonneberg	37	9.372	33	7.008	-10,81 %	-25,22 %
Schmalkalden-Meiningen	69	20.273	61	15.171	-11,59 %	-25,17 %
Hildburghausen	44	10.877	39	8.032	-11,36 %	-26,16 %
Ostthüringen	378	107.809	334	79.167	-11,64 %	-26,57 %
Stadt Jena	37	13.971	34	10.564	-8,11 %	-24,39 %
Stadt Gera	43	16.536	38	11.104	-11,63 %	-32,85 %
Saalfeld-Rudolstadt	70	17.994	55	13.033	-21,43 %	-27,57 %
Saale-Orla-Kreis	58	14.524	50	10.806	-13,79 %	-25,60 %
Saale-Holzland-Kreis	49	13.201	44	10.050	-10,20 %	-23,87 %
Greiz	68	16.434	64	12.480	-5,88 %	-24,06 %
Altenburger Land	53	15.149	49	11.130	-7,55 %	-26,53 %
kreisfreie Städte	232	81.602	211	60.493	-9,05 %	-25,87 %
Landkreise	982	263.055	858	197.915	-12,63 %	-24,76 %
Thüringen	1.214	344.657	1.069	258.408	-11,94 %	-25,02 %

* Allgemeinbildende Schulen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen

Quelle: TLS (2002)



Tab. 5: Pkw-Dichte im Freistaat Thüringen

Gebiet	1997		2001		Veränderung	
	Pkw pro 1.000 Ew.	Pkw pro 1.000 Ew. (über 18)	Pkw pro 1.000 Ew.	Pkw pro 1.000 Ew. (über 18)	Pkw pro 1.000 Ew.	Pkw pro 1.000 Ew. (über 18)
Mittelthüringen	467	577	502	601	7,48 %	4,20 %
Stadt Erfurt	451	552	460	548	2,13 %	-0,75 %
Stadt Weimar	440	539	450	534	2,33 %	-0,78 %
Weimarer Land	492	618	549	667	11,65 %	7,89 %
Sömmerda	469	588	528	638	12,53 %	8,46 %
Ilm-Kreis	472	581	516	614	9,18 %	5,63 %
Gotha	480	592	526	631	9,68 %	6,69 %
Nordthüringen	475	599	520	631	9,35 %	5,50 %
Unstrut-Hainich-Kreis	452	568	492	597	8,76 %	5,09 %
Nordhausen	489	605	525	629	7,53 %	4,04 %
Kyffhäuserkreis	481	596	543	652	12,85 %	9,46 %
Eichsfeld	483	628	525	652	8,71 %	3,91 %
Südthüringen	502	621	559	667	11,31 %	7,49 %
Stadt Eisenach*	--	--	528	620		
Stadt Suhl	480	590	538	633	12,04 %	7,31 %
Wartburgkreis	497	614	559	673	12,52 %	9,58 %
Sonneberg	506	616	564	666	11,44 %	8,13 %
Schmalkalden-Meiningen	507	627	561	670	10,77 %	6,95 %
Hildburghausen	518	652	581	702	12,22 %	7,76 %
Ostthüringen	485	596	523	621	7,79 %	4,28 %
Stadt Jena	430	527	426	502	-0,93 %	-4,63 %
Stadt Gera	443	541	469	551	5,98 %	1,92 %
Saalfeld-Rudolstadt	480	588	526	624	9,49 %	6,06 %
Saale-Orla-Kreis	533	662	581	699	9,09 %	5,60 %
Saale-Holzland-Kreis	520	646	565	682	8,71 %	5,43 %
Greiz	516	634	569	677	10,24 %	6,77 %
Altenburger Land	479	581	525	618	9,50 %	6,33 %
Kreisfreie Städte*	447	547	467	552	3,13 %	0,00 %
Landkreise*	492	610	542	650	10,00 %	6,56 %
Thüringen	482	596	524	627	8,74 %	5,18 %

* Die Stadt Eisenach ist erst seit dem 01.01.1998 kreisfreie Stadt. Bei der Berechnung der prozentualen Veränderung der Pkw-Dichte wurde Eisenach dem Wartburgkreis zugerechnet.

Quelle: TLS (2002)

4.2 Entwicklung der Straßeninfrastruktur

Die Attraktivität des MIV hängt neben der Pkw-Dichte wesentlich von der vorhandenen **Straßeninfrastruktur** ab. Die Gesamtlänge des überörtlichen Straßennetzes im Freistaat Thüringen ist zwar zwischen 1998 und 2002 zurückgegangen, allerdings geschah dies ausschließlich zu Lasten der Kreisstraßen. Die Bundesautobahnen als leistungsfähigste Straßeninfrastruktur verzeichneten dagegen vor allem wegen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE-Projekte) Nr. 12, 13, 15 und 16 den absolut und prozentual größten Zuwachs.³⁶

³⁶ Vgl. TLS (2002). Neben den VDE-Projekten ist der vierstreifige Neubau der A 71 zwischen Erfurt und Oberröblingen zu nennen, der zum vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gehört. Siehe auch Anlage (unveröffentlicht).



Mit 634 m Straße des überörtlichen Verkehrs pro km² weist der Freistaat Thüringen fast den gesamtdeutschen Durchschnittswert bei der Straßendichte auf (647 m/km²) und hat nach Sachsen den zweithöchsten Wert der ostdeutschen Bundesländer. Daneben wurde die Qualität der überregional bedeutenden Straßeninfrastruktur in Form der Bundesstraßen durch zahlreiche, im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestufte Ortsumgehungen verbessert.

4.3 Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrsangebotes

Der SPFV liegt fast ausschließlich in der Verantwortung der *DB Reise&Touristik AG*, die lediglich den Weisungen der *DB AG* bzw. des Bundes als Eigentümer des Unternehmens unterliegt. Der SPFV entzieht sich damit der Gestaltung durch den Freistaat Thüringen.

Das SPFV-Angebot im Freistaat Thüringen umfasst im Fahrplan 2002/2003 zwei ICE-Linien, eine ICE/IC-Linie und eine IC-Linie jeweils im 2h-Takt sowie zwei InterConnex-Verbindungen³⁷:

- ICE-Linie 28: Hamburg – Berlin – Leipzig – Jena – Saalfeld – München
- ICE-Linie 50: (Saarbrücken) – Frankfurt a. M. – Eisenach – Erfurt – Weimar – Leipzig – Dresden
- IC-Linie 15: Frankfurt a. M. – Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Halle – Berlin – Stralsund
- ICE/IC-Linie 51: Düsseldorf – Kassel – Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar (3 Zugpaare pro Tag als ICE und fünf Zugpaare pro Tag als IC)
- InterConnex: Gera – Zeitz – Leipzig – Berlin – Rostock (1 Zugpaar pro Tag)
Köln – Kassel – Heiligenstadt – Leinefelde – Nordhausen – Berlin – Rostock (1 Zugpaar pro Tag)

Der Freistaat Thüringen würde zusätzliche SPFV-Angebote begrüßen, da die Attraktivität des gesamten Bahnsystems zunehmen würde. Im Vordergrund sollten hierbei jeweils einstündige Verbindungen nach Frankfurt a. M. und nach Leipzig/Dresden stehen.

Es ist nicht auszuschließen, dass es innerhalb des Gültigkeitszeitraums dieses NVP zu weiteren SPFV-Angeboten von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Freistaat Thüringen kommen wird.

Trotz der bekannten Schwierigkeiten bei der Umsetzung sollte die Realisierung eines durchgängigen Fernverkehrsangebots auf der Mitte-Deutschland-Verbindung, gerade angesichts der im Jahr 2007 anstehenden Bundesgartenschau in Gera und Ronneburg, Zielsetzung für die Entwicklung des SPFV-Angebots bleiben. An jede Änderung im SPFV-Angebot ist die Forderung zu stellen, dass sie konform zum ITF ist.

³⁷ Betreiberin ist die Connex-Tochter Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH.



4.4 Quantifizierung der SPNV-Nachfrage

Als quantitatives Abbild der gesamten SPNV-Nachfrage können zunächst die täglich **beförderten Personen** herangezogen werden (vgl. Tab. 6).

Tab. 6: Täglich im SPNV beförderte Personen im Freistaat Thüringen

Jahr	tägl. bef. Personen	Veränderung	
		geg. Vorjahr	Geg. 1997
1997	95.000	--	--
1998	105.000	10,5 %	10,5 %
1999	108.000	2,9 %	13,7 %
2000	115.000	6,5 %	21,1 %
2001	106.000	-7,8 %	11,6 %

Quelle: NVS (2002)

Nicht berücksichtigt sind in Tab. 6 diejenigen Kunden, die Produkte des SPNV nutzten, auf Grund der Wege-länge allerdings dem Regionalverkehr zuzuordnen sind. Im Freistaat Thüringen gilt dies für die Mitte-Deutschland-Verbindung entlang der Thüringer Städtekette im Abschnitt Eisenach – Erfurt – Weimar.

Im Vergleich zu 1997 konnte ein Zuwachs von gut 10.000 täglich beförderten Personen erreicht werden. Bei einer durchschnittlichen Reiseweite von 26 km pro Fahrt ergibt sich für 2001 eine tägliche Verkehrsleistung von 2,8 Mio. Personen-km. Die Unterbrechung des positiven Trends im Jahr 2001 ist insbesondere durch langfristige Streckensperrungen und Qualitätseinbußen durch Langsamfahrstellen, aber auch durch Baumaßnahmen und Streckensanierungen sowie den zeitlich befristeten Anstieg der Zugausfälle zu begründen.

Die **Verteilung des Verkehrsaufkommens** auf den einzelnen Strecken wird in Abb. 7 verdeutlicht. Das größte Reisendenaufkommen findet sich entlang der Thüringer Städtekette zwischen Eisenach und Gera. In Richtung der beiden benachbarten Bundesländer Hessen und Sachsen nimmt das Aufkommen allerdings merklich ab. Daneben kommt es entlang der nördlichen Ost-West-Achse, der Verbindung Richtung Schweinfurt sowie der Saalebahn (Saalfeld – Jena) zu einem hohen Reisendenaufkommen. Außerdem bewirkt die enge Verflechtung des Landkreises Altenburger Land mit dem Freistaat Sachsen ein hohes Reisendenaufkommen auf dem Thüringer Abschnitt der Strecke Leipzig – Werdau.

Abb. 7 bestätigt aber auch, dass es sich beim Freistaat Thüringen um ein polyzentrisches Flächenland handelt, in dem sich ein wesentlicher Teil des gesamten Reisendenaufkommens auf zahlreiche Regionalstrecken verteilt.

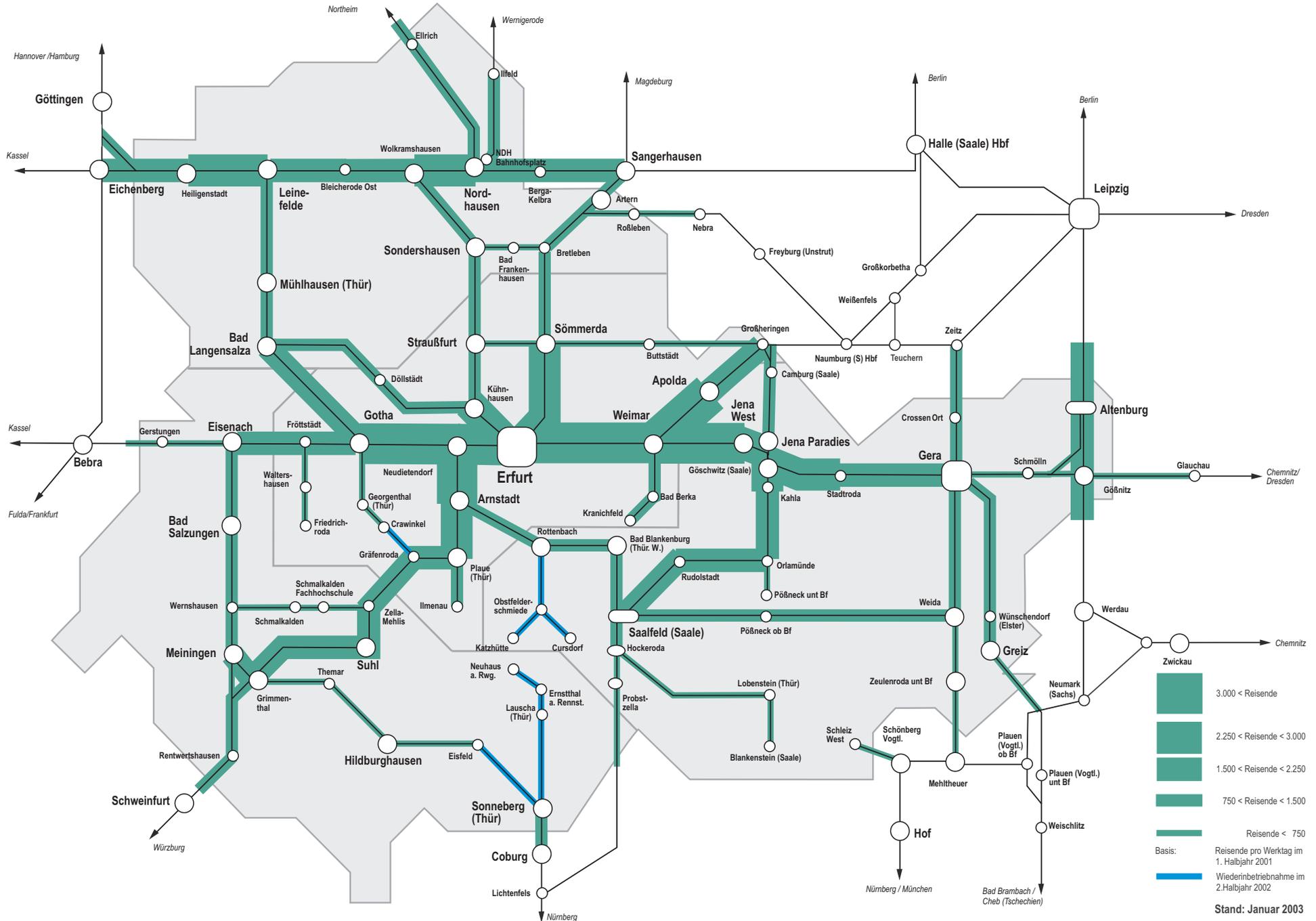


Abb. 7: Reisendenaufkommen im SPNV im Freistaat Thüringen



Mit Blick auf die **mittelfristige Entwicklung** der SPNV-Nachfrage des Freistaates Thüringen bis zum Jahr 2007 stellen sich folgende Rahmenbedingungen positiv dar:

- Bis zum Jahr 2007 wird die Anzahl der Berufspendler konstant bleiben. Die erheblichen Verbesserungen gerade für dieses Nachfragesegment haben bereits positive Wirkungen gezeigt (neues Rollmaterial, Anpassung von Fahrplänen).
- Die Anzahl der Ausbildungspendler geht in der für den Bahnverkehr maßgeblichen Altersgruppe zurück, im Durchschnitt kann jedoch von einer Zunahme der mittleren Reiseweite ausgegangen werden (Reduzierung der Schulstandorte), sodass bzgl. der Verkehrsleistung keine Rückgänge angenommen werden müssen.
- Der Zersiedlungsprozess führt zu einer verstärkten Verkehrsnachfrage. Der SPNV kann einen entscheidenden Beitrag zur Befriedigung dieser gestiegenen Nachfrage leisten, wenn er über ein attraktives Angebot auch auf den Regionalstrecken und hier vor allem in Kombination mit dem StPNV verfügt (optimierte Integration), insbesondere zur Sicherung der Erreichbarkeit der zentralen Orte.
- Mit der starken Zunahme der Bevölkerung im Alter von über 60 Jahren gewinnt der SPNV ein großes Potenzial, wenn das Angebot den spezifischen qualitativen Erwartungen entsprechen kann. Zudem sind für diese Gruppe viele Reiseziele jenseits der Pendlerrelationen von großem Interesse (Naherholungsgebiete, Naturparks, Kulturdenkmäler etc.). Die angestrebten Angebotsverbesserungen zielen gerade auch auf dieses Nachfragesegment.
- Da im Straßennetz die wichtigsten Maßnahmen bereits realisiert wurden, wird nur dort, wo im Vergleich zur aktuellen Situation durch die verbleibenden Maßnahmen noch erhebliche Verbesserungen erreicht werden können, eine Schwächung der SPNV-Nachfrage ggf. resultieren. Gerade dort jedoch, wo bereits heute die stärksten Verkehrsströme zu verzeichnen sind (entlang der Thüringer Städtekette, im Zulauf auf die zentralen Orte), wird das SPNV-Angebot auch zukünftig zunehmend in Anspruch genommen werden, nicht zuletzt durch die zumeist gute Erreichbarkeit der Zentren aus dem regionalen Umland in Zeiten der höchsten Verkehrsnachfrage.

Unter der Voraussetzung einer Verbesserung der SPNV-Qualität kann für den Zeitraum von 2003 bis 2007 vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen von einem moderaten jährlichen Wachstum der Verkehrsleistung ausgegangen werden (im Durchschnitt 2,5 - 5 %). Dort, wo erhebliche Angebotsverbesserungen, insbesondere hinsichtlich der Reisezeit realisiert werden, sind deutlich größere Zunahmen zu erwarten (5 - 10 %).³⁸

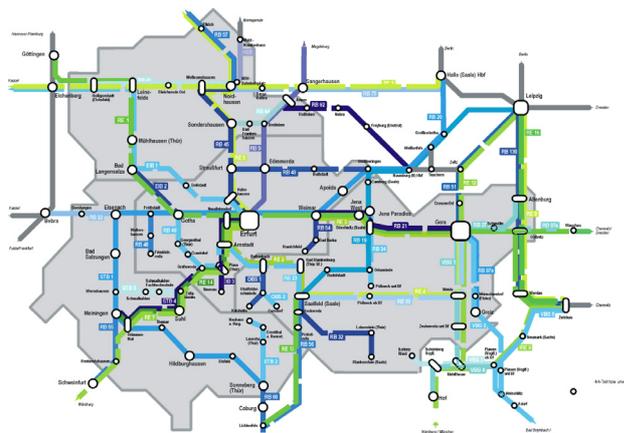
³⁸ Anm.: Wie der Erfolg anderen Orts bewiesen hat, sind bei gleichzeitiger Schaffung von neuen Verbindungen, kürzeren Reisezeiten und dem Einsatz neuer Fahrzeuge auch auf Nebenstrecken Verdopplungen der Reisendenzahlen möglich. Vgl. Berg et al. (2001).



5. Linienkonzept

5.1 Status quo

In den letzten fünf Jahren hat der Freistaat Thüringen eine wesentliche **Angebotsausweitung** im SPNV vorgenommen (vgl. Tab. 7). Gegenüber der Fahrplanperiode 1993/94 stiegen die bestellten Zug-km in der Fahrplanperiode 2002/03 um rund 23 % auf etwa 21,9 Mio. Zug-km. Insgesamt fahren täglich rund 1.300 Züge des Nahverkehrs im Freistaat Thüringen.



Als Beispiel für die Angebotsausweitung kann insbesondere die Einführung einer im 2h-Takt verkehrenden, den Freistaat Thüringen durchlaufenden Ost-West-Regionalexpress-Verbindung Göttingen – Heiligenstadt – Erfurt – Gera – Zwickau/Glauchau sowie die Einrichtung einer Regionalexpress-Verbindung zwischen Saalfeld und Lichtenfels zum April 2002, die um 23 Minuten schneller ist als die bereits bestehende Regionalbahn-Verbindung, aufgeführt werden. Die Verknüpfung zwischen Nordbayern und Ostthüringen wurde durch letztgenannte zusätzliche Verbindung wesentlich attraktiver. Daneben kann auch die Verlängerung der Regionalbahn-Verbindung zwischen Pößneck und Bf und Orlamünde bis nach Jena Saalbf, die für einen Anschluss an den SPNV sorgt (Bahnhof Jena Paradies), als positives Beispiel genannt werden.³⁹

Tab. 7: Entwicklung der Zug-km im Freistaat Thüringen

Fahrplanperiode	Zug-km	Veränderung geg. 1993/94
1993/94	17.763.000	--
1995/96	19.869.088	11,86 %
1996/97	21.426.620	20,63 %
1997/98	21.806.709	22,76 %
1998/99	21.950.252	23,57 %
1999/00	21.887.794	23,22 %
2000/01	22.238.763	25,20 %
2001/02	21.775.602	22,59 %
2002/03	21.886.149	23,21 %

Quelle: NVS (2002)

³⁹ Anm.: Die Verlängerung der Linie, die 2001 erfolgte, hat sich auch in den Reisendenzahlen niedergeschlagen. Die Zahl der Kunden stieg von 98.298 im Jahre 2000 auf 144.775 im Jahre 2001. Im ersten Halbjahr 2002 wurden bereits 79.282 Fahrgäste gezählt. Nach Auffassung der DB AG haben neben der Linienverlängerung auch der Einsatz neuer Fahrzeuge sowie gute Anschlüsse in Jena an den SPNV zur Fahrgaststeigerung beigetragen (vgl. Nahverkehrsnachrichten 32/02 vom 20.11.2002).



Außerdem sind die folgenden Maßnahmen, die mit Beginn der Fahrplanperiode 2002/2003 umgesetzt wurden, hervorzuheben:

- Zwischen Erfurt und Magdeburg wurde eine Direktverbindung über die KBS 595 neu eingeführt, die das Verkehrsangebot zwischen den beiden Landeshauptstädten wesentlich verbessert. Hierzu wird seit dem 15.12.2002 die stündliche Verbindung zwischen Erfurt und Sangerhausen alle zwei Stunden nach Magdeburg durchgeleitet.
- Es wurde mit der Integration der beiden Regionalexpress-Verbindungen zwischen Gera und Leipzig (KBS 550: RE 12) und zwischen Gera und Hof (KBS 546: RE 13) begonnen. Vier Zugpaare werden von Leipzig über Gera bis nach Hof durchgeleitet. Voraussetzung für die vollständige Integration ist die Ertüchtigung der Strecke Leipzig – Gera – Hof und der Abschluss der Um- und Ausbaumaßnahmen im Knoten Gera. In Hof besteht generell Anschluss an den ICE in und aus Richtung Nürnberg.
Zwei Zugpaare pro Tag werden bis nach München durchgeleitet, sodass eine neue Direktverbindung zwischen Gera und München besteht. Ein Zugpaar besteht aus ehemaligem InterRegio-Rollmaterial.
- Seit der Übernahme der Regionalbahn-Verbindung zwischen Erfurt und Ilmenau (1h-Takt) durch die Süd•Thüringen•Bahn GmbH zum Fahrplan 2002/2003 wird diese mit der Regionalbahn-Verbindung zwischen Erfurt und Meiningen (2h-Takt) alle zwei Stunden in Plaue/Thür gekoppelt bzw. geflügelt (Flügelungskonzept).
- Die Verbindung zwischen Gera und Weimar über Jena wird seit dem 15.12.2002 zusätzlich mit einer zweistündlichen Regionalexpress-Verbindung bedient (RE 3). Diese Linie sorgt in Weimar für den Anschluss an den SPFV in bzw. aus Richtung Frankfurt (ICE-Linie 50) und in bzw. aus Richtung Ruhrgebiet (ICE/IC-Linie 51). Der RE 1 und der RE 3 überlagern sich zu einem annähernden 1h-Takt, der durch die Regionalbahn-Verbindung Weimar-Gera (RB 21) ergänzt wird. Einmal pro Tag verkehrt ein Regionalexpress-Sprinterzugpaar zwischen Erfurt und Gera. Das Angebot zwischen den Zentren Weimar, Jena und Gera wurde damit wesentlich verbessert, sodass Ostthüringen seit dem Fahrplanwechsel besser an den ost-westlich verlaufenden SPFV angebunden ist.
- Die Regionalbahn-Verbindungen zwischen Weimar und Gera (RB 21) und zwischen Gera und Altenburg (RB 37) wurden verknüpft, sodass eine beidseitig durchgehende Fahrtmöglichkeit zwischen Weimar und Altenburg besteht.
- Es wurde mit der zwischen den Freistaaten Thüringen und Sachsen vereinbarten Verknüpfung der beiden Regionalbahn-Verbindungen Gera – Greiz – Plauen u Bf – Weischlitz – Cheb und Zwickau – Plauen ob Bf – Weischlitz – Cheb in Form eines Flügelungskonzeptes (Flügelung in Weischlitz) begonnen.⁴⁰ Damit kann seit Ende 2002 eine neue Direktverbindung von Gera ins böhmische Bäderdreieck angeboten werden.
- Auf der KBS 561 hält der Regionalexpress zwischen Erfurt und Saalfeld (RE 2) zusätzlich in Niederwilligen, wodurch die räumliche Verfügbarkeit des SPNV im Ilm-Kreis erhöht wird.
- Auf fünf Strecken mit einer gesamten Länge von etwa 101 km konnte nach Streckensanierungen der Betrieb wieder aufgenommen werden:
 - Im Sonneberger Netz wird die stündliche Verbindung zwischen Meiningen und Eisfeld (KBS 564) alle zwei Stunden nach Sonneberg/Thür durchgeleitet; zwischen Sonneberg/Thür und Neuhaus a. Rwg (KBS 569) wird eine stündliche Regionalbahn-Verbindung angeboten.⁴¹ Damit erhält die ehemalige Kreisstadt Neuhaus a. Rwg als teilfunktionales Mittelzentrum ein exzellentes SPNV-Angebot; gleichzeitig konnte damit die Lücke im Südthüringer SPNV-Angebot geschlossen werden. Auch die wachsenden touristischen Nachfrageströme in diesen Teilen des Thüringer Waldes werden nunmehr mit der Bahn erschlossen.

⁴⁰ Vgl. Freistaat Sachsen/Freistaat Thüringen (2001).

⁴¹ Anm.: Die Eröffnung der Strecke Eisfeld – Sonneberg/Thür konnte bereits am 03.10.2002 vorgenommen werden.



- Auf der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn wird zwischen Rottenbach und Katzhütte (KBS 562) eine Regionalbahn-Verbindung im 1h-Takt und zwischen Obstfelderschmiede und Cursdorf (KBS 563) eine Regionalbahn-Verbindung im ½-h-Takt angeboten. Mit diesem Angebot kann vor allem die touristisch induzierte Nachfrage (Thüringer Wald) durch den SPNV bedient werden.
- Die stündliche Regionalbahn-Verbindung zwischen Gotha und Crawinkel (KBS 572) wird alle zwei Stunden bis nach Gräfenroda durchgeleitet. Das SPNV-Angebot innerhalb des Landkreises Gotha und des Ilm-Kreises wird damit wesentlich verbessert, zumal nun die Möglichkeit besteht, in Gräfenroda einen Anschluss an die Verbindung Richtung Erfurt herzustellen.
- Im Freistaat Thüringen wurden die extrem nachfrageschwachen SPNV-Linien ohne Entwicklungsperspektive bereits im ersten NVP bewertet; in der Folge wurden entsprechende Abbestellungen eingeleitet. Nach einer umfangreichen Prüfung unter Berücksichtigung der geltenden Rahmenbedingungen wurden mit dem 15.12.2002 drei weitere Abbestellungen wirksam.
 - Bei den Strecken Bleicherode Ost – Großbodungen (KBS 598) sowie Probstzella – Ernstthal a. Rennst. (KBS 564) erklärt sich die Abbestellung aus den überproportionalen Sanierungserfordernissen. Der Investitionsbedarf ließ sich nicht durch die Nachfrage bzw. das Nachfragepotenzial rechtfertigen.⁴²
 - Die dritte Abbestellung ergab sich aus der Abbestellung des Sachsen-Anhaltinischen Anteils des SPNV auf der Strecke Altenburg – Zeitz (KBS 553) durch den dortigen Aufgabenträger. Die Aufrechterhaltung des SPNV alleine auf dem Abschnitt Altenburg – Meuselwitz konnte wegen der geringen Nachfrage und des bestehenden dichten Busparallelverkehrs und vor dem Hintergrund zunehmend knapper Haushaltsmittel nicht mehr gerechtfertigt werden.

Im Zeitraum zwischen 1996 und 2002 musste somit auf einer Streckenlänge von insgesamt rd. 370 km der SPNV abbestellt werden.

Das seit der neuen Fahrplanperiode geltende Linienkonzept stellt die **gesicherte Basis** für einen attraktiven SPNV dar (vgl. Abb. 8). Es begründet sich im Systemkontext der Angebotsgestaltung, welcher im Masterplan (vgl. Abb. 1) in seiner ganzen Komplexität dargestellt ist. Insgesamt werden 54 Linien (14 Regionalexpress- und 39 Regionalbahn-Verbindungen sowie eine Verbindung der *Harzer Schmalspurbahnen GmbH*) angeboten.

Auf den meisten Strecken im Freistaat Thüringen wird bereits heute der angestrebte 1h-Takt – entweder als reiner 1h-Takt oder als Ergebnis einer optimierten Überlagerung zweier 2h-Takte – angeboten (vgl. Abb. 9). Zu einem noch dichteren Angebot, bei dem der 1h-Takt durch zusätzliche Taktverkehre überlagert wird, kommt es

- in Nordthüringen zwischen Nordhausen und Arenshausen über Leinefelde und Heiligenstadt,
- in Mittelthüringen zwischen Gotha und Jena über Erfurt und Weimar, zwischen Neudietendorf und Plaue/Thür sowie zwischen Erfurt und Kühnhausen,
- in Ostthüringen zwischen Jena und Gera, zwischen Jena und Orlamünde, zwischen Gera und Weida, zwischen Obstfelderschmiede und Cursdorf sowie zwischen Leipzig und Werdau über Altenburg und Gößnitz,
- in Südthüringen zwischen Meiningen und Grimmenthal.

⁴² Anm.: Die betreffenden Landkreise Nordhausen und Saalfeld-Rudolstadt haben zum 15.12.2002 als Kompensation entsprechende Bus-Verbindungen eingeführt. Der Freistaat Thüringen begrüßt diese kompensatorischen Maßnahmen, da hierdurch die Qualität des ÖPNV erhalten bleibt.

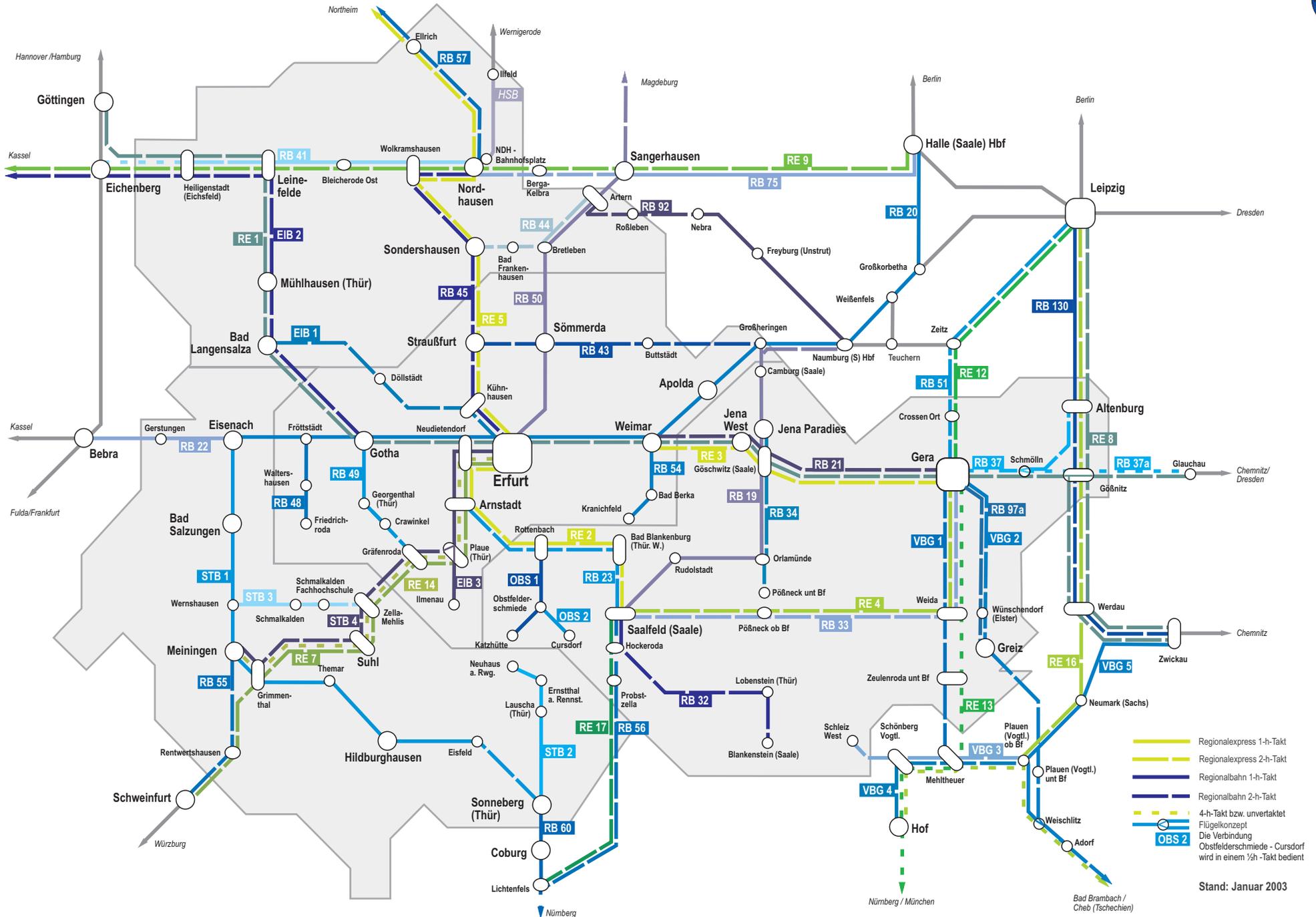


Abb. 8: Linienkonzept für den SPNV im Freistaat Thüringen (2003)

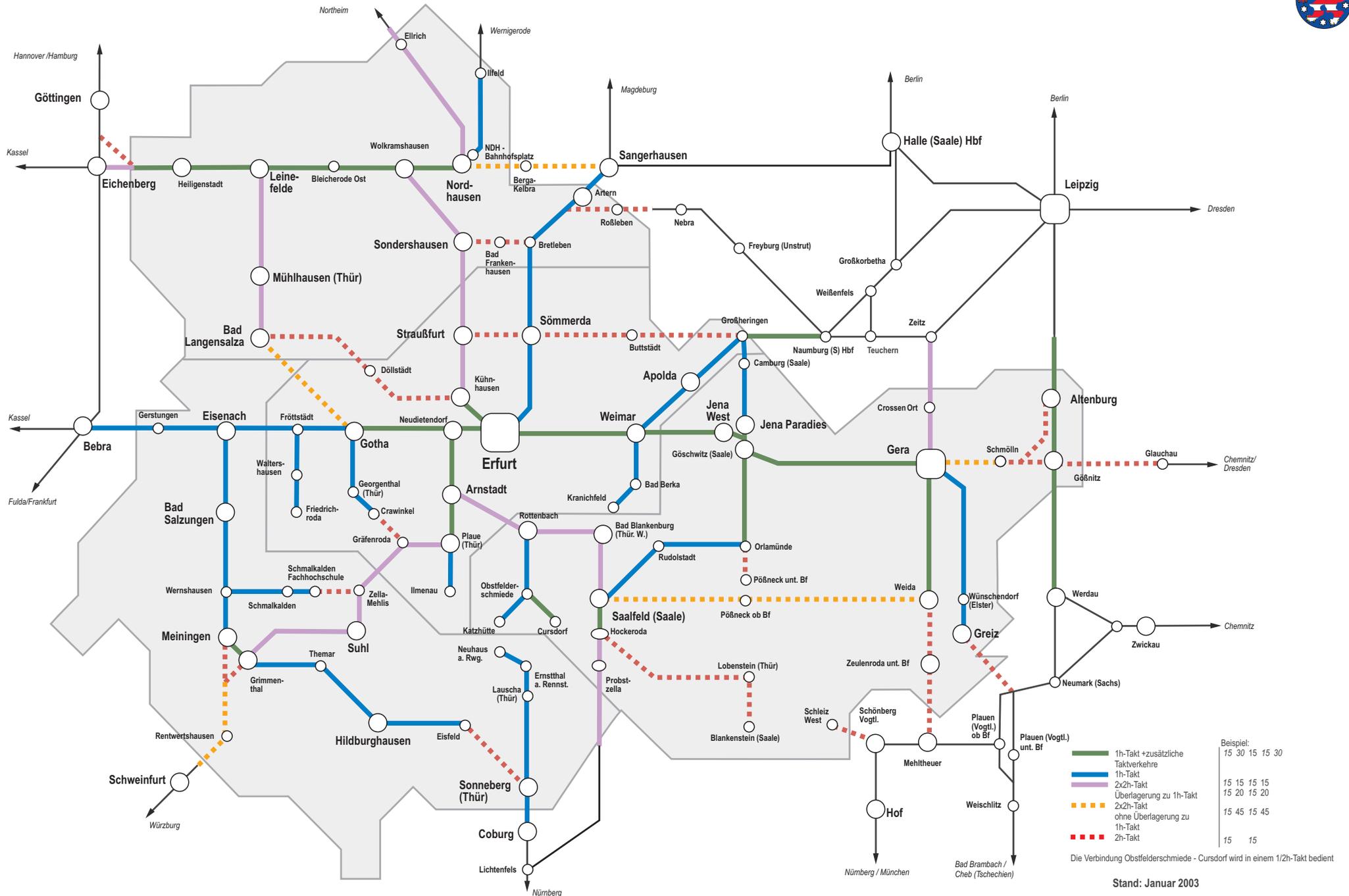


Abb. 9: Taktverkehre im SPNV des Freistaates Thüringen (2003)



5.2 Leitschema für die Angebotsentwicklung

Der Status quo des SPNV-Angebots ist organisch gewachsen. Die entsprechenden Mittel für die Leistungsbestellung und die Infrastrukturvorhaltung standen bisher ausreichend zur Verfügung. Angesichts der schwieriger werdenden finanziellen Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Finanzierung insgesamt besteht die Notwendigkeit einer systemadäquaten Optimierung des SPNV-Angebots.

Hierfür gilt es, ein Leitschema zu entwickeln, das es ermöglicht, unter Berücksichtigung der in Kapitel 3 beschriebenen Systemzusammenhänge die relative Wertigkeit der einzelnen SPNV-Strecken im Freistaat Thüringen zu bestimmen.

Als relevant für die Beurteilung sind v. a. folgende Eigenschaften anzusehen:

- die raumstrukturelle Bedeutung,
- die Netzbildungsfunktion,
- die SPNV-Nachfrage,
- das Nachfragepotenzial sowie
- die Erschließungsqualität.

Entsprechend der konkreten Ausprägung eines jeden Merkmals lässt sich eine streckenabschnittsscharfe Prioritätenreihung ableiten. Diese stellt allerdings kein abschließendes Urteil hinsichtlich Angebotsentwicklung, Infrastrukturvorhaltung und Finanzmitteleinsatz dar, weil hierzu in jedem Einzelfall zusätzliche Aspekte berücksichtigt werden müssen, da nicht zuletzt der Freistaat Thüringen z. B. bzgl. der Infrastruktur nicht primär verantwortlich ist. Dort jedoch, wo im Kontext entsprechender Entscheidungen des Freistaates Thüringen ein relativer Vergleich verschiedener Strecken als Hilfe für die Entscheidungsfindung benötigt wird, dient die nachfolgende Übersicht 2 als Entscheidungshilfe.

Da das SPNV-Angebot verschiedenen Zielstellungen dient (vgl. Kapitel 2), muss die Wertigkeit einer jeden Strecke bzw. eines jeden Streckenabschnitts auf der funktionalen Bedeutung einer Strecke aufbauen. Diese ergibt sich aus den konkreten Ausprägungen bei den o. g. Eigenschaften. Als Indikator für die Eigenschaften dienen solche Größen, die eine konkrete Bedeutung für den SPNV haben und eine quantitative bzw. qualitative Unterteilung verschiedener Merkmalsausprägungen ermöglichen. In allen Fällen erfolgt eine Kategorisierung auf der Basis objektiver Eingangsdaten. Für die Übersicht 2 wurden folgende Indikatoren mit den dazugehörigen Kategorisierungen (Skalen) gewählt:



Raumstrukturelle Bedeutung (Raumstrukt. Bedeutung):

Festlegung entsprechend den Verkehrsachsen aus dem ersten NVP (gemäß Abb. 11)⁴³

- X X X** : großräumig bedeutende Verkehrsachse
- X X** : überregional bedeutende Verkehrsachse
- X** : regional bedeutende Verkehrsachse
- x x x** : parallel zu einer entsprechenden Verkehrsachse verlaufend
- T** : Strecken mit einer Erschließungsfunktion für den Tourismus

Netzbildungsfunktion (Netz-Funkt.):

Einstufung hinsichtlich der Relevanz bei der Netzbildung

- ++** : für die Netzbildung unverzichtbar
- +** : übernimmt eine wesentliche Netzbildungsfunktion
- O** : unterstützt die Netzbildung

SPNV-Nachfrage:

Reisenaufkommen pro Werktag (gemäß Abb. 7)

- X X X X X** : 3.000 < Reisende
- X X X X** : 2.250 < Reisende < 3.000
- X X X** : 1.500 < Reisende < 2.250
- X X** : 750 < Reisende < 1.500
- X** : Reisende < 750

Nachfragepotenzial:

Relative Abschätzung des Zuwachspotenzials anhand der MIV-Reisenden (Straßenbelegungskarte) und der SPNV-Reisenden sowie der MIV- und SPNV-Attraktivität

- ↑** : großes Nachfragepotenzial
- ↗** : mittleres Nachfragepotenzial
- : geringes Nachfragepotenzial

Schienennetz:

Einstufung mittels der realisierten Reisegeschwindigkeit (gemäß Abb. 13)

- ++** : 90 km/h < Reisegeschwindigkeit
- +** : 70 km/h < Reisegeschwindigkeit < 90 km/h
- O** : 50 km/h < Reisegeschwindigkeit < 70 km/h
- : 30 km/h < Reisegeschwindigkeit < 50 km/h
- : Reisegeschwindigkeit < 30 km/h

Realisierung der Zielreisegeschwindigkeit im Regionalexpress (RE):

Einstufung entsprechend der realisierten Zielreisegeschwindigkeiten (gemäß Abb. 4)

- 1** : Zielreisegeschwindigkeit (90 km/h) wird realisiert
- 0** : Zielreisegeschwindigkeit (90 km/h) wird nicht realisiert

⁴³ Anm.: Die Verkehrsachsen wurden originär im Thüringer Landesentwicklungsprogramm bzw. in den Regionalen Raumordnungsplänen definiert. Vgl. Freistaat Thüringen (1993), TMWI/RPG Nordthüringen (1999), TMWI/RPG Mittelthüringen (1999), TMWI/RPG Ostthüringen (1999) und TMWI/RPG Südthüringen (1999).



Realisierung der Zielreisegeschwindigkeit in der Regionalbahn (RB):

Einstufung entsprechend der realisierten Zielreisegeschwindigkeiten (gemäß Abb. 4)

- 1** : Zielreisegeschwindigkeit (60 km/h) wird realisiert
- 0** : Zielreisegeschwindigkeit (60 km/h) wird nicht realisiert

Zugangsmöglichkeiten (Zugangsmöglichk.):

Einstufung anhand der Nähe zu den wesentlichen Siedlungsgebieten

- ++** : vorwiegend zentrale SPNV-Zugangsstellen
- +** : zentrale und ortsnahe SPNV-Zugangsstellen
- O** : vorwiegend ortsnahe SPNV-Zugangsstellen
- : ortsferne und ortsnahe SPNV-Zugangsstellen
- : vorwiegend ortsferne SPNV-Zugangsstellen

Verbindungen (Verbind.):

Einstufung der Zugangsstellen anhand der Linienführung und des Streckennetzverlaufes

- +** : umsteigefreie Verbindungen auf direktem Wege
- O** : umsteigefreie Verbindungen auf indirektem Wege bzw.
Verbindungen mit Umsteigen auf direktem Wege
- : Verbindungen mit Umsteigen auf indirektem Wege

Die Priorität der einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte ergibt sich aus einer gewichteten Aggregation aller Größen.⁴⁴ Sie ist folglich nur noch abhängig von der Gewichtung und dem Einzelgewicht eines jeden verwendeten Merkmals. Um die Abhängigkeit der Ergebnisse vom Gewichtungsansatz berechnen zu können, wurden verschiedene adäquate Gewichtungsansätze verwendet, die jedoch jeweils zu ähnlichen Ergebnissen führten. In Übersicht 2 bleiben die Qualität des Schienennetzes, die sich vor allem in der Reisegeschwindigkeit niederschlägt, und der Takt bei der Bestimmung der Wertigkeit unberücksichtigt, da es sich hierbei um die wesentlichen Merkmale der Maßnahmen handelt (als Ergebnis der Bewertung). Sie sind gleichwohl geeignet, Defizite im SPNV-Angebot aufzuzeigen und wurden insofern nachrichtlich mit aufgenommen.

Im Ergebnis lässt sich für die SPNV-Strecken im Freistaat Thüringen festhalten, dass fast die Hälfte der definierten Streckenabschnitte der obersten Priorität zugeordnet werden muss. Der Anteil der Strecken mit der Priorität 2 oder 3 ist fast ebenso groß. Die Priorität 4 beschränkt sich auf einige wenige Strecken. Lediglich drei Strecken weisen die geringste Wertigkeit (Priorität 5) auf.

⁴⁴ Anm.: Die Klassifizierung/Priorisierung ergibt sich methodisch aus einem Verfahren analog einer Nutzwertanalyse. Vgl. hierzu im Überblick Aberle (2003), im Detail Zangemeister (1971).



Übersicht 2: Wertigkeit von SPNV-Strecken im Freistaat Thüringen (streckenabschnittsscharf)

Abschnitt	Raumstrukt. Bedeutung	Netz-Funkt.	SPNV-Nachfrage	Nachfragepotenzial	Erschließungsqualität						Punkte	Wertigkeit
					Schiennetz	RE	RB	Zugangsmögl.	Verbind.	Takt		
Gewicht	0,20	0,30	0,05	0,25	-	-	-	0,10	0,10	-		
Gerstungen – Eisenach	X X X	++	X	↑	0		1	+	+	+	55	1.
Eisenach - Gotha	X X X	++	X X X	↑	+		1	0	+	+	56	1.
Gotha – Erfurt	X X X	++	X X X X X	↑	++	1	1	0	+	++	57	1.
Erfurt – Weimar	X X X	++	X X X X X	↑	++	1	1	+	+	++	58	1.
Weimar – Jena	X X X	++	X X X X X	↑	++	1	1	+	+	++	58	1.
Jena - Stadtroda	X X X	++	X X X X	↑	+	0	1	+	+	++	57	1.
Stadtroda - Gera	X X X	++	X X X	↑	+	0	1	+	+	++	54	1.
Gera - Gößnitz	X X X	++	X	↑	0	0	1	-	+	-/-	54	1.
Neudietendorf - Arnstadt	X X X	++	X X X X X	↑	+	0	1	0	+	++	57	1.
Arnstadt – Plaue/Thür	X X X	++	X X X X	↑	+	0	0	0	+	++	56	1.
Plaue/Thür - Zella-Mehlis	X X X	++	X X X	↑	0	0	1	0	+	0	56	1.
Zella-Mehlis - Grimmenthal	X X X	++	X X X	↑	+	0	1	0	+	0	56	1.
Grimmenthal - Rentwertshausen	X X X	++	X X	↑	++	1	0	0	+	-/-	55	1.
Nordhausen - Ellrich	X X X	++	X X	↑	-	0	0	0	+	0	55	1.
Erfurt - Sömmerda	X X X	++	X X X X	↑	0		1	0	+	+	56	1.
Sömmerda - Sangerhausen	X X X	++	X X	↑	0		1	-	+	+	55	1.
Leipzig – Altenburg - Gößnitz	X X	++	X X X	↑	++	1	1	0	+	++	52	1.
Gößnitz - Werdau	X X	++	X X X	↑	+	0	1	+	+	++	53	1.
Leinefelde - Heiligenstadt	X X X	++	X X X X	↑	++	1	1	+	+	++	57	1.
Heiligenstadt - Arenshausen	X X X	++	X X X	↑	+	0	1	+	+	++	57	1.
Nordhausen - Wolkramshausen	X X X	++	X X X X	↑	+	0	0	0	+	++	56	1.
Wolkramshausen - Leinefelde	X X X	++	X X X	↑	+	0	0	0	0	++	53	1.
Nordhausen - Sangerhausen	X X X	++	X X X	↑	+	0	1	0	+	-	56	1.
Weimar - Apolda	X X X	++	X X X X X	↑	++		1	+	+	+	58	1.
Apolda - Großheringen	X X X	++	X X X	↑	+		1	0	+	+	56	1.
Saalfeld - Hockeroda	X X	++	X X	↑	+	0	0	0	+	++	51	1.
Hockeroda - Probstzella	X X	++	X	↑	+	0	1	0	+	0	50	1.
Saalfeld - Kahla	x x	++	X X X	↑	+		1	+	+	++/+	51	1.
Kahla - Jena	x x	++	X X X X	↑	+		1	0	+	++	50	1.



Abschnitt	Raumstrukt. Bedeutung	Netz-Funkt.	SPNV-Nachfrage	Nachfragepotenzial	Erschließungsqualität						Punkte	Wertigkeit
					Schiene-netz	RE	RB	Zugangsmöglichk.	Verbind.	Takt		
Gewicht	0,20	0,30	0,05	0,25	-	-	-	0,10	0,10	-		
Gotha - Bad Langensalza	X	++	XXX	↑	++	1	1	-	+	-	46	2.
Bad Langensalza - Leinefelde	XX	++	XX	↑	++	1	1	-	+	0	49	2.
Arnstadt - Saalfeld	XX	++	XX	↑	+	0	1	-	+	0	49	2.
Plaue/Thür - Ilmenau	XXX	++	XX	↗	-		0	0	+/-	+	45	2.
Erfurt - Wolkramshausen	XX	++	XX	↗	+	0	0	0	0	0	41	2.
Gera - Zeitz	XX / xxx	++	XX	↗	0	0	0	+	0	0	44	2.
Gera - Weida	XX / xxx	++	XX	↗	0	0	0	+	+	++	47	2.
Eisenach - Meiningen	XX	++	XX	↗	0		1	+	+	+	45	2.
Meiningen - Grimmenthal	XX	++	XXX	↗	+	0	1	+	+	++	45	2.
Grimmenthal - Eisfeld	XX	++	X	↗	0		1	+	+	+	44	2.
Saalfeld - Weida	XX	++	XX	↗	0	0	0	+	+	-	45	2.
Gera - Greiz	XX	++	XX	↗	-		0	+	+	+	45	2.
Jena - Naumburg	xx	++	XX	↑	+0		1	+	0	++/+	47	2.
Greiz – Plauen unt Bf	XX	+	X	↗	-		0	+	-	--	38	3.
Kühnhausen - Bad Langensalza	XX	+	XX	↗	-		0	-	+	--	36	3.
Sonneberg/Thür - Neustadt (b. Coburg)	X T	+	XX	↗	0		1	0	+	+	35	3.
Großstöbnitz - Lehdorf (LK Altenburg)	X	+	X	↗	-		0	0	+	--	33	3.
Wernshausen - Zella-Mehlis	X	+	X	↗	-		0	+	+	+/-	34	3.
Orlamünde - Pößneck unt Bf.	X	+	X	↗	-		0	-	+	--	31	3.
Hockeroda - Lobenstein	X	+	X	↗	-		0	-	+	--	31	3.
Weida – Zeulenroda unt Bf	X / xxx	+	X	↗	-	0	0	-	+	--	37	3.
Zeulenroda unt Bf – Mehltheuer	xxx	+	X	↗	-	0	0	-	+	--	37	3.
Nordhausen - Ilfeld (HSB)	T	+	XX	↗	--		1	+	+	+	32	3.
Weimar - Kranichfeld		+	XX	↗	-		0	+	+	+	31	3.
Lobenstein - Blankenstein		+	X	↗	-		0	0	+	--	29	4.
Gotha - Crawinkel	X T	+	X	↗	-		0	--	+	+	29	4.
Fröttstädt - Friedrichroda	T	+	X	→	-		0	--	0	+	20	4.
Sömmerda - Großheringen	X	+	X	→	-		0	-	0	--	20	4.
Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West	xxx / xx	+	X	→	-		0	--/+	-	--	22	4.



Abschnitt	Raumstrukt. Bedeutung	Netz-Funkt.	SPNV-Nachfrage	Nachfragepotenzial	Erschließungsqualität						Punkte	Wertigkeit
					Schiennetz	RE	RB	Zugangsmöglichk.	Verbind.	Takt		
Gewicht	0,20	0,30	0,05	0,25	-	-	-	0,10	0,10	-		
Sondershausen - Bretleben	x	0	X	→	--		0	-	0	--	12	5.
Straußfurt - Sömmerda	X	0	X	→	-		0	--	0	--	13	5.
(Artern) - Reinsdorf - Roßleben	X	0	X	→	-		0	-	0	--	14	5.
Sonneberg/Thür - Neuhaus a. Rwg.	X T	+	X X *	↗	-		1	+	+/0	+	(34)	(3.)
Eisfeld - Sonneberg	X X	++	X *	↗	-		1	+	+	--	(44)	(2.)
Crawinkel - Gräfenroda	X T	+	X *	↗	-		0	--	+	--	(29)	(4.)
Rottenbach - Katzhütte/Cursdorf	T	0	X *	↗	-/-		1	-	+	+/+ +	(22)	(4.)

* Kategorisierung entsprechend der ersten vorläufigen Zählungen

Quelle: Eigene Darstellung



Entsprechend diesem Ansatz sind auch die in der Vergangenheit durchgeführten, für den Freistaat Thüringen nicht zu vermeidenden Abbestellungen von SPNV-Strecken zu begründen (vgl. Abb. 10). Gemäß dem Systemansatz dürften diese Strecken auf Grund ihrer raumstrukturellen Bedeutung, ihrer geringen Netzbildungsfunktion, ihrer niedrigen SPNV-Nachfrage und ihrem geringen Nachfragepotenzial eine Wertigkeit entsprechend der Priorität 5, wahrscheinlich sogar eher der Priorität 6 aufweisen. Der Einsatz finanzieller Mittel für die Leistungsbestellung und ggf. auch für die notwendige Sanierung der Infrastruktur ließe sich vor dem Hintergrund einer konkurrierenden Mittelverwendung im SPNV auch nachträglich nicht rechtfertigen.

Anhand von Übersicht 2 lässt sich allerdings auch verdeutlichen, dass die Wiederinbetriebnahme der fünf o. g. Strecken (vgl. Abb. 10) für den Freistaat Thüringen die sinnvollste Alternative im Vergleich zur Aufrechterhaltung anderer, dann doch abbestellter Strecken darstellte. Eine abschließende Bewertung kann zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht vorgenommen werden, da die ausgewiesenen Zahlen hinsichtlich der SPNV-Nachfrage erst in ihrer längerfristigen Entwicklung bestätigt werden müssen. Die durchgeführten Zählungen sowie die raumstrukturelle Bedeutung, die Netzbildungsfunktion und das Nachfragepotenzial lassen eine entsprechende Wertigkeit begründet erwarten.

Eine Einschränkung hinsichtlich der zukünftigen Bestandssicherung muss vor diesem Hintergrund für die drei folgenden Strecken konstatiert werden (vgl. Abb. 10):

- KBS 585: Artern – Roßleben (– Naumburg)
- KBS 593: Sondershausen – Bretleben
- KBS 594: Straußfurt – Sömmerda

Die Zukunft dieser drei Strecken hängt zum einen von ihrer Bedeutung für den Thüringer SPNV ab und zum anderen davon, inwieweit es gelingt, jeweils Rahmenbedingungen für einen attraktiven SPNV schnell zu erreichen. Eine Bedeutung für den Thüringer SPNV im Systemkontext ist analog zu Übersicht 2 nur bedingt vorhanden (Wertigkeit 5). Trotzdem sollten die noch verbleibenden Entwicklungsmöglichkeiten nicht ex ante kategorisch ausgeschlossen werden. Für die drei Strecken sind jedoch folgende Maßnahmen notwendig:

- KBS 585: Artern – Roßleben (– Naumburg)

Die Aufrechterhaltung der Unstrutbahn setzt Sanierungsmaßnahmen im Schienennetz und Zugangsstellenoptimierungen voraus. Außerdem müsste der konkurrierende Busverkehr eingestellt werden. Auf Grund der geringen Nachfrage ist in Zusammenarbeit mit dem Kyffhäuserkreis zu prüfen, ob als Alternative ausschließlich ein attraktives Busangebot vorgehalten werden könnte.

- KBS 593: Sondershausen – Bretleben

Die Kyffhäuserbahn kann die Entwicklung des teilfunktionalen Oberzentrums (bzw. Entwicklungskerns) Nordhausen und des Tourismus im Kyffhäuserkreis entscheidend unterstützen, indem sie die landkreisliche Hauptverkehrsachse stärkt. Ein konkurrierender Busverkehr ist nicht vorhanden. Voraussetzung ist hierfür die grundlegende Sanierung des Schienennetzes (erforderliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) in den nächsten fünf Jahren und eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn.

- KBS 594: Straußfurt – Sömmerda

Der Wert dieses Abschnitts der Pfefferminzbahn ist in Abstimmung mit dem Kreis Sömmerda zu bestimmen. Da dem Kleinzentrum Weißensee auch eine gewisse touristische Bedeutung zukommt (Runneburg), ist eine attraktive ÖPNV-Anbindung anzustreben. Angesichts der ortsfernen Lage des Bahnhofs Weißensee sollte allerdings eine grundsätzliche Umstellung auf eine Bedienung durch Busse geprüft werden.

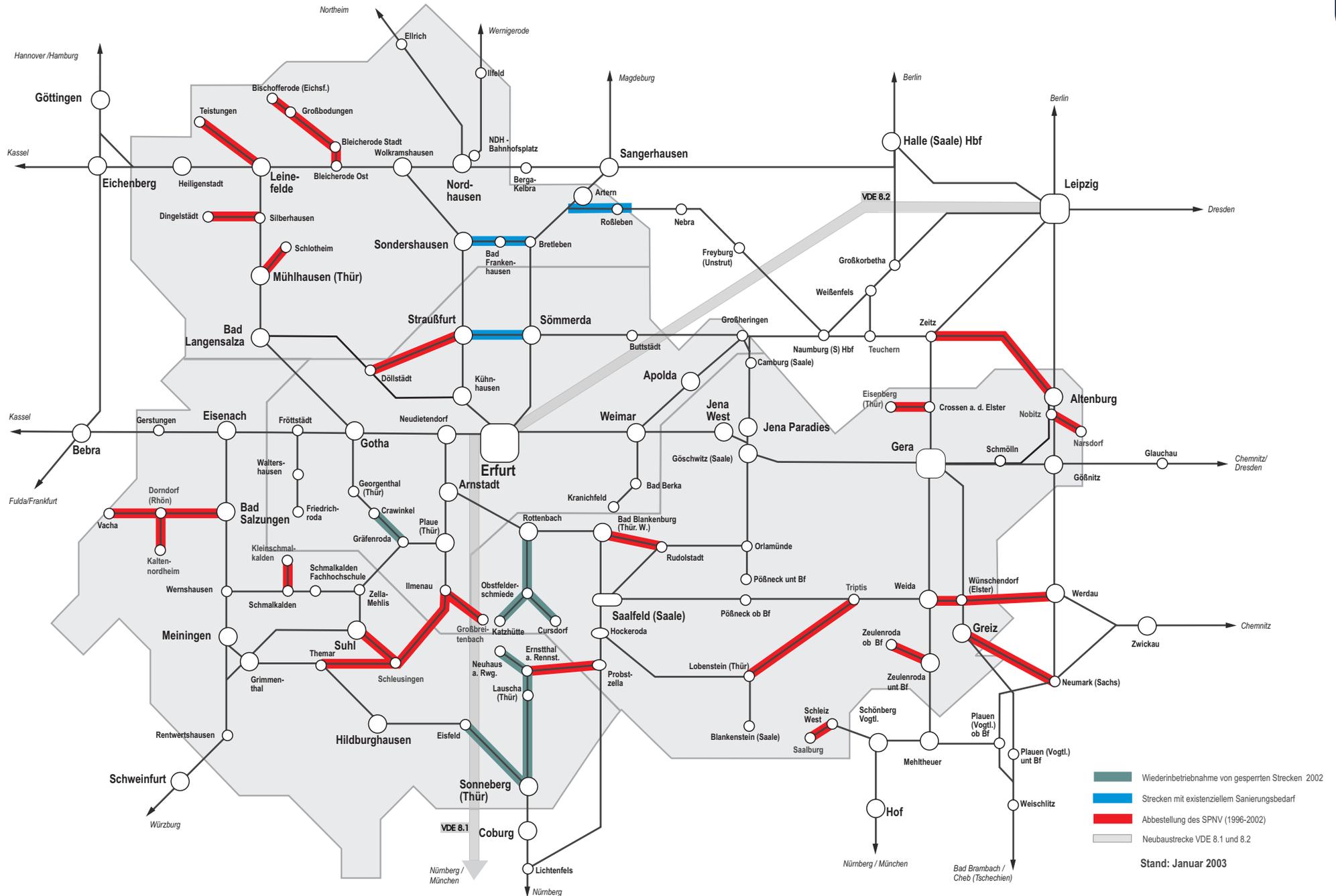


Abb. 10: Optimierung von Verkehrsbetrieb und Infrastrukturvorhaltung im SPNV im Freistaat Thüringen (1996 - 2002)



5.3 Maßnahmen und Wirkungen

Aufbauend auf den guten Erfahrungen bei der Einführung des **Integralen Taktfahrplans** in Thüringen ist der Freistaat bestrebt, mittel- bis langfristig den landesweiten ITF weiter zu vervollkommen.⁴⁵ Neben der Konzeption i. e. S. (mit der Bestimmung der System-Knotenpunkte als systemimmanent optimierte Schnittstellen) müssen vor allem die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sein. Die bis 2007 anstehenden Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Kapitel 6) schränken allerdings die vollständige Umsetzung des ITF in Thüringen bis dahin ein. Als Systemknoten werden definiert:

- in Nordthüringen: Bad Langensalza, Leinefelde und Nordhausen
- in Mittelthüringen: Arnstadt, Erfurt, Gotha und Weimar
- in Südthüringen: Eisenach, Grimmenthal und Sonneberg/Thür
- in Ostthüringen: Gera, Göschwitz, Gößnitz und Saalfeld.

Der Freistaat Thüringen sieht für die Entwicklung des mittelfristigen Linienkonzeptes bis 2007 folgende **Maßnahmen** vor (vgl. Abb. 3 und Übersicht 3):

- Unter der Voraussetzung, dass die Strecke Neudietendorf – Grimmenthal im Rahmen der Altlastensanierung in den Jahren 2003-2006 ertüchtigt wird und die Um- und Ausbaumaßnahmen im Knoten Erfurt abgeschlossen werden, soll die bisher unvertaktete Regionalexpress-Verbindung zwischen Erfurt und Meiningen (RE 14) im 2h-Takt bedient werden. Außerdem soll die Direktverbindung zwischen Erfurt und Würzburg durch Verlängerung der bisherigen Verbindung zwischen Erfurt und Schweinfurt (RE 7) wieder eingeführt werden. Geplant ist die Angebotsausweitung für 2007.

Das Angebot zwischen Mittel- und Südthüringen würde sich damit auf dem Abschnitt Erfurt – Grimmenthal/Meiningen wesentlich verbessern (mindestens drei zweistündliche Linien würden sich überlagern). Außerdem würde Südthüringen entsprechend den raumstrukturellen Entwicklungen besser an den benachbarten Freistaat Bayern angebunden.

- Auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Freistaaten Sachsen und Thüringen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:⁴⁶
 - Die Regionalbahn-Verbindungen zwischen Gera und Hof und zwischen Plauen ob Bf und Hof sollen in einem Flügelungskonzept betrieben werden, wobei die Flügelung in Mehltheuer erfolgen soll. Der Bf Mehltheuer muss hierfür entsprechend umgestaltet werden.
 - Die Verknüpfung der Regionalbahn-Verbindungen Gera – Greiz – Plauen u Bf – Weischlitz – Cheb und Zwickau – Plauen ob Bf – Weischlitz – Cheb durch ein Flügelungskonzept mit Flügelung in Weischlitz wird vollständig umgesetzt.
 - Zur Erhöhung der Attraktivität der Verbindung zwischen den Oberzentren Erfurt, Jena und Leipzig strebt der Freistaat Thüringen an, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern die Anschlussbeziehungen zwischen den Regionalbahnen aus bzw. nach Eisenach/Erfurt/Saalfeld mit denen aus bzw. nach Leipzig zu verbessern oder eine Verknüpfung zwischen den Regionalbahnen herzustellen, um durchgehende Fahrmöglichkeiten zu erhalten. Optimal wäre in diesem Zusammenhang ein Korrespondenzhalt in Großkorbetha bzw. Weißenfels.⁴⁷

⁴⁵ Anm.: Hierzu wurde bereits eine Arbeitsgruppe aus der *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH*, der *DB AG* und der *Erfurter Industriebahn GmbH* eingerichtet.

⁴⁶ Vgl. Freistaat Sachsen, Freistaat Thüringen (2001).

⁴⁷ Anm.: Dabei ist anzuerkennen, dass die Produkte, die lediglich auf dem Gebiet benachbarter Aufgabenträger verlaufen, zu berücksichtigen sind.



Mit dieser Maßnahme würde die Verbindungsqualität von der Planungsregion Mittelthüringen in die beiden benachbarten Bundesländer Sachsen-Anhalt und Sachsen wesentlich verbessert.

- Das Angebot der beiden von der *Erfurter Industriebahn GmbH* betriebenen Strecken soll umgestaltet werden. Die Verbindung Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza (EIB 1) soll über Leinefelde bis nach Kassel-Wilhelmshöhe im 2h-Takt geführt werden. Die Verbindung ab Gotha (EIB 2) soll nur noch bis Bad Langensalza im 2h-Takt geführt werden. In Bad Langensalza werden beide Linien aufeinander abgestimmt. In Kombination mit dem bestehenden Angebot können der Unstrut-Hainich-Kreis und der Landkreis Gotha differenzierter bedient werden. Voraussetzung ist die adäquate Ertüchtigung der Strecke Kühnhausen – Bad Langensalza (KBS 603).
- Für die Strecken Gotha – Gräfenroda (KBS 572) und Sondershausen – Artern (KBS 593) ist jeweils eine Verdichtung zu einem 1h-Takt vorgesehen, wenn die Strecken auf 80 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgebaut werden. Einzelne Züge der Relation Gotha – Gräfenroda sollen in der Hauptverkehrszeit bis nach Arnstadt durchgeleitet werden. Nur in der Kombination einer höheren Reisegeschwindigkeit und eines stündlichen Takts kann auf beiden Strecken ein attraktiver SPNV mit Perspektive angeboten werden. Andernfalls wäre die Strecke Sondershausen – Artern in ihrem Fortbestand mittelfristig gefährdet.
- In Nordhausen soll das RegioTram-Konzept (Hybridstraßenbahn) konsequent umgesetzt werden. Hierbei kommt es zur Verknüpfung der beiden schienegebundenen Systeme Nordhäuser Straßenbahn (*Verkehrs- und Stadtreinigungsbetriebe Nordhausen GmbH*) und Harzer Schmalspurbahnen GmbH. Die Verbindung zwischen Nordhausen/Südharz-Krankenhaus und Ilfeld-Krankenhaus soll bis spätestens 2004 pünktlich zur Landesgartenschau in Nordhausen erfolgen. Außerdem soll mit Beginn der Landesgartenschau das Angebot der *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* zwischen Ilfeld-Krankenhaus und Nordhausen auf einen ½-h-Takt verdichtet werden.
- Nach der vorläufigen Planung der zuständigen Aufgabenträger im Freistaat Sachsen soll der RE 16 nach Zwickau geführt werden. Damit ergäbe sich ein stündlicher Takt zwischen Leipzig und Zwickau über Altenburg und Gößnitz (Überlagerung von RE 8 und RE 16). Der Landkreis Altenburger Land würde damit eine zusätzliche Regionalexpress-Verbindung nach Zwickau erhalten. Der Freistaat Thüringen begrüßt und unterstützt diese Planung, letztendlich liegt die Verantwortung für diese Linienplanung allerdings bei den sächsischen Aufgabenträgern.⁴⁸
- Eine temporäre Anforderung für den Thüringer SPNV stellt die Bundesgartenschau (BUGA) 2007 in Gera/Ronneburg dar. Um den Besuchern einen attraktiven, der zu erwartenden großen Nachfrage adäquaten ÖPNV anzubieten, werden 2003 vom Freistaat Thüringen, der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz zwei Alternativen diskutiert, die noch nicht abschließend beurteilt wurden:
 - Zusätzlich zu den bestehenden SPNV-Verbindungen wird ein Shuttle-Verkehr mit neuen Fahrzeugen eingerichtet, der durch die Überlagerung zu einem ½-h-Takt führt. Außerdem würde eine temporäre Zugangsstelle Landschafts-BUGA eingerichtet werden. Zur Abdeckung von Verkehrsspitzen wird am Wochenende ein ergänzendes Bus-Shuttle-Angebot eingerichtet.
 - Das SPNV-Angebot bleibt unverändert bestehen (1h-Takt). Der Besucherverkehr zwischen den zwei BUGA-Standorten wird ausschließlich durch einen Bus-Shuttle-Verkehr realisiert. In diesem Fall wäre der Bau der Zugangsstelle Landschafts-BUGA überflüssig.

Unabhängig von der gewählten Alternative soll der Erwerb einer BUGA-Eintrittskarte die kostenlose Nutzung von Bus und Bahn beinhalten.

⁴⁸ Anm.: Unbedarf der genannten Einzelmaßnahmen wird der Freistaat Thüringen Maßnahmen, die im Interesse benachbarter Aufgabenträger sind, unterstützen, solange die Interessen des Freistaates Thüringen nicht betroffen sind.



Übersicht 3: Linienkonzept für den SPNV im Freistaat Thüringen (2007)

Linie	Verlauf	Takt	Bemerkung
DB Regio AG			
RE 1	Göttingen – Leinefelde – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena West – Gera – Zwickau/Glauchau – Chemnitz	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RE 2	Erfurt – Arnstadt – Rottenbach – Saalfeld	2h	
RE 3	Weimar – Jena West – Gera	2h	Zu-/Abbringer SPFV
RE 4	Saalfeld – Pößneck – Weida – Gera	2h	
RE 5	Erfurt – Straußfurt – Sondershausen – Nordhausen – Northeim	2h	
RE 7	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Schweinfurt – Würzburg	2h	
RE 8	Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Zwickau	2h	
RE 9	Halle – Sangerhausen – Nordhausen – Leinefelde – Kassel-Whh.	2h	
RE 12	Leipzig – Zeitz – Gera – Weida – Zeulenroda – Mehltheuer – Hof (- München)	2h	teilw. Durchbindung nach München; Flügelung mit Interregioexpress 9 Zwickau – Hof in Mehltheuer
RE 14	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Meiningen	2h	
RE 16	Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Zwickau	2h	
RE 17	Saalfeld – Probstzella – Kronach – Lichtenfels	2h	
RB 19	Saalfeld – Jena Paradies – Naumburg (- Leipzig)	1h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 20	Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Naumburg – Weißenfels – Halle	1h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 21	Weimar – Jena West – Gera	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 22	Eisenach – Gerstungen – Bebra	1h	
RB 23	Arnstadt – Rottenbach – Saalfeld	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 32	Saalfeld – Lobenstein – Blankenstein	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 33	Saalfeld – Pößneck – Weida – Gera	2h	
RB 34	Jena Saalbf – Orlamünde – Pößneck unt Bf	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
RB 37	Gera – Schmölln – Altenburg	2h	Flügelung mit RB 37a in Schmölln
RB 37a	Gera – Schmölln – Glauchau	4h	Mo.-Fr.; Flügelung mit RB 37 in Schmölln
RB 41	Nordhausen – Leinefelde Leinefelde – Heiligenstadt (- Eichenberg)	1h 2h	teilw. Durchbindung nach Eichenberg
RB 43	Straußfurt – Sömmerda – Großheringen	2h	
RB 44	Sondershausen – Bad Frankenhausen – Bretleben – Artern	1h	
RB 45	Erfurt – Straußfurt – Sondershausen – Nordhausen	2h	
RB 48	Fröttstädt – Friedrichroda	1h	
RB 49	Gotha – Crawinkel – Gräfenroda (- Arnstadt)	1h	teilw. Durchbindung nach Arnstadt
RB 50	Erfurt – Sömmerda – Artern – Sangerhausen Sangerhausen – Magdeburg	1h 2h	Zweistündliche Durchbindung Erfurt – Magdeburg
RB 51	Leipzig – Zeitz – Gera	2h	
RB 54	Weimar – Kranichfeld	1h	
RB 55	Meiningen – Schweinfurt	2h	
RB 56	Saalfeld – Probstzella – Lichtenfels	2h	
RB 57	Nordhausen – Ellrich – Northeim – Göttingen	2h	
RB 60	Sonneberg/Thür – Coburg – Lichtenfels	1h	teilw. Durchbindung nach Nürnberg
RB 75	Nordhausen – Sangerhausen Sangerhausen – Halle	2h 1h	
RB 97 a	Gera – Greiz	2h	
RB 130	Leipzig – Altenburg Altenburg – Gößnitz – Zwickau	1h 2h	
Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (DB RegioNetz Verkehrs GmbH)			
OBS 1	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Katzhütte	1h	
OBS 2	Obstfelderschmiede – Lichtenhain – Cursdorf	½h	Berg- u. Flachstrecke



Linie	Verlauf	Takt	Bemerkung
Süd-Thüringen-Bahn GmbH			
STB 1	Eisenach – Bad Salzungen – Wernshausen – Meiningen – Eisfeld Eisfeld – Sonneberg/Thür	1h 2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
STB 2	Sonneberg/Thür – Lauscha – Neuhaus a. Rwg.	1h	
STB 3	Wernshausen – Schmalkalden – Schmalkalden FH Schmalkalden FH – Zella-Mehlis	1h 2h	
STB 4	Erfurt – Arnstadt – Plaue/Thür – Suhl – Grimmenthal – Meiningen	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten; Flügelung mit EIB 3 in Plaue/Thür
Erfurter Industriebahn GmbH			
EIB 1	Erfurt – Döllstädt – Bad Langensalza – Mühlhausen – Leinefelde – Kassel-Whh.	2h	Verdichter in Hauptverkehrszeiten
EIB 2	Gotha – Bad Langensalza	2h	Verdichter Mo.-Fr.
EIB 3	Erfurt – Arnstadt – Plaue/Thür – Ilmenau	1h	zweistündliche Flügelung mit STB 4 in Plaue/Thür
Vogtlandbahn GmbH			
VBG 1	Gera – Weida – Mehltheuer – Hof	2h	Flügelung mit VBG Plauen – Hof in Mehltheuer
VBG 2	Gera – Greiz – Weischlitz – Bad Brambach – Cheb	2h	Flügelung mit VBG Zwickau – Cheb in Weischlitz
VBG 3	Plauen ob. Bhf – Schönberg – Schleiz West	2h	
Burgenlandbahn GmbH			
RB 92	Artern – Nebra Nebra – Freyburg – Naumburg	2h 1h	
Harzer Schmalspurbahnen GmbH			
HSB	Nordhausen – Nordhausen Nord – Ilfeld-Krankenhaus	½h	

Quelle: NVS (2002)

Vor dem Hintergrund der bereits zum Fahrplanwechsel 2002/03 durchgeführten Maßnahmen verdeutlicht die Auflistung der noch ausstehenden Maßnahmen, dass der Freistaat Thüringen die Zielsetzung einer ausgewogenen Entwicklung des SPNV-Angebotes in allen Landesteilen, nicht zuletzt entsprechend den raumstrukturellen Gegebenheiten, konsequent weiterverfolgt.

Neben der Angebotsverbesserung auf der wichtigen Mittel- und Südthüringer Achse Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Rentwertshausen – Schweinfurt werden in den nächsten Jahren vor allem die Verbindungsmöglichkeiten von bzw. nach den benachbarten Bundesländern verbessert sowie Lücken im flächendeckenden 1h-Takt geschlossen.



6. Schienennetz

6.1 Status quo

Im ersten NVP wurde bereits eine umfassende Bestandsaufnahme des Schienennetzes hinsichtlich der **Übereinstimmung mit den raumbedeutsamen Verkehrsachsen** vorgenommen; die Lücken im Schienennetz sind dort detailliert benannt.⁴⁹ Als Ergänzung zu der Bestandsaufnahme ist Abb. 11 zu sehen, die den Sachverhalt grafisch bezogen auf den aktuellen Sachstand Anfang 2003 verdeutlicht.



Demnach verfügen die Thüringer Verkehrsachsen größtenteils über die entsprechenden Schienenwege. Ausnahmen hiervon sind vor allem die großräumige Verkehrsachse Leipzig – Eisenberg – Schleiz – Hof, einzelne Abschnitte der großräumigen Verkehrsachse Erfurt – Ilmenau – Zella-Mehlis – Suhl – Coburg, nämlich Suhl – Coburg und Ilmenau – Zella-Mehlis, sowie der Abschnitt Eisenach – Bad Langensalza der überregionalen Verkehrsachse Meiningen – Eisenach – Leinefelde, die jeweils nur über parallel verlaufende Strecken bedient werden können. Daneben kann auch auf einigen regionalen Verkehrsachsen kein SPNV angeboten werden (z. B. Mühlhausen – Sondershausen).

Das **Thüringer Schienennetz** weist insgesamt eine Länge von 1.772 km auf; davon werden 1.465 km durch den SPNV genutzt (83 %). 409 km des gesamten Streckennetzes (23 %) sind elektrifiziert und 435 km (25 %) sind mehrgleisig ausgebaut (vgl. Tab. 8 und Abb. 12).

Die meisten Thüringer Strecken, auf denen SPNV betrieben wird, sind von der *DB Netz AG* dem **Regionalnetz** zugeordnet worden (1.002 km; dies entspricht 68 % des vom SPNV genutzten Schienennetzes).⁵⁰

Insgesamt werden im Freistaat Thüringen 9 Netze unterschieden, von denen die ersten sieben von der *DB AG* betrieben werden (vgl. Abb. 12):

- Südthüringen-Netz
- Thüringer-Becken-Netz
- Burgenland-Netz
- Vogtland-Ostthüringen-Netz
- Harz-Weser-Netz
- Rhön-Coburg-Hochfranken-Netz
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
- Sonneberger-Netz

⁴⁹ Vgl. Freistaat Thüringen (1998a) und (1993).

⁵⁰ Anm.: Die *DB Netz AG* hat im Rahmen ihrer Strategie *Netz 21* drei Netzkategorien entwickelt: Das *Vorrangnetz* zwischen den und innerhalb der Ballungszentren dient jeweils dem schnell und dem langsam fahrenden Verkehr sowie dem reinen S-Bahn-Verkehr. Auf dem *Leistungsnetz* verkehren Fern-, Nah- und Güterzüge gemischt. Das *Regionalnetz* steht vor allem regional begrenzten Verkehren zur Verfügung. Das Regionalnetz wird nochmals in zusammenhängende Regionalnetze (R1) und übrige Regionalstrecken (R2) unterschieden. Vgl. Haase (2002).



- Harzer Schmalspurbahnen-Netz

Bei der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn handelt es sich um ein sog. RegioNetz der *DB AG*. In einem RegioNetz sind der Schienennetzbetrieb und die Verkehrsbedienung in einem Unternehmen integriert; in diesem Fall der *Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn GmbH*. Das Sonneberger-Netz ist für 17 Jahre von der *DB Netz AG* an die *Thüringer Eisenbahn GmbH* verpachtet worden. Die *Thüringer Eisenbahn GmbH* betreibt als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Eisenbahnstrecken eigenverantwortlich.

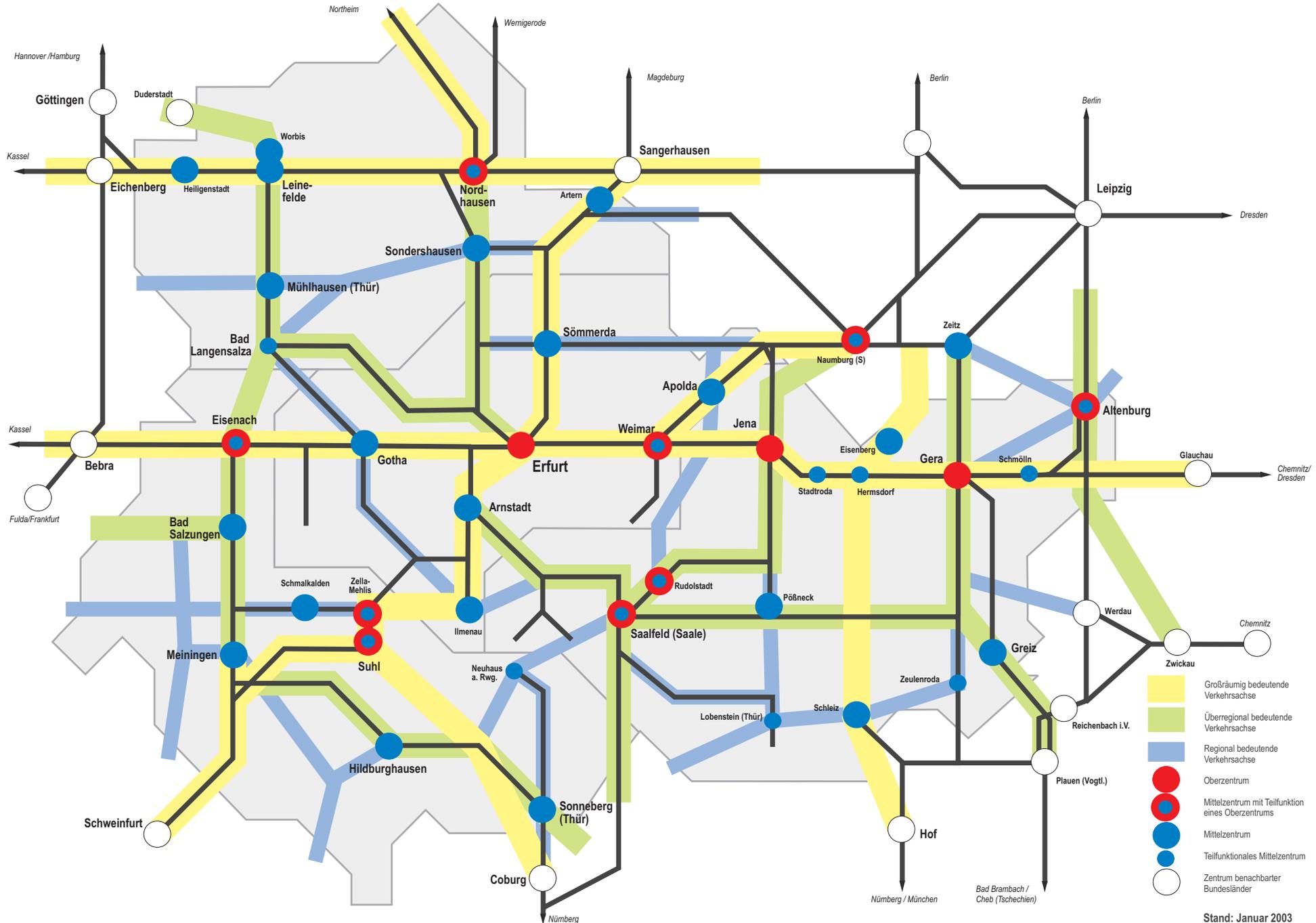
Die *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* ist sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen.⁵¹

**Tab. 8: Streckennetz im Freistaat Thüringen
(Stand 01.01.2003)**

Streckenkatgorie	Streckenlänge	
	absolut	Anteil
Streckennetz gesamt	1.772 km	100,00 %
- davon elektrifiziert	409 km	23,08 %
- davon mehrgleisig	435 km	24,45 %
- davon Schmalspur	22 km	1,24 %
- davon SPNV-Nutzung	1.465 km	82,67 %
Streckennetz für SPNV-Nutzung	1.465 km	100,00 %
- davon Schmalspur	11 km	0,75 %
- davon Kernnetz	452 km	30,85 %
- davon Regionalnetz	1.002 km	68,40 %

Quelle: TMWAI (2003)

⁵¹ Anm.: Gesellschafter der *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* sind die Landkreise Wernigerode, Quedlinburg und Nordhausen, die an der Strecke liegenden Kommunen, die Stadt Quedlinburg, die Gemeinde Tanne sowie die Kurbetriebsgesellschaft Braunlage.



- Großräumig bedeutende Verkehrsachse
- Überregional bedeutende Verkehrsachse
- Regional bedeutende Verkehrsachse
- Oberzentrum
- Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- Mittelzentrum
- Teilfunktionales Mittelzentrum
- Zentrum benachbarter Bundesländer

Stand: Januar 2003

Abb. 11: Raumbedeutsame Verkehrsachsen und Schienennetz im Freistaat Thüringen (gemäß LEP und RROP)

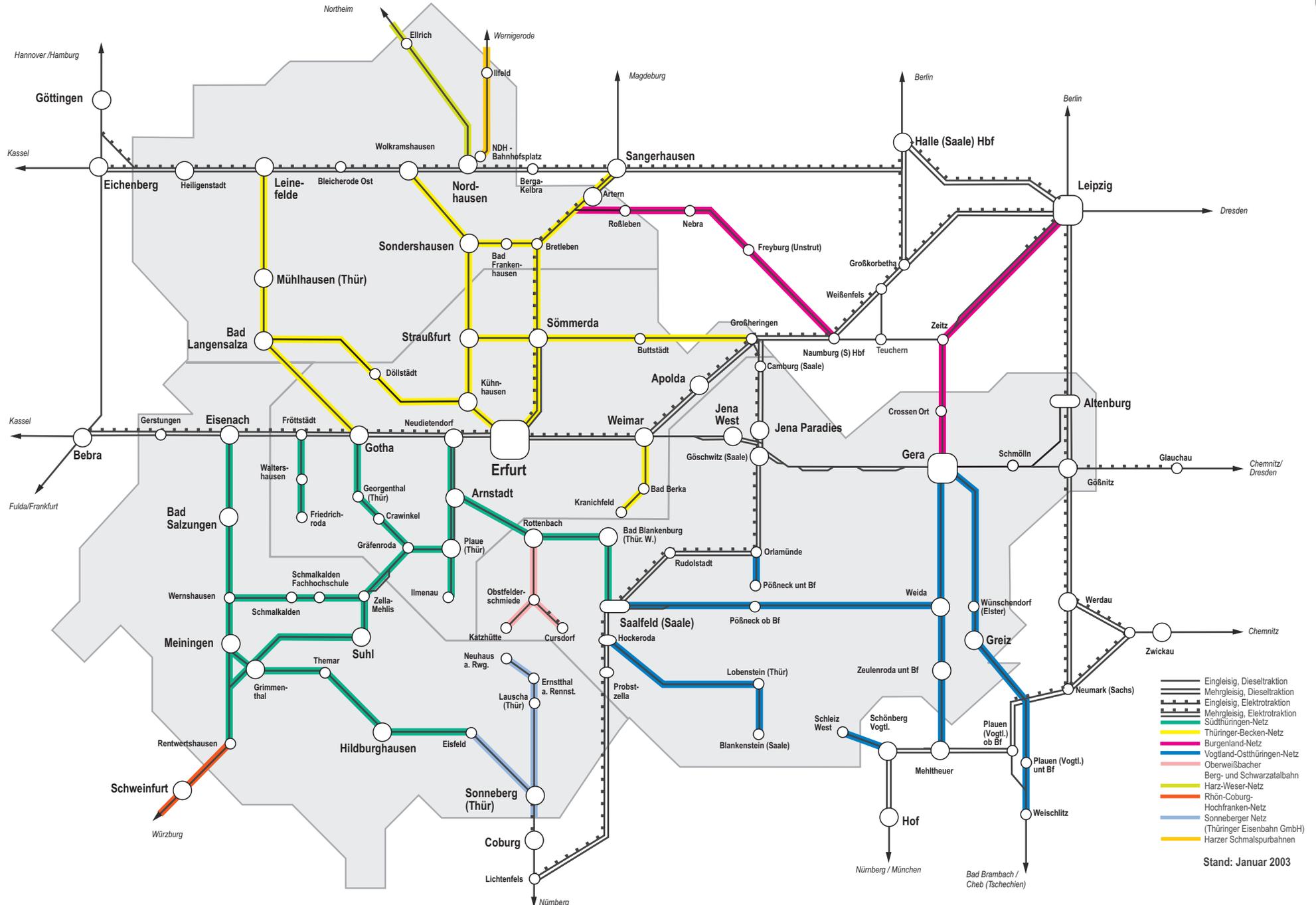


Abb. 12: Kategorisierung des Schienennetzes im Freistaat Thüringen (2003)



In den letzten Jahren wurden erhebliche Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Schienennetzqualität durchgeführt. Neben den Mitteln, die der Bund und die *DB Netz AG* im Rahmen ihrer Verantwortung investiert haben, hat der Freistaat Thüringen in den Jahren 1996 bis 2002 rd. 58 Mio. € bereitgestellt.

Trotz all der getätigten Investitionen ist die **Qualität des Schienennetzes** vor allem im Bereich der Regionalnetze immer noch als unzureichend anzusehen. Der Zustand des Schienennetzes ist gekennzeichnet durch zahlreiche Defizite und erlaubt daher nicht überall einen attraktiven SPNV gemäß den Vorgaben des Liniennetzkonzeptes. Insgesamt sind Anfang 2003 mehr als 150 km des vom SPNV genutzten Schienennetzes von akuten Mängelstellen betroffen, die lediglich ein langsames Fahren der Züge zulassen.

Neben der Verantwortung für Investitionsentscheidungen trägt die *DB Netz AG* auch die alleinige Verantwortung für die Preise zur Nutzung der Infrastruktur. Hierfür wurde ein differenziertes **Trassenpreis-System** entwickelt, welches in der aktuellen Form seit April 2001 gültig ist (TPS'01).⁵² Das TPS'01 besitzt eine lineare Struktur. Der zu zahlende Trassenpreis ist eine Kombination von – nach Streckenkategorien gestaffelten – Grundpreisen und verschiedenen, unter anderem an der Verkehrsart und der Fahrplanflexibilität orientierten Produkt- und Belastungsfaktoren.

Im TPS'01 wird außerdem seit dem 01.01.2003 eine Preisdifferenzierung durch sog. **Regionalfaktoren** realisiert. Hinter den Regionalfaktoren verbirgt sich ein zustandsbedingter Aufschlag (die Regionalfaktoren sind größer als 1,00) für die Trassenutzung der Regionalnetze. Die Werte liegen für den Freistaat Thüringen zwischen 1,15 und 1,78 (vgl. Tab. 9).

Der Freistaat Thüringen erwartet daraus resultierend eine jährliche Mehrbelastung in Höhe von etwa 15 Mio. €. Dieser Betrag steht damit nicht mehr für weitere Investitionskostenzuschüsse zur Verfügung, fließt aber, entsprechend der Zusage der *DB AG*, unmittelbar in die Erhaltung der Regionalnetze.

Das Sonneberger Netz ist nicht von der Einführung der Regionalfaktoren betroffen, da die *Thüringer Eisenbahn GmbH* als Pächterin eigene Trassenpreise ohne entsprechende Aufschläge erhebt.

Auf Grund der vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Land und der *DB RegioNetz Verkehrs GmbH* (Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn) hat der Regionalfaktor in diesem Netz für das Land Thüringen keine Auswirkungen.

Tab. 9: Regionalfaktoren für den Freistaat Thüringen

Regional-Netz	Regionalfaktor
Südthüringen-Netz	1,33
Thüringer-Becken-Netz	1,40
Burgenland-Netz	1,78
Vogtland-Ostthüringen-Netz ⁵³	1,53
Harz-Weser-Netz	1,61
Rhön-Coburg-Hochfranken-Netz	1,15
Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	1,10

Quelle: DB Netz AG (2003)

Die unzureichende Leistungsfähigkeit von Teilen des Thüringer Schienennetzes schlägt sich vor allem in geringen **Reisegeschwindigkeiten** nieder (vgl. Abb. 13). Wie bereits in Abb. 4 verdeutlicht wurde, entsprechen die bislang erreichten Reisegeschwindigkeiten i. d. R. nicht den geforderten Zielgeschwindigkeiten von 90 km/h für Regionalexpress- bzw. 60 km/h für Regionalbahn-Verbindungen.

⁵² Vgl. DB AG (2002a).

⁵³ Anm.: Für die ehemals zum Elster-Holzland-Netz zählenden Strecken Saalfeld – Weida, Weida – Gera, Gera – Zeitz und Orlamünde – Pöbneck und Bf gilt weiterhin ein Regionalfaktor von 1,69. Für die Strecke Hockeroda – Blankenstein, die ehemals zum Südthüringen-Netz gehörte, bleibt der Regionalfaktor von 1,33 bestehen.

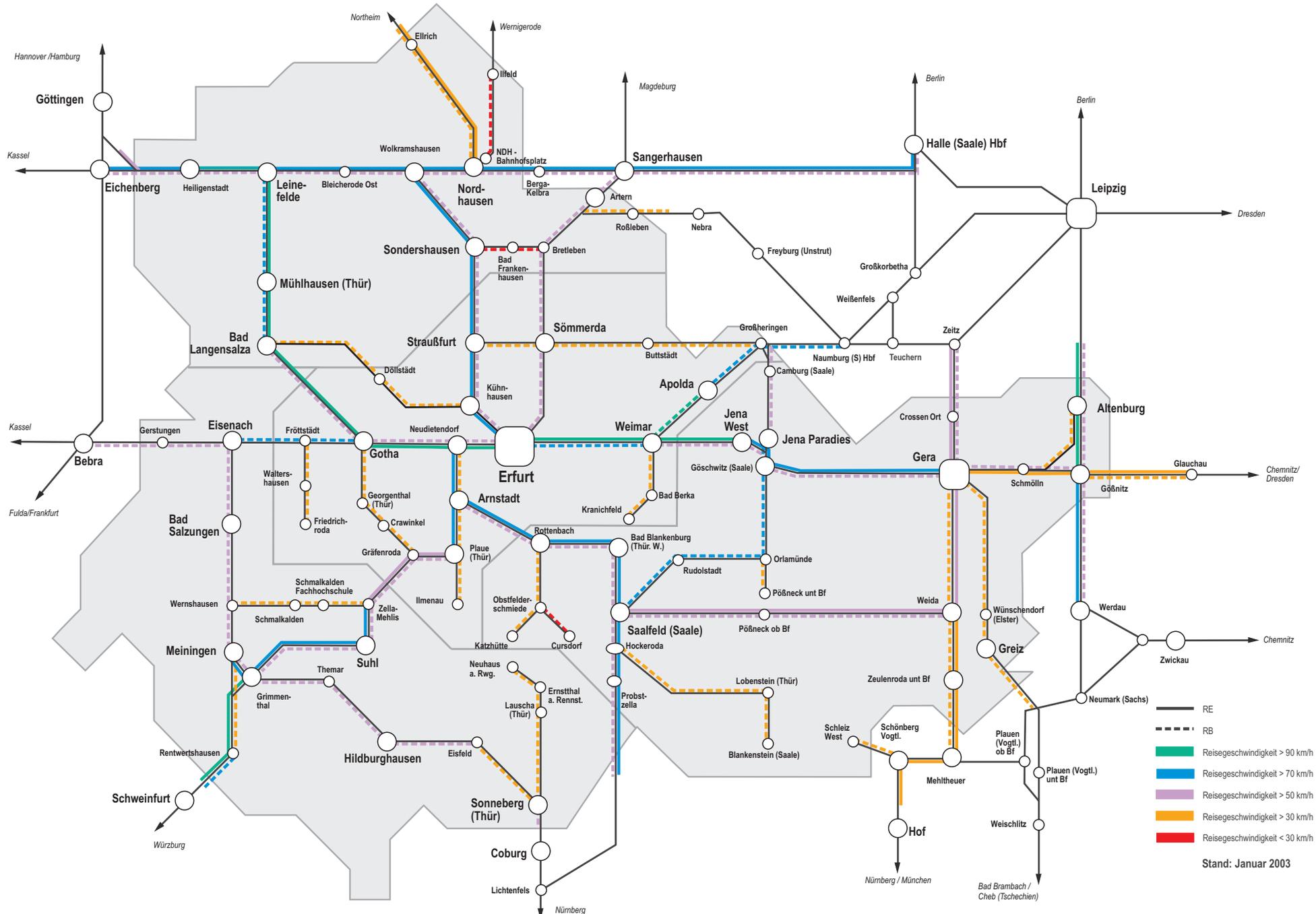


Abb. 13: Reisegeschwindigkeiten im SPNV des Freistaates Thüringen (2003)



6.2 Maßnahmen und Wirkungen

Auf Grund der begrenzten Investitionsmittel kann nicht erwartet werden, dass sämtliche Strecken des Thüringer Schienennetzes in den nächsten Jahren saniert werden. Vor diesem Hintergrund hat der Freistaat Thüringen eine Priorisierung der notwendigen Investitionen in das Schienennetz erarbeitet. Diese Priorisierung soll dazu dienen, vor dem Hintergrund begrenzter Finanzmittel die verbleibenden Mittel strukturiert einzusetzen (vgl. Übersicht 2).

Vorrangig sind in den nächsten Jahren folgende **Maßnahmen** (vgl. Abb. 5):

- Sanierung und Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung:
 - Ertüchtigung für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen bis Glauchau
 - Ausbau des Knoten Gera Hbf/Gera Süd mit Bau eines elektronischen Stellwerks
 - Modernisierung der Sicherungstechnik zwischen Weimar und Glauchau
 - Fertigstellung des teilweise zweigleisigen Ausbaus von Weimar bis Gera
- Neugestaltung des ICE-Bahnhofs und Ausbau des Knotens Erfurt Hbf:
 - Gleis- und Bahnsteiganlagen
 - Servicebereich
 - Bahnhofsvorplatz (Verknüpfung Bahn/Bus und Bahn/MIV)
- Neubau des ICE-Bahnhofs Jena Paradies
- Ausbau der Strecke Erfurt – Schweinfurt (KBS 570):
 - Ertüchtigung für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen
 - Erneuerung der Sicherungstechnik
 - Ausbau der Zugangsstellen
 - Bau des elektronischen Stellwerks Arnstadt
- Erneuerungsmaßnahmen hinsichtlich Oberbau und Bahnkörper sowie Sicherungs- und Steuerungstechnik (elektronisches Stellwerk) auf der Strecke Erfurt – Weimar – Naumburg (KBS 580) in einem Gesamtvolumen von 50 Mio. € für die Jahre 2003 – 2007.
- Erneuerungsmaßnahmen hinsichtlich Oberleitung, Ingenieurbauwerke, Oberbau und Bahnkörper sowie Sicherungs- und Steuerungstechnik (elektronisches Stellwerk) auf der Strecke Halle – Nordhausen – Leinefelde – Kassel (KBS 600) in einem Gesamtvolumen von 76 Mio. € für die Jahre 2003 – 2007.
- Ausbau auf dem Abschnitt Abzweig Saaleck – Saalfeld (KBS 560) sowie Neubaumaßnahmen am elektronischen Stellwerk Saalfeld in einem Gesamtvolumen von 76 Mio. € für die Jahre 2003 – 2007 .
- Beseitigung gravierender Mängelstellen in den Thüringer Regionalnetzen und Durchführung von Ausbaumaßnahmen. Ziel ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit.

Insgesamt besteht in den Jahren 2003 bis 2007 ein Investitionsbedarf von rund 700 Mio. € auf den Thüringer Regionalnetzstrecken (vgl. Tab. 10).⁵⁴

⁵⁴ Anm.: Die Summe setzt sich aus Bundesmitteln, investiven Eigenmitteln der *DB Netz AG*, sonstigen Baukostenzuschüssen und Sofortaufwand zusammen (vgl. NVS (2002)).



Neben den genannten Maßnahmen wird der Freistaat Thüringen noch von zwei, vorrangig großräumig bedeutenden Schieneninfrastrukturmaßnahmen berührt: Der Bau der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE-Projekte 8.1 und 8.2) wird gemäß der Bundesverkehrswegeplanung fortgesetzt. Für die Neubaubabschnitte Ebensfeld (Bayern) – Erfurt und Erfurt – Halle/Leipzig ist eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h vorgesehen. Die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg – Plauen – Leipzig/Dresden) wird für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen ertüchtigt (mit Einrichtung elektronischer Stellwerke).

Auf dem Abschnitt Erfurt – Eisenach – Bebra werden in den nächsten Jahren noch Restarbeiten im Rahmen des VDE-Projektes 7 durchgeführt, die zu einer Reisezeitreduzierung auf diesem Abschnitt führen werden. Des Weiteren soll gemäß Bundesverkehrswegeplan die Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Eisenach – Erfurt auf 200 km/h angehoben werden.

Tab. 10: Investitionsbedarf auf den Regionalnetzen des Freistaates Thüringen (kumuliert 2003 – 2007 in Mio. €)

KBS	Strecke	Kategorie				Summe
		Oberbau	Ingenieur- bau	Sicherungs- technik	Sonst.	
357	Herzberg – Nordhausen	1,30	--	1,80	--	3,10
541	Gera Süd – Weischlitz	19,92	10,36	10,83	1,42	42,53
543	Schönberg Vogtl. – Schleiz West	2,64	--	--	--	2,64
546	Weida – Mehltheuer	13,17	1,18	13,50	--	27,85
550	Leipzig – Gera	0,46	1,96	9,86	--	12,28
555	Gera Süd – Saalfeld	8,18	6,28	79,12	--	93,58
557	Hockeroda – Blankenstein	7,41	1,26	4,45	--	13,12
559	Orlamünde – Pößneck unt Bf	--	1,92	0,64	--	2,56
561	Arnstadt – Saalfeld	1,73	2,10	18,82	1,41	24,06
566	Plaue/Thür – Ilmenau	0,50	0,55	0,95	--	2,00
569	Meiningen – Eisfeld	1,54	1,05	23,67	0,32	26,58
570	Arnstadt – Ritschenhausen	23,76	14,98	106,17	--	144,91
572	Gotha – Gräfenroda	12,22	0,68	14,33	1,29	28,52
573	Zella-Mehlis – Wernshausen	1,22	--	6,53	0,30	8,05
575	Eisenach – Meiningen	12,42	4,29	47,81	4,05	68,57
579	Weimar – Kranichfeld	0,86	0,53	2,40	0,03	3,82
585	Naumburg – Artern	0,18	0,69	1,84	--	2,71
593	Bretleben – Sondershausen	16,08	1,52	12,93	1,21	31,74
594	Straußfurt – Großheringen	14,41	1,42	27,36	1,63	44,82
595	Sangerhausen – Erfurt	0,60	3,79	30,38	0,11	34,94
601	Wolkramshausen – Erfurt	6,11	4,39	50,88	3,27	64,65
603	Kühnhausen – Bad Langensalza	9,05	0,15	7,06	0,01	16,27
604	Gotha – Leinefelde	0,34	1,68	--	--	2,02
606	Fröttstädt – Friedrichroda	1,75	0,03	0,03	--	1,81
815	Ritschenhausen – Meiningen	0,44	--	--	--	0,44
Summe		156,29	60,81	471,36	15,05	703,51

Quelle: DB Netz AG (2003)



Die dargestellten Maßnahmen richten sich vornehmlich auf die **Überwindung der Reisezeitdefizite**. Somit dürften sich erhebliche Verbesserungen für Nordthüringen vor allem auf den Achsen Erfurt – Nordhausen und Nordhausen – Northeim, in Mittel- und Südthüringen primär auf der Achse Erfurt – Arnstadt – Suhl – Grimmenthal – Rentwertshausen – Schweinfurt und in Ostthüringen vor allem auf dem östlich von Weimar verlaufenden Abschnitt der Mitte-Deutschland-Verbindung sowie der südlich von Gera verlaufenden Strecken ergeben. Gerade die heute noch bestimmenden Probleme in der zuletzt genannten Planungsregion werden somit mittelfristig weitestgehend überwunden. Im Ergebnis würden bei Realisierung der Maßnahmen auf den meisten Strecken im Freistaat Thüringen die Zielreisegeschwindigkeiten erreicht (vgl. Abb. 14).

Vor allem die Baumaßnahmen in den Knoten Erfurt Hbf sowie Gera Hbf/Gera Süd werden durch die damit einhergehenden Kapazitätseinschränkungen des Schienennetzes die Leistungsfähigkeit des SPNV während des Gültigkeitszeitraums dieses NVP beeinträchtigen. Es ist bereits jetzt abzusehen, dass in Abhängigkeit der verfügbaren Infrastruktur während der einzelnen Bauabschnitte vorübergehende Anpassungen und Einschränkungen im SPNV-Angebot notwendig werden, wobei Anfang 2003 seitens der *DB Netz AG* noch keine konkreten Angaben getroffen werden können. Allerdings sieht der Freistaat Thüringen keine Alternative zu den Baumaßnahmen. Sie werden insofern als ein notwendiger temporärer Nachteil angesehen, um die Attraktivität des SPNV langfristig zu sichern.

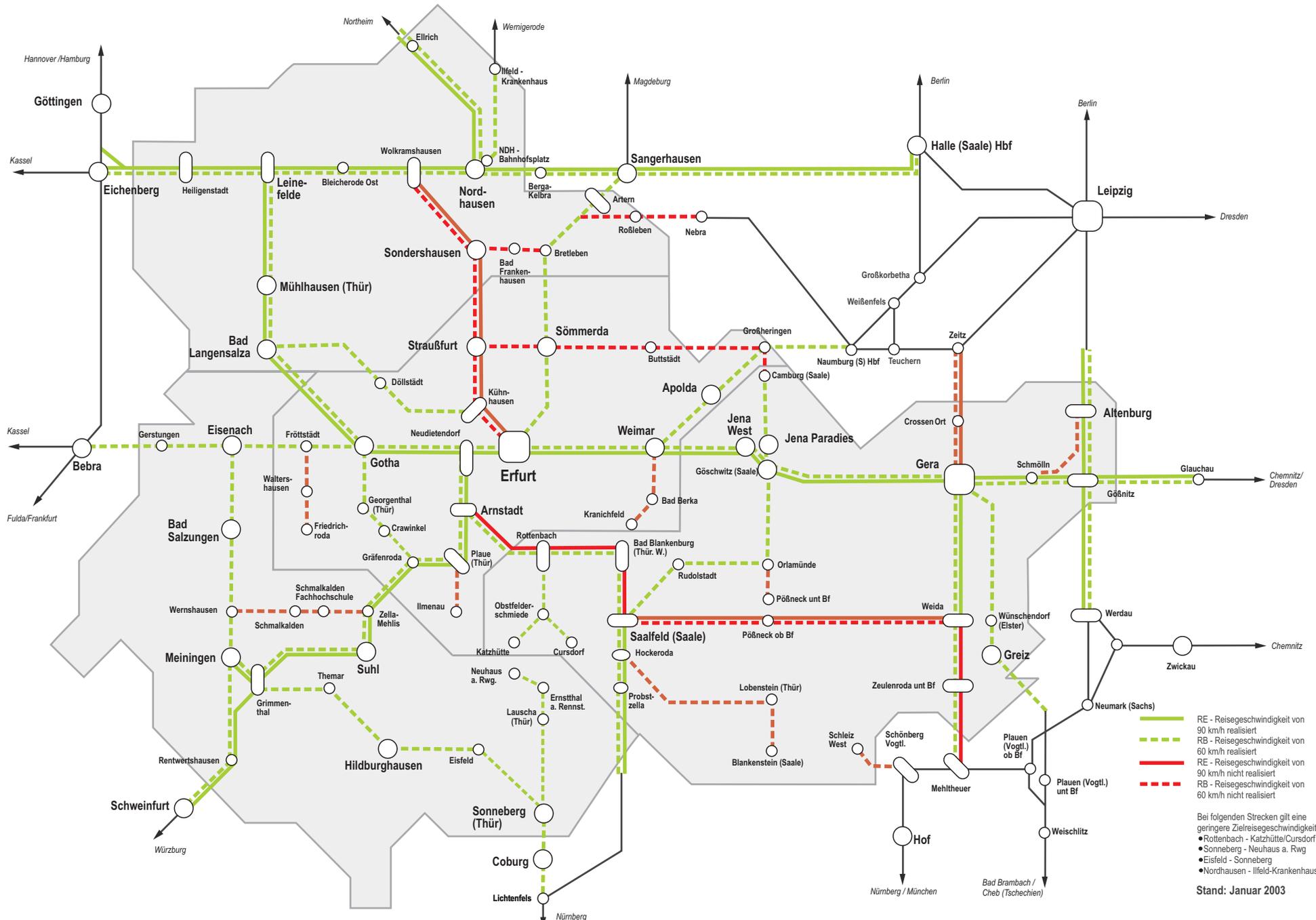


Abb. 14: Erreichbare Zielreisegeschwindigkeiten im SPNV des Freistaates Thüringen (2007)



7. Rollmaterial

7.1 Status quo

Im Freistaat Thüringen wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf den meisten Nahverkehrsstrecken **neues** bzw. **modernisiertes Rollmaterial** eingesetzt. Der Freistaat Thüringen hat diese Qualitätssteigerung durch entsprechende Investitionen gefördert. In den Jahren 1996 bis 2002 stellte der Freistaat insgesamt 106,5 Mio. € für Investitionen in das Rollmaterial bereit. In Abb. 15 ist linienscharf dargestellt, welches Rollmaterial in der Fahrplanperiode 2002/03 zum Einsatz kommt. Es dominieren die modernen Dieseltriebwagen. Auf drei Linien kommen bereits Neigetechnik-Triebwagen zum Einsatz. Auf der Strecke Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg müssen die Züge auf Grund fehlender Elektrifizierung im Abschnitt Sangerhausen – Magdeburg mit Dieseltraktion gefahren werden.



7.2 Maßnahmen und Wirkungen

Der Freistaat Thüringen fördert auch in der Zukunft die Anschaffung neuer Fahrzeuge innerhalb seiner finanziellen Möglichkeiten, um somit landesweit in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz modernen Rollmaterials, das sich durch hohen Fahrkomfort und verbesserte Wirtschaftlichkeit auszeichnet, zu sorgen.

Die neuen Fahrzeuge werden i. d. R. folgende **Qualitätsstandards** aufweisen:

- Fahrgastinformationssystem:
 - Angabe des Zugziels vorn und hinten am Fahrzeug sowie an der Fahrzeugaußenseite
 - Automatische Zugangsstellenanzeige und -ansage (dynamische Fahrgastinformationsanlage) innerhalb des Fahrzeugs
 - Meldeeinrichtung für die dynamische Fahrgastinformation an den Zugangstellen
- Zustiegsmöglichkeiten:
 - niveaugleicher und bequemer Einstieg zur Bahnsteigkante
 - Vorrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen von allen Bahnsteigen mit 200 bis 760 mm Höhe über Schienenoberkante
- Luftkühlanlage bzw. Klimaanlage gemäß VDV-Standard
- barrierefreies und geschlossenes Toilettensystem
- Mehrzweckräume, die auch zum Transport von Fahrrädern und Wintersportgeräten geeignet sind
- Fahrscheinautomaten
- 1. Klasse-Abteile
- 2+2-Bestuhlung mit hohem Sitzkomfort und Armlehnen



- Kopfhöreranschlüsse an jedem Sitzplatz zum Abhören von Musikkanälen
- Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte gemäß EURO 3 (2)
- Höchstgeschwindigkeit mindestens 120 km/h, bei Neigetechnik-Fahrzeugen sogar 160 km/h

Zusätzlich ist der Freistaat Thüringen bestrebt, eine bessere Kennzeichnung und verbesserte Wahrnehmungsmöglichkeiten von Bedienungselementen in und an den Fahrzeugen zu erreichen, um den wahrnehmungsbehinderten Personen die Nutzung des SPNV zu erleichtern.

In Abb. 16 ist linienscharf dargestellt, welcher Fahrzeugtyp auf den Thüringer Strecken in der Fahrplanperiode 2006/07 zum Einsatz kommen soll. Im Ergebnis zeigt sich, dass auf den die Ländergrenzen überschreitenden Korridoren mit überregionaler Bedeutung zumeist Fahrzeuge mit einer hohen Reisegeschwindigkeit eingesetzt werden. Durch den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen werden alle Planungsregionen Thüringens jeweils erhebliche Verbesserungen bei der Anbindung benachbarter Zentren erfahren (Nordthüringen nach Göttingen, Südthüringen nach Schweinfurt und in Richtung Würzburg, Ostthüringen nach Leipzig, Chemnitz, Zwickau und Hof). Zudem wird auf der verkehrlich wichtigsten Achse durch Mittelthüringen die Reisegeschwindigkeit zwischen Gotha, Weimar, Jena und Gera spürbar erhöht.

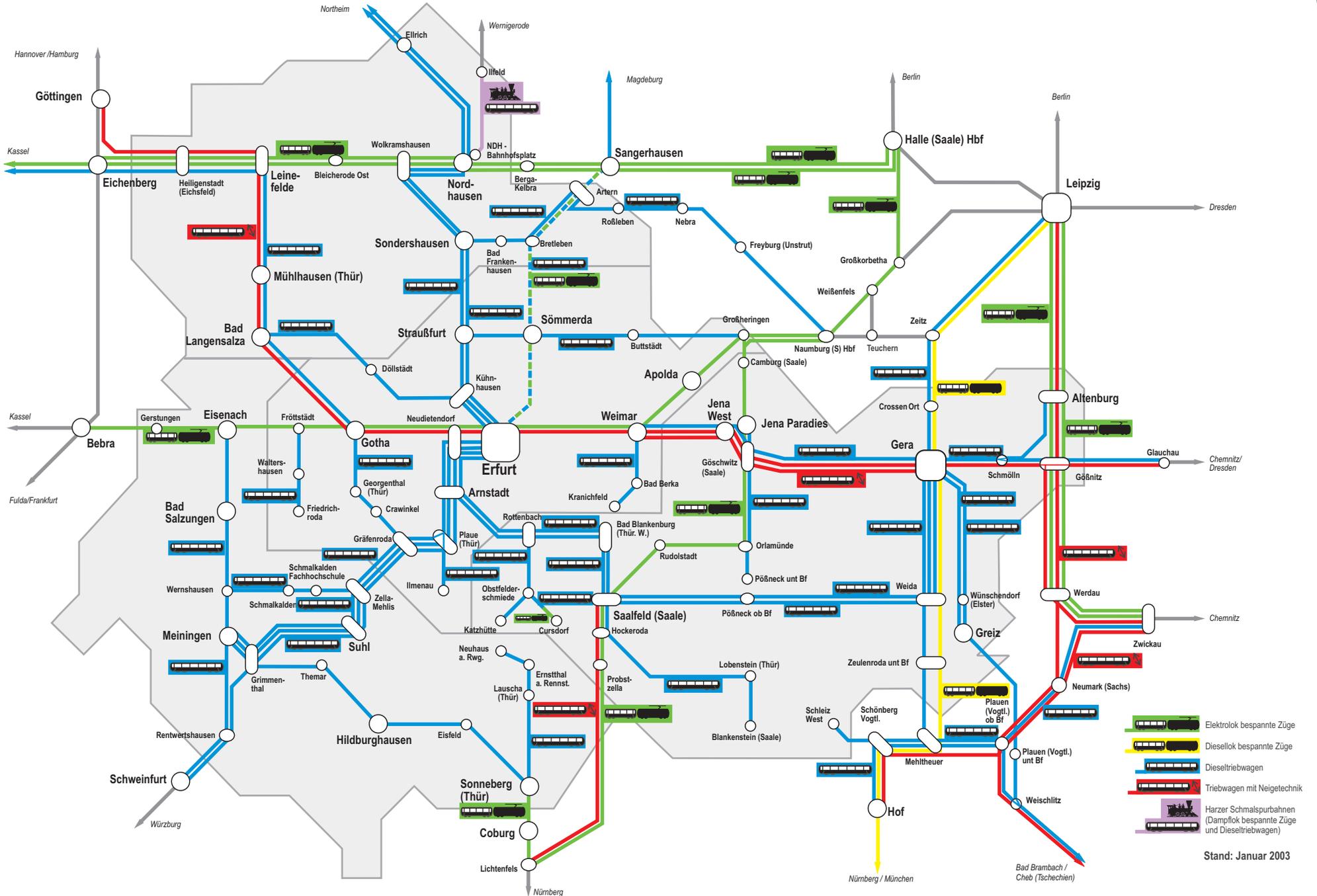


Abb. 15: Rollmaterial im SPNV des Freistaates Thüringen (2003)

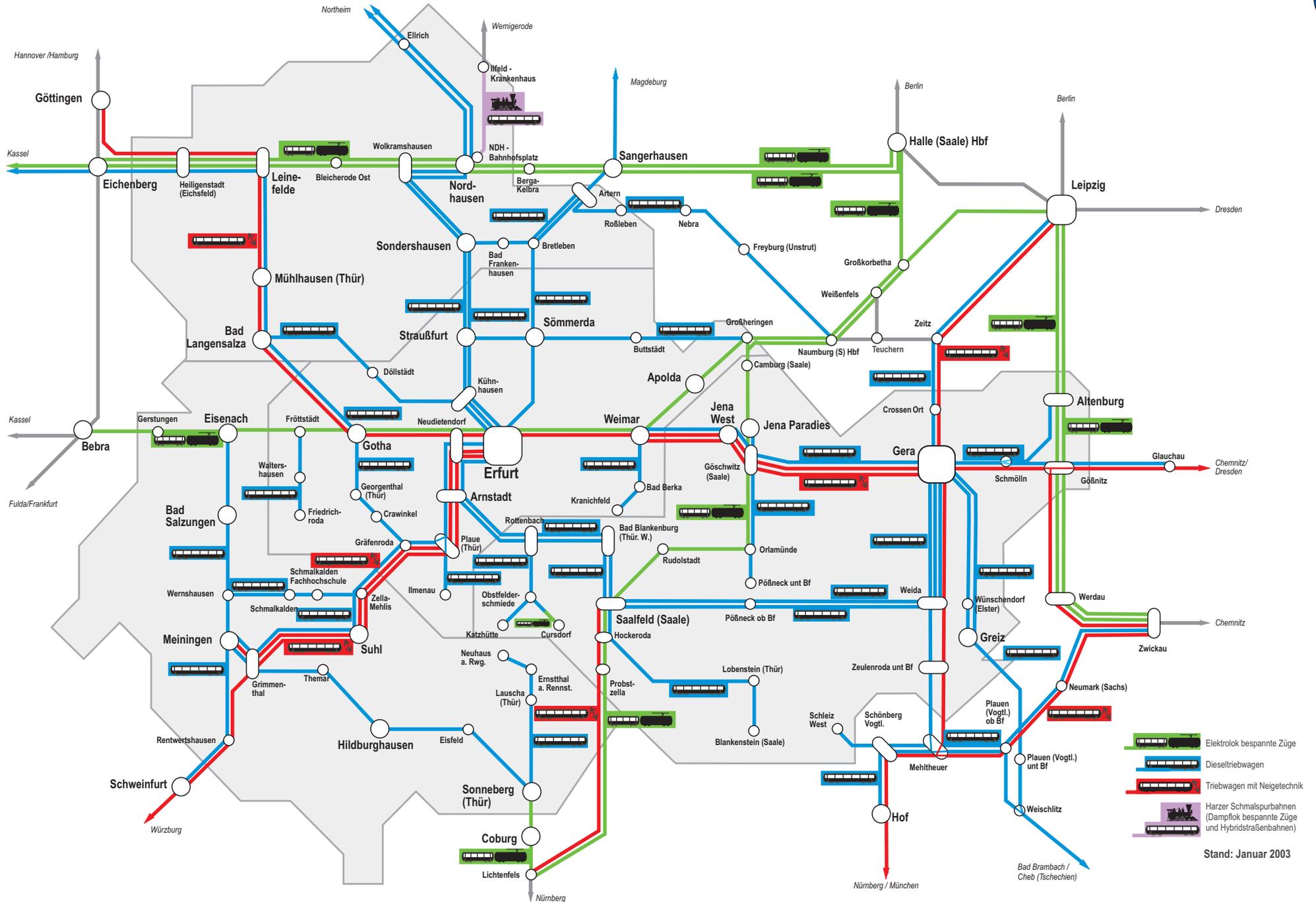


Abb. 16: Rollmaterial im SPNV des Freistaates Thüringen (2007)



8. Zugangsstellen zum SPNV

8.1 Status quo

Seit Herbst 1997 wurden zahlreiche **Modernisierungsmaßnahmen** an den Thüringer Zugangsstellen zum SPNV vorgenommen.⁵⁵ Außerdem wurden einige **neue Zugangsstellen** gebaut, die die räumliche Verfügbarkeit des SPNV merklich erhöht haben (vgl. Abb. 17 und Tab. 11). Alleine der Freistaat Thüringen hat in den Jahren 1996 bis 2002 insgesamt 25,9 Mio. € in Zugangsstellen investiert.



In Nordthüringen wurden neben den beiden regional bedeutenden Zugangsstellen Nordhausen und Sondershausen vor allem Zugangsstellen entlang der Strecke Bad Langensalza – Leinefelde modernisiert. In Mittelthüringen standen die wichtigen Zugangsstellen Gotha, Erfurt, Sömmerda und Apolda, aber auch Zugangsstellen entlang der Strecken Neudietendorf – Ilmenau, Arnstadt – Rottenbach und Weimar – Kranichfeld im Vordergrund. In Südthüringen gingen mit der Reaktivierung des Sonneberger Netzes umfangreiche Zugangsstellenmodernisierungen einher. Außerdem wurden verschiedene Zugangsstellen an der Strecke Eisenach – Wernshausen und die Zugangsstellen Suhl und Zella-Mehlis modernisiert. In Ostthüringen wurde mit dem Ausbau der Bahnhöfe Jena Paradies und Gera begonnen. Daneben erfolgten Modernisierungsmaßnahmen in Bad Blankenburg, Saalfeld und Rudolstadt sowie an Zugangsstellen entlang der wichtigen Nord-Süd-Relation Leipzig – Gera – Hof und dem östlichen Abschnitt der Mitte-Deutschland-Verbindung, aber auch entlang der Strecken Schleiz West – Schönberg und Orlamünde – Pößneck unt Bf.

Tab. 11: Eröffnung neu gebauter Zugangsstellen im Freistaat Thüringen seit Herbst 1997

Zugangsstellen	KBS
Ostthüringen:	
Crossen Ort	550
Weida Mitte	546
Wolfsgefärdh	546
Nordthüringen:	
Nordhausen-Hesseröder Str.	326
Nordhausen-Ricarda-Huch-Str.	326
Nordhausen-Bahnhofplatz	326
Südthüringen:	
Neuhaus a. Rwg	564
Neuhaus-Igelshieb	564
Steinach Süd	564
Mittelthüringen:	
Bad Berka Zeughausplatz	579
Hörselgau	606
Niederwilligen	561

Quelle: NVS (2002)

⁵⁵ Vgl. hierzu auch NVS (2001).

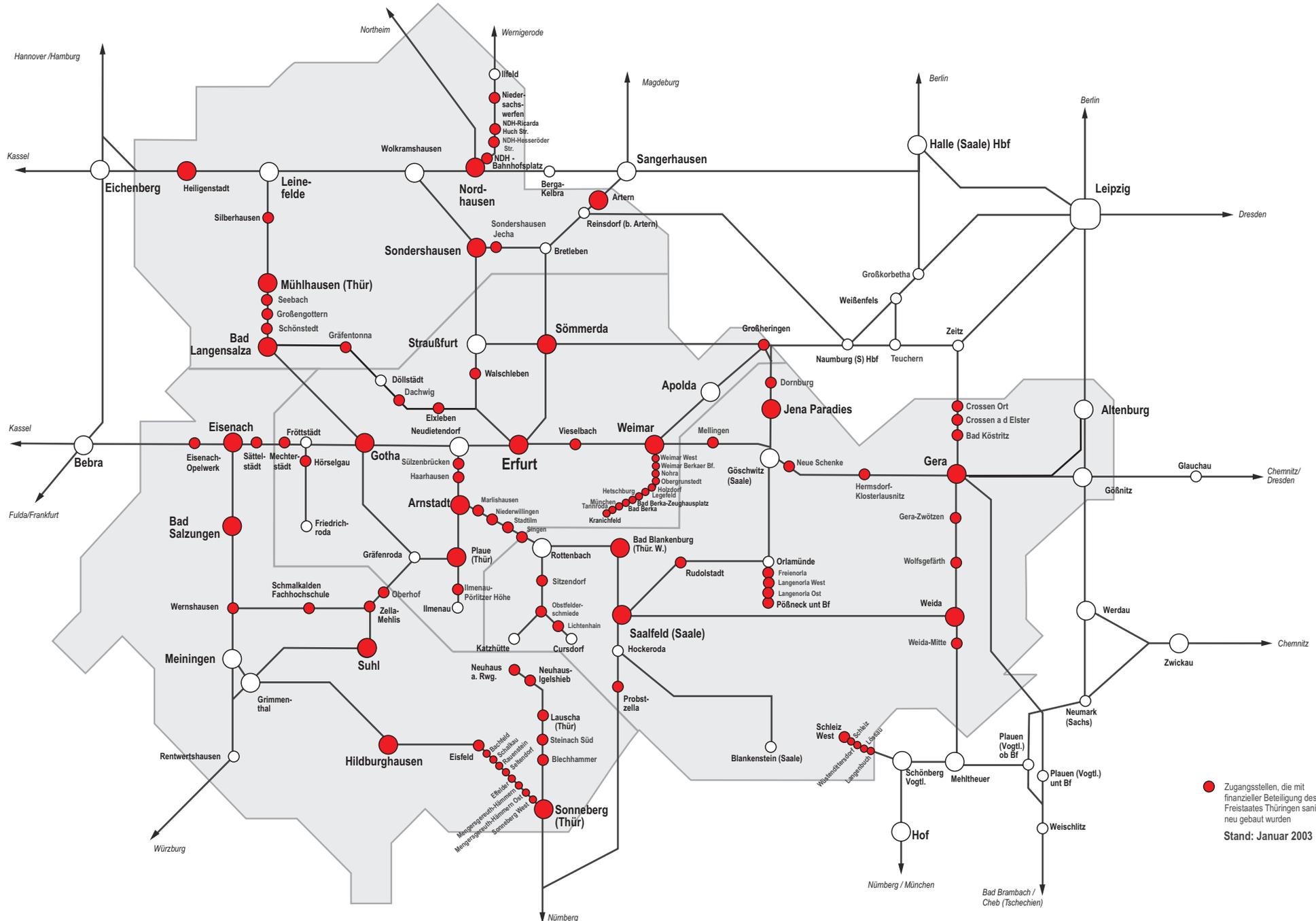


Abb. 17: Finanzielle Beteiligung des Freistaates Thüringen zur Sanierung und zum Neubau von Zugangsstellen (1993-2002)



Die Ein- und Aussteigerzahlen (hier nicht dokumentiert) zeigen, dass die neuen Zugangsstellen von den Nutzern gut angenommen werden. So wurden an den Zugangsstellen Bad Berka Zeughausplatz, Crossen Ort und Hörselgau im Durchschnitt mehr als 100 Ein- und Aussteiger pro Werktag unmittelbar nach Eröffnung gezählt.⁵⁶

Seit Herbst 1997 mussten auch einige Zugangsstellen geschlossen (aufgelassen) werden, allerdings fast ausschließlich solche, die an Strecken liegen, die nicht mehr bedient werden können.⁵⁷ Insgesamt werden 338 Zugangsstellen im Freistaat Thüringen in der Fahrplanperiode 2002/2003 bedient. Davon werden:

- 316 von der *DB Station&Service AG*,
- 10 von der *DB RegioNetz Verkehrs GmbH (OBS)*,
- 1 von der *Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE)* und
- 11 von der *Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)*

betrieben

Trotz der Investitionen in der Vergangenheit besteht weiterhin ein großer Handlungsbedarf hinsichtlich der Entwicklung der Zugangsstellen. In der nachfolgenden Tabelle ist dargestellt, wie oft von der *DB Station&Service AG* ein dringender Handlungsbedarf an den von ihr betriebenen Zugangsstellen in den entsprechenden Kategorien gesehen wird.

⁵⁶ Anm.: Die Zahlen beziehen sich auf den Fahrplan 2000/01. Für die anderen neu eingeführten Haltepunkte lagen Anfang 2003 noch keine Werte vor.

⁵⁷ Vgl. Kapitel 5.



Tab. 12: Dringender Handlungsbedarf an Zugangsstellen der DB Station&Service AG

Kategorie	Bestandteile	Anzahl der Nennungen*
Kundeninformation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrgastinformationsanlagen (FIA) ▪ Wegeleit-/Orientierungssysteme ▪ Vitrinen/Fahrplanaushänge ▪ Uhren 	50
Erscheinungsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Farbklima innen und außen ▪ Beleuchtung ▪ Übersichtlichkeit/Neuordnung 	59
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warteräume ▪ Wind-/Wetterschutz ▪ Sitzmobiliar ▪ Toilettenanlagen 	65
Reisebedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung/Umbau des Empfangsgebäudes ▪ Gebäudeerweiterungen ▪ Neubau 	43
Bauliche Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Empfangsgebäude ▪ Bahnsteige/Bahnsteigdächer ▪ Technische Gebäudeausstattung 	118
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugänge ▪ Aufzüge/Fahrtreppen ▪ Rampen 	78
3-S-Technik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ServicePoint ▪ Notrufsäulen ▪ Kameras ▪ Verkehrszentralen (Weiterentwicklung der 3-S-Zentralen) 	27
Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parken ▪ Vorplatzgestaltung, Grünanlagen ▪ ÖPNV-Anbindung, Taxi ▪ Wegeleitung zum Bahnhof ▪ Kommunale Info am Bahnhof ▪ Transportorganisation und –koordination (z.B. Call a Bike und DB CarSharing) 	13
Gesamt		453

* Mehrfachnennung möglich

Quelle: DB Station&Service AG (2003)

8.2 Maßnahmen und Wirkungen

Um die räumliche Verfügbarkeit des SPNV-Angebotes weiter zu erhöhen, strebt der Freistaat Thüringen in den nächsten Jahren den **Neubau weiterer Zugangsstellen** an.

In Ammern, Jena (Jena Paradies), Ilfeld (Ilfeld-Krankenhaus) und Schalkau (Schalkau-Mitte) ist die Realisierung bereits eingeleitet. Bei 4 Standorten wird der Neubau empfohlen, allerdings sind noch Fragen der Finanzierung zu klären. Daneben soll bei 15 weiteren Standorten in den nächsten Jahren ein möglicher Neubau gutachterlich geprüft werden (vgl. Tab. 13).



Tab. 13: Neubau von SPNV-Zugangsstellen

Zugangsstelle	KBS	Realisierung eingeleitet	Neubau empfohlen	Neubau prüfen
Ostthüringen				
Bad Blankenburg-Mitte	561			X
Landschafts-BUGA*	540		X	
Sitzendorf Ort	562		X	
Neu-Leibis	562			X
Jena Paradies	560	X		
Nordthüringen				
Ammern	604	X		
Sondershausen-An der Dornheide	593			X
Sondershausen-Bornatal	593			X
Ilfeld-Krankenhaus	326	X		
Südthüringen				
Schmalkalden Mitte	573		X	
Herges-Hallenberg	573			X
Leutersdorf	569			X
Näherstille	573			X
Schalkau-Mitte	569	X		
Sonneberg/Thür-Hönbach	830		X	
Grümpen	569			X
Steinach Nord	564			X
Unterlauscha	564			X
Lauscha Wanderherberge	564			X
Mittelthüringen				
Ohrdruf-Tobiashammer	572			X
Apfelstädt	570			X
Sömmerda Süd	595			X

* Temporäre Zugangsstelle für die Zeit der Bundesgartenschau 2007 (gem. vorliegendem BUGA-Verkehrskonzept; Stand 01/2003)

Quelle: NVS (2002)

Neben der Neueröffnung von Zugangsstellen hat die *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH* mit der *DB Station&Service AG* eine Rahmenvereinbarung zur Zusammenarbeit bei Neubau, Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Zugangsstellen geschlossen. Gegenstand ist vor allem ein **umfangreiches Sanierungs- und Ausbauprogramm** für die Zugangsstellen im Freistaat. Insgesamt besteht bis zum Jahr 2007 ein Investitionsbedarf in Höhe von rund 58 Mio. €. ⁵⁸ In den kommenden Jahren sind alle Maßnahmen im Einzelnen noch zu überprüfen, um so den tatsächlichen Bedarf im Einzelfall zu spezifizieren. Im Rahmen der jährlich fortzuschreibenden ÖPNV-Investitionsplanung werden die Vorhaben dann vor dem Hintergrund der jeweils verfügbaren Haushaltsmittel und entsprechend den Prioritäten zur Realisierung eingeordnet.

Die *DB AG* hat außerdem Anfang Juli 2002 ein Sofortprogramm für Reparaturen und Renovierungsarbeiten an kleinen und mittleren Personenbahnhöfen aufgelegt, das bis 2004 läuft (RenoVier). Für den Freistaat Thüringen sind 1,8 Mio. € vorgesehen.

⁵⁸ Anm.: Gemäß der Thüringer ÖPNV-Richtlinie vom 09.02.2001 behält sich der Freistaat Thüringen eine Förderung nur für solche Maßnahmen vor, bei denen die Belange des SPNV ausreichend berücksichtigt werden (vgl. Freistaat Thüringen 2001).



In Tab. 14 sind die einzelnen Zugangsstellen mit den entsprechenden Maßnahmen aufgeführt. Im Mittelpunkt der beiden Sanierungsprogramme stehen:

- Maßnahmen der Fahrgastinformation,
- Maßnahmen zur Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern und
- Sonstige bauliche Maßnahmen.

Tab. 14: Entwicklungsbedarf an den Zugangsstellen im Freistaat Thüringen bis 2007

Zugangsstellen	Maßnahmen
Ostthüringen	
Altenburg	P+R, B+R
Bad Blankenburg	Empfangsgebäude, Zugang für SPNV sicherstellen (Restleistungen)
Berga (Elster)	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Gera Hbf	komplette Neugestaltung, ÖPNV-Verknüpfung
Gera-Liebschwitz	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Gera Ost	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Gera Süd	umfangreiche Neugestaltung, ÖPNV-Verknüpfung
Gera-Zwötzen	ÖPNV-Verknüpfung
Greiz	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R, ÖPNV-Verknüpfung
Greiz-Dörlau	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Hermisdorf-Klosterlausnitz	Empfangsgebäude (Restleistung)
Hohenleuben	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Jena Paradies	Neubau ICE Bahnhof, Neubau Empfangsgebäude, Bahnsteiganlage, B+R, P+R
Kahla	Neubau Bahnsteige, B+R, P+R, Umfeldgestaltung, Malerarbeiten an Fassade, Empfangshalle und Bahnsteigdächer, Wegeleitsystem
Krölpa-Ranis	Wegeleitsystem, Wetterschutz
Langenbuch	Restarbeiten
Lichtentanne	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Lössau	Restarbeiten
Loitsch-Hohenleuben	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Marktörlitz	Wegeleitsystem, Tunnel, offene Wartezone, WC
Niederpöllnitz	P+R, B+R
Neumühle (Elster)	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Neue Schenke	Neugestaltung
Paulinzella	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Pöllwitz	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Porstendorf	Neugestaltung
Probstzella	Neugestaltung Vorplatz, Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Quittelsdorf	Neubau Bahnsteige, P+R
Ronneburg	Neugestaltung Kreuzungsbahnhof, Umfeldgestaltung
Rottenbach	Neubau Bahnsteig 1
Rudolstadt	Neubau Aufzüge
Saalfeld (Saale)	Umbau Empfangsgebäude, ÖPNV-Verknüpfung (SPNV-Anteil)
Schleiz	Restarbeiten
Schleiz-West	Restarbeiten
Schüptitz	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Stadtroda	Neugestaltung
Triebes	Neubau Zugangsstelle, Auflassung Bf Triebes
Unterlemnitz	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Unterloquitz	Wegeleitsystem
Weida, Altstadt	Neubau Bahnsteige, Umfeld, P+R, B+R
Wünschendorf	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Wünschendorf Nord	Neubau Bahnsteig, P+R, B+R
Wüstendittersdorf	Restarbeiten
Zeulenroda unt Bf	Neubau Bahnsteige, PT, Verknüpfung



Zugangsstelle	Maßnahmen
Südthüringen	
Altersbach	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Auehütte	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Bad Salzungen	KIS, RBL, Inselbahnsteig: Wetterschutz und Beleuchtung, Wegeleitsystem
Benshausen	Neubau Bahnsteige, P+R
Blechhammer	Neubau Bahnsteige
Breitungen/Werra	KIS, RBL, Vorplatzgestaltung
Effelder	P+R, B+R, Umfeldgestaltung
Eisenach	P+R, B+R, Verknüpfung SPNV/StPNV, RIS, Empfangsgebäude: Fassade
Eisenach West	RIS, Umrüstung Bahnsteige (VDE-Projekt)
Eisfeld	KIS, RBL
Ernstthal a. Rennsteig	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Förtha	RBL, KIS, Vorplatzgestaltung
Gerstungen	Tunnelsanierung (VDE-Projekt)
Grimmenthal	KIS, RBL, ÖPNV-Verknüpfungspunkt
Heinersdorf (b Lobenstein)	Wetterschutz, Wegeleitsystem
Hildburghausen	KIS, RBL
Hörschel	RIS, Vorplatzgestaltung
Hüttengrund	Neubau Bahnsteige, B+R, P+R
Immelborn	Abbruch Empfangsgebäude, B+R, P+R, RBL, KIS
Lauscha	Neubau Bahnsteige
Marksuhl	KIS, RBL, P+R, B+R, Umbau als Kreuzungsbahnhof
Meiningen	KIS, RBL, Vorplatzgestaltung
Mittelschmalkalden	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Niederschmalkalden	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Oberhof	Empfangsgebäude: Umbau
Oberlauscha	Neubau Bahnsteige, B+R, P+R
Oberrohn	KIS, Wetterschutz, P+R, B+R
Ritschenhausen	FIA
Rohr (Thür)	Vorplatzgestaltung
Sättelstädt	RIS/Vorplatz, Wegeleitsystem
Schmalkalden	Verlegung des Hp zum Busbahnhof (ÖPNV-Verknüpfung)
Schmalkalden FH	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Schönau (Hörsel)	RIS, Vorplatzgestaltung
Schwallungen	RBL, KIS, Vorplatzgestaltung
Sonneberg/Thür Hbf	Neubau Bahnsteige, Projekt Umweltbahnhof
Sonneberg/Thür Nord	Neubau Bahnsteige, B+R
Sonneberg/Thür Ost	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Steinach	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Steinbach-Hallenberg	Neubau Kreuzungsbahnhof, P+R, B+R
Suhl	FIA, Vorplatzgestaltung, Empfangsgebäude
Suhl-Heinrichs	Vorplatzgestaltung
Themar	Neubau Bahnsteige, RBL, KIS
Untermaßfeld	RBL, KIS, Vorplatzgestaltung
Vachdorf	Neubau Bahnsteige, RBL, KIS
Viernau	Neubau Bahnsteige, Umfeldgestaltung
Walldorf/Werra	RBL, KIS, Vorplatzgestaltung
Wasungen	Neubau Bahnsteige, RBL, KIS
Wernshausen	RBL, FIA, Neubau Bahnsteige, KIS
Wölfershausen	RIS, Vorplatzgestaltung
Wutha	RIS, Vorplatzgestaltung, Wegeleitsystem
Zella-Mehlis	Vorplatzgestaltung, FIA, Empfangsgebäude
Zella-Mehlis West	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R



Zugangsstelle	Maßnahmen
Mittelthüringen	
Bad-Sulza Nord	Neubau Bahnsteige, Umfeldgestaltung
Ballstädt (Kr. Gotha)	Beschallung (Nachrüstung)
Bufeßen	Beschallung (Nachrüstung)
Buttstädt	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Crawinkel	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Dachwig	Rekonstruktion Hp, Umfeldgestaltung, P+R
Döllstädt	Neubau Kreuzungsbahnhof
Elgersburg	Neubau Bahnsteige
Erfurt-Gispersleben	ÖPNV-Verknüpfung
Erfurt Hbf	Umbau zum ICE Bahnhof; Totalsanierung
Erfurt-Nord	P+R, B+R, Umfeldgestaltung
Erfurt-Ost	Wegeleitsystem
Frankenhain	Neubau Bahnsteige in Ortsnähe, P+R, B+R
Fröttstädt	Wegeleitsystem, Wetterschutz
Gangloffsömmern	Bahnsteiginstandsetzung, Wetterschutz
Georgenthal	Bahnsteige, P+R, B+R, Tunnelsanierung
Gispersleben	P+R, B+R
Gotha	Umbau Vorplatz und Empfangsgebäude (SPNV-Anteil), FIA
Gotha Ost	Bahnsteig
Gräfontonna	Rekonstruktion Hp, Umfeldgestaltung, P+R
Haarhausen	P+R, B+R
Holzdorf	Bahnsteige (Restleistung)
Hörselgau	RIS, Umfeldgestaltung
Kölleda	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Kühnhausen	P+R, B+R
Luisenthal	Verlegung der Zugangsstelle zur Ortsmitte
Marlishausen	P+R, B+R (Nachrüstung)
Mechterstädt	RIS, Wegeleitsystem
Mellingen	P+R, B+R
Niedertrebra	P+R, B+R
Ohrdruf	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Oßmannstedt	Wegeleitsystem
Petiroda	Verlegung der Zugangsstelle zur Ortsnähe
Reinhardtbrunn- Friedrichroda	Neubau Bahnsteige, Umfeldgestaltung
Seebergen	Wegeleitsystem
Singen	Neubau Bahnsteige, P+R, B+R
Stadtilm	Neubau Bahnsteige, PT (1. Bauabschnitt)
Stotternheim	Neubau Bahnsteige, ÖPNV-Verknüpfung
Vieselbach	ÖPNV-Verknüpfung
Waltershausen- Schnepfenthal	Neubau Bahnsteige, Umfeldgestaltung
Wandersleben	Wegeleitsystem
Weimar Berkaer Bahnhof	Empfangsgebäude: Fassade, Fenster, Maler- und Elektroarbeiten, Wegeleitsystem



Zugangsstelle	Maßnahmen
Nordthüringen	
Bad Langensalza	Umbau Bahnhofsvorplatz, FIA, ÖPNV-Verknüpfung
Gebra	Neubau Bahnsteige
Großengottern	RIS
Hachelbich	Wegeleitsystem, Wetterschutz
Heiligenstadt	Empfangsgebäude: Erneuerung Fenster u. Türen; Tunnel; Maler- u. Fliesenarbeiten, Wegeleitsystem
Mühlhausen (Thür)	Rekonstruktion Hausbahnsteig 1, Umbau
Nohra (Wipper)	Bahnsteiginstandsetzung
Nordhausen	ÖPNV-Verknüpfung, Ausbau Empfangsgebäude
Nordhausen-Salza	Wegeleitsystem, Bahnsteiginstandsetzung
Schönstedt	RIS
Seebach (Kr. Mühlh.)	RIS

P+R: Park + Ride; B+R: Bike + Ride; RIS: Reisendeninformationssystem; FIA: Fahrgastinformationsanzeige; KIS: Kundeninformationssystem; RBL: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem; PT: Personentunnel

Quelle: NVS/DB Station&Service AG (2002)

In der Zielvorgabe für die technische Ausstattung der Zugangsstellen im Freistaat Thüringen werden folgende Ausstattungsmerkmale im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten als Voraussetzung für einen attraktiven SPNV angesehen:

- Bauliche Anlagen:
 - Abfallbehälter und Aschenbecher
 - Telefon/Notrufsäule
 - Uhren
 - Beleuchtung
 - Lautsprecher
 - Warteraum, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten
 - Treffpunkt
 - WC
 - Behinderten-WC
 - Behinderten-Telefon
 - Fahrradständer (überdacht)
 - Parkplätze
 - Behinderten-Parkplätze
 - Taxenstand
- Informationsbereitstellung
 - Stadtplan und Übersichtsplan des Bahnhof
 - SPNV-Streckenkarte
 - SPNV-Abfahrtstafel und SPNV-Abfahrtstafel des nächsten Umstiegsbahnhofs
 - SPNV-Auskunftstafeln
 - StPNV-Übersichtsplan
 - StPNV-Abfahrtstafeln



- Chronologische Infotafel
- Info-Monitore
- Wagenstandsanzeiger
- Zuganzeiger
- Bahnsteigabschnittsmarkierung
- Bahnhof-Namensschild
- SPNV-eigener Service
 - Kofferkuli
 - Schließfächer
 - Service-Team
 - Fundstelle

Ergänzend betont der Freistaat Thüringen die Notwendigkeit, den besonderen Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung zu tragen. Hierbei sollten neben den baulichen Zu- und Abgangsbedingungen vor allem die Informationsbereitstellungen (Leitsysteme, Beschilderung, Ansagen, Aushänge etc.) hinsichtlich ihrer Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen bei der SPNV-Nutzung überprüft und gegebenenfalls modifiziert werden.



9. Tarife

9.1 Status quo

Mit Ausnahme der Strecken der *Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn* (Steil- und Flachstrecke), der *Vogtlandbahn GmbH* und der *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* wird Anfang 2003 auf allen SPNV-Strecken im Freistaat Thüringen das **Tarifsystem der DB AG** angewendet.⁵⁹ Der Freistaat Thüringen konnte in Verhandlungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Einführung und Weiterentwicklung **regionaler Tarifangebote** erreichen (vgl. Tab. 15). Hierdurch wurde die Attraktivität des SPNV auch von der Tarifseite flankiert. Unabhängig davon liegt jedoch die Tarifhoheit zunächst bei den Verkehrsunternehmen.

Zum 15.12.2002 wurde von der *DB AG* ein **neues Tarifsystem** eingeführt, das den bis dato angewendeten Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif (DPT) ablöste. Für den SPNV sind folgende Eigenschaften des neuen Tarifsystems anzusprechen:

- Bis 140 Tarif-km gelten im Vergleich zum DPT II DB-Tarif stabile Grundpreise (lineare Entfernungsabhängigkeit des Tarifs); danach erfolgt ein degressiver Verlauf.
- Der Basisrabatt der BahnCard wurde gesenkt (auf 25 %), wobei die Anschaffung günstiger wurde und der Rabatt mit weiteren Rabatten kombiniert werden kann. Die Plan&Spar-Sonderrabatte gelten allerdings nicht für Fahrten, die ausschließlich im Nahverkehr erfolgen.
- Das Preisniveau bei Streckenzeitkarten im Nahverkehr bleibt stabil.
- Weitere Rabatte für Mitfahrer und Gruppen sowie für Kinder bzw. Familien werden auch im Nahverkehr gewährt.

Da dem Freistaat Thüringen Volumen und Struktur der Einnahmen der im Land agierenden Verkehrsunternehmen nicht im Detail bekannt sind, kann Anfang 2003 noch nicht abgeschätzt werden, welche positiven oder negativen Wirkungen sich im Thüringer SPNV für die Nutzer des Systems insgesamt ergeben.

Neben den regionalen Tarifangeboten können als Musterbeispiel für **länder- und staatenübergreifende Tarifierungen** das Thüringen-Ticket und das EgroNet-Ticket genannt werden, an denen sich der Freistaat Thüringen beteiligt. Das Thüringen-Ticket erlaubt beliebige Fahrten (mit bis zu fünf Personen) in Nahverkehrszügen im Freistaat und wird auch in den benachbarten Bundesländern Sachsen-Anhalt und Sachsen anerkannt.

Das EgroNet-Ticket ermöglicht die Nutzung des ÖPNV in Teilen Ostthüringens, Westsachsens, Nordbayerns sowie in der Nordböhmischen Region der Republik Tschechien. In Thüringen gilt das EgroNet-Ticket auch auf den SPNV-Strecken von Gera nach Weischlitz über Greiz und von Plauen nach Schleiz-West sowie von Gera nach Mehltheuer über Weida und Zeulenroda. Die Tickets sind in Fahrzeugen oder Vorverkaufsstellen der beteiligten Verkehrsunternehmen, in ausgewählten Agenturen und den Reisezentren der *DB AG* erhältlich.



⁵⁹ Anm.: Die neben der *DB Regio AG* im Freistaat Thüringen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben mit der *DB Regio AG* entsprechende Kooperationsverträge geschlossen.



Durch die Einführung von **Semestertickets** an fast allen Thüringer Hochschulen wird den Studierenden als wichtige Nutzergruppe im Ausbildungsverkehr ein auch unter preislichen Gesichtspunkten attraktiver SPNV angeboten. Dies ist wichtig, da den Studierenden zunehmend der MIV als Verkehrsmittelalternative zur Verfügung steht, Studierende hoch mobil sind und sie i. d. R. über ein beschränktes Budget verfügen, das sie sehr preissensibel macht.

9.2 Maßnahmen und Wirkungen

In den kommenden Jahren ist es Ziel des Freistaates Thüringen, die bestehenden **Thüringer Tarifangebote** aufrecht zu erhalten und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. So haben der Freistaat Thüringen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Verkehrsverträgen vereinbart, dass neben den bereits geltenden Tarifen weitere eingeführt werden können. Im Vordergrund stehen hierbei Angebote für länderübergreifende, regionale Fahrten. Hierdurch können die bereits bestehenden oder für die Zukunft geplanten Verkehrsangebote tarifseitig unterstützt werden. Außerdem soll die Integration der Tarife von SPNV und StPNV sowie die Weiterentwicklung der lokalen Tarifangebote im Vordergrund stehen.

Daneben unterstützt der Freistaat Thüringen Initiativen zur Einführung von **Jobtickets**, um für die Berufspendler als eine der größten Kundengruppen des SPNV eine Tarifreduzierung herbeizuführen. Im Ergebnis muss eine dauerhafte Erhöhung des SPNV-Aufkommens im Mittelpunkt stehen.



Tab. 15: Tarifangebote im Freistaat Thüringen (Stand: Anfang 2003)

Ticket		Preis	Beschreibung
landesweit	Thüringen-Ticket:	21,00 € (+13,00 € inkl. D-Zug-)	- Beliebige Fahrten in Thüringen im SPNV - Anerkennung in Sachsen-Anhalt und Sachsen - Eltern + eigene Kinder bis 14 Jahre oder fünf Personen - Mo.-Fr. 9.00-3.00 Uhr
	Hopper-Ticket:	4,00 €	- Hin- und Rückfahrt für eine Person für Verbindungen bis zu 50 km innerhalb Thüringens und Sachsen-Anhalts im SPNV und D-Zügen - Mo.-Fr. 9.00-3.00 Uhr, Sa., So. und Ft. ganztätig
	FamilienFerienTicket:	30,60 €	- Beliebige Fahrten in Thüringen im SPNV - Mindestens zwei Personen müssen gemeinsam reisen, höchstens jedoch zwei Erwachsene und drei Kinder bis 14 Jahre - Nur in der Ferienzeit Thüringens für sieben aufeinanderfolgende Tage gültig - Mo.-Fr. 8.30-0.00 Uhr, Sa., So. und Ft. ganztätig
	Fahrradmitnahme:	kostenlos	- Im SPNV auf allen Strecken im Rahmen vorhandener Kapazitäten
regional	Regiomobil (VMT):		- TK erlaubt beliebige Fahrten mit SPNV und StPNV im jeweiligen Stadtgebiet bzw. im Gesamtgebiet des VMT und ist jeweils gültig am angegebenen Tag bis 6.00 Uhr des Folgetages
	TK Erfurt	3,20 €	
	TK Weimar	3,20 €	
	TK Jena	3,20 €	
	TK Mittelthüringen	8,00 €	
	MK Erfurt-Weimar	102,00 €	
	MK Erfurt-Jena	153,00 €	
	MK Weimar-Jena	102,00 €	
	MK Weimar-Apolda	80,00 €	
	MK Erfurt-Apolda	129,00 €	
	Elstertal-Ticket	6,00 €	- Hin- und Rückfahrt auf allen Zügen der <i>Vogtlandbahn GmbH</i> zwischen zwei beliebigen Bahnhöfen der Strecke Gera – Greiz – Plauen u Bf – Weischlitz - Mo.-Fr. 9.00-0.00 Uhr, Sa., So. und Ft. ganztätig
	Sonneberger Netz-Ticket:		- Sondertarif im Streckennetz der <i>Thüringer Eisenbahn GmbH</i> (Sonneberger Netz zwischen Eisfeld und Neuhaus a. Rwg)
	einfache Fahrt	0,10 €/km	
	WK	17,50 €	- Gilt nur in den Zügen der <i>Süd•Thüringen•Bahn GmbH</i>
	MK	70,00 €	- WK und MK gilt nur auf der Strecke Sonneberg/Thür – Neuhaus a. Rwg.
OBS:		- Ticket gelten grundsätzlich für die Oberweißbacher Bergbahn (Flachstrecke bzw. Steil- und Flachstrecke)	
OBS-Ticket	4,90 €		
OBS-Kombi-Ticket	8,80 €	- OBS-Kombi-Ticket gilt für gesamte Netz der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn und einige Regionalbuslinien	
Flachstrecken-Ticket	1,00 €		
WK Steil- u. Flachstrecke	26,10 €		
WK Flachstrecke	7,40 €		
MK Steil- u. Flachstrecke	88,00 €		
MK Flachstrecke	25,30 €		
Egro-Net:		- Beliebige Fahrten im ÖPNV innerhalb des EgroNet-Gebietes	
TK	12,00 €	- Mo.-Fr. 7.30-3.00 Uhr; Sa., So. und Ft. ganztätig	
Familienkarte	24,00 €	- TK gilt für einen Erw. bzw. für ein Kinder ab 6 Jahren - FK gilt für: max. 2 Erw. + max. 3 Kinder bis 17 Jahre bzw. Eltern + Kinder bis 17 Jahre	

TK: Tageskarte; WK: Wochenkarte; MK: Monatskarte; FK: Familienkarte

Quelle: DB AG (2003), Vogtlandbahn GmbH (2003), Süd•Thüringen•Bahn GmbH (2002)



10. Kommunikation und Distribution

10.1 Status quo

Die Basis der Distribution und der Kommunikation für den Thüringer SPNV findet sich im von der *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH* entwickelten Marketingkonzept. Da ein attraktives und hochwertiges Produkt zu akzeptablen Preisen die fundamentale Voraussetzung für einen nachhaltigen Erfolg des SPNV ist, war bisher der Fokus vorrangig auf die Produktplanung (Kapitel 5 bis 8) und die Tarifgestaltung (Kapitel 9) gerichtet. Gleichwohl wurde, den konzeptionellen Vorgaben folgend, in den letzten Jahren damit begonnen, den SPNV als Verkehrsmittelalternative offensiv zu vermarkten (Kommunikation) und gleichzeitig die Informations- und Fahrscheinbeschaffung zu erleichtern (Distribution).



Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Beteiligung des Freistaates Thüringen an dem deutschlandweiten (durchgängigen) Fahrplaninformationssystem DELFI, das im Frühjahr 2003 verwirklicht wurde. Um den Kunden umfassende Informationen für die Nutzung des gesamten öffentlichen Verkehrssystems bereitzustellen, wurden die einzelnen Fahrpläne von Bussen und Bahnen in ein entsprechendes Auskunftssystem (EVAplus-System) eingespist.

Damit entstand auch ein **Thüringen weites Auskunftssystem** für den ÖPNV, das bis dato noch nicht existierte. Die Kunden inner- und außerhalb Thüringens können sich fortan über alle Verkehrsverbindungen in Thüringen online per Internet informieren (www.fahrplanauskunft-thueringen.de).

Der große Vorteil von DELFI ist, dass es eine flächendeckende und unternehmensunabhängige Plattform für die Kunden des öffentlichen Verkehrs darstellt. Dem Ziel, Zugangshemmnisse infolge von unzureichenden Informationen vor allem an den Schnittstellen zwischen überregionalen, regionalen und lokalen Verkehren über die Grenzen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hinweg zu beseitigen, ist der Freistaat mit der Verwirklichung von DELFI einen wesentlichen Schritt näher gekommen.

10.2 Maßnahmen und Wirkungen

Neben den Maßnahmen der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (vgl. Kapitel 7) sowie an den Zugangsstellen (vgl. Kapitel 8) sieht der Freistaat Thüringen in den nächsten Jahren insbesondere in der **Einrichtung von Reise- und Dienstleistungszentren**, in denen eine umfassende Mobilitätsberatung erfolgt und zum SPNV komplementäre Dienstleistungen bereitgestellt werden, ein wichtiges Handlungsfeld der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Maßnahmen am Bahnhof Nordhausen haben hierfür eine Vorbildfunktion. Solche personenbesetzten Beratungs- und Verkaufszentren für das gesamte Sortiment von SPNV- und ÖPNV-Leistungen sollten zumindest in allen Thüringer Ober- und Mittelzentren vorhanden sein.



Daneben wird in den kommenden Jahren die Umsetzung weiterer **Maßnahmen** zur Verbesserung der Fahrgastinformationen angestrebt. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage kann Anfang 2003 noch nicht entschieden werden, welche Maßnahmen durch den Freistaat Thüringen ggf. unterstützt werden können.

Als adäquat werden folgende Maßnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen angesehen:

- verbesserte Gestaltung des Regionalkursbuches Thüringen unter Einbeziehung wichtiger Regionalbuslinien,
- Herausgabe des Fahrplans „Städteverbindungen“ für die wichtigsten Zentren Thüringens,
- Herausgabe von Streckenfaltplänen ergänzt um die Abfahrts- und Ankunftszeiten der relevanten Regionalbus-Angebote,
- Bereitstellung aller relevanten Verkehrsverbindungen zwischen zwei Bahnhöfen im Kreditkartenformat,
- Herausgabe von relations- und zielgruppenspezifischen Fahrplänen sowie
- Gestaltung und Publikation eines Liniennetzplanes für den SPNV im Freistaat Thüringen mit Linien, Zugangsstellen und Taktangeboten.

Weiterhin sollen die Möglichkeiten zum **Fahrscheinerwerb** verbessert werden. Neben den Mobilitätszentralen (s. o.) sollte die flächendeckende Bereitstellung von Fahrscheinautomaten an allen Zugangsstellen, insbesondere aber an den Verknüpfungspunkten, erfolgen. Durch die i. d. R. mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbarte Ausrüstung des Rollmaterials mit Fahrscheinautomaten für den Nahverkehr wurde bereits ein wesentlicher Fortschritt eingeleitet (vgl. Kapitel 7), der trotz der flächendeckenden Schließung der ehemals weit verbreiteten Verkaufsschalter heute den Fahrausweiserwerb für den SPNV auch in der Fläche sicherstellt.

Der Freistaat Thüringen strebt in den nächsten Jahren die konsequente Weiterentwicklung eines bahnbasierten Tourismus an. Mit Schientouristik und historischen Eisenbahnverkehren möchte der Freistaat Thüringen künftig verstärkt Touristen anziehen, aber auch die Systemvorteile der Bahn gegenüber dem MIV verdeutlichen. So sollen die vorhandenen Angebote in diesem Bereich gebündelt und die bestehenden touristischen Programme und Initiativen des Freistaates integriert werden. Außerdem sollen zielgruppenorientierte Sonderangebote in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verbänden und Vereinen erarbeitet und in Kooperation mit den Tourismusorganisationen vermarktet werden. So kann z. B. ein BahnAtlasThüringen entwickelt und publiziert werden, der für das gesamte Streckennetz des SPNV im Freistaat Thüringen Bahnhofsumgebungspläne, Wanderrouten, Fahrradwanderrouten, Winterwanderrouten und Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, gastronomische Einrichtungen sowie Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen enthält.

Außerdem sollte ein verstärkter Einsatz der Mediawerbung (Zeitung, Rundfunk, Fernsehen, Kinowerbung und Internet) für eine bessere Wahrnehmung des SPNV sorgen. Ein erfolgreiches Beispiel stellt in diesem Zusammenhang die Arbeit der *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH* dar, die verschiedenste Printmedien wie z. B. das Magazin REGIOTAKTE oder Streckeninformationsbroschüren bereits seit mehreren Jahren herausgibt und dabei eine positive Resonanz aus verschiedensten Richtungen erfährt.



11. Verknüpfung von SPNV und Busangeboten

Im Masterplan wurde verdeutlicht, warum die Verknüpfung von SPNV und Bus für einen attraktiven und finanzierbaren ÖPNV unverzichtbar ist. Der Freistaat Thüringen strebt in den nächsten Jahren vor allem den Abbau von **konkurrierenden Verkehren** unter sorgfältiger Abwägung der divergierenden Interessen an.

Da der Busverkehr i. d. R. unmittelbar durch die Ortslagen hindurch geführt wird, sichert er zumeist die bessere Feinerschließung bezogen auf die Wohnorte. Dies hat seine besondere Bedeutung in den Regionen, wo der **Schülerverkehr** volumenmäßig das Rückgrat der Verkehrsleistungen stellt. Da für dieses Segment, insbesondere bei den jüngeren Fahrgästen, entsprechend ausgerichtete Empfehlungen gelten, ist eine Verlagerung auf den SPNV nur eingeschränkt bzw. im Einzelfall möglich.



Die Verlagerung stellt sich nicht selten als wenig zielführend dar, wenn nämlich durch die Lage der Schulstandorte abseits der Zugangsstellen als Ersatz des vergleichsweise direkten Busverkehrs der SPNV mit Wegeverlängerungen und Umsteigenotwendigkeiten, nicht zuletzt aber auch mit Fahrpreiserhöhungen verbunden wäre.

Dort jedoch, wo diese systembedingten Schwierigkeiten nicht gegeben sind, wird der systematische Abbau des konkurrierenden Verkehrs von Bahn und Bus angestrebt. Stattdessen wird auf die Neustrukturierung des Busangebotes als Zu- und Abbringer zu bzw. von den Zugangsstellen und somit einer verbesserten Feinerschließung hingewirkt. Ein positives Beispiel für ein in dieser Weise optimiertes Systemangebot von SPNV und StPNV findet sich im Landkreis Hildburghausen. Dort erfolgte zum Fahrplanwechsel 2002/2003 eine umfassende Verlagerung der Schülerbeförderung vom Bus auf die Bahn. Insgesamt konnten 12 von 80 Bussen eingespart werden. Der Kreishaushalt wird damit um rund 0,5 Mio. € pro Jahr entlastet.⁶⁰ Der Freistaat Thüringen ist bestrebt, diesem Beispiel folgend, weiter konkurrierende Verkehrsangebote abzubauen.

Aus Sicht der (potenziellen) Kunden setzt ein attraktiver ÖPNV eine **zeitlich** wie eine **tariflich optimierte Verknüpfung** zwischen SPNV und StPNV voraus. Im Masterplan wurde bereits dargelegt, dass sich der StPNV bei der Fahrplangestaltung am Fahrplan des SPNV orientieren sollte, um die Zu- bzw. Abbringerfunktion erfüllen zu können. Zudem sind mittel- bis langfristig Tarifkooperationen in sinnvoll definierten Verkehrsräumen anzustreben. Eine Basis für die optimierte Verknüpfung zwischen SPNV und StPNV könnten die drei bereits im Freistaat Thüringen existierenden ÖPNV-Kooperationen der jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen sein:

⁶⁰ Vgl. Nahverkehrsnachrichten 35/02 vom 20.12.2002.



- Der **Interessenverband Regionaler Personenverkehr Südthüringen e. V. (IVRPV)** wurde am 02.11.1990 als Kooperation von Südthüringer Verkehrsunternehmen gegründet. Das Kooperationsgebiet umfasst:
 - den Wartburgkreis,
 - den Landkreis Schmalkalden-Meiningen,
 - den Landkreis Hildburghausen,
 - den Landkreis Sonneberg,
 - den Ilm-Kreis und
 - die Stadt Suhl.

Die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen *DB Regio AG* und die *Süd•Thüringen•Bahn GmbH*, die in dem Kooperationsgebiet den SPNV betreiben, sind ebenfalls Mitglieder des IVRPV.

Der IVRPV gibt einen gemeinsamen Fahrplan Südthüringen heraus, der den Kunden die relevanten Informationen für die Nutzung von Bus und Bahn in Südthüringen aus einer Hand bereitstellt. Ziel des IVRPV ist es, die Abstimmung zwischen SPNV und StPNV an den Schnittstellen schrittweise weiter zu verbessern.

- Der **Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen (NVN)** wurde auf der Grundlage eines Kooperationskonzeptes von 1996, in dem die Möglichkeiten zur Verbesserung des Bus- und Bahnangebotes in Nordthüringen dargestellt und der Bildungsweg eines Zweckverbandes aufgezeigt worden ist, gegründet. Verbandsmitglieder sind die Nordthüringer kommunalen Aufgabenträger:
 - Landkreis Eichsfeld
 - Landkreis und Stadt Nordhausen
 - Unstrut-Hainich-Kreis
 - Kyffhäuserkreis

Die Mitglieder des NVN haben sich zur Zusammenarbeit bei der Verkehrsplanung, der Fahrplange- staltung und der Vereinfachung des Tarifsystems verpflichtet, sodass in Nordthüringen der NVN gezielt zur Koordinierung der Bahn- und Busangebote beiträgt. Seit 1994 werden kreis- und länder- übergreifende Busverkehre koordiniert und der Fahrplan als Gemeinschaftswerk an alle Haushalte kostenfrei verteilt. Diese Maßnahme stößt auf große Resonanz bei der Bevölkerung; ebenso wie die Herausgabe von Fahrplanheften, in denen alle Bahn- und Busangebote der Region abgedruckt sind.

Der Fahrplan, Tarifangleichungen und Qualitätsvorgaben im ÖPNV werden mit den Verkehrsunter- nehmen abgestimmt. Zur fachlichen Beratung und Koordinierung der Aufgaben fungiert ein Beirat, dem die Amtsleiter der Aufgabenträger sowie Vertreter kommunaler und privater Bus- und Eisenbahn- gesellschaften angehören. Im Beirat des NVN wirken auch die *Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH*, die *DB Regio AG*, die *Erfurter Industriebahn GmbH*, die *Harzer Schmalspurbahnen GmbH* und die *Burgenlandbahn GmbH* als Vertreter des SPNV mit.

- Die **Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT)** wurde am 07.02.2000 von fünf Nahver- kehrsunternehmen der Region als Nachfolgegesellschaft der *Anbiatergemeinschaft Regionalfahrplan Mittelthüringen* gegründet. Neun weitere Verkehrsunternehmen sind als Kooperationspartner einge- bunden. Gesellschafter der VMT sind auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen *DB Regio AG* und *Erfurter Industriebahn GmbH*. Die *Süd•Thüringen•Bahn GmbH* ist einer der Kooperationspartner.

Neben der Herausgabe von Regionalfahrplänen und der Pflege der gemeinsamen elektronischen Fahr- planauskunft wird seit 1999 auch der Gemeinschaftstarif *Regiomobil* als Pilotprojekt von der VMT im Bereich folgender Aufgabenträger koordiniert und weiterentwickelt (vgl. Kap. 9):



- die Stadt Erfurt,
- die Stadt Jena,
- die Stadt Weimar und
- den Landkreis Weimarer Land.

Von der VMT wird die Einführung eines Gemeinschaftstarifs Mittelthüringen zum Jahr 2005 angestrebt. Der Freistaat Thüringen unterstützt diese Initiative und hat diesbezüglich eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

In **Ostthüringen** wird die tarifliche Integration auf unterschiedlichen Wegen verfolgt. Das EgroNet erlaubt die Nutzung des ÖPNV in den entsprechenden Grenzbereichen Ostthüringens (vgl. Kapitel 9). Während der Bundesgartenschau 2007 in Gera/Ronneburg soll der Erwerb einer Eintrittskarte die kostenlose Nutzung von Bus und Bahn beinhalten (vgl. Kapitel 5). Weiterhin soll im Jahr 2003 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden, inwieweit der Landkreis Altenburger Land in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund integriert werden kann.

Die Integration von SPNV und StPNV zu einem (aus Kundensicht) Gesamtsystem setzt neben der zeitlichen und tariflichen Verknüpfung eine **räumlich optimierte Verknüpfung** voraus. Von einer räumlich optimierten Verknüpfung kann man sprechen, wenn die Kunden an den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und StPNV ohne nennenswerte Entfernungen oder sonstige Hindernisse wechseln können. In einem Verknüpfungspunkt müssen also eine SPNV-Zugangsstelle und eine bzw. mehrere StPNV-Haltestellen räumlich und möglichst niveaugleich zusammengeführt werden.

Als Beispiele für in den letzten Jahren umgesetzte Verknüpfungspunkte kann man die Zugangsstellen Mühlhausen, Sonneberg/Thür (Umweltbahnhof), Bad Salzungen, Nordhausen, Neuhaus a. Rwg, Bad Langensalza, Gotha, Erfurt Hbf, Arnstadt Hbf, Weimar, Suhl und Gera Hbf nennen. Bereits im ersten NVP wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme aller möglichen Verknüpfungspunkte vorgenommen, die bis auf wenige Ausnahmen weiterhin gilt. Der Freistaat Thüringen sieht in der baulichen Realisierung der dort genannten Verknüpfungspunkte einen Schwerpunkt der mittel- bis langfristigen Tätigkeiten.

Als weitere Möglichkeit zur optimalen Verknüpfung von SPNV und StPNV begrüßt der Freistaat Thüringen die Einrichtung vernetzter rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL-Systeme). Als positives Beispiel kann die Realisierung eines gemeinsamen RBL-Systems für Eisenach, für den Wartburgkreis sowie für die Landkreise Hildburghausen und Schmalkalden-Meiningen im Herbst 2002 genannt werden. Alle kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen – mit insgesamt 650 Bussen – sind in das übergreifende System eingebunden. Außerdem konnte auch der ZOB in Suhl in das System integriert werden. Im Jahr 2003 soll die *Süd•Thüringen•Bahn GmbH*, die den wesentlichen Teil des SPNV in Südthüringen erbringt, in das RBL-System einbezogen werden. Der Freistaat Thüringen würde darüber hinaus auch die Beteiligung der *DB Regio AG* begrüßen.



12. Wettbewerb

Der **Anteil der NE-Bahnen** am gesamten Zug-km-Volumen im Freistaat Thüringen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und liegt in der Fahrplanperiode 2002/03 bei über 26 % (vgl. Tab. 16). Dieser Anteil ist weit höher als in anderen Bundesländern.⁶¹

Insgesamt wird der SPNV im Freistaat Thüringen von 7 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht:

- *DB Regio AG*
- *Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS; DB RegioNetz Verkehrs GmbH)*
- *Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)*
- *Erfurter Industriebahn GmbH (EIB)*
- *Süd•Thüringen•Bahn GmbH (STB)*
- *Burgenlandbahn GmbH (BGB)*
- *Vogtlandbahn GmbH (VBG)*



Auf der Grundlage des gültigen Rechtsrahmens hat der Freistaat Thüringen langfristige Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen. Mit Ausnahme des Vertrages mit der *Burgenlandbahn GmbH* läuft keiner der bestehenden Verkehrsverträge im Zeitraum dieses NVP aus. In den nächsten 5 Jahren sind insofern keine Ausschreibungen notwendig.

Nicht zuletzt die umfassenden Investitionen seitens aller Verkehrsunternehmen sowie die Zuschüsse des Freistaates Thüringen und die vereinbarten Leistungsqualitäten sieht der Freistaat als Verpflichtung für die Erfüllung der langfristigen Zusagen durch die Verkehrsunternehmen an. Es ist insofern davon auszugehen, dass erst in der zweiten Hälfte der Laufzeit der aktuellen Verträge – und damit nach 2007 – strukturelle Veränderungen zu prüfen sein werden.

⁶¹ Vgl. Müller (2002).



Tab. 16: Anteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen am Zug-km-Volumen im Freistaat Thüringen

Fahrplan- periode	Eisenbahnverkehrsunternehmen							Gesamt
	DB Regio	OBS	HSB	EIB	STB	BGB	VBG	
1993/94	17.763.000 100,0 %	0	0	0	0	0	0	17.763.000
1995/96	19.869.088 100,0 %	0	0	0	0	0	0	19.869.088
1996/97	21.376.735 99,8 %	0	49.885 0,2 %	0	0	0	0	21.426.620
1997/98	21.686.985 99,4 %	0	119.724 0,6 %	0	0	0	0	21.806.709
1998/99	20.849.463 95,0 %	0	110.527 0,5 %	854.250 3,9 %	0	35.712 0,1 %	100.300 0,5 %	21.950.252
1999/00	20.569.127 93,8 %	0	110.527 0,5 %	1.020.357 4,7 %	0	87.483 0,4 %	100.300 0,5 %	21.887.794
2000/01	20.399.552 91,7 %	0	110.527 0,5 %	1.275.444 5,8 %	0	87.483 0,4 %	365.757 1,6 %	22.238.763
2001/02	16.587.747 76,2 %	358.185 1,6 %	111.000 0,5 %	1.272.836 5,9 %	3.027.159 13,9 %	87.483 0,4 %	331.192 1,5 %	21.775.602
2002/03	15.748.620 72,0 %	358.185 1,6 %	111.000 0,5 %	1.814.696 8,3 %	3.222.368 14,7 %	87.483 0,4 %	543.797 2,5 %	21.886.149

Quelle: NVS (2002)



Quellenverzeichnis

- Arbeitsgruppe DB Regio AG, Freistaat Thüringen und Erfurter Industriebahn GmbH (2000), Integraler Taktfahrplan Thüringen – Mittelfristkonzept – Präsentation der Planungen, 07.03.2000, Erfurt
- Aberle, G. (2003), Transportwirtschaft, 4. Aufl., München
- Berg, J., A. Rasemann, C. Zimmer (2001), Reaktivierung einer Nebenstrecke, in: Der Nahverkehr, 19. Jg., Heft 5, S. 28-32
- Beschorner, D., V.H. Peemöller (1995), Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Herne
- BMVBW: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), Neubau von Bundesautobahnen und Verkehrsfreigaben im Jahre 2001 und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2002
- DB AG (2003), Kursbuch Regionalverbindungen F – Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
- DB AG (2002a), Trassenpreis-System 2001, Frankfurt a.M.
- DB AG (2002b), http://www.bahn.de/konzern/netz/infrastruktur/die_bahn_abgabe_eisenbahninfra.shtm, Zugriff am 11.09.2002
- DB Netz AG (2002), Auskunft an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
- DB Netz AG (2003), Auskunft an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
- DB Station&Service (2003), Bahnhofsentwicklungskonzeption Thüringen – Einladung zum Dialog, Berlin
- Freistaat Thüringen (2001a), Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der Fassung vom 18.12.2001
- Freistaat Thüringen (2001b), Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie)
- Freistaat Thüringen (1993), Landesentwicklungsprogramm Thüringen vom 07.12.1993
- Freistaat Sachsen, Freistaat Thüringen (2001), Gemeinsamer Beschluss der Sächsischen Staatsregierung und der Thüringer Landesregierung vom 18.09.2001
- Goodwin, P.B. (1992), A Review of New Demand Elasticities with Special References to Short and Long Run Effects of Price Changes, in : Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 26, S. 155-169
- Haase, D. (2002), Netzgestaltung und -vermarktung, in: Der Nahverkehr, 20. Jg., Heft 10, S. 14-18
- infras, IWW (2000), External Costs of Transport, Forschungsbericht im Auftrag der Union International de Chemins de Fer, Zürich, Karlsruhe, Paris
- Institut für Wirtschafts- und Regionalentwicklung (2002), Raumstrukturelle Entwicklungen in Thüringen, Studie im Auftrag der Staatskanzlei des Freistaates Thüringen, Leipzig
- Kunert, U. (2002), Welches Berichtswesen brauchen wir, um Realität zu erkennen und zu beschreiben?, in: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), Innovative Forschung für eine integrierte und nachhaltige Verkehrs-, Bau- und Wohnungspolitik, Bergisch-Gladbach
- Megel, K. (2001), Schienenbonus: Nur ein Mythos?, in: Der Nahverkehr, 19. Jg., S. 20-23
- Müller, A. (2002), Den Betreibern Kreativitätsspielraum lassen, in: Internationales Verkehrswesen, 54 Jg., Heft 9, S. 430-433
- Nahverkehrsnachrichten 35/02 vom 20.12.2002
- Nahverkehrsnachrichten 32/02 vom 20.11.2002



NVS: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (2002), Direktauskunft für die Erstellung des Nahverkehrsplans

NVS: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (2001), Unterwegs auf Thüringens Bahnhöfen, Erfurt

NVS: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH, DB Station&Service AG (2002), Anlage zur Vereinbarung zwischen der NVS und der DB Station&Service AG zum Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte bis 2007

Prognos (2000), Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Standortfaktor, Studie im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen, von 16 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden sowie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Kurzfassung, Basel

RPG Ostthüringen: Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (2002), Pendlerverflechtungen in Ostthüringen – 1. Aktualisierung 1996-1999, Heft 4/2002

Ruske, W. (1994), Nutzungen – Strukturen – Wirkungen, in: Steierwald, G./H.-D. Künne (Hrsg.), Stadtverkehrsplanung, Berlin

Statistisches Bundesamt (2003), http://www.destatis.de/themen/d/thm_loehne.htm, letzter Zugriff am 14.01.2003

STUVA: Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (2002), Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Vorabdruck des Kapitels 3, Köln

Süd•Thüringen•Bahn GmbH (2002), http://erfurter-bahn.de/EIB_Information.html, Zugriff am 10.12.2002

TLS: Thüringer Landesamt für Straßenbau (2002), Verkehrsmengenkarte 2000, Erfurt

TLS: Thüringer Landesamt für Statistik (2002), Statistisches Jahrbuch Thüringen – Ausgabe 2002, Erfurt, bzw. <http://www.tls.thueringen.de/seite.asp?aktiv=dat01&startbei=datenbank/default2.asp>, letzter Zugriff am 18.12.2002

TMWAI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur (2003), Direktauskunft für die Erstellung des Nahverkehrsplans

TMWAI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur (2001a), Vergleich der wirtschaftlichen Entwicklung der Länder Deutschlands, Sonderbericht, Erfurt

TMWAI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur (2001b), Verkehr in Thüringen, Erfurt

TMWAI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur (1999), Jahreswirtschafts- und Mittelstandsbericht 1999, Erfurt

TMWI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998a), Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, April 1998

TMWI: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998b), Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen, April 1998

TMWI/RPG Mittelthüringen: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur/Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen (1999), Regionaler Raumordnungsplan Mittelthüringen, Erfurt

TMWI/RPG Nordthüringen: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur/Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen (1999), Regionaler Raumordnungsplan Nordthüringen, Erfurt

TMWI/RPG Ostthüringen: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur/Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (1999), Regionaler Raumordnungsplan Ostthüringen, Erfurt

TMWI/RPG Südthüringen: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur/Regionale Planungsgemeinschaft Nordthüringen (1999), Regionaler Raumordnungsplan Südthüringen, Erfurt



VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen/Socialdata (1994), Verkehr in der Fläche, Köln
Vogtlandbahn GmbH (2003); <http://www.vogtlandbahn.de/tarife.htm>, letzter Zugriff 14.01.2003
Zangemeister, C. (1971), Nutzwertanalyse in der Systemtechnik, 2. Aufl., Berlin



Anlage gemäß § 6 ThürÖPNVG

Anlage 1: Investitionsplanung

Die Investitionsplanung für den ÖPNV wird unter Vorbehalt des Thüringer Haushalts jährlich aufgestellt und fortgeschrieben.

Aus den im NVP beschriebenen Maßnahmen ergeben sich die geplanten, aggregierten Investitionen des Freistaates Thüringen für den SPNV, die gemäß ÖPNV-Investitionsprogramm im Jahr 2003 mit zweckgebundenen Mitteln durch das Land gefördert werden sollen (vgl. Tab. A.1).

**Tab. A 1: Investitionsförderung im SPNV
im Freistaat Thüringen**

Ausgabenart	geplante Ausgaben in 2003 (in Mio. €)
Investitionen in das Schienennetz	9,6
Investitionen in Zugangsstellen	9,6
Investitionen in Fahrzeuge (Anschaffung und Modernisierung)	5,3
sonstige Investitionen (z. B. RBL, Planungskosten)	2,4
Summe	26,9

Quelle: TMWAI (2003)

Die Investitionsförderung wird jährlich im Rahmen des ÖPNV-Investitionsprogramms fortgeschrieben.



Anlage 2: Finanzierungsplanung SPNV

Zur **Finanzierung** des SPNV stehen dem Freistaat Thüringen Mittel gemäß §§ 5 und 8 RegG zu. Mit der ersten Revision des Regionalisierungsgesetzes vom 26.06.2002 wurde die Finanzmittelzuweisung beginnend mit dem Jahr 2002 neu festgelegt. Seit 2003 steigen die Regionalisierungsmittel jährlich jeweils um 1,5 % (vgl. Tab. A 2).

Tab. A 2: Bundeszuweisungen gemäß RegG

Jahr	Betrag (in Mio. €)
2003	273,2
2004	277,3
2005	281,4
2006	285,6
2007	289,9

Quelle: TMWAI (2003)

Finanzierungsplanung für das Jahr 2003

Die ursprüngliche Planung auf Grund der bestehenden Verkehrsverträge ging von einem Finanzierungsbedarf im Umfang von 213,2 Mio. € aus. Infolge von Baumaßnahmen im Schienennetz, insbesondere in den Knoten Erfurt und Gera sowie auf der Mitte-Deutschland-Verbindung und anderen Regionalstrecken, reduzierte sich der tatsächliche Finanzierungsbedarf auf 208,8 Mio. €.

Finanzierungsplanung für die Jahre 2004 - 2007

Auf der Grundlage der bestehenden Verkehrsverträge, des bis 2007 zu erwartenden Ausbaus des Regionalnetzes und den damit verbundenen Angebotsverbesserungen (gemäß Kapitel 5.3) ergibt sich folgende Planung (vgl. Tab. A 3):

Tab. A 3: Finanzierungsbedarf im SPNV im Freistaat Thüringen (2004 - 2007)

Jahr	Betrag (in Mio. €)
2004	216,7
2005	219,9
2006	224,7
2007	236,2

Quelle: TMWAI (2003)

Entsprechend den sich laufend verändernden Rahmenbedingungen (z. B. infolge des Fortschritts von Baumaßnahmen, individueller Taktanpassungen etc.) erfolgt jeweils jährlich im Rahmen der Jahresfahrplanaufstellung die abschließende Bestimmung des Bestellvolumens bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit die endgültige Festlegung des Finanzierungsbedarfs im SPNV.

Der Finanzierungsbedarf ist daher jährlich fortzuschreiben.