

Bericht des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste für das Jahr 2024

– Bereich Schienenpersonennahverkehr –

Inhaltsverzeichnis:

1.	Abbildungsverzeichnis	2
2.	Hintergrund	2
3.	Allgemeine Ausführungen	2
4.	Politische Zielsetzung	3
5.	Daten	4
5.1.	Gesamtbericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen	4
5.2.	Öffentliche Aufträge und ausgewählte Betreiber	5
5.3.	Gewährte Ausgleichsleistungen	5
5.4.	Gewährte ausschließliche Rechte und ggf. gewährte Ausschließlichkeitsrechte	5
5.5.	Qualität.....	5
5.5.1.	Pünktlichkeit	5
5.5.2.	Minderbespannung	10
5.5.3.	Zugausfälle	11
5.5.4.	Beschwerden	12
5.6.	Bericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im SPNV im Anwendungsgebiet des VMT-Tarifs	13
5.6.1.	Zuständige Behörde.....	14
5.6.2.	Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung.....	14
5.6.3.	Betreiber SPNV	14
5.6.4.	Ausgleichszahlungen SPNV	14

6. Anlage 1: Teilnetze in Thüringen 2024	15
--	----

1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Darstellung der EVU in Thüringen vom 01.01. – 31.12.2024	4
Abbildung 2 Pünktlichkeit in Thüringen je Monat in den Jahren 2023 und 2024	6
Abbildung 3 Entwicklung der Pünktlichkeit in Thüringen in den vergangenen 10 Jahren	7
Abbildung 4 Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2024 (einfache Betriebsführung).....	8
Abbildung 5 Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2024 (normale bis schwere Betriebsführung)	9
Abbildung 6 Zugbildung in Thüringen je Monat in den Jahren 2023 und 2024	10
Abbildung 7 Operative Zugausfälle 2024	12
Abbildung 8 Auflistung Operative Zugausfälle 2024	12
Abbildung 9 Beschwerdegründe 2024	13
Abbildung 10 Auflistung Beschwerdegründe 2024	13

2. Hintergrund

Die am 03. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates sieht bestimmte Veröffentlichungspflichten vor.

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 hat jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu veröffentlichen. Der Gesamtbericht hat über die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte zu informieren. Entsprechend der Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 hat der Bericht zwischen Busverkehr und schienenengebundenem Verkehr zu unterscheiden und muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeiten enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedstaat aufgeführt sind, berücksichtigen.

3. Allgemeine Ausführungen

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Deutschland Bestandteil der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.

Beim Begriff ÖPNV wird im Freistaat Thüringen grundsätzlich unterschieden in Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Im Freistaat Thüringen sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den StPNV. Sie haben dementsprechend den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.

Für den SPNV ist hingegen der Freistaat Thüringen selbst Aufgabenträger und damit zuständige Behörde im Sinne des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007. Folglich enthält der vorliegende Bericht die gemäß Artikel 7 Abs.1 VO (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Informationen ausschließlich für den Bereich des SPNV. Der hierbei näher zu betrachtende Zuständigkeitsbereich des Freistaats Thüringen für den SPNV richtet sich grundsätzlich nach dem sog. Territorialitätsprinzip, d.h. der Freistaat Thüringen ist zuständige Behörde für den SPNV, der im Hoheitsgebiet des Freistaats Thüringen erbracht wird.

4. Politische Zielsetzung

Die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen sind im ThürÖPNVG und im Landesverkehrsprogramm festgeschrieben. Sie sind mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms und der Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung in Einklang zu bringen. Der Nahverkehrsplan (NVP) des Freistaats Thüringen stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die Planungen für die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV dar.

Der aktuelle NVP gilt für die Jahre 2023 bis 2027. Der NVP folgt den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung sowie Landesplanung und beachtet die Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit wie auch der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Er bildet zudem die Basis für die ÖPNV-Investitionsplanung. Die Fachplanungen des Freistaats Thüringen stehen im Spannungsfeld aus rechtlichen, finanziellen, verkehrlichen wie strukturellen Rahmenbedingungen.

Die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Erhöhung des Anteils des ÖPNV an der Gesamtverkehrsleistung
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Gestaltung attraktiver und bedarfsgerechter Verkehrsangebote
- Vertaktung von Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und SPNV
- Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV, dem motorisierten Individualverkehr und dem Rad- und Fußverkehr
- Schaffung durchgehender Reiseketten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- sozial-, umwelt- und gesellschaftspolitische Zielstellungen
- Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse
- Unterstützung der Raumerschließung und -entwicklung
- Sicherung der Daseinsvorsorge
- ausgewogene sozialverträgliche Tarife
- Barrierefreiheit
- Reduzierung der Schadstoffemissionen
- stärkere Nutzung alternativer Energien
- Elektrifizierung als Beitrag zur Energiewende
- finanzpolitische Ziele / Sicherung der Finanzierung
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Die konkrete Rahmenplanung des NVP beinhaltet ein Handlungskonzept für die Akteure und Entscheider im SPNV sowie eine Darstellung der finanziellen Grundlage für die Umsetzung. Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung des gesamten ÖPNV wie auch Festlegungen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung geben die Zielrichtung des Thüringer SPNV wieder. Im NVP sind im Vorfeld die wesentlichen grundlegenden Standards über die Ausgestaltung der Verträge definiert.

5. Daten

5.1. Gesamtbericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Im Berichtszeitraum erbrachten auf Basis von Verkehrsdurchführungsverträgen zehn verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) SPNV-Leistungen (detaillierte Auflistung siehe Anlage 1) in Thüringen. Die ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 neu in Betrieb genommenen Vergabenetze sind im vorliegenden Bericht noch nicht dargestellt.

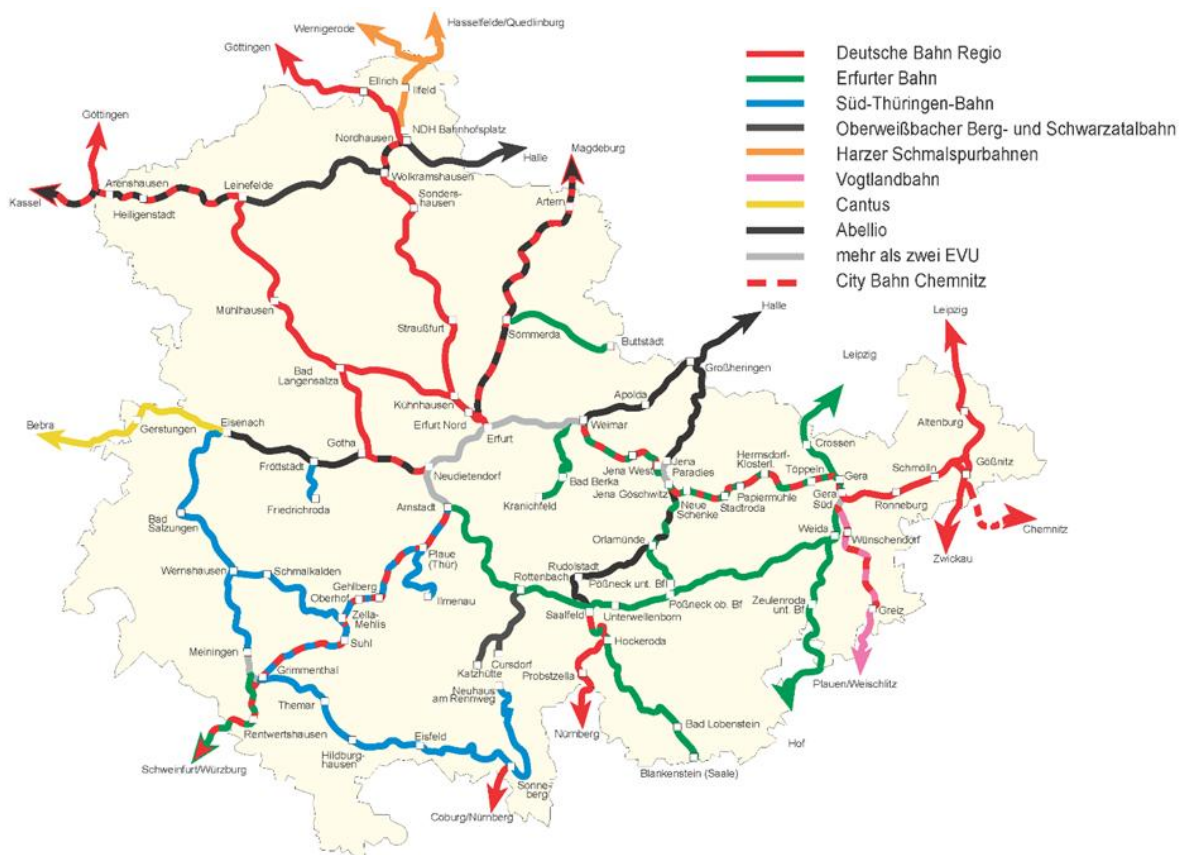


Abbildung 1 Darstellung der EVU in Thüringen vom 01.01. – 31.12.2024

5.2. Öffentliche Aufträge und ausgewählte Betreiber

Im Berichtszeitraum wurden zwei neue Verkehrsdurchführungsverträge abgeschlossen.

Vergabeprojekt RB 23

EVU	Erfurter Bahn GmbH
Anschrift	Am Rasenrain 16, 99086 Erfurt
Vergabeart	Verhandlungsverfahren
Betriebsaufnahme	15.12.2024
Vertragslaufzeit	4 Jahre
Jährliches Leistungsvolumen	ca. 780.000 Fplkm

Vergabeprojekt Nordthüringennetz

EVU	DB Regio AG, Regio Südost
Anschrift	Richard-Wagner-Straße 1, 04109 Leipzig
Vergabeart	Verhandlungsverfahren
Betriebsaufnahme	14.12.2025
Vertragslaufzeit	3 Jahre
Jährliches Leistungsvolumen	ca. 2,5 Mio. Fplkm

5.3. Gewährte Ausgleichsleistungen

Im Jahr 2024 hat der Freistaat Thüringen für die Erbringung der o.g. Verkehrsleistungen der neun beauftragten EVU ein Entgelt in Höhe von rund 285,5 Mio. Euro gezahlt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 12,77 Euro pro Fahrplankilometer (Fplkm), davon entfallen durchschnittlich 54 Prozent auf die Trassen- und Stationsentgelte.

Darüber hinaus hat der Freistaat Thüringen 0,86 Mio. Euro als Tarifausgleich für die Anerkennung von Nahverkehrstarifen in Fernverkehrszügen gezahlt.

5.4. Gewährte ausschließliche Rechte und ggf. gewährte

Ausschließlichkeitsrechte

Den beauftragten Betreibern wurde grundsätzlich zugesichert, dass auf den vertragsgegenständlichen Strecken bis auf vorher definierte Ausnahmen im Rahmen des Regelfahrplans grundsätzlich keine Bestellung von weiteren SPNV-Leistungen bei einem anderen EVU vorgenommen wird.

5.5. Qualität

Dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) obliegt im Auftrag des Freistaats Thüringen das Vertragscontrolling. Dies beinhaltet insbesondere die Überwachung der Einhaltung der in den Verkehrsdurchführungsverträgen definierten Qualitätsanforderungen.

5.5.1. Pünktlichkeit

Die Gesamtpünktlichkeit der EVU in Thüringen lag im Berichtszeitraum mit 89,1 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres (90,1 Prozent). Die Pünktlichkeit für Thüringen lag in keinem Monat über 95 Prozent. Als pünktlich werden Zugankünfte mit einer Verspätung von bis zu fünf Minuten gewertet. Bei der Berechnung der durchschnittlichen Pünktlichkeit wird der Leistungsumfang der einzelnen Netze berücksichtigt.

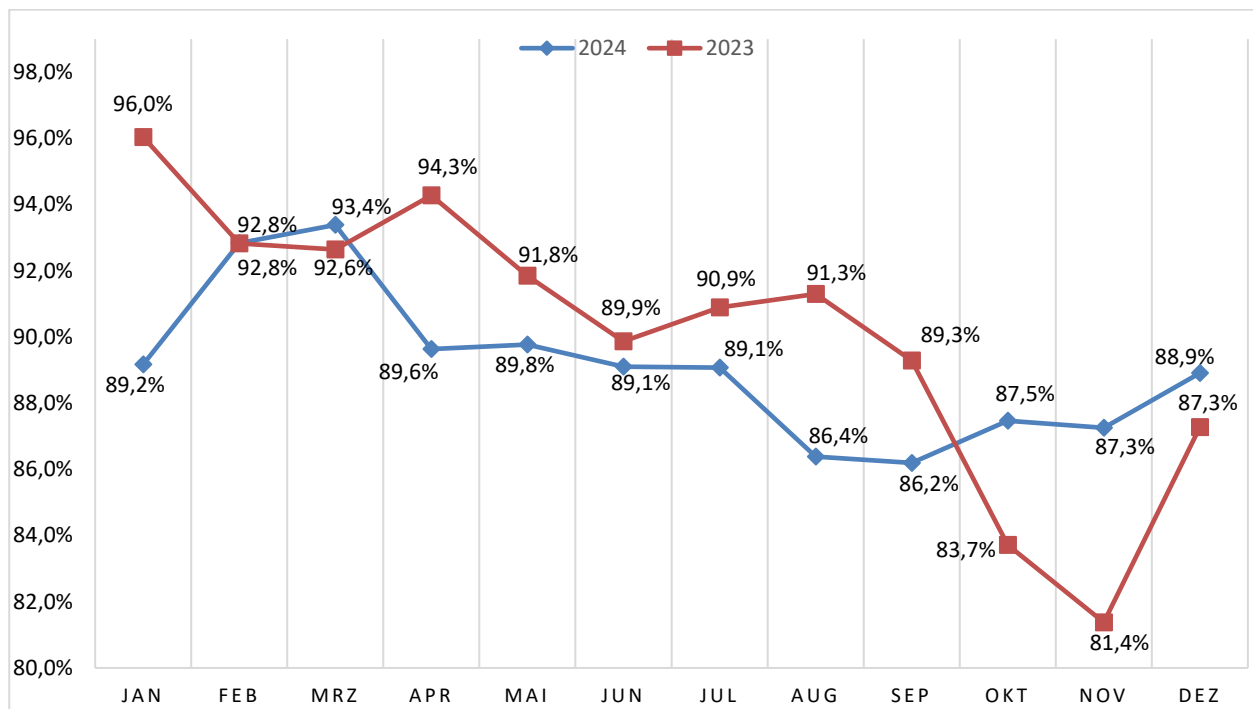


Abbildung 2 Pünktlichkeit in Thüringen je Monat in den Jahren 2023 und 2024

Die Pünktlichkeit 2024 liegt im Jahresdurchschnitt unter dem Zielwert von 95 Prozent und ist im Vergleich der letzten 10 Jahre auf einem sehr niedrigen Niveau. Bei einer Vielzahl von Verkehrsverträgen konnten die vertraglich vorgegebenen Pünktlichkeitswerte nicht erreicht werden. Der Freistaat Thüringen und die Verkehrsunternehmen sind bestrebt diesen Wert im Interesse der Fahrgäste wieder zu verbessern.

Die gesunkene Pünktlichkeitsquote lässt sich vor allem auf Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten, Infrastrukturmängeln, Störungen der Leit- und Sicherungstechnik und witterungsbedingten Störungen sowie den Effekten durch Einführung des Deutschlandtickets (Überbesetzung von Zügen und dadurch Abfahrtsverspätungen) zurückführen.

Seit Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 kommt es im Freistaat Thüringen – wie in anderen Bundesländern auch – zu einer signifikanten Erhöhung der Fahrgastnachfrage im Schienenpersonennahverkehr. Durch die Auswertung von automatischen Fahrgastzählungen, Berichten der EVU sowie Hinweisen von Fahrgästen ist dem Land die hohe Besetzung bzw. teilweise Überbesetzung bestimmter Züge an einzelnen Verkehrstagen bekannt.

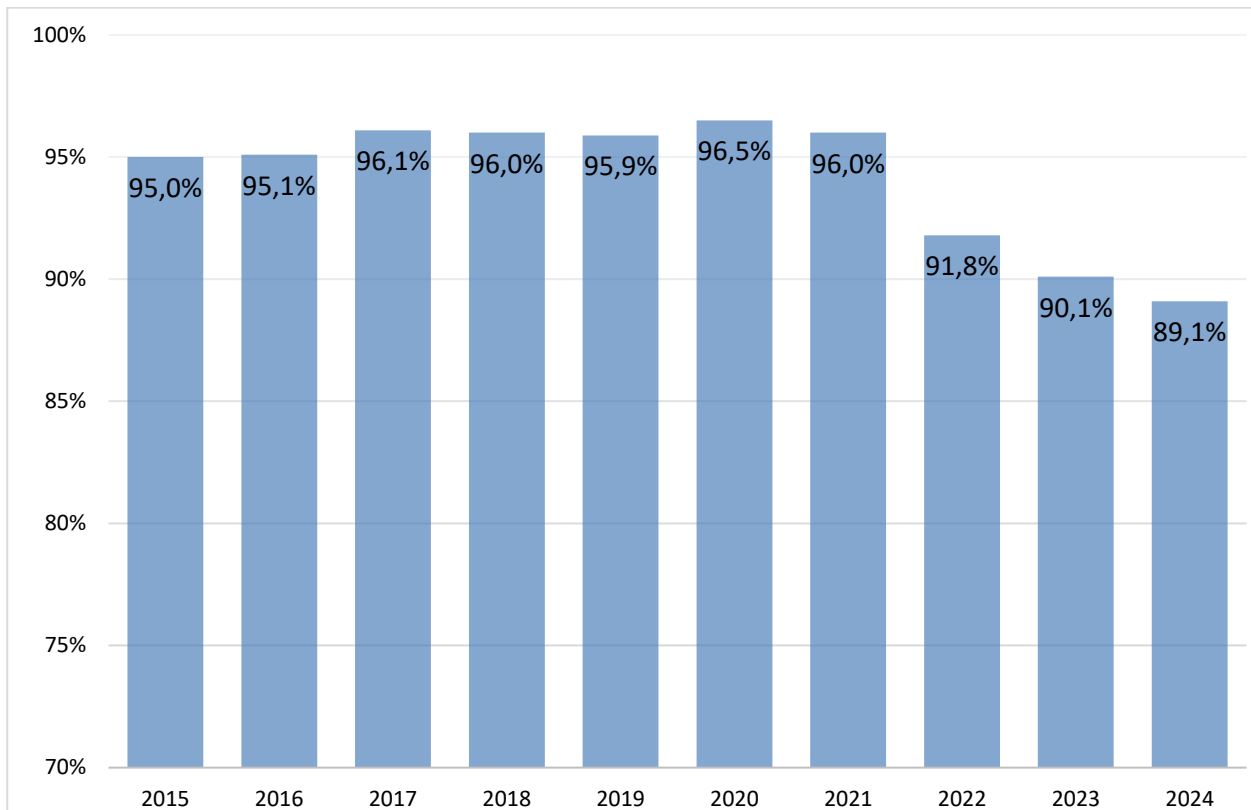


Abbildung 3 Entwicklung der Pünktlichkeit in Thüringen in den vergangenen 10 Jahren

Für die folgenden Diagramme, welche die Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag (mit Ausnahme eines Vertrages, bei dem die Pünktlichkeit nicht erhoben wird) und Monat in 2024 darstellen, sind die Verträge für eine bessere Übersichtlichkeit in zwei unterschiedliche Klassen eingeteilt worden:

1. Einfache Betriebsführung:

- einfaches Betriebskonzept (nur vereinzelt Kurzwenden, teilweise Flügel von Zügen, bzw. Stärken und Schwächen von Zügen)
- nur teilweise Parallelverkehr auf dem Streckennetz
- externe Anschlussbeziehungen an SPNV oder SPfV hauptsächlich an Netzgrenzen

2. normale bis schwere Betriebsführung

- anspruchsvolles Betriebskonzept (viele Kuppelvorgänge, Flügelungen, kurze Wendezeiten)
- auf den meisten Streckenabschnitten Parallelverkehr
- langlaufende Linien mit Anschlussbeziehungen an mehreren Knotenbahnhöfen.

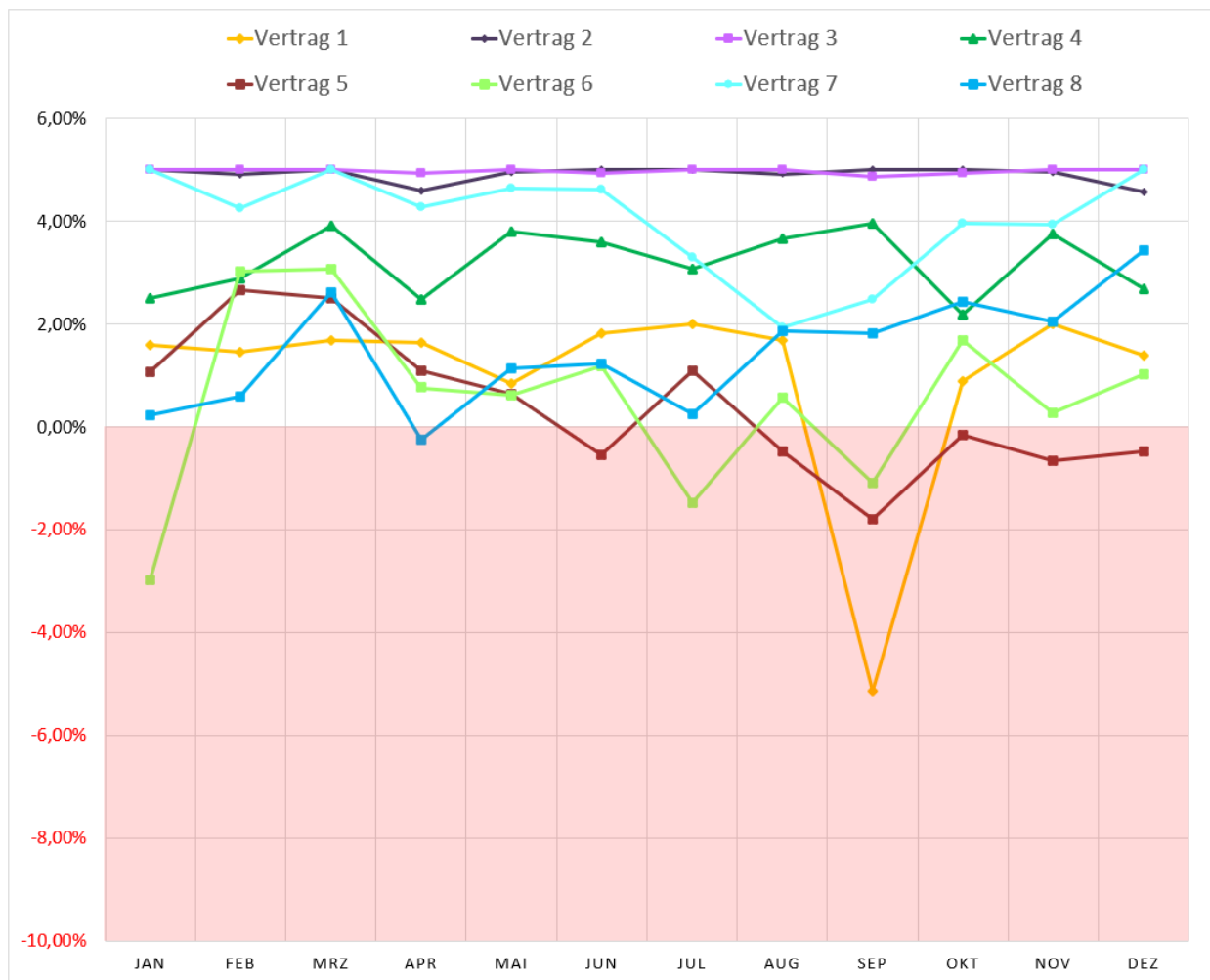


Abbildung 4 Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2024 (einfache Betriebsführung)

Die Verträge mit leichter Betriebsführung erreichten zum Großteil den vertraglich vorgegebenen Zielwert. Bei den Verträgen 5 und 6 wurde die Vorgabe jedoch in mehreren Monaten nicht erreicht. Die Verträge 1 und 8 haben den Zielwert der Pünktlichkeitsquote nur in einem Monat unterschritten. Die Unterschreitung bei Vertrag 8 im April war dabei nur äußerst geringfügig.

Im Vertrag 1 lässt sich die plötzlich verschlechternde Pünktlichkeitsquote im September auf fehlende Daten auf Grund einer Fahrplananordnung zurückführen. Dazu kamen mehrere infrastrukturelle Störungen sowie Zugfolgeverspätungen.

Bei Vertrag 5 wurde der Zielwert für die Pünktlichkeit vor allem in der zweiten Jahreshälfte nicht erreicht. Hierbei ist jedoch festzustellen, dass es sich vorrangig um geringfügige Unterschreitungen handelt, die vor allem auf Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, Zugfolgeverspätungen und fehlendes Personal beim Netzbetreiber zurückzuführen sind.

Der Vertrag 6 hat die Pünktlichkeitsvorgabe in drei Monaten unterschritten. Im Januar hatte dies vorrangig witterungsbedingte Ursachen. Im Juli und September waren die Hauptgründe Zugfolgeverspätungen anderer EVU und Störungen der Infrastruktur.

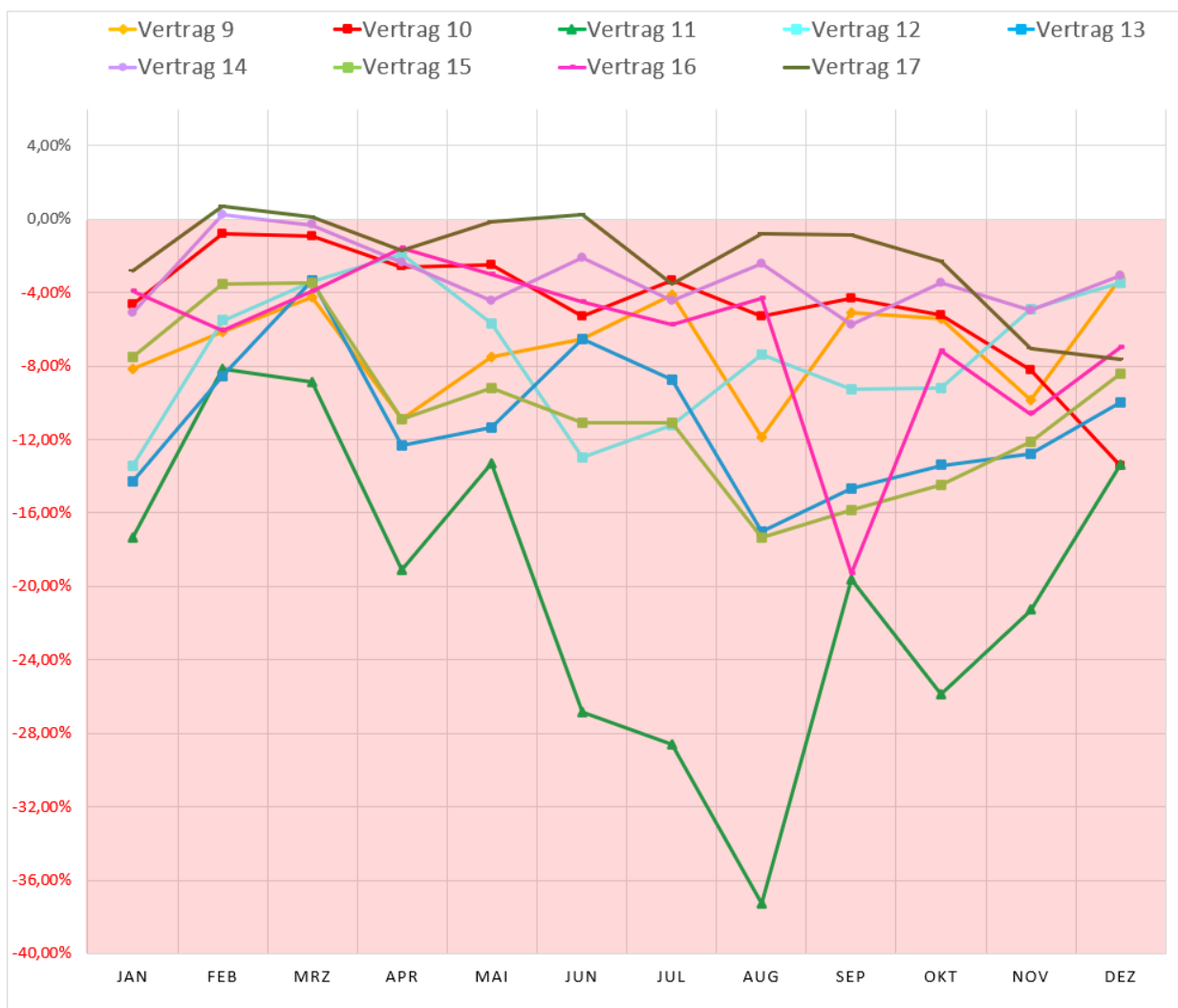


Abbildung 5 Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2024 (normale bis schwere Betriebsführung)

Bei den Linien mit normaler bis schwerer Betriebsführung wurde der Pünktlichkeitszielwert nur in Vertrag 17 in mehreren Monaten erreicht. Vertrag 16 konnte nur im Februar die geforderte Pünktlichkeitsquote erreichen. Alle anderen Verträge haben in allen Monaten die Pünktlichkeitswerte unterschritten.

In den Verträgen 10 und 17 verschlechterte sich die Pünktlichkeit vor allem im 3. Quartal. Hauptgründe hierfür waren Zugfolgeverspätungen sowie infrastrukturelle Probleme.

Bei Vertrag 11 wurde die Pünktlichkeitsquote ganzjährig vor allem durch Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik negativ beeinflusst. Insbesondere traten vermehrt schadhafte Gleise und Bahnübergangsstörungen auf. Weiterhin wurde die Pünktlichkeit durch Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten und der Einrichtung von Langsamfahrstellen beeinträchtigt.

Im Vertrag 12 konnte vorrangig wegen Verspätungen durch Zugfolgen, die vor allem zur Jahresmitte verstärkt auftraten, die Zielwerte nicht erreicht werden. Weiterhin waren Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, Haltezeitüberschreitungen aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens sowie Störungen an den Triebfahrzeugen Gründe für Verspätungen der Züge.

In Vertrag 13 führten maßgeblich die Überbesetzungen durch das Deutschlandticket und damit verbundene Haltezeitüberschreitungen zu Verspätungen der Züge. Außerdem kam es häufig zu Zugfolgeverspätungen und Störungen der Leit- und Sicherungstechnik.

Bei Vertrag 14 konnte fast das gesamte Jahr über die Pünktlichkeitsquote nicht erfüllt werden. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte führten massive Überbesetzungen der Züge, eine Vielzahl von Störungen der Netz-Technik zu Verspätungen. Weiterhin traten mehrere Großstörungen durch Fremdeinwirkung als auch Fahrzeugstörungen mit Folgeauswirkungen auf.

Auch im Vertrag 15 lässt sich die nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit auf überfüllte Züge, Störungen der Leit- und Sicherungstechnik sowie Bauarbeiten zurückführen.

Die Pünktlichkeitsquote im Vertrag 16 wurde das ganze Jahr negativ durch Bauarbeiten, Störung der Leit- und Sicherungstechnik und Zugfolgeverspätungen negativ beeinflusst.

5.5.2. Minderbespannung

Die abgeschlossenen Verkehrsverträge enthalten i.d.R. konkrete Anforderungen an die Mindestsitzplatzkapazitäten. Im Jahr 2024 erbrachten die EVU 98,1 Prozent der Fahrplankilometer mit der vereinbarten Sitzplatzkapazität. In Summe wurden 6.384 Fahrten erfasst, bei denen von diesen Vorgaben abgewichen wurde. Gegenüber dem Vorjahr (7.076 Fahrten) ergibt sich daraus eine Verbesserung.

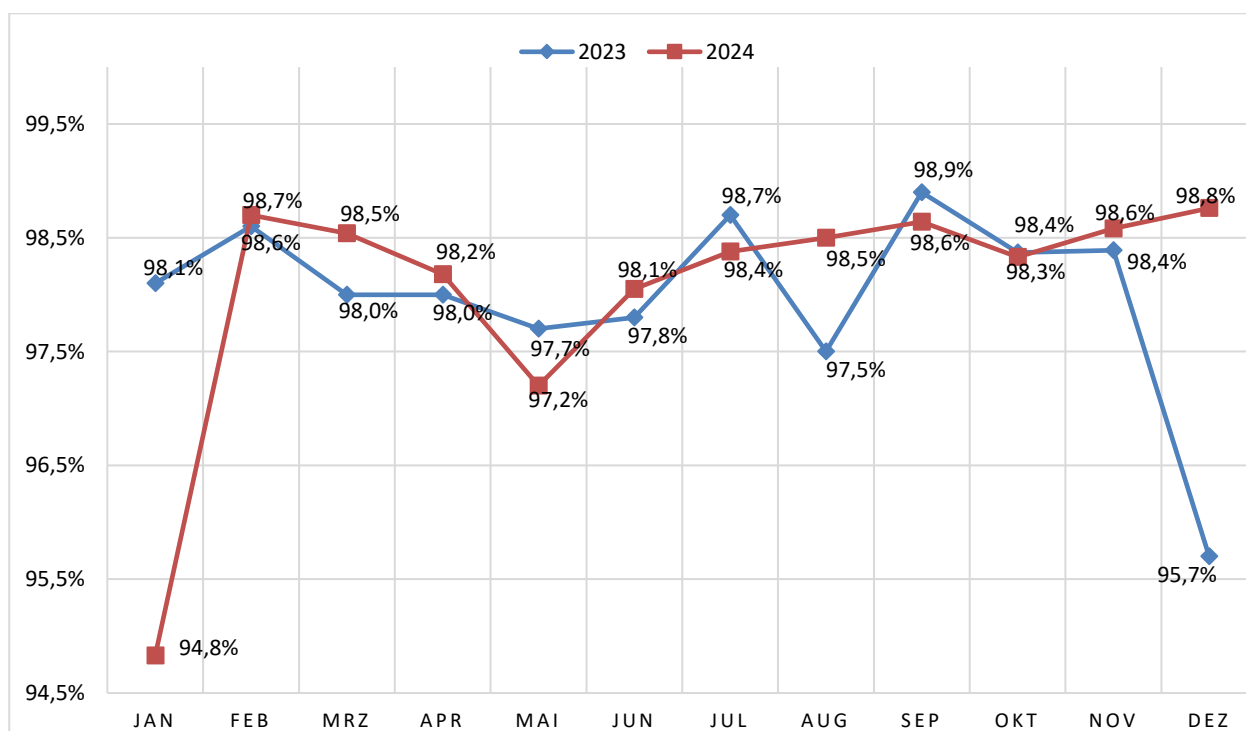


Abbildung 6 Zugbildung in Thüringen je Monat in den Jahren 2023 und 2024

Im Vertrag 14 hat sich die deutliche Verbesserung aus 2023 nicht fortsetzen können. Die Anzahl der Fahrten mit Minderbespannung ist von 242 in 2023 auf 584 in 2024 angestiegen

Im Vertrag 16 konnte sich die Verbesserung der Sitzplatzkapazität aus den letzten Jahren fortsetzen. Im Vergleich zu 2023 wurden 20 % weniger Fahrten minderbespannt.

5.5.3. Zugausfälle

Im Betrachtungszeitraum 2024 sind 1.783.482 Fplkm der bestellten Leistungen ausgefallen. Dies entspricht einem Anteil von 8,0 Prozent der bestellten Leistungen. In 70 Prozent der Zugausfälle wurde die Beförderung der Fahrgäste durch Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr sichergestellt.

Zugausfälle infolge längerfristig bekannter Baumaßnahmen werden in der Regel im Vorfeld geplant und den Reisenden vorab bekannt gegeben. Das bedeutet, die Reisenden können sich auf den Zugausfall bzw. Schienenersatzverkehr einstellen. Diese sogenannten baubedingten, planmäßigen Ausfälle machen den größten Anteil der Ausfälle mit 73,8 Prozent bzw. 1.315.942 Fplkm aus. Im Vergleich zum Jahr 2023 sind in 2024 ca. 11 Prozent mehr Zugleistungen durch Baumaßnahmen ausgefallen. 11,8 Prozent (155.556 Fplkm) der planmäßig ausgefallenen Zugleistungen lassen sich auf den Personalmangel bei den EVU zurückführen.

Daneben gibt es operative Zugausfälle. Diese können den Reisenden nicht im Vorfeld bekannt gegeben werden, da sie in der Regel ungeplant sind bzw. auf kurzfristigen Ereignissen/Störungen beruhen. Zusätzlich zu den 11,1 Prozent Busnotverkehr konnten in 6,0 Prozent der operativen Zugausfälle die Fahrgäste vor dem nächsten Taktnachfolger mit einem anderen Zug oder einer Straßenbahn weiterbefördert werden. In Abb. 7 sind die Ursachen für die operativen Zugausfälle dargestellt. Im Vergleich zum Jahr 2023 (373.372 Fplkm) sind im Berichtszeitraum mit 467.540 Fplkm mehr Fahrplankilometer operativ ausgefallen. Gegenüber dem Vorjahr sind die Ausfallkilometer in allen Kategorien mit Ausnahme der Kategorie Naturereignisse, in der 2024 im Vergleich zum Vorjahr 52 % weniger Fahrplankilometer operativ ausgefallen sind, gestiegen.

Die häufigste Ursache für operative Ausfälle im Jahr 2024 waren Ausfälle aufgrund von fehlendem Personal. Mehr als die Hälfte der operativen Ausfälle sind darauf zurückzuführen. Unter diese Kategorie werden sowohl Zugausfälle wegen Personalmangel beim EVU als auch beim Infrastrukturbetreiber zusammengefasst. Im Vergleich zum Vorjahr sind die operativen Ausfallkilometer aufgrund von Personal 13 Prozent gestiegen. Die Hauptursache war der hohe Personalmangel bei den EVU und Infrastrukturbetreibern mit einer Vielzahl von krankheitsbedingten Personalausfällen und Streiks. Durch das fehlende Personal bei den Infrastrukturbetreibern konnten Stellwerke oftmals nicht besetzt werden.

Die zweithäufigste Ursache für operative Ausfälle waren Ausfälle aufgrund von Fahrzeugausfällen und Störungen der Infrastruktur. Die Hauptursachen der infrastrukturell begründeten Ausfälle waren Störungen der Leit- und Sicherungstechnik und Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten.

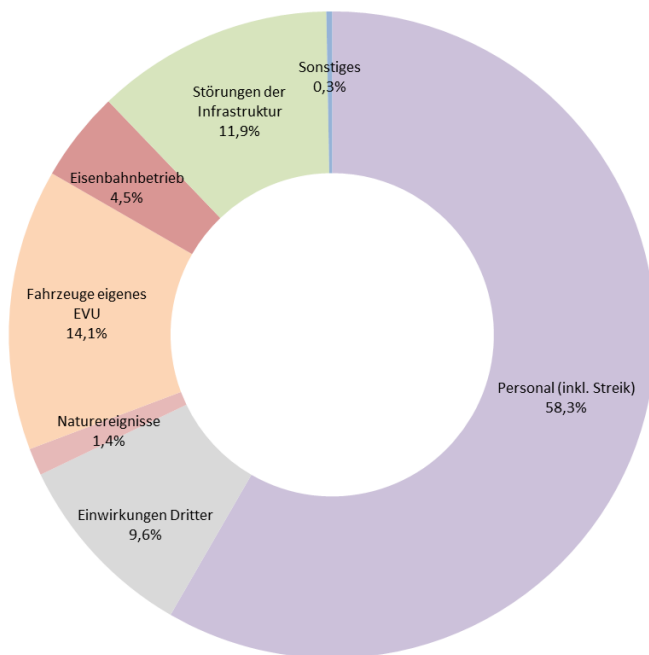


Abbildung 7 Operative Zugausfälle 2024

Operative Zugausfälle 2024 [Fplkm]

Personal (inkl. Streik)	260.999	58,3%
Einwirkungen Dritter	42.739	9,6%
Naturereignisse	6.116	1,4%
Fahrzeuge eigenes EVU	62.940	14,1%
Eisenbahnbetrieb	20.248	4,5%
Störungen der Infrastruktur	53.117	11,9%
Sonstiges	1.292	0,3%
Summe	447.451	100,0%

Abbildung 8 Auflistung Operative Zugausfälle 2024

5.5.4. Beschwerden

Das TLBV kann aus den beim TLBV und den EVU eingehenden Beschwerden und Fahrgastanfragen Rückschlüsse auf die erbrachte Qualität ziehen. Insgesamt sind im Jahr 2024 bei dem TLBV und bei den EVU 4.317 Beschwerden eingegangen. In Summe ist die Anzahl der Beschwerden gegenüber dem Vorjahr (6.231) gesunken. Weniger Beschwerden gab es vor allem in den Kategorien Sonstiges, Personal und Tarif. Mehr Beschwerden wurden im Bereich Fahrgastinformation und Fahrzeuge eingereicht.

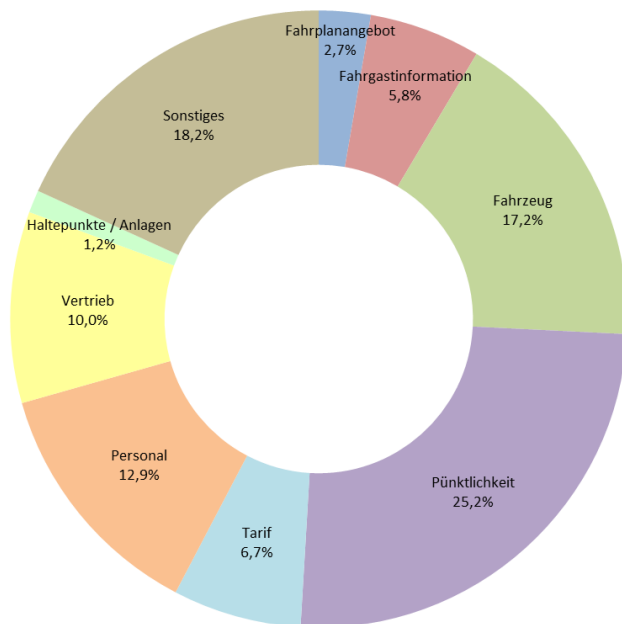


Abbildung 9 Beschwerdegründe 2024

Beschwerdegründe 2024 [Anzahl]		
Fahrplanangebot	117	2,7%
Fahrgastinformation	252	5,8%
Fahrzeug	744	17,2%
Pünktlichkeit	1086	25,2%
Tarif	291	6,7%
Personal	558	12,9%
Vertrieb	433	10,0%
Haltepunkte / Anlagen	51	1,2%
Sonstiges	785	18,2%
Summe	4.317	100,0%

Abbildung 10 Auflistung Beschwerdegründe 2024

Die häufigsten Fahrgastbeschwerden im Jahr 2024 standen in Zusammenhang mit der Pünktlichkeit und den Fahrzeugen der EVU sowie sonstigen Themen, die sich nicht konkret einer Kategorie zuordnen lassen. Der Freistaat Thüringen und die EVU sind bestrebt die Pünktlichkeit im Interesse der Fahrgäste wieder zu verbessern.

5.6. Bericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im SPNV im Anwendungsgebiet des VMT-Tarifs

Die den VMT-Tarif als Höchsttarif gemäß Artikel 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festsetzenden kommunalen Gebietskörperschaften sowie der Freistaat Thüringen gewähren Ausgleichsleistungen für die Anwendung des VMT-Tarifs. Gegenstand des nachfolgenden Abschnitts ist die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Verbundtarifanwendung und die hierfür gewährten Ausgleichszahlungen vom 01.01.2024 bis 31.12.2024.

5.6.1. Zuständige Behörde

Zuständige Behörde ist der jeweilige Aufgabenträger. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist dies der Freistaat Thüringen.

5.6.2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Auf Grundlage von Allgemeinen Vorschriften wird der VMT-Tarif in seiner jeweiligen Fassung gemäß Artikel 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 als Höchsttarif für alle Fahrgäste und für bestimmte Gruppen von Fahrgästen festgesetzt. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung zur Anwendung des VMT-Tarifs für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach Maßgabe des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages im geographischen Gebiet der Landkreise Gotha, Weimarer Land und Saale-Holzlandkreis, der kreisfreien Städten Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie des Zweckverbands ÖPNV Saale-Orla. Den politischen Zielen der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne wird damit Rechnung getragen.

5.6.3. Betreiber SPNV

Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste im SPNV sind die Verkehrsunternehmen Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, Erfurter Bahn GmbH, DB Regio AG Regio Südost, Süd Thüringen Bahn GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn und die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH.

5.6.4. Ausgleichszahlungen SPNV

Für die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden verbundbedingten Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste werden den Betreibern Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 6 VO (EG) Nr. 1370/2007 gewährt.

Unternehmen	Ausgleichszahlungen für die Anwendung des VMT-Tarifs
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	840.626,38 €
Erfurter Bahn GmbH	450.408,80 €
DB Regio AG, Regio Südost	370.467,73 €
Süd Thüringen Bahn GmbH	102.208,27 €
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	11.424,76 €
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	808,15 €

Abbildung 11 Gewährte Ausgleichszahlungen für die Anwendung des VMT-Tarifs

6. Anlage 1: Teilnetze in Thüringen 2024

Netz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Ist Leistungsumfang [Fplkm 2024]
	von	bis				
Neigetechnik Netz	Dez. 21	Dez. 28	RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	DB Regio	3.290.693
			RE 3	Erfurt – Weimar – Gera – Altenburg / Greiz		
			RE 7	Erfurt – Grimmenthal – Würzburg		
Dieselnetz Ostthüringen	Jun. 12	Dez. 24	RB 13	Leipzig - Gera – Zeulenroda	Erfurter Bahn GmbH (EB)	3.876.638
			RB 22	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			RE 12	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			RB 32	Saalfeld – Lobenstein - Blankenstein		
			RB 28	Jena – Pößneck unt Bf		
			RB 23	(Apolda –) Erfurt – Saalfeld		
			RB 47	Arnstadt – Saalfeld		
			RB 21	(Erfurt –) Weimar – Jena – Gera		
			RB 26	(Apolda –) Weimar – Kranichfeld		
Zeulenroda - Hof	Jun. 22	Dez. 24	RB 13	Zeulenroda – Hof	EB	49.637
E-Netz Saale-Thüringen-Südharz	Dez. 15	Dez. 30	RB 20	Eisenach - Erfurt - Naumburg - Leipzig	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM)	4.957.408
			RB 25	Saalfeld- Jena - Naumburg - Halle		
			RB 57	Heilbad Heiligenstadt - Nordhausen (- Sangerh.)		
			RB 59	Erfurt - Sangerhausen		
			RE 15	Saalfeld - Jena - Naumburg - Leipzig		
			RE 16	Erfurt - Naumburg - Halle		
			RE 8	Leinefelde - Nordhausen - Halle		
			RE 9	Kassel-Nordhausen-Halle		
			SEV 15	Leipzig-Naumburg-Jena-Saalfeld		
Vogtlandnetz	Dez. 12	Dez. 27	RB 4	Gera – Greiz – Weischlitz	Vogtlandbahn-GmbH (VGB)	160.271
Nordost-Hessen-Netz	Dez. 16	Dez. 31	RB 6	Eisenach – Bebra	Cantus *	225.113
Schwarztalbahn	Dez. 23	Dez. 31	RB 60	Rottenbach – Katzhütte	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, OBS **	271.344
Oberweißbacher Bergbahn	Jan. 22	Dez. 31	RB 61	Obstfelterschmiede – Cursdorf	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, OBS **	81.583
HSB-Netz	Jan. 21	Dez. 30		Nordhausen – Ilfeld – Drei Annen Hohne	HSB ***	238.629
Franken-Südthüringen-Netz	Dez. 23	Dez. 35	RE 19	Sonneberg - Coburg - Nürnberg	DB Regio AG, Regio Bayern	434.273
			RE 28	Sonneberg- Coburg - Lichtenfels - Nürnberg		
			RE 29	Erfurt - Coburg - Nürnberg		
Dieselnetz Nordthüringen	Dez. 13	Dez. 25	RE 2	Erfurt - Bad Langensalza - Leinefelde - Kassel	DB Regio	1.922.510
			RE 55/56	Erfurt – Nordhausen		
			RB 52	Erfurt - Bad Langensalza - Leinefelde		
			RB 53	Gotha – Bad Langensalza		
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I	Dez. 13	Dez. 25	S5	Halle - Leipzig - Altenburg - Zwickau	DB Regio	500.781
			S5X	Halle - Leipzig - Altenburg - Zwickau		
Gößnitz - Glauchau	Jun. 21	Dez. 25	RB 37	Gößnitz - Glauchau	City-Bahn Chemnitz GmbH	15.701
Dieselnetz Niedersachsen-Südost	Dez. 14	Dez. 29	RB 80	Nordhausen - Northeim - Göttingen	DB Regio	181.837
			RB 81	Nordhausen - Northeim - Bodenfelde		
Kissinger Stern	Dez. 14	Dez. 28	RB 40	Meiningen – Schweinfurt	EB	158.478
Pfefferminzbahn	Dez. 17	Dez. 24	RB 27	Sömmerda – Buttstädt	EB	146.509
Dieselnetz Südthüringen	Dez. 17	Dez. 28	RB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB)	3.708.323
			RB 43	Wernshausen - Zella Mehlis - Suhl		
			RB 44	Erfurt - Zella Mehlis - Meiningen		
			RE 45	Erfurt - Ilmenau		
			RB 46	Erfurt - Ilmenau		
			RB 48	Fröttstädt – Friedrichroda		
Dieselnetz Sachsen-Anhalt	Dez. 18	Dez. 24	RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM)	379.356
RB 23	Dez. 24	Dez. 28	RB 23	Erfurt - Arnstadt - Saalfeld	Erfurter Bahn GmbH (EB)	35.804
Dieselnetz Ostthüringen	Jun. 12	Dez. 24	RBx13	Leipzig - Gera – Zeulenroda	Erfurter Bahn GmbH (EB)	3.876.638
			RBx22	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			RB 51	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			RB 32	Saalfeld – Blankenstein – Lobenstein		
			RB 28	Jena – Pößneck unt Bf		
			RB 23	(Apolda –) Erfurt – Saalfeld		
			RBx2	Arnstadt – Saalfeld		
			RB 21	(Erfurt –) Weimar – Jena – Gera		
			RB 26	(Apolda –) Weimar – Kranichfeld		
Dieselnetz Sachsen-Anhalt II	Dez. 24	Dez. 32	RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	18.381
Pfefferminzbahn	Dez. 24	Dez. 29	RB 27	Sömmerda – Buttstädt	EB	7.290

* Cantus Verkehrsgesellschaft mbH

** Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

*** Harzer Schmalspurbahnen GmbH