

Nahverkehrsplan

für den Schienenpersonennahverkehr
im Freistaat Thüringen 2018–2022



Herausgeber:

Freistaat Thüringen

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Werner-Seelenbinder-Straße 8, 99096 Erfurt

Telefon: 0361 57 411 1740

E-Mail: presse@tmil.thueringen.de

Impressum:

Bearbeitung vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH
Brucknerstraße 9, 01309 Dresden

Druck Thüringer Landesamt für Vermessung Geoinformation (TLVermGeo)
Hohenwindenstraße 13a, 99086 Erfurt

Veröffentlicht April 2018

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
0 Einführung	9
1 ANALYSE	11
1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	11
1.2 Analyse der Raum-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur.....	12
Lage und Raumstruktur.....	12
Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	13
Wirtschaftsstruktur, Pendler	17
Bildungsstruktur, Schüler und Studenten.....	20
1.3 Bestandsaufnahme Verkehrsangebot.....	22
SPNV	22
Fernverkehr.....	26
Landesbedeutsame Buslinien	28
Parallelverkehr	29
1.4 Bestandsaufnahme Infrastruktur	34
Strecken	34
Zugangsstellen.....	36
Fahrzeuge	41
1.5 SPNV-Nachfrage.....	43
Nachfrageentwicklung im SPNV (2011 – 2016).....	43
Nachfrageprognose (2016 – 2022)	47
2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022	50
2.1 Politische Leitlinien.....	50
2.2 Qualitätsstandards im SPNV Thüringens.....	51
Exkurs Regio-S-Bahn.....	53
2.3 Infrastruktur	54
Exkurs Netzentwicklungsplan	54
Strecken	55

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Stationen	63
Fahrzeugkonzept	67
Exkurs E-Mobilität	68
2.4 Barrierefreiheit.....	69
2.5 Verkehrsangebot.....	71
Planungsgrundlage SPFV-Konzept der DB Fernverkehr AG.....	71
SPNV-Zielkonzept 2018 – 2022.....	74
<i>Exkurs Verbesserung der Anbindung des Saaletals an Leipzig und Halle</i>	<i>76</i>
SPNV-Zielkonzept 2022+.....	79
Vergabekonzept.....	82
Vernetzung der Verkehre	84
Landesbedeutsamer StPNV.....	89
Radverkehrskonzept Thüringen	91
Tourismus- und Freizeitverkehre	93
Exkurs flexible Bedienformen.....	94
2.6 Landesweiter Tarif und Verbund	95
Exkurs Vertrieb.....	97
2.7 Information und Service	98
3 Finanzierung	100
3.1 Grundlagen der Finanzierung	100
3.2 Investitionsplan Infrastruktur	104
3.3 Finanzierung des ÖPNV	105
ANLAGEN.....	109

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentrale Orte im Schienennetz Thüringen und Planungsregionen	12
Abbildung 2: Bevölkerungsprognose Thüringen 2014 – 2025	16
Abbildung 3: Gemeindekonkrete Pendlerbeziehungen – Top 10 je Planungsregion	19
Abbildung 4: Pendlerpotenzial entlang der SPNV-Strecken	20
Abbildung 5: SPNV-Angebot Zugpaare und Takt je Strecke	23
Abbildung 6: SPNV-Vergabenetze in Thüringen	25
Abbildung 7: Fernverkehr der DB AG im Jahr 2017	26
Abbildung 8: Fernbusliniennetz in Thüringen (ohne internationale Linien)	27
Abbildung 9: Landesbedeutsame Buslinien (Stand 2017)	29
Abbildung 10: Untersucher Parallelverkehr SPNV–StPNV	30
Abbildung 11: Streckengeschwindigkeiten im Schienennetz Thüringen	34
Abbildung 12: Station Oberweimar, Bahnsteig 2 (Quelle NVS)	38
Abbildung 13: Einteilung Bahnsteighöhen je KBS in Thüringen	39
Abbildung 14: Bf. Weimar mit EB 26 nach Kranichfeld	45
Abbildung 15: Haltepunkt Paulinzella	47
Abbildung 16: Bahnhof Leinefelde mit Dieseltriebwagen der Baureihe 612	56
Abbildung 17: Infrastrukturmaßnahmen auf dem SPNV-Streckennetz Thüringen	58
Abbildung 18: Dieseltriebwagen in Thüringen	67
Abbildung 19: ICE-Netz über den Knoten Erfurt ab 2018	71
Abbildung 20: Entwicklung IC-Kreuz Jena 2018 – 2024	73
Abbildung 21: SPNV-Zielnetz 2018 – 2022	74
Abbildung 22: Fahrplankonzept zur Verbesserung der Anbindung des Saaletals	77
Abbildung 23: Vergabekonzept Thüringen federführend (Zielzustand ab 2028)	82
Abbildung 24: Vergabenetze mit Vertragspartner Thüringen	83
Abbildung 25: SPNV-Taktknoten in Thüringen ab 2018	86
Abbildung 26: Darstellung der Verknüpfungspunkte im VMT-Rahmenplan (Quelle: VMT) ...	87
Abbildung 27: Mehrzweckbereich zur Fahrradmitnahme im Fahrzeug	91
Abbildung 28: Routen des Bahnnostalgieprogramms Thüringen	93
Abbildung 29: Verbundgebiete und Untersuchungsgebiet zur VMT-Erweiterung	95
Abbildung 30: verfügbare Regionalisierungsmittel 2018 – 2022	101
Abbildung 31: Verwendung der Regionalisierungsmittel gemäß Planung 2017	102
Abbildung 32: Finanzierungsplan Bestellung SPNV 2018 – 2022	105

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Abbildung 33: Stationspreiskategorien der Bahnhöfe und Haltepunkte der DB Station&Service AG in Thüringen	107
Abbildung 34: Kosten je Halt in den einzelnen Stationspreiskategorien im Jahr 2017	108

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerentwicklung 2012 – 2016 (jeweils Stand zum 31.12. des Jahres) .	14
Tabelle 2:	Entwicklung SV-pflichtig Beschäftigter sowie der Pendler in Thüringen	18
Tabelle 3:	Entwicklung Schülerzahlen an allgemein- und berufsbildenden Schulen	21
Tabelle 4:	Entwicklung Anzahl Studierender in Thüringen	22
Tabelle 5:	Parallelverkehr	31
Tabelle 6:	Stationskategorie, Ausstattungsmerkmale DB Station&Service AG	36
Tabelle 7:	Umsetzung avisierter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (gemäß 4. NVP).....	37
Tabelle 8:	Maßnahmen an Verknüpfungsstellen 2013 – 2017	40
Tabelle 9:	Fahrzeugtypen im SPNV Thüringens.....	41
Tabelle 10:	Vergleich Nachfrageentwicklung 2011 – 2016.....	44
Tabelle 11:	Nachfrageprognose 2022 auf ausgewählten Streckenabschnitten	48
Tabelle 12:	Qualitätsstandards im SPNV Thüringens.....	52
Tabelle 13:	Schienenprojekte Thüringens im BVWP	55
Tabelle 14:	Infrastrukturmaßnahmen 2018 – 2022 in Thüringen.....	59
Tabelle 15:	Stationen Maßnahmen 2018 – 2022.....	64
Tabelle 16:	Maßnahmen Bahnsteighöhen 2018 – 2022	65
Tabelle 17:	Prüfaufträge Zielkonzept 2022+	80
Tabelle 18:	Maßnahmen bis 2022	85
Tabelle 19:	Ergebnis der P+R-Studien im Umfeld des ICE-Knoten Erfurt	89
Tabelle 20:	Ermittlung vorzuhaltender B+R-Plätze an Zugangsstellen des SPNV	92
Tabelle 21:	Förderschwerpunkte im Bereich SPNV.....	104

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike-and-ride
BBT	Bus & Bahn Thüringen e.V.
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetzes
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNV	Busnotverkehr
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bstg	Bahnsteig
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrplaninformationen
DINO	Dieselnetz Nordthüringen
DINSO	Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost
DNOT	Dieselnetz Ostthüringen
EB	Erfurter Bahn GmbH
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EG	Empfangsgebäude
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
Lk	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MBB	Meininger Busbetriebs GmbH
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

MDV	Mitte-Deutschland-Verbindung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NBS	Neubaustrecke
NFC	Near Field Communication
NOH	Nord-Ost-Hessen-Netz
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund
OBS	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVG	Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/Thür.
P+R	Park-and-ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PVG	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
RB	Regionalbahn
rBv	regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RGB	Regionalverband Großraum Braunschweig
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
SCIC	Special Conditions for International Carriage
SEV	Schienenersatzverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STB	Süd•Thüringen•Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
STS	Saale-Thüringen-Südharz Netz
SV	Sozialversicherung
TBNE	Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseig. Eisenbahnen in Deutschland
TH	Thüringen
ThürLPIG	Thüringer Landesplanungsgesetz
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
TPS	Trassenpreissystem
TSI-PRM	Technische Spezifikationen zur Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität
TWSB	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VDV-KA	Kernapplikation vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen/Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
Zugkm	Zug-Kilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm

0 Einführung

Was will der Nahverkehrsplan?

In einem fünfjährigen Rhythmus wird der Thüringer Nahverkehrsplan (NVP) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) fortgeschrieben. Der vorangegangene NVP galt für die Jahre 2013 bis 2017.

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 stehen im Spannungsfeld aus rechtlichen, finanziellen, verkehrlichen wie strukturellen Rahmenbedingungen, die es im NVP abzubilden und – basierend auf neuesten fachlichen Erkenntnissen – realistisch wie visionär weiter zu entwickeln gilt.

Der NVP stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die Planungen für die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV dar. Es wird eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geschaffen. Die Nachbaraufgabenträger, die kommunalen Aufgabenträger und auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden mittels Anhörung an der Erstellung des Plans beteiligt.

Wie erreicht das der NVP?

Der NVP stellt anhand einer Bestandsanalyse den Bezug zu den Rahmenbedingungen für die SPNV-Planung des Landes her. Darin sind neben den demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen vor allem auch das aktuelle öffentliche Nah- und Fernverkehrsangebot, die Infrastruktur und die Nachfrageentwicklung maßgeblich.

Die konkrete Rahmenplanung 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 in den nächsten fünf Jahren wieder.

Unter Berücksichtigung der Entwicklungen am SPNV-Markt werden Aussagen zur Vergabe von SPNV-Leistungen getroffen und ein Finanzierungs- und Investitionskonzept beschrieben. Die Auswirkungen künftig in Betrieb gehender Neu- und Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur werden vorausschauend eingeschätzt und daraus das Zielkonzept für den SPNV abgeleitet.

Besonderer Schwerpunkt des NVP für den SPNV im Freistaat Thüringen ist nach wie vor die Ausgestaltung des Schienenverkehrs nach Fertigstellung der Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Ebensfeld und die Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt. Das Schienennetz ergänzende Maßnahmen sind nunmehr notwendig, um den SPNV optimal an die überregionalen Verkehre anbinden zu können.

Der NVP ist damit sowohl ein praktisches Arbeitsinstrument für handelnde Akteure und Entscheider, als auch eine allgemeinverständliche Information zum Thüringer SPNV für Fahrgäste, interessierte Bürger, Politik- und andere Interessenvertreter.

Gliederung des Nahverkehrsplans

1. Analyse	Der Analyse sind alle Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen zugeordnet.
2. Handlungskonzept	Unter der Ebene Leitlinien und Handlungskonzept finden sich alle Festlegungen zu Qualitätsstandards des künftigen Verkehrsangebots sowie die planerischen Festlegungen zu den einzelnen Handlungsfeldern wieder.
3. Finanzierung	Im dritten Teil wird die Finanzierung des vorab definierten Verkehrsangebots sowie der infrastrukturellen Anforderungen in Form eines Investitions- und Finanzierungsplans dargestellt.

Die wichtigsten Planungsgegenstände Verkehrsangebot und Infrastruktur kehren als Hauptbelange der Rahmenplanung im NVP in allen drei Ebenen wieder. Das Thema Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der Diskussion um die qualitative wie auch quantitative Umsetzung in einem gesonderten Kapitel betrachtet.

1 ANALYSE

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Vorgaben für den ÖPNV:

Im Zuge der Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform) ist bereits im Jahr 1994 das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz, RegG)¹ in Kraft getreten, das in Verbindung mit dem Artikel 106a des Grundgesetzes im Jahr 1996 die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung (Planung, Organisation und Finanzierung) für den SPNV vom Bund auf die Länder übertragen hat.

Die wesentliche Rechtsgrundlage in Thüringen ist das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist laut § 2 des ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Der ÖPNV soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit, eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. In diesem Sinne verfolgt der Freistaat das Ziel, ein leistungsfähiges, attraktives, qualitativ hochwertiges, vernetztes und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot bereitzustellen, wie im Koalitionsvertrag der Rot-Rot-Grünen Landesregierung festgehalten wurde.

Festlegung und Vorgaben an die Akteure:

Das ThürÖPNVG regelt die Grundsätze und Ziele sowie die Zuständigkeit für den ÖPNV und die Förderung des Nahverkehrs in Thüringen. Weiterhin ist festgelegt, dass das Land Aufgabenträger für den SPNV ist. Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) sind die Landkreise bzw. kreisfreien Städte. Dies können grundsätzlich auch große, kreisangehörige Städte² sein.

Die Aufgabenträgerfunktion wird für den Freistaat Thüringen durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wahrgenommen. Es wird dabei fachlich in der sachgerechten wie effizienten Ausgestaltung des SPNV-Angebots durch die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) unterstützt.

Neben der Planung und Abstimmung des Fahrplanangebotes bereitet die NVS u. a. die wettbewerblichen Vergaben von SPNV-Leistungen vor, kontrolliert die Einhaltung der Verkehrsverträge mit den EVU, koordiniert die Sanierung und Modernisierung von Strecken sowie Stationen und ist für die unternehmensübergreifende Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich.

Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Stadt Nordhausen erstellen als Aufgabenträger des StPNV jeweils selbst einen NVP zur Ausrichtung des StPNV im

¹ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

² Derzeit betrifft diese Regelung die Stadt Nordhausen entsprechend Stadtratsbeschluss.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

jeweiligen Einflussbereich. Im Gesamtkontext des ÖPNV stehen die Vorgaben dieser NVP in keinem Widerspruch zum vorliegenden 5. NVP des SPNV Thüringen und wurden bei der Erarbeitung berücksichtigt.

1.2 Analyse der Raum-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Lage und Raumstruktur

Der Freistaat Thüringen erstreckt sich über eine Fläche von 16.202 km² und somit über etwa 4,5 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland. Er ist damit das drittkleinste Flächenland.

Ein wesentliches Merkmal des Freistaats Thüringen ist seine zentrale Lage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Dies kommt u. a. durch gemeinsame Grenzen mit fünf weiteren Bundesländern (Niedersachsen und Sachsen-Anhalt im Norden, Freistaat Sachsen im Osten, Freistaat Bayern im Süden sowie Hessen im Westen) zum Ausdruck. Durch diese zentrale Lage gibt es eine Vielzahl länderübergreifender SPNV-Relationen. Für die Planungen des SPNV auf diesen Relationen ist die enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Nachbarländer von besonderer Bedeutung.



Abbildung 1: Zentrale Orte im Schienennetz Thüringen und Planungsregionen

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Entsprechend dem Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPlG) ist der Freistaat in die vier Planungsregionen Mittel-, Nord-, Ost- und Südwestthüringen unterteilt. Nach dem LEP 2025 werden die Städte und Gemeinden des Freistaats in Oberzentren, Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Mittel- und Grundzentren gegliedert. Für die Planung des SPNV sind insbesondere die jeweils zugeordneten verkehrlichen Funktionen und die angestrebten Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV von Bedeutung und sollen bei der Angebotsplanung im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten berücksichtigt werden.

Oberzentren haben eine großräumige Verkehrsknotenfunktion und sollen durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) bzw. schnellen SPNV (Regionalexpress, RE) angebunden bzw. innerhalb von 90 Minuten erreichbar sein. Markant ist hierbei, dass die Oberzentren Thüringens auf einer zentralen Städteachse liegen, die nach Osten und Westen durch Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums verlängert wird. Diese Städteachse zeigt in der verkehrlichen Analyse (Straße wie Schiene) – wie auch wirtschaftlich und geografisch – stets großen Einfluss und Anziehungskraft auf den gesamten Freistaat Thüringen.

Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums haben eine überregionale Verkehrsknotenfunktion und sollen durch SPNV bzw. schnellen SPNV angebunden bzw. innerhalb von 45 Minuten erreichbar sein.

Mittelzentren haben ebenfalls eine überregionale Verkehrsknotenfunktion und sollen durch schnellen SPNV bzw. SPNV angebunden bzw. innerhalb von 45 Minuten erreichbar sein. Zudem haben Mittelzentren eine ÖPNV-Knotenpunktfunktion und gewährleisten damit Umstiege zwischen StPNV und SPNV.

Grundzentren haben eine regionale Verkehrsknotenfunktion und sollen innerhalb von 30 Minuten erreichbar sein.

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Im Jahr 2016 lebten in Thüringen circa 2,16 Mio. Einwohner, das sind 2,6 % der Gesamtbevölkerung Deutschlands. Die Bevölkerungsdichte liegt mit circa 133 Einwohnern/km² deutlich unter dem durchschnittlichen Wert der Bundesrepublik (230 Einwohner/km²)³. Dennoch ist Thüringen das nach Sachsen am dichtesten besiedelte Flächenland im Osten Deutschlands.

Seit 1990 bis Ende 2014 war ein kontinuierlicher Rückgang der Einwohnerzahlen im Freistaat Thüringen festzustellen. Ende 2015 lebten im Freistaat Thüringen erstmals wieder mehr Menschen als im Vorjahr. Allerdings hat offensichtlich die Aufnahme von Schutzsuchenden zu einer temporären deutlichen Steigerung der Einwohnerzahlen geführt. Zum 31.12.2016 war die Einwohnerzahl im Vergleich zum Vorjahr bereits wieder um 12.000 gesunken.

Die Entwicklung nach Planungsregionen ist in Tabelle 1 für den Betrachtungszeitraum 2012 bis 2016 dargestellt. Dieser Zeitraum knüpft darüber hinaus an die im vorangegangenen NVP dargestellte Entwicklung an. Allerdings weichen die Werte für 2012 von den im 4. NVP

³ Gemeinsames Datenangebot der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Stand 31.12.2015

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

dargestellten Werten ab, da im Jahr 2011 ein Zensus durchgeführt wurde, der zu einer deutlichen Korrektur der bis dato veröffentlichten Einwohnerzahlen führte.

In Tabelle 1 wird deutlich, dass die Planungsregion Mittelthüringen mit den kreisfreien Städten Erfurt und Weimar am dynamischsten wächst und bereits seit 2012 einen Anstieg der Einwohnerzahlen verzeichnen kann. Darüber hinaus wächst auch die kreisfreie Stadt Jena (Planungsregion Ostthüringen) kontinuierlich.

Eine Übersichtskarte der Einwohnerentwicklung von 2012 bis 2016 ist in Anlage 1 enthalten.

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung 2012 – 2016 (jeweils Stand zum 31.12. des Jahres)

ÖPNV-Aufgaben-träger	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	Entwick- lung 2012-2016
Mittelthüringen						
Stadt Erfurt	203.485	204.880	206.219	210.118	211.113	3,7 %
Stadt Weimar	63.236	63.315	63.477	64.131	64.355	1,8 %
Gotha	135.376	135.155	135.381	136.831	135.430	0,0 %
Sömmerda	71.005	70.833	70.537	70.600	70.118	-1,2 %
Ilm-Kreis	109.531	108.958	108.899	109.620	109.167	-0,3 %
Weimarer Land	82.016	81.704	81.641	82.127	82.316	0,4 %
Nordthüringen						
Eichsfeld	101.312	100.951	100.730	101.325	101.033	-0,3 %
Nordhausen	85.921	85.380	85.055	85.355	85.098	-1,0 %
Unstrut-Hainich-Kreis	104.947	104.245	103.922	105.273	103.948	-1,0 %
Kyffhäuserkreis	78.618	77.656	77.148	77.110	76.685	-2,5 %
Ostthüringen						
Stadt Gera	95.384	94.977	94.492	96.011	94.750	-0,7 %
Stadt Jena	106.915	107.679	108.207	109.527	110.321	3,2 %
Saalfeld-Rudolstadt	111.463	110.307	109.646	109.278	108.315	-2,8 %
Saale-Holzland-Kreis	84.282	84.001	83.966	86.184	84.525	0,3 %
Saale-Orla-Kreis	84.435	83.654	82.887	82.951	82.362	-2,5 %
Greiz	103.297	102.167	101.382	101.114	99.717	-3,5 %
Altenburger Land	94.749	93.605	92.705	92.344	91.607	-3,3 %

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

ÖPNV-Aufgaben-träger	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	Entwick-lung 2012-2016
Südwestthüringen						
Stadt Suhl	35.967	35.665	36.208	36.778	35.608	-1,0 %
Stadt Eisenach	41.744	41.567	41.884	42.417	42.588	2,0 %
Wartburgkreis	127.227	126.283	125.835	125.655	124.729	-2,0 %
Schmalkalden-Meiningen	126.208	125.574	125.056	124.623	123.506	-2,1 %
Hildburghausen	65.540	65.032	64.673	64.524	64.330	-1,8 %
Sonneberg	57.802	57.252	56.809	56.818	56.507	-2,2 %
Thüringen	2.170.460	2.160.840	2.156.759	2.170.714	2.158.128	-0,6 %

Am 03.11.2015 wurden die Ergebnisse der 1. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (rBv) vom Thüringer Kabinett als maßgebliche Planungsgrundlage für Planungen der Landesbehörden des Freistaats Thüringen mit einem Planungshorizont bis einschließlich 2035 festgelegt. Diese 1. rBv ging von den Einwohnerzahlen 2014 aus. Für den Freistaat Thüringen insgesamt wurde ein kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Die oben dargestellte, tatsächlich eingetretene Entwicklung widerspricht diesen Vorausberechnungen, zumindest für die Jahre 2015 und 2016. Sowohl Ende 2015 als auch Ende 2016 lebten in Thüringen mehr Einwohner als noch 2014.

Gemäß 1. rBv wird für den Freistaat Thüringen bis 2035 ein Bevölkerungsrückgang um 13,1 % gegenüber 2014 veranschlagt. Lediglich für die kreisfreien Städte Erfurt, Jena und in geringerem Maße auch für Eisenach wird ein Bevölkerungszuwachs erwartet. Dies gilt analog für eine auf den Gültigkeitszeitraum der Fortschreibung des NVP eingeschränkte Betrachtung bis zum Jahr 2025. Für die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte ergibt sich folgendes Bild:

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

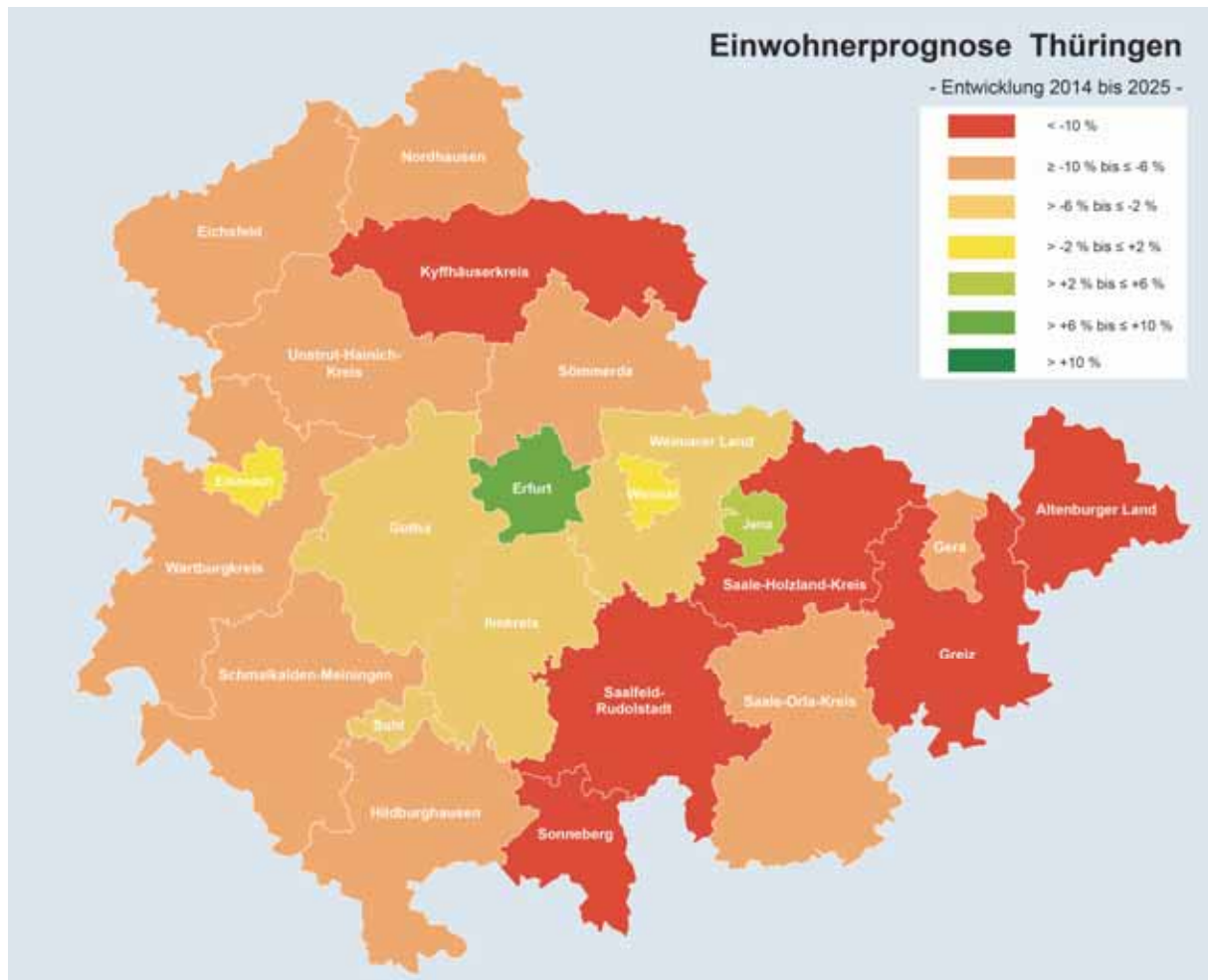


Abbildung 2: Bevölkerungsprognose⁴ Thüringen 2014–2025

Während für die Planungsregion Mittelthüringen lediglich ein vergleichsweise geringfügiger Bevölkerungsrückgang (-1,4 % bis 2025) erwartet wird, fällt dieser für die übrigen Planungsregionen gravierender aus. Am stärksten ist die Planungsregion Ostthüringen (-8,4 % bis 2025) vom Bevölkerungsrückgang betroffen, obwohl mit der kreisfreien Stadt Jena eine der drei wachsenden Städte in dieser Region liegt. Entsprechend liegen vier der sechs Landkreise mit einem sehr starken Bevölkerungsrückgang von mehr als 10 % bis 2025 ebenso in der Planungsregion Ostthüringen.

Bemerkenswert ist auch, dass für die seit 2011 kontinuierlich gewachsene Stadt Weimar in der Prognose ein leichter Bevölkerungsrückgang erwartet wird, während für die Stadt Eisenach ein geringer Zuwachs prognostiziert wird. Insgesamt werden im Freistaat Thüringen am Ende des Gültigkeitszeitraums des vorliegenden NVP nur noch knapp über 2 Mio. Einwohner leben.

Die Hauptursache für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in Thüringen ist die sogenannte natürliche Bevölkerungsbewegung, d. h. der Saldo aus Geburten und Sterbefällen. Der zu erwartende Sterbefallüberschuss ist bereits in der bestehenden Altersstruktur erkennbar.

⁴ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Der negative Saldo ist dort besonders hoch, wo bereits heute ein relativ hoher Anteil älterer Menschen lebt. Deutlich wird dies im Anteil der Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung, der den Anteil der über 65-jährigen an allen Einwohnern beschreibt. Dieser wird von 24 % im Jahr 2014 auf 30 % im Jahr 2025 (siehe Anlage 2, Entwicklung der Altersgruppe > 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung bis 2025 nach Kreisen) und auf 34 % im Jahr 2035 ansteigen. Vor diesem Hintergrund kommt der barrierefreien Gestaltung des SPNV eine besondere Rolle zu.

Die räumliche Bevölkerungsbewegung ist der Saldo aus Zu- und Abwanderungen. Während Thüringen wie alle anderen ostdeutschen Bundesländer Anfang der 1990er Jahre von sehr starken Abwanderungen betroffen war, wird bis 2035 ein positiver Wanderungssaldo, d. h. mehr Zu- als Abwanderungen, erwartet. Dieser resultiert aus dem zunächst hohen, bis 2021 dann rückläufigen und danach stabilen Wanderungsgewinn mit dem Ausland und aus dem Rückgang des Binnenwanderungsverlustes von Thüringen in andere Bundesländer. Bis 2025 soll dieser Saldo 18.900 Personen erreichen. Bis 2035 wird erwartet, dass insgesamt 38.300 Menschen mehr nach Thüringen ziehen als das Land verlassen.

Die Erkenntnisse aus der Bevölkerungsprognose sind bei künftigen Angebotsplanungen im ÖPNV zu berücksichtigen.

Wirtschaftsstruktur, Pendler

Mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) von rd. 60,84 Mrd. € trägt der Freistaat Thüringen zu 1,9 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts der Bundesrepublik Deutschland bei. Das BIP Thüringens ist seit 2012 um 24 % gestiegen, der Anteil Thüringens am BIP Deutschlands ist seit 1996 stabil.⁵ Insgesamt gehen im Freistaat Thüringen ca. 1 Mio. Menschen einer Erwerbstätigkeit nach, ein Drittel davon in den kreisfreien Städten. Allein die Landeshauptstadt Erfurt vereinigt 13 % aller Erwerbstätigen in Thüringen.

Neben der Betrachtung der Entwicklung der Einwohnerzahlen und deren struktureller Veränderung sind die Berufspendler, als eine der wichtigsten Reisendengruppe, für die Nahverkehrsplanung von großer Bedeutung. Entsprechende Pendlerdaten liegen ausschließlich für sozialversicherungspflichtig (SV-pflichtig) Beschäftigte vor.

⁵ Gemeinsames Datenangebot der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Stand Februar 2017

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

In den vergangenen Jahren ist die Zahl der SV-pflichtig Beschäftigten in Thüringen stetig gestiegen, dies gilt sowohl für die Betrachtung nach Wohnort als auch nach Arbeitsort:

Tabelle 2: Entwicklung SV-pflichtig Beschäftigter sowie der Pendler in Thüringen

	SV-pflichtig am 30.06.		Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo
	am Wohnort	am Arbeitsort			
2013	840.630	773.965	57.255	125.700	-68.445
2014	843.804	782.163	60.378	124.147	-63.769
2015	845.432	786.070	64.006	124.020	-60.014
2016	849.535	792.509	67.269	125.009	-57.740
Entwicklung 2013–2016	+1,1%	+2,4%	+17,5%	-0,5%	

Aus der in Tabelle 2 dargestellten Entwicklung wird deutlich, dass Thüringen für Arbeitnehmer aus anderen Bundesländern in den letzten Jahren deutlich attraktiver geworden ist. Die Zahl der zur Arbeit über die Landesgrenzen auspendelnden Thüringer und Thüringerinnen hat sich hingegen geringfügig reduziert.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE



Abbildung 3: Gemeindekonkrete Pendlerbeziehungen⁶ – Top 10 je Planungsregion

Für die einzelnen kreisfreien Städte und Landkreise ergibt sich ein differenziertes Bild: Während alle kreisfreien Städte einen positiven Pendlersaldo ausweisen (mehr Ein- als Auspendler), weisen die Landkreise durchweg einen negativen Pendlersaldo auf (mehr Aus- als Einpendler). Der jeweilige Aus- bzw. Einpendlerüberschuss ist zudem unterschiedlich stark ausgeprägt.

In die Städte Erfurt, Jena und Eisenach (Opel-Werk) pendeln mehr als doppelt so viele Arbeitnehmer ein wie von dort zur Arbeit in andere Städte oder Gemeinden auspendeln. Die gravierendsten Auspendlerüberschüsse weisen die Landkreise Altenburger Land und Saalfeld-Rudolstadt sowie der Kyffhäuserkreis und der Landkreis Hildburghausen auf: In den beiden erstgenannten pendeln doppelt so viele Arbeitnehmer über die Kreisgrenze aus als von außerhalb des Landkreises zur Arbeit einpendeln. Im Kyffhäuserkreis und im Landkreis Hildburghausen sind dies sogar fast dreimal so viele.

Für auf einzelne Relationen bezogene Verkehrsprognoserechnungen sind die gemeindekonkreten Pendlerverflechtungen interessant. Abbildung 3 zeigt dahingehend die größten Verflechtungen je Planungsregion. Diese zeigt größere Pendlerpotenziale, vor allem auch neben der, das Gesamtbild bestimmenden Städteachse, auf.

⁶ Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindekonkrete Pendlerverflechtungen Stand 30.06.2016

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Überdies bilden für den SPNV die entlang vorhandener SPNV-Achsen pendelnden Erwerbstätigen das relevante Pendlerpotenzial, welches in der folgenden Abbildung dargestellt ist.

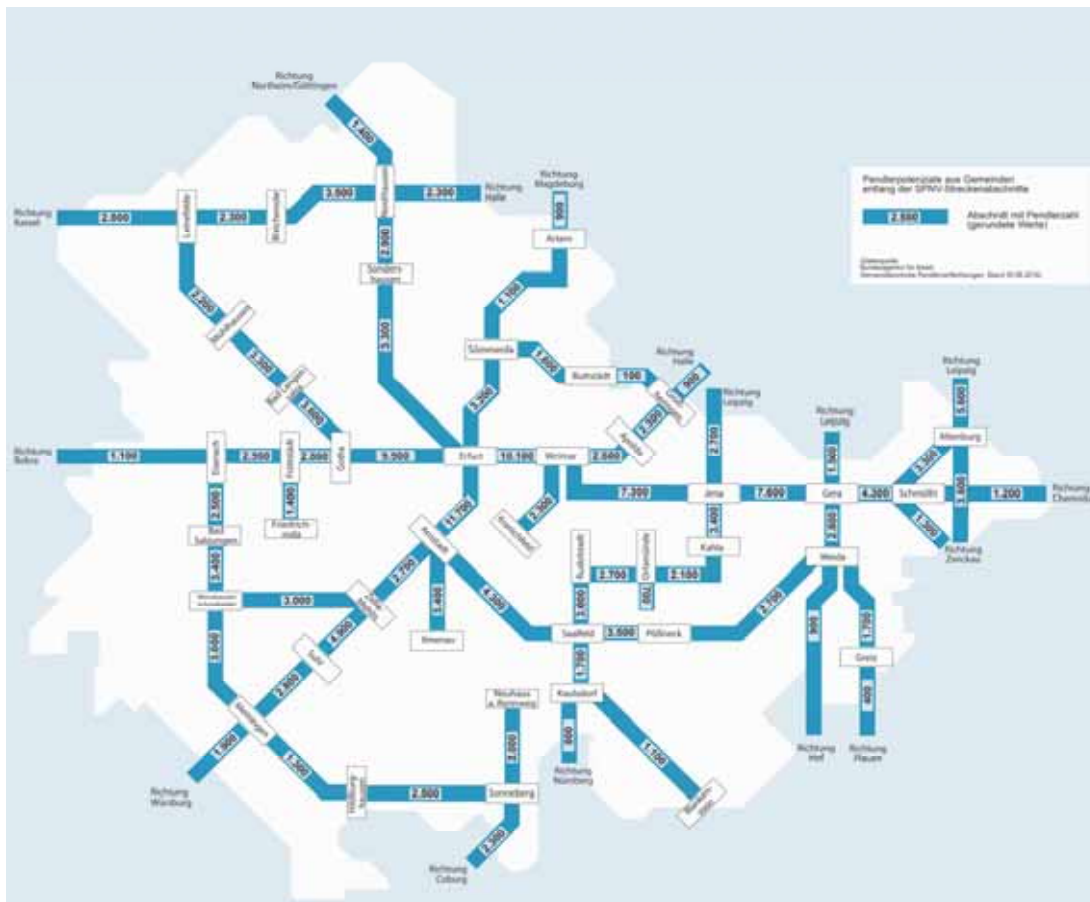


Abbildung 4: Pendlerpotenzial entlang der SPNV-Strecken⁷

Anhand der Abbildung 4 wird sichtbar, welches Pendlerpotenzial entlang der SPNV-Strecken (Ein- und Auspendler der Gemeinden entlang der Strecke) vorhanden ist. Betrachtet man den Modal Split, so sind schätzungsweise 10 % der dargestellten Pendlerzahlen als potenzielle SPNV-Kunden in Betracht zu ziehen. Merklich ziehen hierbei die Wirtschaftszentren den Pendlerstrom an. Hervorzuheben sind aber auch die beachtenswerten Potenziale der Streckenabschnitte Bad Salzungen – Wernshausen – Meiningen/Zella-Mehlis, Ilmenau – Arnstadt und Pößneck – Saalfeld – Arnstadt. Diese sind in der Planung des Zielkonzepts SPNV zu berücksichtigen.

Bildungsstruktur, Schüler und Studenten

Ein bedeutendes Nachfragepotenzial ergibt sich auch aus dem Bildungssektor, insbesondere aus Oberschülern, Gymnasiasten, Berufsschülern und Azubis, aber auch aus Studierenden. Auch ein großer Teil der Grundschüler ist auf den ÖPNV angewiesen, diese nutzen aber überwiegend den StPNV für den Schulweg. Hingegen sind die Schüler der weiterführenden Klassenstufen schon wegen der ausgeprägten Zentralisierung der entsprechenden Schulstandorte auch für den SPNV relevant. Dies trifft in besonderem Maße auch auf

⁷ Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Gemeindekonkrete Pendlerverflechtungen, Stand 30.06.2016

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Studenten zu, die zu einem großen Anteil ihren Hauptwohnsitz nicht am Studienort haben. Entsprechende Schwerpunktaufkommen werden bei der Planung des SPNV berücksichtigt.

Die aktuell noch die Grundschulen besuchenden Kinder werden in den nächsten Jahren eine für den ÖPNV interessante Zielgruppe sein. Die Schülerzahlen insgesamt sind im Betrachtungszeitraum 2011 – 2016 im gesamten Freistaat Thüringen leicht gestiegen, wobei sich für die einzelnen Regionen ein differenziertes Bild ergibt (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Entwicklung Schülerzahlen an allgemein- und berufsbildenden Schulen

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Schüler an Allgemeinbildenden Schulen			Schüler an Berufsschulen		
	2011	2016	Entwicklung 2011–2016	2011	2016	Entwicklung 2011–2016
Stadt Erfurt	16.743	19.448	16,2%	10.458	10.205	-2,4 %
Stadt Weimar	6.120	6.735	10,0%	2.731	2.666	-2,4 %
Gotha	11.888	12.523	5,3%	3.889	3.566	-8,3 %
Sömmerda	5.917	6.506	10,0%	522	446	-14,6 %
Ilm-Kreis	8.150	8.979	10,2%	1.831	1.537	-16,1 %
Weimarer Land	6.487	7.054	8,7%	1.182	835	-29,4 %
Eichsfeld	9.633	10.083	4,7%	1.785	1.523	-14,7 %
Nordhausen	7.237	7.685	6,2%	2.182	2.030	-7,0 %
Unstrut-Hainich-Kreis	9.740	10.351	6,3%	4.003	2.781	-30,5 %
Kyffhäuserkreis	6.167	6.540	6,0%	3.265	1.455	-55,4 %
Stadt Gera	6.648	7.486	12,6%	5.282	4.707	-10,9 %
Stadt Jena	8.887	10.526	18,4%	3.782	3.468	-8,3 %
Saalfeld-Rudolstadt	8.376	8.746	4,4%	2.275	1.910	-16,0 %
Saale-Holzland-Kreis	6.491	6.948	7,0%	698	456	-34,7 %
Saale-Orla-Kreis	7.122	7.478	5,0%	1.148	843	-26,6 %
Greiz	8.226	8.369	1,7%	897	752	-16,2 %
Altenburger Land	7.301	7.627	4,5%	2.200	1.824	-17,1 %
Stadt Suhl	2.316	2.247	-3,0%	873	597	-31,6 %
Stadt Eisenach	3.994	4.448	11,4%	2.073	1.809	-12,7 %
Wartburgkreis	9.831	10.169	3,4%	1.253	1.054	-15,9 %
Schmalkalden-Meiningen	9.585	10.242	6,9%	4.107	3.828	-6,8 %
Hildburghausen	5.363	5.581	4,1%	781	737	-5,6 %
Sonneberg	4.514	4.687	3,8%	1.223	1.027	-16,0 %
Thüringen	176.736	190.458	7,8%	58.440	50.056	-14,3 %

Bedingt wird diese Entwicklung durch die in allen Planungsregionen deutlich zurückgehende Anzahl der Schüler an berufsbildenden Schulen. Die Zahl der Schüler an allgemeinbildenden Schulen stieg hingegen durchweg an, so dass für diese Schülergruppe für ganz Thüringen ein Zuwachs um 7,8 % zu konstatieren ist. Eine Übersicht zur Entwicklung der Schülerzahlen mit weiteren Bezugsjahren enthält die Anlage 3.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Im Freistaat Thüringen existieren zwölf Hochschulen, davon vier Universitäten, an denen ca. 50.000 Studierende immatrikuliert sind. Bedeutendster Hochschulstandort ist Jena, wo allein mehr als 22.000 junge Menschen studieren. Weitere Standorte sind Erfurt, Ilmenau, Weimar, Schmalkalden, Meiningen, Gera, Nordhausen, Eisenach und Gotha. Alle Hochschulstandorte sind an den SPNV angebunden und bergen deshalb ein ernstzunehmendes Potenzial für den SPNV, welches durch Tarifangebote wie Semestertickets weiter verstärkt wird.

Eine Übersicht zur Entwicklung der Anzahl Studierender enthält die nachfolgende Tabelle.

Tabelle 4: Entwicklung Anzahl Studierender in Thüringen

Landkreis/kreisfreie Stadt	Studierende im Wintersemester		Entwicklung 2011–2016
	2011	2016	
Stadt Erfurt	10.443	9.953	-4,7 %
Stadt Gera *	416	1.742	318,8 %
Stadt Jena	25.201	22.010	-12,7 %
Stadt Weimar	4.886	4.591	-6,0 %
Stadt Eisenach *	-	521	k.A.
Nordhausen	2.570	2.332	-9,3 %
Schmalkalden-Meiningen	3.042	2.825	-7,1 %
Gotha	252	293	16,3 %
Ilm-Kreis	6.858	6.253	-8,8 %
Thüringen	53.668	50.520	-5,9 %

* Duale Hochschule Gera-Eisenach seit 01.08.2016

Betrachtet man die Entwicklung der absoluten Studierendenzahlen der vorangegangenen Jahre, so ist für die nächsten fünf Jahre eine Stagnation der Gesamtzahl bei rund 50.000 Studierenden das am Wahrscheinlichsten erscheinende Szenario. Eine solche Prognose ist aber stark abhängig vom Studienangebot und den tatsächlichen Abschlüssen an den einzelnen Hochschulen.

1.3 Bestandsaufnahme Verkehrsangebot

SPNV

Das Angebot des SPNV im Freistaat Thüringen spiegelt die verkehrspolitischen Zielstellungen, wie schnelle Zentrenverbindung und bestmögliche Flächenerschließung wider. Zwischen den Ober- und Mittelzentren mit Bahnanschluss existiert eine dichte Fahrtenfolge. Aber auch Strecken mit weniger Nachfragepotenzial wie Saalfeld – Blankenstein (2-h-Takt mit Verdichtern) oder Friedrichroda – Fröttstädt (1-h-Takt) werden im Sinne der Daseinsvorsorge bedient. Das SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen bietet eine sehr gute Erschließung nahezu aller Planungsregionen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Für das SPNV-Liniennetz existiert im gesamten Freistaat ein integraler Taktfahrplan (ITF) mit folgenden Taktknoten (Auswahl):

- Erfurt,
- Gera,
- Eisenach,
- Arnstadt,
- Nordhausen,
- Saalfeld und
- Wernshausen.

Abbildung 5 stellt das Thüringer Schienennetz in Zusammenhang mit Taktfolge und Zugpaaren dar. Darin wird die vergleichsweise große Anzahl an Zugpaaren auf der thüringischen Städteachse zwischen Gotha und Gera deutlich.

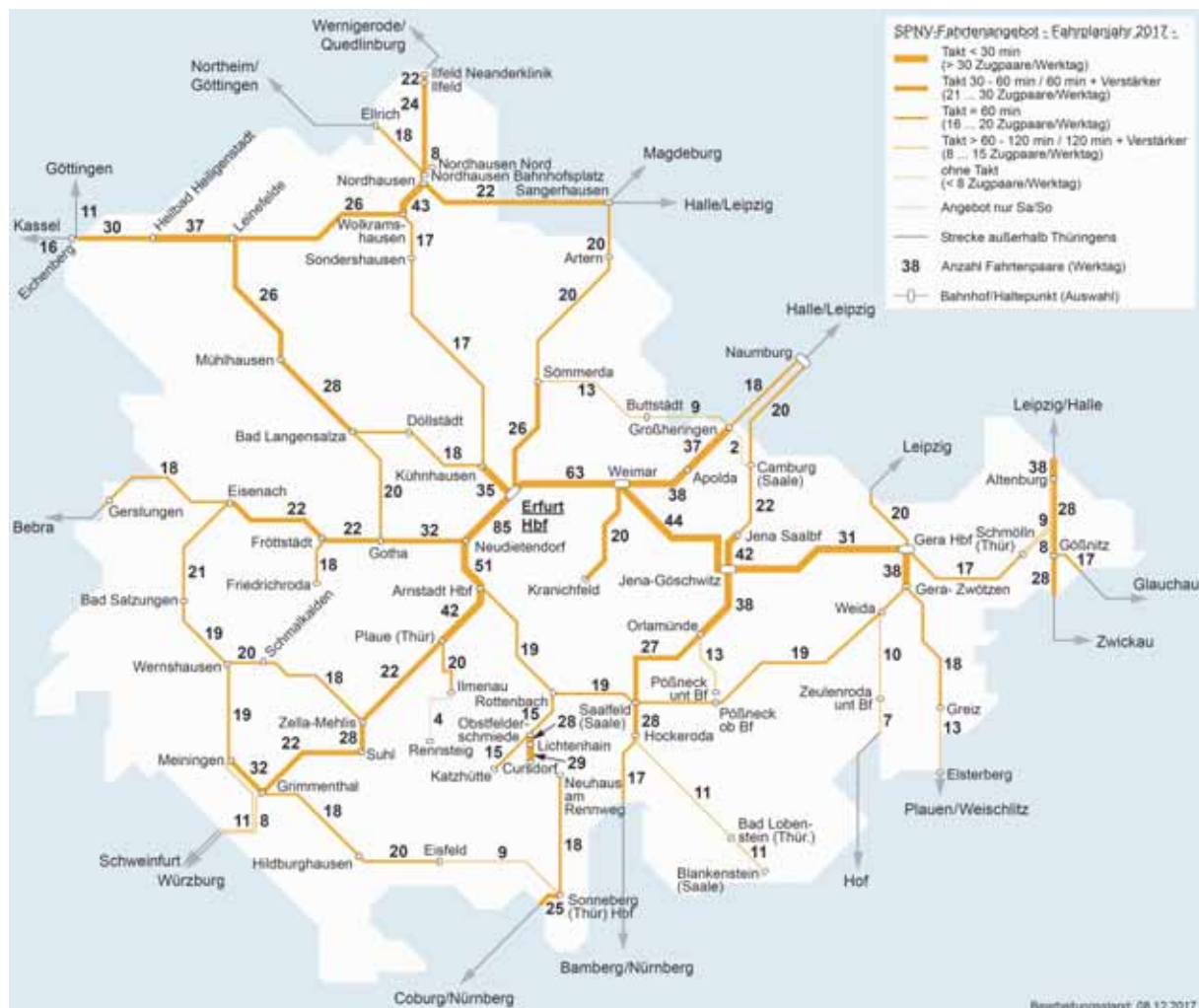


Abbildung 5: SPNV-Angebot Zugpaare und Takt je Strecke

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Bei der Bestellung des SPNV spielt besonders die Anbindung an den SPFV eine wichtige Rolle. Außerhalb der Landesgrenzen werden benachbarte Knotenbahnhöfe, wie etwa Leipzig, Halle (Saale), Nürnberg, Glauchau, Göttingen, Hof, Kassel und Würzburg erschlossen.

Die Anlage 4 gibt eine Übersicht zu den Verkehrsverträgen mit den jeweils festgeschriebenen Angebotseigenschaften.

Es werden 23 Regionalexpresslinien (Bezeichnung⁸ RE, EBx, SE, Sx) und 29 Regionalbahnlinien (Bezeichnung RB, EB, STB, R, S) im Thüringer SPNV-Netz angeboten. Die Expresslinien dienen der überregionalen Erschließung und der schnellen Verbindung wichtigster Zentren auch über die Grenzen des Freistaats hinaus. Diese sollen möglichst Anschlüsse zum Fernverkehr herstellen und bedienen insbesondere nachfragestarke Zugangsstellen.

Die Regionallinien erfüllen vorwiegend die regionale Erschließung und bedienen in der Regel alle Stationen entlang einer Strecke. In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot für den Berufs- und Schülerverkehr bedarfsorientiert verdichtet. Regionalexpress und Regionalbahnen ergänzen sich gegenseitig und bilden ein in sich abgestimmtes Angebot.

Die Abbildung 6 gibt einen aktuellen Überblick über die verschiedenen Verkehrsverträge im Freistaat Thüringen. Es ist zu vermerken, dass acht der insgesamt 16 Verträge durch den Freistaat Thüringen federführend vergeben werden. In den weiteren Verträgen beteiligt sich Thüringen am Vergabeverfahren, wobei teilweise nur sehr kleine Leistungsanteile auf den Freistaat Thüringen entfallen. Aussagen zu den eingesetzten Fahrzeugen sind im Kapitel 1.4 Fahrzeuge dargelegt.

⁸ teilweise werden Unternehmensbezeichnungen verwendet

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE



Abbildung 6: SPNV-Vergabernetze in Thüringen

In der Laufzeit des letzten NVP wurden vom Freistaat Thüringen folgende Verkehrsverträge federführend beauftragt:

- Harzer Schmalspurbahnen-Netz – Harzer Schmalspurbahnen GmbH
- Dieselnetz Südthüringen – Süd-Thüringen-Bahn GmbH
- Pfefferminzbahn (RB 27 Sömmerda – Buttstädt) – Erfurter Bahn GmbH
- Erfurt – Ilmenau (EB 46) – Erfurter Bahn GmbH

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Fernverkehr

Der Fernverkehr auf Schiene und Straße sichert die überregionale Erreichbarkeit des Freistaats und erschließt Thüringen im nationalen und internationalen Fernverkehrsnetz. In die folgenden Betrachtungen wird die Personenbeförderung über Strecken länger als 50 km auf Straße oder Schiene einbezogen.

Die zentrale Lage in Deutschland macht Thüringen zu einem wichtigen Ziel- und Transitland für den Fernverkehr. Mit dem erfolgten Ausbau der Bundesautobahnen und den laufenden Schienenausbauprojekten wird der Freistaat Thüringen diesen Anforderungen nunmehr auch infrastrukturell gerecht.

Die Aufgabenträger des SPNV besitzen nur eine geringfügige Einflussnahme auf eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote. Gleichzeitig sind jedoch die Veränderungen sowie die Auswirkungen auf den SPNV abzuschätzen und bei der Planung zu berücksichtigen.

SPFV

Wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen führen durch Thüringen. Thüringen ist über die Bahnhöfe Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena und Saalfeld an den Fernverkehr angeschlossen. Weitere Anbindungen an den Fernverkehr existieren außerhalb Thüringens in Naumburg (Saale), Halle (Saale), Leipzig, Lichtenfels, Würzburg, Göttingen, Kassel oder Fulda. Abbildung 7 zeigt das Fernverkehrsangebot der DB AG im Fahrplanjahr 2017.

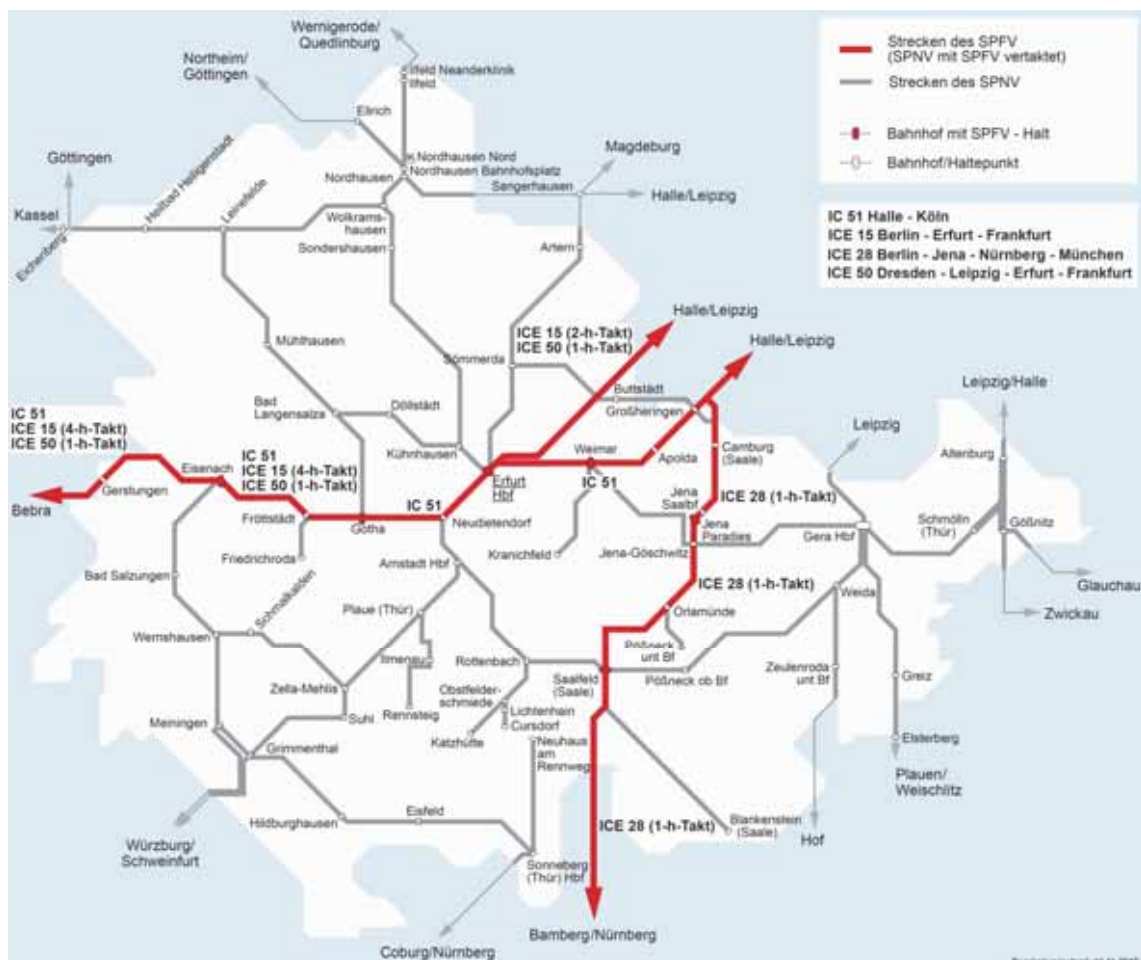


Abbildung 7: Fernverkehr der DB AG im Jahr 2017

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Thüringen ist südlich (ausgenommen Saalfeld) und nördlich der Städteachse nicht durch den SPFV erschlossen. Das Oberzentrum Gera besitzt ebenfalls keinen Zugang zum Fernverkehr. Es bedarf einer direkten SPNV-Anbindung der nicht erschlossenen Räume an den Fernverkehr. Insbesondere auf der Relation Grimmenthal – Eisfeld – Sonneberg – Neuhaus am Rennweg in der Planungsregion Südwestthüringen ist dahingehend ein Defizit auszumachen.

Fernbuslinienverkehr

Fernverkehrsangebote existieren auch auf der Straße (vor allem Bundesautobahnen) als Fernbuslinien. Abbildung 8 gibt einen Überblick über das Fernbusangebot in Thüringen im Jahr 2017.

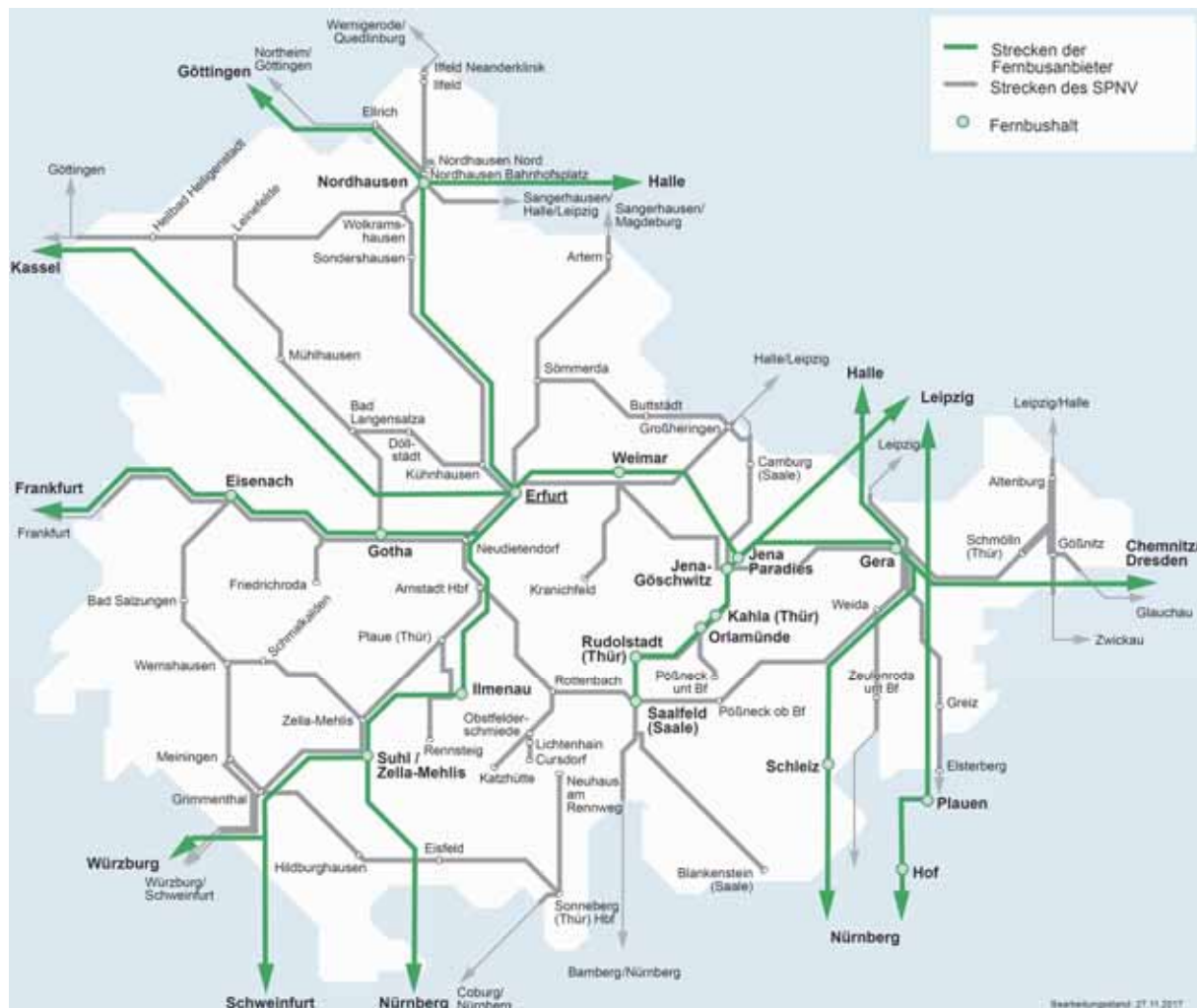


Abbildung 8: Fernbusliniennetz in Thüringen (ohne internationale Linien)

Das Fernbusangebot wie auch die entsprechende Nachfrage in Thüringen sind vor allem seit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 („Liberalisierung Fernbuslinienverkehr“) stark gestiegen. Die Fernbuslinienverkehre sind genehmigungspflichtig, auch um Sicherheit und Qualität zu gewährleisten. Die Beförderung von Personen im Fernlinienbus zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand von bis zu 50 km oder mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde ist grundsätzlich unzulässig.

Der dynamische Fernbusmarkt weist in Thüringen derzeit Verbindungen in nahezu alle Teile bzw. alle größeren Städte Deutschlands auf. Ähnlich dem SPFV-Markt mit der DB

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Fernverkehr AG erreicht der Anbieter FlixBus (Flixbus GmbH) nahezu eine Monopolstellung und trifft eigenständig entsprechende unternehmerische Entscheidungen hinsichtlich Angebot und Preis. Daneben bieten die Deutsche Touring GmbH (Eurolines Germany) und die DeinBus Betriebs-GmbH einzelne Abfahrten in Thüringen an.

Für langlaufende SPNV-Verbindungen bedeutet das ausgeprägte Fernbusnetz durchaus eine Konkurrenzsituation. Insbesondere die Expresslinien im SPNV längs der Bundesautobahnen sind auf Relationen wie beispielsweise Eisenach – Weimar, Gotha – Jena oder Erfurt – Nordhausen einem Wettbewerb zum Fernbus ausgesetzt. Dabei stehen vor allem die günstigeren Fahrpreise der Fernbusangebote den häufig kürzeren Fahrzeiten (gemessen an zentralörtlichen Zugangsstellen) und dem dichteren Angebot des SPNV gegenüber.

Landesbedeutsame Buslinien

Neben dem existierenden, flächendeckenden StPNV-Angebot hat der Freistaat Thüringen die zusätzliche Förderung landesbedeutsamer Buslinien initiiert. Diese Linien bedienen festgelegte, überregional bedeutsame Relationen mit dem Ziel, die Lücken im thüringischen Eisenbahnnetz zu füllen. Im Zusammenwirken mit dem SPNV erschließen die landesbedeutsamen Buslinien weitere Teile des Freistaats in einem qualitativ hochwertigeren Angebot.

Maßgeblich für das Konzept sind die durch das TMIL bestimmten landesbedeutsamen StPNV-Achsen (vgl. Anlage 11) und eine hochwertige Erfüllung der Kriterien Bedienungshäufigkeit (8 bzw. 4 Fahrtenpaare Mo - Fr bzw. Sa, So, F), Vertaktung (Taktlage über volle Betriebszeit) und Fahrplanverknüpfung (Anschlussgewährung, maximale Übergangszeit 15 min).

Abbildung 9 zeigt die im Jahr 2017 genehmigten und die 2018 voraussichtlich zu fördernden landesbedeutsamen Buslinien.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

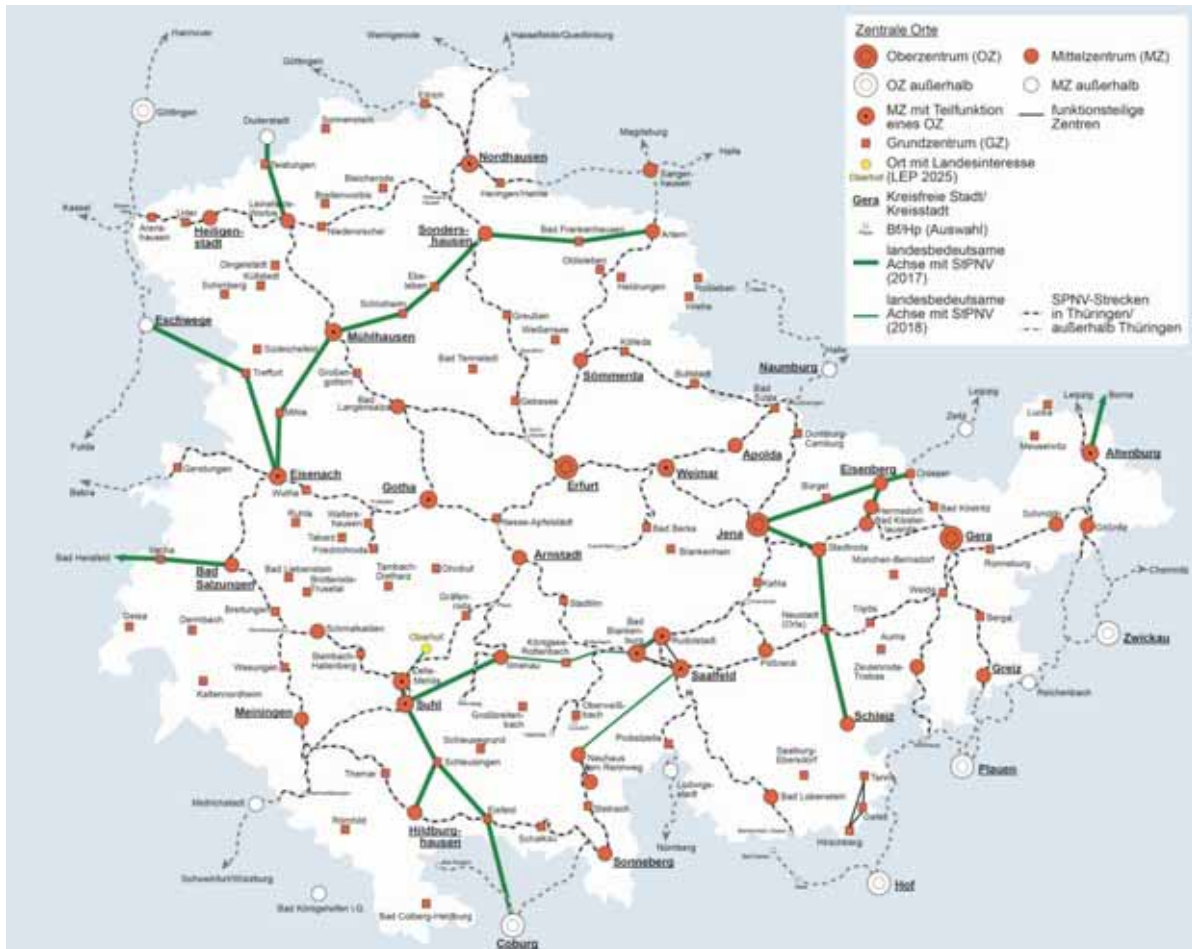


Abbildung 9: Landesbedeutende Buslinien (Stand 2017)

Durch das erst kurze Bestehen dieses Angebots ist eine abschließende Bewertung des Konzepts nicht möglich. Jedoch ist bereits absehbar, dass damit weitere Potenziale erschlossen werden können und die gehobenen Qualitätskriterien einen guten Anklang in der Nachfrage der Linien erreichen. Die Erfahrungen aus anderen Bundesländern (Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen) bestätigen diese Annahme.

Parallelverkehr

Neben den in den vorangegangenen Kapiteln aufgeführten SPNV- und Fernbusangeboten bedürfen auch die Regionalbuslinien einer Abstimmung und Verknüpfung zum SPNV. Im Sinne des wirtschaftlichen Einsatzes der Finanzmittel sollte keines dieser Angebote konträr zum SPNV wirken. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass es u. a. aufgrund der getrennten Planung und Organisation vereinzelt zu konkurrierenden Parallelverkehren (auch „Überlagerungsverkehre“) kommen kann.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Vor diesem Hintergrund wurden im Zuge der Analyse zum NVP ausgewählte Relationen, hinsichtlich einer ähnlichen Linienführung mit zeitähnlichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten von StPNV- und SPNV-Angeboten für den Freistaat Thüringen untersucht. Dafür wurden exemplarisch folgende SPNV-Abschnitte geprüft:

- Eisenach – Meiningen
- Grimmenthal – Sonneberg – Neuhaus
- Saalfeld – Blankenstein
- Weida – Hof
- Orlamünde – Pößneck
- Plaue – Ilmenau
- Erfurt – Sömmerda
- Sömmerda – Großheringen
- Gera – Greiz
- Wernshausen – Zella-Mehlis
- Fröttstädt – Friedrichroda
- Gotha – Bad Langensalza
- Weimar – Kranichfeld

Grundlage der Untersuchung sind die ÖPNV-Angebote des Fahrplanjahres 2016/17 und die Prämisse, dass der StPNV zugunsten des SPNV angepasst werden soll. Einige der geprüften Relationen weisen ausgeprägte Merkmale eines Parallelverkehrs auf und wurden genauer analysiert. Die Tabelle 5 stellt die Details der untersuchten Parallelverkehre dar. Eine grafische Darstellung dieser näher betrachteten Korridore zeigt Abbildung 10.

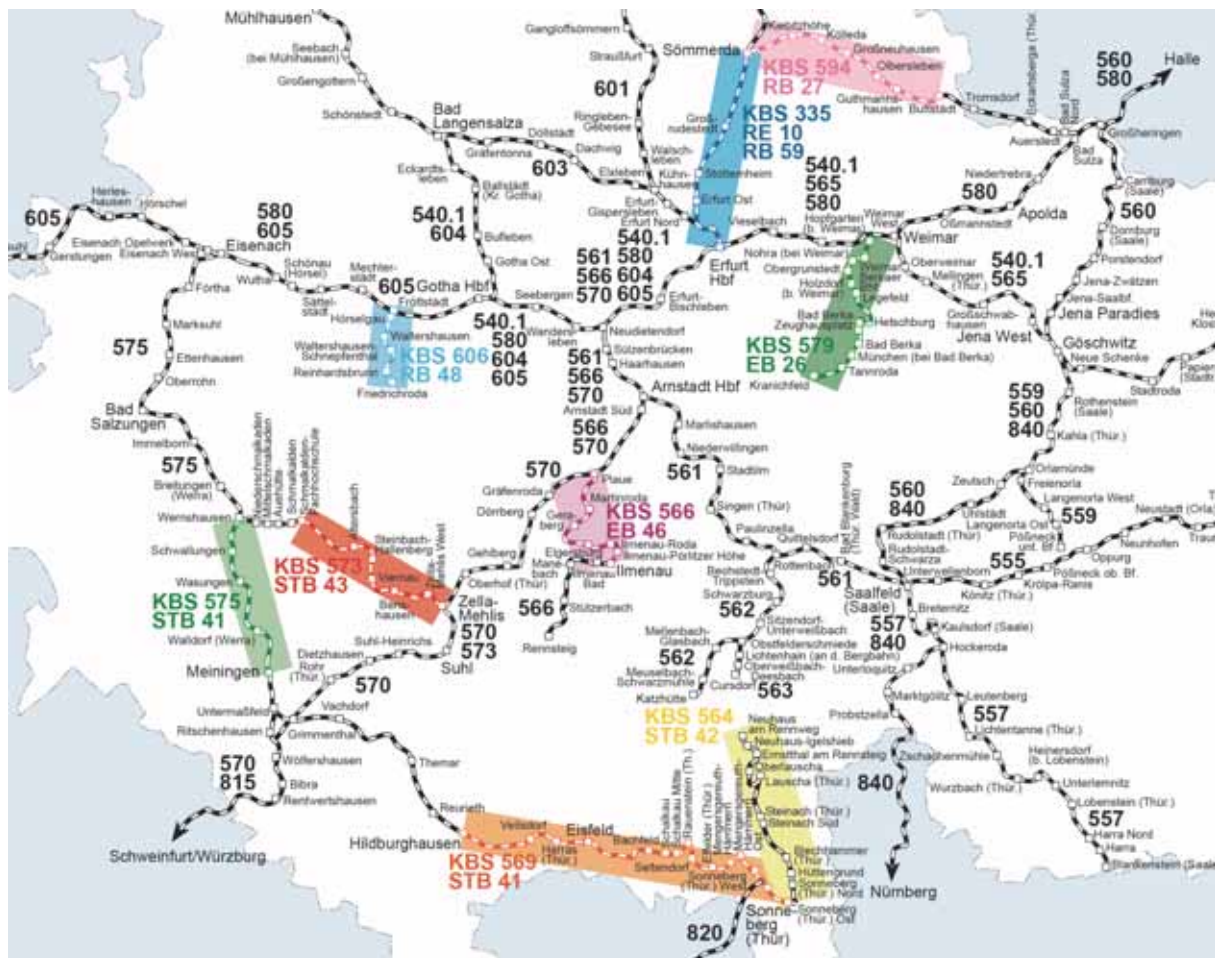


Abbildung 10: Untersuchter Parallelverkehr SPNV-StPNV

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

In Tabelle 5 sind die Tarife und die Einordnung des Parallelverkehrs ersichtlich.

Tabelle 5: Parallelverkehr

Linien		Unternehmen	Tarif (normal)	Kategorie Überlagerung
1. Schmalkalden – Zella-Mehlis				
SPNV-Linie	STB 43	Süd-Thüringen-Bahn GmbH	Einzel 4,90 € (Hopperticket) Woche 36,70 € Monat 123,10 €	gesamte Relation; zeitlich überlagernd
Bus-Linie	440	Meininger Busbetriebs GmbH (MBB)	Einzel 3,50 € Woche 24,50 € Monat 91,00 €	
2. Wernshausen – Schwallungen – Meiningen				
SPNV-Linie	STB 41	Süd-Thüringen-Bahn GmbH	Einzel 4,80 € (Flexpreis) Woche 32,50 € Monat 110,40 €	gesamte Relation; zeitlich überlagernd
Bus-Linie	407	Meininger Busbetriebs GmbH (MBB)	Einzel 3,20 € Woche 22,40 € Monat 83,20 €	
3. Plaue – Martinroda – Ilmenau				
SPNV-Linie	EB 46	Erfurter Bahn GmbH	Einzel 4,80 € (Flexpreis) Woche 32,50 € Monat 110,40 €	abschnittsweise von Start bis Ziel; zeitlich überlagernd
Bus-Linie	302	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau	Einzel 3,20 € Woche 29,90 € Monat 89,60 €	
4. Hildburghausen – Eisfeld – Sonneberg				
SPNV-Linie	STB 41	Süd-Thüringen-Bahn GmbH	Einzel 4,90 € (Hopperticket) Einzel 10,90 € (Flexpreis) Woche 63,80 € Monat 207,90 €	abschnittsweise; wenig zeitlich überlagernd
Bus-Linie	213 / 700	WerraBus / OVG Sonneberg	Einzel 3,20+4,70=7,90 € Woche 22,40+42,30=64,70 € Monat 83,20+131,60=214,80€	
5. Sömmerda – Kölleda – Buttstädt				
SPNV-Linie	RB 27	DB Regio AG (Pfefferminzbahn)	Einzel 4,90 € (Hopperticket) Einzel 6,30 € (Flexpreis) Woche 36,20 € Monat 116,20 €	abschnittsweise; zeitlich überlagernd
Bus-Linie	242 / 277	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG)	Einzel 3,90 € Woche 33,20 € Monat 117,90 €	

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Linien		Unternehmen	Tarif (normal)	Kategorie Überlagerung
6. Fröttstädt – Waltershausen – Friedrichroda				
SPNV-Linie	RB 48	DB Regio AG (Friedrichrodaer Bahn)	VMT-Verbundtarif	abschnittsweise zeitlich überlagernd
Bus-/ Tram-Linie	831 / Tram 4	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH (RVG), Thüringerwald- und Straßenbahn Gotha (TWSB)	VMT-Verbundtarif	
7. Weimar – Bad Berka – Kranichfeld				
SPNV-Linie	EB 26	Erfurter Bahn GmbH	VMT-Verbundtarif	abschnittsweise, nur wenig zeitlich überlagernd
	237	PVG	VMT-Verbundtarif	
Bus-Linie	221	PVG	VMT-Verbundtarif	zeitlich überlagernd mit gleichem Start- und Zielpunkt auf dem Abschnitt Weimar – Bad Berka
8. Sömmerda – Erfurt				
SPNV-Linie	RB 59 RE 10	DB Regio AG	Einzel 4,90 € (Hopperticket) Einzel 6,30 € (Flexpreis)	gleicher Start- und Zielpunkt
Bus-Linie	208 220	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG)	Einzel 3,90 € Monat 117,90 € Woche 33,20 €	nur wenig zeitlich überlagernd (jeweils nur Abfahrt oder Ankunft)
9. Sonneberg – Neuhaus am Rennweg				
SPNV-Linie	STB 42	Süd-Thüringen-Bahn GmbH	Einzel 4,90 € (Hopperticket) Einzel 5,90 € (Sonneberger Netz)	mehrfach zeitlich überlagernd; tlw. abschnittsweise, tlw. auf Gesamtrelation
ÖSPV-Linie	705/ 706	OVG Sonneberg	Einzel 4,90 € Monat 137,20 € Woche 44,10 €	

Aufgrund der fehlenden StPNV-Nachfragewerte ist kein Vergleich möglich, in welchem Umfang die untersuchten Relationen von Fahrgästen frequentiert werden, um entsprechende Schlüsse ziehen bzw. konkrete Empfehlungen geben zu können. Untersucht wurde das Fahrtenangebot von Montag bis Freitag. Das Hauptaugenmerk der Untersuchungen lag dabei auf den StPNV-Relationen mit bahnhofsnahe Ein- und Ausstiegshaltestellen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Außerhalb des Geltungsbereiches des VMT bestehen unterschiedliche tarifliche Gegebenheiten bei Nutzung des StPNV- und SPNV-Angebotes. Die Fahrpreise für Buslinien sind oftmals auf gleicher Strecke niedriger als für den SPNV. Der tarifliche Aspekt stellt ein Kriterium für die Verkehrsmittelwahl dar. Für die Zukunft sind weitere gemeinsame Tarifkooperationen zwischen SPNV und StPNV oder die Ausweitung des VMT-Tarifs zu prüfen und bedarfsgerecht umzusetzen.

Die zeitliche Überlagerung der Angebote resultiert häufig aus betrieblichen Zwängen oder Unterrichtszeiten an Schulen (Stichwort Schülerbeförderung als wichtige verkehrliche Aufgabe). Jedoch soll mit dem Ziel der Kooperation und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Angebote eine Vertiefung der Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern umgesetzt werden. Der flexiblere StPNV ist durchaus in der Lage mit seinem Angebot weitere Räume und Fahrgäste zu erschließen, ohne dabei in Konkurrenz zum SPNV zu treten. Dies ist im Sinne beider Verkehrsträger und bedarf in jedem Fall einer Einzelprüfung.

1.4 Bestandsaufnahme Infrastruktur

Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf des ÖPNV ist eine funktionsfähige und angemessene Infrastruktur. Darunter sind neben den Schienenwegen vor allem die Zugangsstellen und Fahrzeuge zu betrachten. Im Freistaat Thüringen wurde in den vorangegangenen Jahren eine Vielzahl von Baumaßnahmen durchgeführt, welche das Schienennetz und die Infrastruktur weiter verbessert haben.

Strecken

Die Schienenwege bilden hinsichtlich Kapazität und Geschwindigkeit die Rahmenbedingung für eine attraktive Reisegeschwindigkeit der Fahrgäste. Diese stellt einen wesentlichen Maßstab für die Qualität und Akzeptanz im SPNV dar. Nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der aktuell zulässigen Streckengeschwindigkeiten sowie den Stand der Elektrifizierung auf den mit SPNV bedienten Strecken.

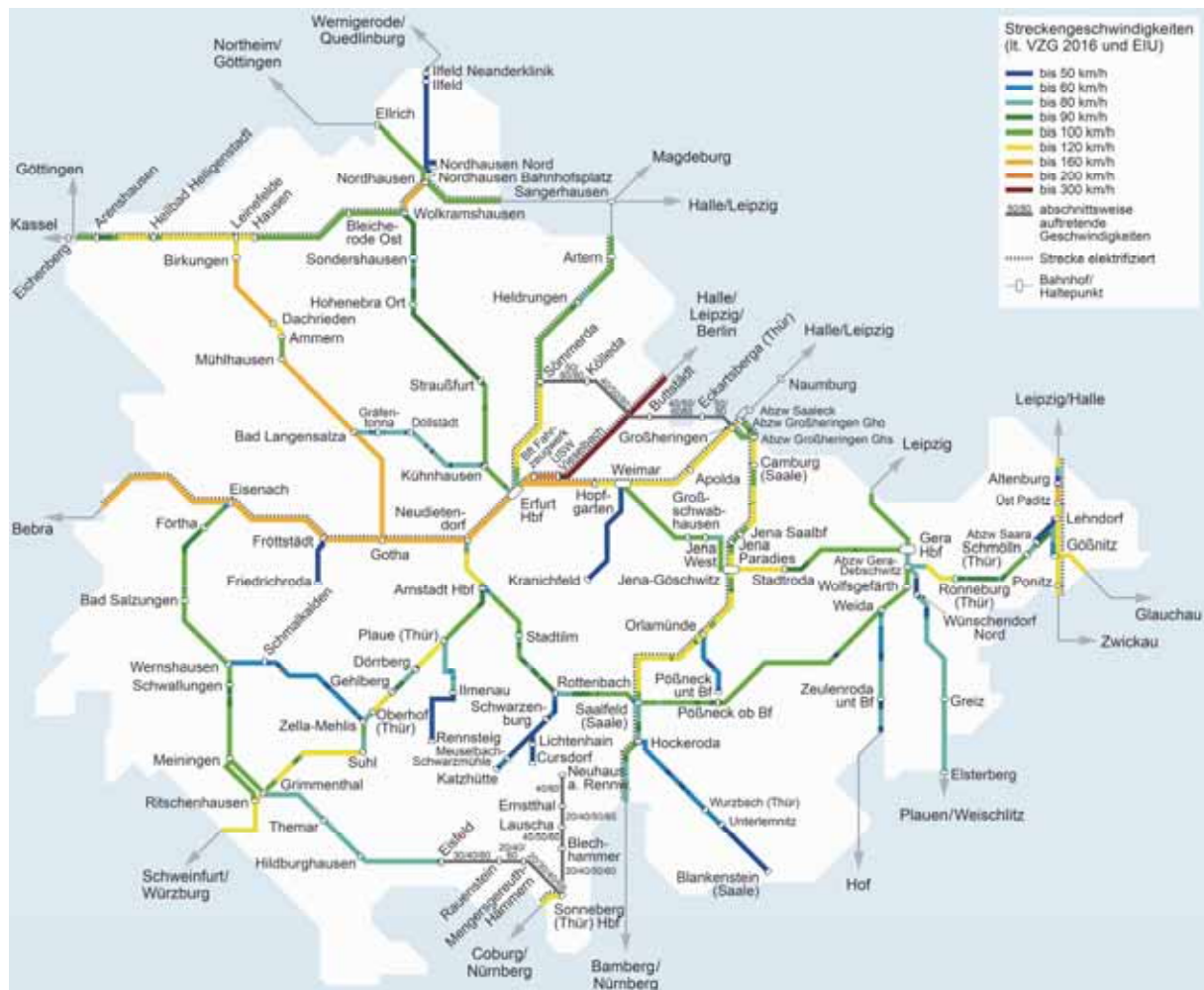


Abbildung 11: Streckengeschwindigkeiten im Schienennetz Thüringen

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Es ist ersichtlich, dass es weiterhin Ausbaubedarfe gibt, um den Fahrgästen attraktive Reisezeiten und optimale Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zu ermöglichen. Beispiele hierfür sind

- der Ausbau der Strecke Erfurt – Nordhausen,
- die Erhöhung der Geschwindigkeit im Abschnitt Vieselbach – Halle / Leipzig auf bis zu 160 km/h,
- der Ausbau der Strecke Eisenach – Meiningen,
- der Ausbau der Strecke Gera – Leipzig oder
- die Modernisierung der Strecke Halle – Nordhausen – Eichenberg.

Stand der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014 – 2017

In den Kapiteln 5.3 und 5.4 des vorangegangenen NVP wurden konkrete Maßnahmen – das Schienennetz und die Zugangsstellen betreffend – zur Umsetzung bis 2017 genannt, über deren Sachstand an dieser Stelle berichtet werden soll.

In Anlage 5 sind die vormals avisierten Maßnahmen im Schienennetz mit dem jeweiligen Sachstand erläutert. Exemplarisch für den umfangreichen Netzausbau können folgende Maßnahmen genannt werden.

(Bebra –) Eisenach – Gotha – Erfurt

Im Rahmen des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8“ (VDE 8) wird die Anschlussstrecke zwischen Erfurt und Eisenach ausgebaut und für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgerüstet.

Der erste Bauabschnitt (ab 2015) wurde mit der Inbetriebnahme neuer Sicherungstechnik, dem Umbau eines Kreuzungsbauwerks in Neudietendorf und der Geschwindigkeitsanhebung auf 150 km/h bereits abgeschlossen. Die Geschwindigkeitserhöhung Wandersleben – Eisenach (200 km/h) sowie die ETCS-Ausrüstung werden im zweiten Bauabschnitt umgesetzt. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2017 vorgesehen. Außerdem werden die Verkehrsstationen in Wutha, Mechtershagen, Sättelshausen und Fröttstädt erneuert.

Erfurt – Ebensfeld (VDE 8.1):

Im Zuge des Großprojekts VDE 8 wurde bzw. wird eine 107 Kilometer lange, zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke neu gebaut. Der letzte Teilabschnitt des VDE 8.1 hat im Dezember 2017 den Betrieb aufgenommen.

Leipzig/Halle – Erfurt (VDE 8.2)

Die Neubaustrecke führt von Erfurt Hbf nach Halle (Saale) Hbf bzw. nach Leipzig Hbf. Auf 123 Kilometern entstand bis Dezember 2015 eine zweigleisige Hochgeschwindigkeitsverbindung (bis 300 km/h). Der damit verbundene Neubau des Knotens Erfurt ist ebenso erfolgt.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Mitte-Deutschland-Verbindung

Der zweigleisige Ausbau und die Anhebung der Streckengeschwindigkeit (insbesondere Neigetechnikausbau) auf der Mitte-Deutschland-Verbindung ist in Thüringen weitestgehend vollzogen. Die Abschnitte Weimar – Großschwabhausen und Neue Schenke – Stadtroda sowie die Stationen Jena-Göschwitz und Jena West wurden in den vorangegangenen Jahren dahingehend ausgebaut. Eine Elektrifizierung ist zwischen Weimar und Gößnitz bzw. Lehdorf noch nicht vorhanden, für eine weitere Angebotsverbesserung aber unabdingbar.

Lärmsanierung Thüringen

Der Bund stellt seit 1999 ein Investitionsprogramm zur Lärmsanierung bereit. Damit werden bundesweit lärmbelastete Strecken im Bestandsnetz der Deutschen Bahn mit aktivem und passivem Schallschutz ausgestattet. Für Thüringen sind derzeit insgesamt 33 Teilprojekte mit 36 Kilometern Streckenlänge im Lärmsanierungsprogramm enthalten.

Zugangsstellen

Stationskategorie DB

Die DB Station&Service AG hat jede ihrer Zugangsstellen nach bundesweit einheitlichen Kriterien einer von sieben Kategorien zugeordnet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ausstattungsmerkmale der DB Station&Service AG, welche diese für die jeweiligen Zugangsstellen in Thüringen einer Bahnhofskategorie zusichert.

Tabelle 6: Stationskategorie, Ausstattungsmerkmale DB Station&Service AG

Kategorie / Merkmal	Bahnsteig	Bahnhofsnamensschild	Fahrplanausgang	Flächen für Fahrkarten- automat und Entwerter	Wegeleitsystem	regelmäßige Reinigung	Abfallbehälter	Koordination durch 3-S-Zentrale	Informationsflächen für EVU	Bahnhofsuhr	Sitzgelegenheit	Wetterschutz	Zuganzeiger oder Lautsprecher	Bahnsteigabschnitts- markierung	Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)	Service-Point	Anzahl Stationen in Thüringen
1																	0
2																	1
3																	10
4																	11
5																	17
6																	132
7																	109

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Barrierefreiheit

In Abstimmung zwischen dem Freistaat Thüringen und der DB Station&Service AG sollen bis 2017 entsprechende Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt den Umsetzungsstand.

Tabelle 7: Umsetzung avisierter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (gemäß 4. NVP)

Zugangsstellen	Sachstand ⁹ barrierefreier Ausbau ¹⁰	vollständig Bahnsteig- kantenhöhe
		55 cm
Jena-Göschwitz	MDV=Ja / Saalebahn=Nein	Nein
Jena West	barrierefrei	Ja
Oberweimar	barrierefrei	Ja
Apolda	barrierefrei	Ja
Rottenbach	barrierefrei	Ja
Schmalkalden	Bahnsteig 1=Ja, Bahnsteig 2=Nein	Nein
Bad Salzungen	barrierefrei	Ja
Wernshausen	offen	Nein
Neudietendorf	stufenfrei	Nein
Bad Sulza	barrierefrei	Ja
Gößnitz	stufenfrei	Nein
Kölleda	barrierefrei	Ja
Sondershausen	offen	Nein

Die Tabelle verdeutlicht einzelne Defizite beim Ausbau zur Barrierefreiheit. Die Maßgabe eines barrierefreien Zugangs zum SPNV für über 80 % der Reisenden im Freistaat Thüringen ist bisher nicht erreicht.

⁹ Quelle: Stationsdatenbank der NVS, Stand 03.08.2017

¹⁰ barrierefrei = Zugang über Aufzug oder Rampe oder niveaugleicher Zugang + Bahnsteigkante 55 cm über Schienenoberkante + Taktils Leitsystem



Abbildung 12: Station Oberweimar, Bahnsteig 2 (Quelle NVS)

Bahnsteighöhen

Im Kontext der aktuellen Diskussion um die Fortschreibung des Bahnsteighöhenkonzeptes der DB AG weist folgende Karte das Streckennetz Thüringens mit der Verteilung der Bahnsteighöhen aus. Thüringen hat in den 90er Jahren bereits eine Festlegung hinsichtlich einheitlicher Bahnsteighöhen von 55 cm getroffen und diese mit den benachbarten Bundesländern und der DB Station&Service AG abgestimmt. Wie Abbildung 13 zeigt, ist seit dem eine Vielzahl von Stationen auf diese Festlegung hin ausgebaut worden. Gleichzeitig wurde der Fahrzeugpark modernisiert und ebenfalls auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgerichtet. Aufgrund des Modernisierungstaus und der damit verbundenen hohen Investitionskosten konnte dies nur schrittweise erfolgen. Die nach wie vor existenten Bahnsteighöhen von 38 cm und niedriger sind nur mit Fahrzeugen mit 60 cm Bodenhöhe angemessen bedienbar. Durch diese Maßnahmen konnte im Freistaat bereits ein hoher Grad der barrierefreien Mobilität erreicht werden.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

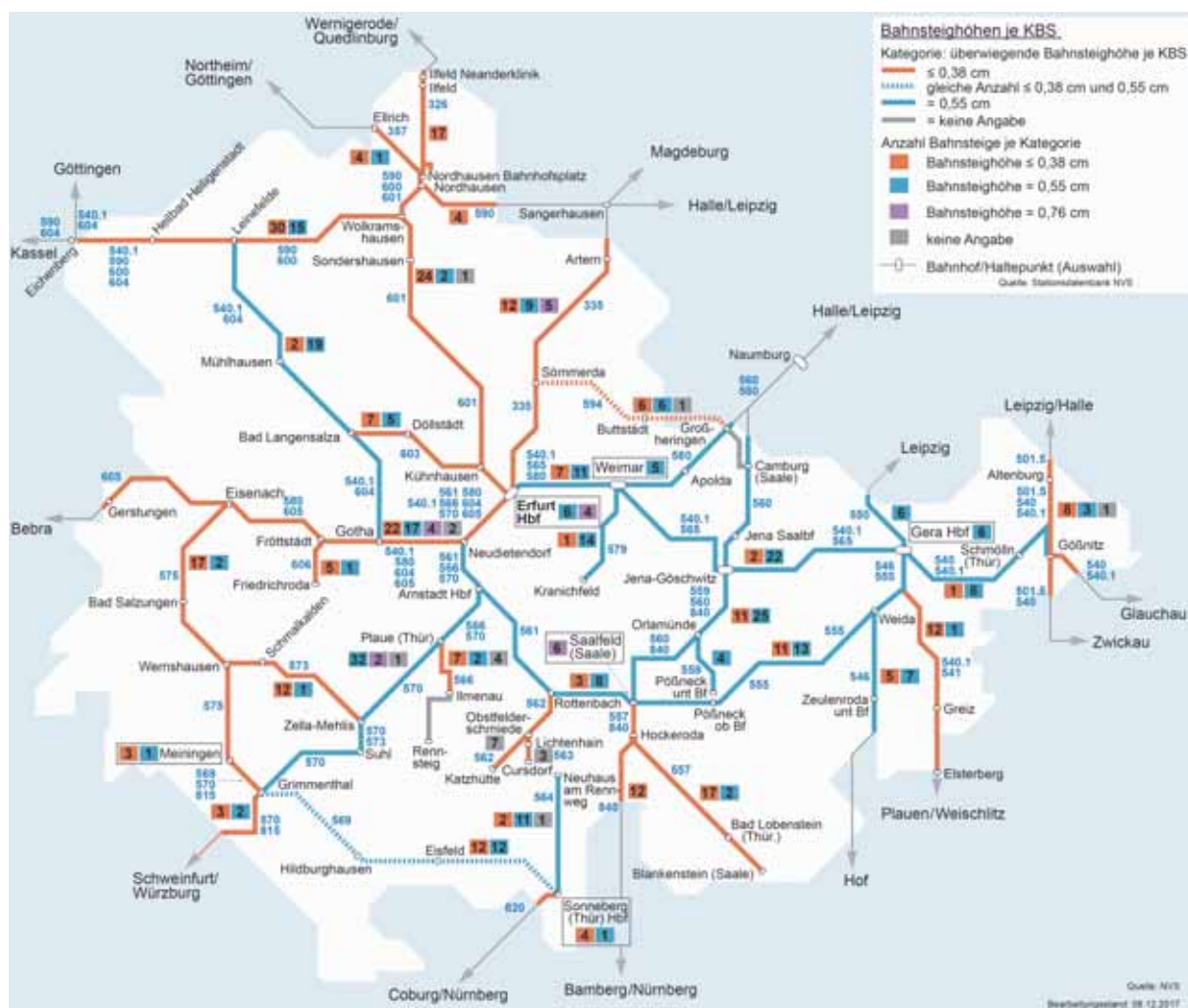


Abbildung 13: Einteilung Bahnsteighöhen je KBS in Thüringen

In Thüringen sind die Stationen überwiegend mit Bahnsteighöhen bis 38 cm oder 55 cm ausgestattet. Beim Umbau von Bahnsteigen bedarf es der Berücksichtigung des stufenlosen Zugangs zu den Fahrzeugen. Dahingehend ist wirtschaftlich abzuwägen, inwieweit Fahrzeuge oder Bahnsteige zukünftig angepasst werden.

In den vergangenen fünf Jahren wurden sieben Stationen mit Bahnsteighöhen von 55 cm ausgebaut.

Verknüpfungen mit dem SPNV

Neben dem barrierefreien Ausbau waren die Erweiterung von P&R-Stationen und die Ausgestaltung des Stationsumfeldes weitere Aufträge des vorangegangenen NVP. Um die Intermodalität der Reiseketten in Thüringen zu verbessern, sind besonders die Schnittstellen SPNV-MIV auszubauen. An ca. 25 % der SPNV-Zugangsstellen gibt es bereits eine P&R-Anlage.

Folgende Übersicht zeigt die zwischen 2013 und 2017 durchgeführten Maßnahmen an Verknüpfungsstellen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Tabelle 8: Maßnahmen an Verknüpfungsstellen 2013–2017

Stationsname	Jahr	Beschreibung	Vorhabenträger
Gößnitz	2013	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushaltestellen und P+R-Anlage	Stadt Gößnitz
Breitungen (Werra)	2013	Verknüpfungsanlage: Neubau P+R-Anlage	Gemeinde Breitungen/Werra
Altenburg	2014	Verknüpfungsanlage: Neubau P+R- und B+R-Anlage und barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	Stadt Altenburg
Bad Sulza	2014	Verknüpfungsanlage: Neubau P+R- und B+R-Anlage	Bad Sulza
Rudolstadt (Thür)	2014	Verknüpfungsanlage: Neubau P+R-Anlage	Stadt Rudolstadt
Niedersachswerfen Ost	2015	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushaltestellen, Busbereitstellungsflächen, P+R-Anlage und B+R-Anlage	Gemeinde Harztor
Rudolstadt (Thür)	2015	Verknüpfungsanlage: B+R-Anlage und barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	Stadt Rudolstadt
Steinach (Thür)	2015	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushaltestellen, P+R-Anlage, B+R- und WC-Anlage	Stadt Steinach
Zella-Mehlis	2015	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushaltestellen und Neubau P+R-Anlage	Stadt Zella-Mehlis
Bad Salzungen	2016	Verknüpfungsanlage: Neubau P+R-Anlage	Stadt Bad Salzungen
Bad Sulza	2016	Neubau stadtseitiger barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	Bad Sulza
Erfurt Hbf	2016	Verknüpfungsanlage: Neubau B+R-Anlage	Stadt Erfurt
Rottenbach	2016	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushaltestelle, P+R- und B+R-Anlage,	Stadt Königsee-Rottenbach
Jena Paradies	2016	Verknüpfungsanlage: Neubau B+R-Anlage	Stadt Jena
Bad Lobenstein (Thür)	2016	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Busbahnhof	Stadt Bad Lobenstein
Eisenach	2017	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Busbahnhof und B+R-Anlage	Stadt Eisenach
Hermisdorf-Klosterlausnitz	2017	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Busbahnhof, P+R, B+R und barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	Stadt Hermisdorf
Apolda	2015	ÖPNV-Verknüpfungsanlage: Neubau Bushalt, P+R, B+R und barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	Stadt Apolda

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Bahnhofverschönerungsprogramm

Mit dem Ziel, die Bahnhöfe und deren Umfeld attraktiver zu gestalten und die Kommunen stärker für ihren Bahnhof zu sensibilisieren, wurde 1997 das Bahnhofverschönerungsprogramm ins Leben gerufen. Die NVS führt das Programm im Auftrag des Freistaats Thüringen durch und setzt dabei auf folgende Schwerpunkte:

Gebäudeabriss	Maßnahmen gegen Graffiti
Vorarbeit für Maßnahmen, beispielsweise des ÖPNV-Investitionsprogramms	Sanierung/Modernisierung von kleineren baulichen Anlagen

Berücksichtigt man den Förderanteil der NVS in Höhe von bis zu 325.000 € und die finanzielle Beteiligung der Infrastrukturunternehmen bzw. der Kommunen, kann der jährliche Gesamtumfang der Maßnahmen bis zu einer Million Euro betragen.

Im Zuge des Bahnhofverschönerungsprogramms konnten neben vielen kleineren Stationen u. a. die Bahnhöfe Altenburg, Bad Salzungen und Bad Sulza attraktiver gestaltet werden.

Fahrzeuge

Im Freistaat Thüringen kommen verschiedene Fahrzeugtypen im SPNV zum Einsatz. Eine Auswahl ist in der Tabelle 9 mit den wesentlichen Qualitätsmerkmalen dargestellt.

Tabelle 9: Fahrzeugtypen im SPNV Thüringens

Fahrzeug	Merkmale (Auswahl)
 BR 442 Bombardier Talent 2	- Abellio Rail Mitteldeutschl. GmbH - Elektrotraktion - bis 160 km/h 135 bzw. 225 Sitzplätze (3- bzw. 5-teilig) - Niederflureinstieg - Schiebetritte - Klimatisierung - Monitore (Fahrplan- und Echtzeitinformationen) - Tische, Gepäckablagen, Steckdosen - Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen - ausgewiesene Rollstuhlplätze - mobile Überfahrrampe für barrierefreien Zugang
 BR 612 Bombardier „RegioSwinger“	- DB Regio AG - Dieseltraktion - bis 160 km/h - Neigetechnik 146 Sitzplätze - Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle - Klimatisierung - Tische, Gepäckablagen - Steckdosen in der 1. Klasse

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Fahrzeug	Merkmale (Auswahl)
 BR 641 Alstom Coradia A TER	▪ DB Regio AG ▪ Dieseltraktion ▪ bis 120 km/h ▪ 69 Sitzplätze ▪ Niederflureinstieg ▪ Mehrzweckbereich für Fahrräder und Kinderwagen und Rollstühle ▪ Klimatisierung ▪ Tische, Gepäckablagen ▪ mobile Überfahrrampe für barrierefreien Zugang
 BR 642 Siemens Desiro	▪ DB Regio AG ▪ Dieseltraktion ▪ bis 120 km/h ▪ Niederflureinstieg ▪ 120 Sitzplätze ▪ Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle ▪ Klimatisierung ▪ Tische, Gepäckablagen ▪ mobile Überfahrrampe für barrierefreien Zugang
 BR 650 Stadler Regio-Shuttle RS1	▪ Erfurter Bahn GmbH ▪ Dieseltraktion ▪ bis 120 km/h ▪ 70 Sitzplätze ▪ Niederflureinstieg ▪ Mehrzweckbereich für Fahrräder und Kinderwagen ▪ separater Rollstuhlbereich ▪ Tische, Gepäckablagen ▪ Klimatisierung
 BR 427/428 Stadler Flirt (Bildquelle: cantus Verkehrsgesellschaft mbH)	▪ Cantus Verkehrsgesellschaft mbH ▪ Elektrotraktion ▪ bis 160 km/h ▪ 167 bzw. 219 Sitzplätze (3- oder 4-teilig), ▪ Niederflureinstieg ▪ Niederfluranteil 90 % ▪ Klimatisierung ▪ Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle, ▪ Rollstuhlrampe

1.5 SPNV-Nachfrage

Nachfrageentwicklung im SPNV (2011 – 2016)

Für die Analyse der Nachfrageentwicklung wurde ein Vergleich der Jahre 2011 und 2016 angestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrplanjahre 2015 und 2016 durch einige länger andauernde Bauzustände (länger als zwei Wochen) geprägt waren und die Datengrundlage der Untersuchung diverse Divergenzen beinhaltet.

Die SPNV-Nachfrage (Querschnittsbelastung) auf den einzelnen Streckenabschnitten ist in Anlage 6 für das Jahr 2016 abgebildet. Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage im Thüringer SPNV bilden die Daten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (manuelle und/oder automatische Zählraten).

Die größte Nachfrage in den Thüringer Nahverkehrszügen ist auf der Mitte-Deutschland-Verbindung entlang der Thüringer Städtekette zwischen Erfurt, Weimar, Jena und Gera festzustellen. Auf dieser Achse liegen die Städte mit dem höchsten Pendleraufkommen, bedeutende Hochschulstandorte und die wichtigsten Oberzentren des Freistaates Thüringen. Damit einher geht das umfangreichste SPNV-Angebot auf dieser Relation. Aufgrund der sehr guten Nachfrage sind außerdem die von Erfurt ausgehenden Strecken nach Eisenach und nach Suhl hervorzuheben.

Die Strecke Sömmerda – Großheringen wird mit durchschnittlich 160 Einsteigern pro Tag seit Jahren am geringsten nachgefragt. Trotz mindestens doppelt so vieler Fahrgäste sind die Strecken Orlamünde – Pößneck, Weida – Zeulenroda und Saalfeld – Blankenstein immer noch vergleichsweise schwach nachgefragt.

Auf nahezu allen Kursbuchstrecken sind im Vergleich von 2011 und 2016 Veränderungen der Verkehrsnachfrage festzustellen. Hervorzuheben sind exemplarisch die Steigerungen auf den Strecken Saalfeld – Jena – Großheringen und Altenburg – Leipzig. Zu erwähnen sind die Nachfragerückgänge auf den Strecken Eisenach – Meiningen und Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde. Ursachen können zum einen Angebotsänderungen, zum anderen eine längere Bauphase in den Bezugsjahren sein.

Ein Vergleich der Nachfragedaten der Jahre 2011 und 2016 zeigt in der Gesamtbetrachtung grundsätzlich konstante Werte. Tabelle 10 zeigt die Strecken mit den größten Veränderungen im Vergleich zwischen 2011 und 2016.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Tabelle 10: Vergleich Nachfrageentwicklung 2011 – 2016

Strecke	Nachfrage- entwicklung 2011 – 2016	Bemerkung
Streckenabschnitte mit größeren Zuwächsen		
Jena – Saalfeld	+ 45 %	- zweistündliche Direktverbindung Saalfeld–Jena–Leipzig ab Dez. 2015 - Erweiterung der Expresslinie Saalfeld–Lichtenfels nach Nürnberg seit Ende 2012
Jena – Großheringen	+ 39 %	- zweistündliche Direktverbindung Saalfeld–Jena–Leipzig ab Dez. 2015 - zusätzliche Verkehre aus Umleitung RE 1 und RE 3 aufgrund MDV-Totalsperrung im Jahr 2016
Saalfeld – Lichtenfels	+ 33 %	neue Expresslinie Jena–Saalfeld–Lichtenfels–Nürnberg seit Dez. 2012
Altenburg – Leipzig	+ 33 %	neue Direktverbindungen von Altenburg in die Leipziger Innenstadt, zum Flughafen Halle/Leipzig und nach Halle seit Dez. 2013
Weimar – Großheringen	+ 30 %	- neue RE-Verbindung Erfurt–Weimar–Leipzig sowie Erfurt–Weimar–Naumburg ab Dez. 2015 und damit Angebotsverdichtung - teilweise Verlagerungseffekte durch Inbetriebnahme VDE 8.2 und dadurch Entfall des Fernverkehrs seit Ende 2015
Fröttstädt – Friedrichroda	+ 30 %	- mögliche Effekte der VMT-Erweiterung - Einführung einer Kurkarte für den Raum Bad Tabarz, Fröttstädt, Oberhof und Gotha im Juli 2013
Leinefelde – Nordhausen	+ 15 %	Einführung einer zweiten schnellen RE-Linie im Dez. 2015 und Anschluss nach Kassel
Gera – Leipzig	+ 14 %	Vereinheitlichung der Produkte (Haltekonzeption) und besseres Taktangebot seit Juni 2012
Streckenabschnitte mit größeren Verlusten		
Eisenach – Bad Salzungen	- 20 %	- Angebotseinschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen (laufende Instandhaltung Bergsenke Oberrohn) - rückläufige Bevölkerungsentwicklung
Bad Langensalza – Gotha	- 25 %	- Baumaßnahmen auf der Strecke Gotha–Leinefelde (z. B. im Bereich Großengottern) und damit verbundene Fahrplaneinschränkungen (SEV und veränderte Anschlüsse) - Bevölkerungsrückgang im Nordthüringer Raum
Wernshausen – Meiningen	- 30 %	- Ausbau der B 19 mit Reisezeitgewinnen im MIV (Ortsumgehung Breitungen) - Bevölkerungsrückgang im Südwestthüringer Raum
Greiz – Gera	- 30 %	- Umfangreiche Baumaßnahmen aufgrund Streckenzusammenlegung (Bypass) und damit verbundene Angebotseinschränkungen im Jahr 2016 - Bevölkerungsrückgang im Ostthüringer Raum

Insgesamt konnte im SPNV Thüringens im Zeitraum 2011 – 2016 eine Nachfragesteigerung um 2 % erreicht werden.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Innerhalb Thüringens gibt es schwach nachgefragte Relationen (Querschnittsbelastung weniger als 500 Personen/Tag Mo - Fr), welche jedoch von besonderer verkehrlicher Bedeutung – z. B. für den Tourismus, zur Anbindung überregional bedeutsamer Bildungseinrichtungen oder für den Schienengüterverkehr – sind. Diesem Kriterium entsprechen hauptsächlich folgende Relationen:

- Fröttstädt – Friedrichroda (im Abschnitt Waltershausen – Friedrichroda)
- Orlamünde – Pößneck
- Saalfeld – Pößneck
- Grimmenthal – Eisfeld – Sonneberg, Abschnitt Veilsdorf – Sonneberg
- Hockeroda – Blankenstein
- Sömmerda – Großheringen
- Neuhaus am Rennweg – Sonneberg, Abschnitt Neuhaus am Rennweg – Blechhammer
- Weida – Zeulenroda
- Weimar – Kranichfeld, Abschnitt Holzdorf (bei Weimar) – Kranichfeld
- Rottenbach – Katzhütte
- Nordhausen – Ilfeld
- Wernshausen – Zella-Mehlis (im Abschnitt Steinbach-Hallenberg – Zella-Mehlis)

Aufgabe der nächsten Jahre wird es sein, zu untersuchen, wie die Nachfrage auf diesen Strecken gestärkt werden kann. Nähere Ausführungen dazu enthält das Handlungskonzept im Kapitel 2.



Abbildung 14: Bahnhof Weimar mit EB 26 nach Kranichfeld

Nachfrageschwache Zugangsstellen

Die Bewertung der Ein- und Aussteiger je Zugangsstelle zeigt, dass auch künftig schwach nachgefragte Stationen identifiziert werden müssen. Im vorangegangenen Nahverkehrsplan wurden bereits 36 SPNV-Zugangsstellen identifiziert, welche an Werktagen weniger als 20 Ein- und Aussteiger aufwiesen.

Bezüglich dieser Zugangsstellen wurde eine vollständige Einzelfallanalyse durchgeführt. Folgende Merkmale wurden beispielsweise in der Analyse betrachtet:

- Verlauf der Ein- und Aussteigerzahlen über mehrere Jahre und Feststellung einer Tendenz
- Stationskosten pro Jahr
- Anzahl Zughalte pro Tag
- Einwohner der Kommune, in dem sich die Zugangsstelle befindet
- Anzahl der Busse, die die Kommune bedienen, unter Berücksichtigung der Wochenendsituation und Standort der Bushaltestelle mit Entfernung vom Bahnsteig
- Betrachtung Schülerverkehre im ÖPNV
- Situation der Bahnsteige und des Bahnhofsumfeldes (P+R, B+R, Bus usw.)
- Untersuchung und Einschätzung von Fahrgastpotenzialen (gering, mittel, groß)
- Recherche von touristischen Infrastrukturen bzw. Zielen im Bahnhofsumfeld

Die vorab genannten Merkmale wurden bewertet. Daraufhin wurden Möglichkeiten untersucht, um eine Stärkung der Nachfrage zu erreichen. Eine Abbestellung dieser Stationen ist in den nächsten Jahren grundsätzlich nicht vorgesehen.

In vielen Fällen stellte sich heraus, dass die Orte für sich betrachtet ein geringes Eigenpotenzial an Fahrgästen aufweisen, die Zugangsstelle und der Ortskern entfernt voneinander liegen und eine Busanbindung von Montag bis Freitag in unterschiedlichsten Ausprägungen existiert. Weiterhin wurde festgestellt, dass einige Orte am Wochenende nicht vom StPNV bedient werden und der SPNV die Bedienung sicherstellt.

Etwa die Hälfte der entsprechenden Halte verfügen infrastrukturell bereits über erneuerte Bahnsteige, die in der Regel auch barrierefrei erreichbar sind. An einzelnen Zugangsstellen existieren P+R- und/oder B+R-Anlagen.

Nach diesen Untersuchungen wurde und wird mit sinnvoll erscheinenden Maßnahmen auf die Kommunen zugegangen, um Hilfe zur Stärkung ihrer Verkehrsstationen anzubieten. Außerdem wurden bzw. werden Fördermöglichkeiten besprochen. Wichtig war und ist in jedem Fall die angestrebte Kooperation mit den einzelnen Kommunen. Für infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der schwach ausgelasteten Verkehrsstationen sollen möglichst zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Beispielsweise könnte eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad einen wichtigen Beitrag leisten, zumal diese Maßnahme oft preisgünstig realisiert werden kann. Nur mit der Kompetenz der kommunalen Gebietskörperschaften, der örtlichen Kenntnis der Bedarfe und der Infrastrukturen können sinnvolle Maßnahmen zur Stärkung entwickelt werden.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Je nach Wunsch der Kommune wurden teilweise mehrere Ortstermine vereinbart, um Schwierigkeiten und Lösungen zu besprechen. Beispiele dafür sind Ponitz, Hohenleuben und die Gemeinde Frankenblick. Umgesetzt wurde beispielsweise die Veröffentlichung von mit dem SPNV erreichbaren Ausflugszielen in den Amtsblättern oder die Aufnahme in überregionale Werbeaktionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Infrastrukturelle Lösungen wurden bislang noch nicht umgesetzt.

Ein Beispiel für eine Zugangsstelle mit geringer Nachfrage, aber touristischem Potenzial, ist der Haltepunkt Paulinzella. Ein anderes Beispiel für eine Zugangsstelle mit einer P+R- sowie B+R-Anlage ist der Haltepunkt Dietzhausen.



Abbildung 15: Haltepunkt Paulinzella

Nachfrageprognose (2016 – 2022)

Dem Verkehrsmodell der NVS liegen der Fahrplan 2016 sowie die Strukturdaten 2016 für die Analyse und deren Abgleich zwischen den Reisendenzahlen im Verkehrsmodell zu den Erhebungsdaten aus den Reisendenzählungen der EVU 2016 zugrunde. Für die daraus folgende Nachfrageprognose im Jahr 2022 bilden der Fahrplan 2018 und die Strukturdaten 2022 die Grundlage.

Die Prognose erfolgt abschnittsweise (Querschnittsbelastung) je Linie oder Strecke. Zeithorizont für die Prognose sind die Jahre 2016 – 2022. Eine Gesamtübersicht der Nachfragedaten im Jahr 2022 enthält Anlage 7.

Ein Vergleich mit den Nachfragedaten aus dem Jahr 2016 (vgl. Anlage 6) lässt in der Gesamtbetrachtung einen weiteren Anstieg der Nachfrage im SPNV Thüringens um 8 % bis 2022 erwarten. Die Erfahrungen haben dabei gezeigt, dass dieser Prognoseansatz etwas über den tatsächlich eintretenden Werten liegt. Im Folgenden werden die Strecken mit den größten für 2022 prognostizierten Veränderungen der Nachfrage im Vergleich zu 2016 aufgeführt.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Tabelle 11: Nachfrageprognose 2022 auf ausgewählten Streckenabschnitten

Strecke	Nachfrage ¹¹ 2016	Nachfrage 2022	Nachfrage- entwick- lung	Begründung
Saalfeld – Jena – Naumburg (– Leipzig/Halle)	1.700	2.800	65 %	▪ bis auf Einzelzüge Wegfall Fernverkehr ▪ neue Angebotskonzeption im SPNV ▪ Wegfall baubedingter Einschränkungen
Neudietendorf – Gotha	4.650	5.830	25 %	▪ VDE 8 in Richtung Norden erst Ende 2015 eingeführt, Reaktion der Reisenden erst nach 2 bis 3 Jahren richtig analysierbar; ▪ Bevölkerungszuwachs Erfurt und Eisenach
Erfurt – Neudietendorf	8.700	10.780	24 %	▪ Reisezeitverkürzungen/Erreichbarkeitsvorteile durch Verknüpfung mit VDE 8 und SPNV nach Nord- und Mittelthüringen ▪ zusätzliche Verkehre in Richtung Südthüringen und bessere Verteilung/Vertaktung ab Fahrplan 2018 ▪ Erweiterung P&R-Angebot in Neudietendorf ▪ Bevölkerungszuwachs Erfurt und Eisenach
Weimar – Großheringen	2.910	3.520	21 %	▪ Erreichbarkeitsvorteile mit Komplettinbetriebnahme VDE 8 ab Fahrplan 2018
Erfurt – Weimar	11.070	13.000	17 %	▪ ca. viertelstündliches Angebot ab Fahrplan 2018 ▪ Erreichbarkeitsvorteile mit Komplettinbetriebnahme VDE 8 ab Fahrplan 2018 ▪ Bevölkerungszuwachs Erfurt, Weimar
Nordhausen – Erfurt	800	950	15 %	▪ Erreichbarkeitsvorteile mit Komplettinbetriebnahme VDE 8 ab Fahrplan 2018 (insbesondere nach München) ▪ bessere Verknüpfung SPNV nach Südthüringen ab Fahrplan 2018 ▪ Fahrzeitverkürzungen durch Streckenausbau
Arnstadt – Saalfeld	750	850	13 %	▪ Stündliche Direktverbindungen Erfurt – Saalfeld ab Fahrplan 2018
Leinefelde – Wolkramshausen	1.050	950	-10 %	▪ rückläufige Bevölkerungsentwicklung

¹¹ durchschnittliche Querschnittsbelastung pro Tag (Besetzung Montag bis Freitag in der Schulzeit)

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 1 ANALYSE

Durch die Einführung neuer, attraktiver SPNV-Angebote ist, trotz des allgemeinen Bevölkerungsrückgangs in der Fläche, grundsätzlich mit einer positiven Nachfrageentwicklung auf den dargestellten Strecken zu rechnen. Kürzere Reisezeiten oder eine Angebotsverdichtung können hierbei bereits Grundlage für eine größere Attraktivität des Angebots sein. Außerdem wirken sich ebenso Angebotskürzungen oder die demografische Entwicklung auf die Nachfrage aus.

2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

2.1 Politische Leitlinien

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.



5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

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

- Erhöhung des Anteils des ÖPNV an der Gesamtverkehrsleistung
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Gestaltung attraktiver und bedarfsgerechter Verkehrsangebote
- Vertaktung von SPFV und SPNV
- Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV, dem MIV 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 im Folgenden unter dem Kapitel 2 aufgeführten Zielstellungen, Maßnahmen und Prüfaufträge wird das Land während der Gültigkeitsdauer des Nahverkehrsplans weiter vorantreiben.

2.2 Qualitätsstandards im SPNV Thüringens

Auf der Grundlage des NVP werden im Vorfeld von SPNV-Vergaben die wesentlichen grundlegenden Standards über die Ausgestaltung der Verträge definiert. Gleichzeitig steht der Freistaat Thüringen im regelmäßigen Austausch mit anderen Aufgabenträgern zu den Qualitätsanforderungen im SPNV. Die in den Thüringer Verkehrsverträgen festgelegten Qualitätskriterien berücksichtigen auch die Europäische Norm für den Nachweis der Servicequalität von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr¹².

¹² DIN EN 13816: Ausgabe Juli 2002

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Ein umfassendes Controlling prüft die Einhaltung der Vereinbarungen, leitet ggf. weitere Maßnahmen zur Verbesserung ein und sanktioniert auftretende Qualitätsmängel. Grundsätzlich enthalten alle Verkehrsverträge Festlegungen zu den folgenden Kriterien:

Tabelle 12: Qualitätsstandards im SPNV Thüringens

Qualitätskriterien	Anforderungen
Pünktlichkeit	mindestens 95 % ¹³ pro Linie oder pro Netz
Zugausfälle	für ausgefallene Leistungen grundsätzlich kein Bestellerentgelt
SEV/BNV	Pflicht zur Ersatzbeförderung bei Zugausfall und entsprechende Fahrgastinformation
Fahrzeugeinsatz	möglichst hohe Geschwindigkeiten und hohes Beschleunigungsvermögen, funktional ansprechende Innenausstattung, Fahrgastinformationen, Barrierefreiheit, Vorgabe für Fristen zur Beseitigung von Schäden
Platzkapazitäten	Vorgabe der Kapazitäten je Zugfahrt
Einsatz von Servicepersonal	Express-Züge sind zu 100 % und Regionallinien mind. zu 50 % nach Fahrplankilometern zu besetzen
Sauberkeit der Fahrzeug	85 % Sauberkeitsquote bzw. Vorgabe von Reinigungsintervallen
Anschlussicherung	grundsätzlich sind alle Anschlussverbindungen zu gewährleisten
Fahrgastinformation	optische und akustische Informationsbereitstellung in den Zügen (insbesondere auch im Störfall), Aushang der Tarifinformationen und Netzpläne, Herausgabe von Fahrplänen, Veröffentlichungen im Internet, Bekanntgabe von Kontaktdaten
Störungsmanagement	Vorlage eines Störungsmanagementkonzepts, tägliche Information an die Aufgabenträger
Beschwerde-management	genaue Regelungen über Zuständigkeiten, Antwortzeiten, Kundengarantien und Vorgaben zur direkten Kundenkommunikation
Tarif/Vertrieb	Ermöglichung von Fahrkartenverkauf im Zug oder auf dem Bahnsteig, Vorhaltung personenbezogener Vertriebsstellen, kostenfreie Beförderung von Fahrrädern ¹⁴ , Vorgabe bestimmter Tarifsortimente

¹³ im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehrsverträge sollen Anpassungsklauseln in Zusammenhang mit der verstärkten Bautätigkeit im Netz aufgenommen werden

¹⁴ im Rahmen der gegebenen Kapazitäten

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Bedeutende Verknüpfungspunkte und größere Bahnhöfe¹⁵ sollen mit personenbedienten Vertriebsstellen, Kundenzentren oder Servicepoints ausgestattet werden, um den Fahrgästen Fahrplanauskünfte und Fahrscheine in Verbindung mit einer persönlichen Beratung anbieten zu können. Im Fall von Störungen (Verspätungen und Zugausfälle) sind die Fahrgäste unverzüglich mit den entsprechenden Informationen zu versorgen.

An größeren Knotenbahnhöfen hält die DB Station&Service AG mobile Serviceteams vor, um insbesondere die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste berücksichtigen zu können. Neben Fahrgastinformationsanlagen an den großen Bahnhöfen hat die DB Station&Service AG auch kleinere Zugangsstellen mit Dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet, um den Fahrgästen im Störfall (Verspätungen, Zugausfälle) aktuelle akustische und optische Informationen anbieten zu können. Zielstellung des Freistaats ist es, dass alle Zugangsstellen mit Fahrgastinformationssystemen ausgestattet werden.

Exkurs Regio-S-Bahn

Als Angebotsform mit besonderen Standards im Schienenverkehr haben sich in Deutschland S-Bahn-Systeme mit der Eigenschaft einer umfangreichen spezifischen Verkehrsleistung etabliert. Neben einem Taktfahrplan mit dichter Zugfolge wird die S-Bahn insbesondere als Bedienform im Stadtverkehr von Ballungsräumen sowie als Verbindung zwischen Land und Stadt eingesetzt. Obgleich nicht alle S-Bahnen in Deutschland diese Eigenschaften konsequent aufweisen, können derartige Angebote in der Regel anhand folgender Merkmale charakterisiert werden:

- dichte Taktung der Züge (15-min-Takt in den zentralen Bereichen)
- eigene Gleisanlage, insbesondere auf stark befahrenen Streckenabschnitten
- geringe Haltestellenabstände mit ausgeprägter Vernetzung mit dem ÖPNV an den Bahnhöfen und Haltepunkten
- barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen mit entsprechenden Dimensionen für einen schnellen Fahrgastwechsel
- leistungsstarke Triebzüge zur Gewährleistung von hohen Beförderungsleistungen (elektrischer Antrieb, hohe Beschleunigungswerte)
- z. T. abweichende Regelungen in der EBO für Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Freistaat Thüringen sind keine S-Bahn-Netze in dieser definierten Ausprägung vorhanden und auch nicht zweckmäßig. Das Mitteldeutsche-S-Bahn Netz tangiert den ostthüringischen Raum mit den Linien S 5 bzw. S 5x von Leipzig über Altenburg nach Zwickau im Sinne einer Regio-S-Bahn.

Bedient eine S-Bahn über den dichtbesiedelten Kern des Ballungsraums hinaus auch das ländlichere Umland, wird mit Regionalbahnen kombiniert und fährt mit dichten Zugfolgen, so kann man dieses Angebot als Regio-S-Bahn bezeichnen.

¹⁵ Eine Festlegung der entsprechenden Verknüpfungspunkte/Bahnhöfe erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der Festlegungen für die Verkehrsverträge

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Zusätzlich zur Mitteldeutschen S-Bahn werden im Freistaat Thüringen auf weiteren Relationen, durch eine dichte Taktung, S-Bahn-ähnliche Angebote bereitgestellt. Die Abschnitte Jena – Weimar – Erfurt und Neudietendorf – Arnstadt können mit einem Angebot von mehr als 48 Zugpaaren pro Werktag als eine Regio-S-Bahn-adäquate Verbindung betrachtet werden. Insbesondere die thüringische Städteachse birgt das Potenzial für ein attraktives Regio-S-Bahn-Angebot. Dies wird durch den Freistaat als langfristiges Ziel unter Beachtung der weiteren infrastrukturellen, finanziellen und raumstrukturellen Rahmenbedingungen verfolgt.

2.3 Infrastruktur

Ein leistungsfähiger ÖPNV braucht eine entsprechend ausgebaute zukunftsfähige Infrastruktur. In den vergangenen Jahren ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Thüringen stark vorangeschritten. Im Eisenbahnbereich sind vor allem die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg, der Knoten Erfurt sowie die Mitte-Deutschland-Verbindung zu nennen. Dies hat stets Auswirkungen auf die gesamte Planung des öffentlichen Verkehrs. Vor allem die Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste aber auch für die Betriebsdurchführung steht dabei im Vordergrund.

Die Infrastrukturmaßnahmen, die auch die benachbarten Länder betreffen, werden grundsätzlich mit diesen diskutiert und abgestimmt. Für die Abstimmung darauf aufbauender Angebotskonzepte gilt Entsprechendes.

Exkurs Netzentwicklungsplan

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) hat die DB Netz AG sowie die SMA und Partner AG mit der Erstellung des „Netzentwicklungsplans 2024/2030“ beauftragt. Ziel des Plans ist die Weiterentwicklung des ITF-Ansatzes für den Schienenverkehr im Freistaat Thüringen sowie die Identifikation von darüber hinausgehenden Potenzialen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV durch Fahrplanoptimierung und bessere Verknüpfung innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Dabei ist auch der Fern- und Güterverkehr zu berücksichtigen. Die Dimensionen Fahrplan, Infrastruktur und Fahrzeugeinsatz sind in einem Gesamtkonzept aufeinander abgestimmt. Zeithorizont des Konzepts sind das Fahrplanjahr 2024 und der Zielhorizont 2030.

Der Netzentwicklungsplan berücksichtigt die im vierten NVP definierten Anforderungen und diene als Leitfaden für die Aufstellung des vorliegenden NVP. Die darin definierten Ziele sind mit den in Kapitel 2.1 genannten verkehrspolitischen Zielen des Freistaates Thüringen identisch.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Strecken

Gemäß Drittem Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) sind folgende Thüringer Schienenprojekte zum BVWP angemeldet und in den jeweiligen Bedarf eingeordnet:

Tabelle 13: Schienenprojekte Thüringens im BVWP

Schienenprojekte (zum BVWP angemeldet)	Status (Bedarf)
Ausbaustrecke Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. und 2. Baustufe)	laufende und fest disponierte Vorhaben
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt	
Aus- und Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle und Knoten Erfurt	
Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt (Geschwindigkeitserhöhung Erfurt – Eisenach auf Vmax 200 km/h)	Vordringlicher Bedarf
Ausbaustrecke Weimar – Gera – Gößnitz/Lehndorf (Elektrifizierung, vormals Potenzieller Bedarf)	
Ausbaustrecke Gotha – Leinefelde (Elektrifizierung)	Potenzieller Bedarf
Ausbaustrecke Weimar – Gera – Gößnitz/Lehndorf (Zweigleisigkeit)	
Projekt „Lückenschluss Südthüringen – Coburg“	zum BVWP angemeldet, jedoch nicht in den Bedarf aufgenommen

Die laufenden und fest disponierten Vorhaben werden in den nächsten Jahren umgesetzt bzw. fortgeführt. Ein Vordringlicher Bedarf besteht für Projekte mit einem hohen Kosten-Nutzen-Faktor und/oder einer hohen raumordnerischen bzw. städtebaulichen Bedeutung. Die Vorhaben des sogenannten Potenziellen Bedarfs können gegebenenfalls in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufsteigen, sobald diese Projekte die entsprechenden Kriterien erfüllen. Die Elektrifizierung der MDV im Abschnitt Weimar – Gera – Gößnitz/Lehndorf wurde in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen.

Der Freistaat Thüringen setzt sich weiterhin für die Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde und den vollständigen zweigleisigen Ausbau der MDV ein, um die Einordnung in den Vordringlichen Bedarf zu erreichen. Das von Thüringen angemeldete Projekt Lückenschluss Südthüringen – Coburg ist nicht wie erwartet in den Potenziellen Bedarf des BVWP aufgenommen worden. Um eine weitere Projektbewertung zu erreichen, wird der Freistaat diese Maßnahme im Bund weiterhin unterstützen und sich um die Aufnahme in den Potenziellen Bedarf bemühen.



Abbildung 16: Bahnhof Leinefelde mit Dieseltriebwagen der Baureihe 612

Mitte-Deutschland-Verbindung

Die durchgehende Elektrifizierung der Strecke Weimar – Jena – Gera – Gößnitz/Lehndorf hat für den Freistaat Thüringen im Hinblick auf die Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt und die Neuvergabe von Nahverkehrsleistungen auf der Relation Erfurt – Gera – Altenburg/Zwickau ab 2022 eine herausgehobene Bedeutung. Im Übrigen ist die Elektrifizierung eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung der in der Fernverkehrskonzeption für Jena¹⁶ enthaltenen Linienverlängerung Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Ostthüringen – Westsachsen (Chemnitz). Frühestens 2032 soll die Fernverkehrslinie Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Gera – Chemnitz dann zweistündlich verkehren.

Darüber hinaus wird durch die Elektrifizierung die Attraktivität dieser Strecke erhöht. U. a. könnte ein zusätzlicher Anreiz für den heutigen Nutzer des Individualverkehrs geschaffen werden, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Dies hätte auch eine Reduzierung des Fahrzeugverkehrs auf der Straße zur Folge. Im Ergebnis wäre eine Zunahme der Beförderungsleistung im öffentlichen Verkehr zu erwarten.

Wegen der bestehenden Elektrifizierungslücke können derzeit nur Dieselzüge verkehren, die auf weiten Teilen ihres Laufweges unter Fahrdrabt verkehren müssen. Die Umstellung von dieselbetriebenen Loks bzw. Triebwagen auf elektrische Traktion trägt zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Bereich der Leistungserbringung bei, was insbesondere auch den Anwohnern der anliegenden Städte und Gemeinden zugutekommt.

¹⁶ Quelle: DB Fernverkehr AG, Angebotsmanagement: „Sachstand Fernverkehrskreuz Jena“, November 2017

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die Expresszugverbindung RE 1 Göttingen (Anbindung ICE-Fernverkehr) – Leinefelde – Erfurt (ICE-Knoten) – Gera – Altenburg/Glauchau ist eine der wichtigsten Nahverkehrsverbindungen in Thüringen. Im Zuge der Neuvergabe dieser Expresszuglinie soll die gesamte Relation möglichst im Bedarfsplanhorizont des BVWP auf elektrische Traktion umgestellt werden, da die derzeit zum Einsatz kommenden Neigetechniktriebwagen der BR 612 in wenigen Jahren das Ende der technischen Lebensdauer erreichen werden. Bislang gibt es für diese Fahrzeuge seitens der Schienenfahrzeugindustrie kein Nachfolgemodell. Eine diesbezügliche Entwicklung ist auch nicht absehbar. Nur durch den Einsatz von beschleunigungsstärkeren, elektrischen Triebwagen, verbunden mit einer Geschwindigkeitsanhebung auf einzelnen Streckenabschnitten, können die Fahrzeitverluste durch den Entfall der Neigetechnik kompensiert werden. Die wichtige RE-Verbindung zwischen Göttingen, Erfurt, Gera und Glauchau bzw. Altenburg soll auch weiterhin direkt und umsteigefrei angeboten werden, wofür die Schließung der Elektrifizierungslücke Gotha – Leinefelde unverzichtbar ist.

Meiningen – Eisfeld – Sonneberg

Im Nahverkehrsraum Südthüringen sind Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur der Strecke Meiningen – Eisfeld – Sonneberg geplant. Die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Hildburghausen und Eisfeld auf bis zu 100 km/h ermöglicht kürzere Fahrzeiten und die Stabilisierung der Anschlüsse in Grimmenthal und Sonneberg. Zur Erhöhung der Streckenkapazität wird das ESTW Meiningen mit einer zusätzlichen Blockstelle im Bereich Untermaßfeld neu eingerichtet. An 24 Bahnübergängen sind sicherungstechnische Anpassungen vorgesehen, um den Betriebsablauf weiter zu verbessern.

Erfurt – Wolkramshausen – Nordhausen

Die wichtige Zentren verbindende Strecke Erfurt-Nordhausen soll grundlegend ausgebaut und modernisiert sowie die Streckengeschwindigkeit auf bis zu 140 km/h erhöht werden. An zwölf Bahnübergängen wird die Sicherungstechnik auf den neuesten Stand gebracht.

Ilmenau – Rennsteig, Verkehr Rennsteig-Shuttle

Für die Aufrechterhaltung des Betriebs der Strecke Ilmenau – Rennsteig sind umfangreiche Baumaßnahmen durch das nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rennsteigbahn GmbH & Co KG erforderlich.

Folgende Darstellung gibt einen Überblick über die geplanten Infrastrukturmaßnahmen während der Gültigkeitsdauer des NVP bis 2022 (Umsetzung bzw. Baubeginn bis 2022).

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022



5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die nachstehende Tabelle fasst die von der DB Netz AG geplanten Infrastrukturmaßnahmen nochmals zusammen:

Tabelle 14: Infrastrukturmaßnahmen 2018 – 2022 in Thüringen

KBS	Verlauf	Maßnahme	DB Netz AG: Umsetzungsstand per 31.12.2017
501.5	Leipzig – Werdau – Zwickau/Reichenbach – Plauen – Hof (nur Abschnitte in TH)	Streckenausbau Abschnitt Regis-Breitingen (e) – Treben-Lehma (e) auf 160 km/h mit ESTW	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2026
		Streckenausbau Abschnitt Treben-Lehma (a) – Altenburg (e) auf bis zu 160 km/h mit ESTW	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2024
		Streckenausbau Abschnitt Paditz (e) – Lehndorf (e) auf bis zu 160 km/h mit ESTW	Umbau bis 05/2018
		Streckenausbau Abschnitt Lehndorf (a) – Gößnitz (a) auf 160 km/h	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2022
		Bf Gößnitz Spurplanumbau mit ESTW und Ausbau auf 160 km/h	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2025
		Streckenausbau Abschnitt Gößnitz (a) – Crimmitschau (a) auf 160 km/h	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2025
565	Erfurt – Weimar – Jena – Gera	Elektrifizierung und abschnittsweise Geschwindigkeitsanhebung Weimar–Gößnitz und Abzw. Saara–Lehndorf	Planung ab 2018, Umsetzung bis nach 2022
590 und 600	Halle – Nordhausen – Eichenberg	ESTW Sangerhausen	in Planung
		Umbau Bf Nordhausen mit Gleiserneuerung (Bestandserhalt)	in Planung
		verschiedene Oberbaumaßnahmen zwischen Wolkramshausen und Eichenberg sowie Weichenerneuerung in Leinefelde, Sollstedt	in Planung
541	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz	sicherungstechnische Anpassungen im Abschnitt zwischen Berga (Elster) und Greiz	in Planung, Umsetzung vsl. 2021 (BÜ km 27,8)
546	Gera – Weida – Mehltheuer – Hof	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebung zwischen Weida und Mehltheuer auf 80 km/h sowie Beschleunigung Betriebsablauf	in Bau, teilweise abgeschlossen (08/2017)
550	Leipzig – Gera	Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h im Abschnitt Leipzig-Knauthain – Zeitz	Umsetzung geplant 2020
557	Hockeroda – Bad Lobenstein – Blankenstein	Oberbaumaßnahmen im Bahnhof Blankenstein	in Planung, Umsetzung vsl. 2020 (Gleis 1)
		sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang	in Planung, Umsetzung vsl. 2018 (BÜ km 62,3)
569	Meiningen – Eisfeld – Sonneberg	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Hildburghausen und Eisfeld auf bis zu 100 km/h	Umsetzung vsl. 09/2018
		ESTW Meiningen mit zusätzlicher Blockstelle Untermaßfeld zur Erhöhung der Streckenkapazität	Maßnahme in Planung, Umsetzung geplant bis 12/2019

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

KBS	Verlauf	Maßnahme	DB Netz AG: Umsetzungsstand per 31.12.2017
		sicherungstechnische Anpassungen an 24 Bahnübergängen	teilweise abgeschlossen (6 BÜ erst 09/2018)
570	Erfurt – Würzburg	Bahnübergang und Reisendensicherung am Bahnhof Grimmenthal; Zugdeckungssignal Zella-Mehlis;	Planung derzeit in Überarbeitung (Umsetzung bis 2021)
575	Eisenach – Bad Salzungen	infrastrukturelle Maßnahmen zur Kompensation der Bergsenke Oberrohn	Vorlaufmaßnahmen teilw. umgesetzt, teilw. in Planung
		Reisendensicherungsanlage am Bahnhof Bad Salzungen	Planung fast fertiggestellt, Ausnahme-genehmigung erforderlich
579	Weimar – Kranichfeld	sicherungstechnische Anpassungen an drei Bahnübergängen	teilweise abgeschlossen (2 BÜ in Bad Berka Umsetzung 2018)
595	Sangershausen – Artern – Sömmerda – Erfurt	abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Sangerhausen und Sömmerda auf bis zu 140 km/h	in Planung, Umsetzung vsl. bis 2023
601	Erfurt – Wolframshausen – Nordhausen	Ausbau des Streckenabschnitts Erfurt – Wolframshausen und Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 140 km/h	derzeit in Planung, Umsetzung vsl. ab 2019
		sicherungstechnische Anpassungen an Bahnübergängen	derzeit in Planung, Umsetzung vsl. ab 2019
603	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza	Beseitigung punktueller Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Kühnhausen und Bad Langensalza	in Planung
606	Fröttstädt – Friedrichroda	sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen	Umsetzung 2018

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Ergänzende Netzentwicklungskonzeption

Anhand der vom Freistaat Thüringen im Rahmen der ITF-Studie beauftragten Betriebsprogrammstudie der DB AG wurden weitere streckenbezogene Maßnahmen abgeleitet, mit denen entscheidende Infrastrukturengpässe beseitigt werden sollen. Für die Durchführung des Zielkonzepts würden diese Maßnahmen bereits eine erhebliche Verbesserung für das SPNV-Angebot und die Stabilisierung des Betriebsablaufs darstellen.

Folgende Übersicht zeigt die ergänzenden Netzmaßnahmen:

Strecke Erfurt Großheringen – Halle/Leipzig: Erhöhung der konventionellen Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h im Abschnitt Vieselbach – Weißenfels

Bereich Gera-Süd: neue Blocksignale in beiden Richtungen

Bereich Gotha: Geschwindigkeitserhöhung durch Aufstellen einer zusätzlichen Signaltafel

Blockverdichtung auf der Strecke Jena-Göschwitz – Saalfeld

Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in Leinefelde

Geschwindigkeitserhöhung Leinefelde – Bleicherode

Geschwindigkeitserhöhung Nordhausen – Angersdorf

Geschwindigkeitserhöhung Weimar – Kranichfeld

Spurplanumbau Artern

Spurplanumbau in Orlamünde für Kreuzungen von/nach Pößneck unt. Bf.

Spurplanumbau Saalfeld

durchgehende Zweigleisigkeit durch zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Erfurt Hbf und dem neuen Halt Erfurt Leipziger Straße

Erhöhung der Geschwindigkeit für konventionelle Fahrzeuge auf der Mitte-Deutschland-Verbindung Jena-Göschwitz – Gera

Streckenausbau Erfurt – Wolkramshausen: Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen in Kühnhausen, Walschleben und Ringleben-Gebesee

gleichzeitige Einfahrten Bf. Themar

Zugdeckungssignale Naumburg

Bahnsteigverlängerungen auf bis zu 190 m zw. Naumburg und Halle/Leipzig

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Folgende Infrastrukturmaßnahmen stellen eine weitere Verbesserung im Thüringer Schienennetz dar. Eine Umsetzung soll bis zum Planungshorizont 2030 erfolgen.

Elektrifizierung Gotha – Leinefelde

Geschwindigkeitserhöhung Sangerhausen – Erfurt

Geschwindigkeitserhöhung Naumburg – Erfurt (weiterer Ausbau)

Geschwindigkeitserhöhung Eisenach – Meiningen (einschl. Bergsenke Oberrohn)

Geschwindigkeitserhöhung Zella-Mehlis – Wernshausen

Geschwindigkeitserhöhung Gaschwitz – Altenburg – Werdau (Vollinbetriebnahme)

Zusätzliche Weichenverbindung Gotha

Zugdeckungssignal Weimar

Kreuzungsbahnhof Silberhausen

Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung (Saalfeld/Hof) – Gera – Leipzig

Elektrifizierung Erfurt – Nordhausen

Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Fröttstädt – Friedrichroda

Zur Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen wird sich der Freistaat Thüringen mit den entsprechenden Eisenbahninfrastrukturbetreibern abstimmen und die erforderlichen Schritte einleiten.

Neben den SPNV-Bestandsstrecken sind in den nächsten Jahren weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, um die Anbindung an den Freistaat Bayern zu verbessern.

Lückenschluss Südthüringen – Coburg (Werrabahn)

Die Wiederherstellung der Strecke obliegt grundsätzlich dem Bund. Da der Freistaat Thüringen in dem Lückenschluss eine besondere verkehrspolitische Bedeutung sieht, wurde die Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Gleichzeitig werden die entsprechenden Abstimmungen mit dem Freistaat Bayern weitergeführt. Grundsätzlich könnte der Lückenschluss der Werrabahn in zwei Varianten betrachtet werden:

- Variante 1: Eisfeld – Dörfles-Esbach,
- Variante 2: eingleisige, nicht elektrifizierte NBS Hildburghausen – Bad Rodach – Coburg.

Mit der Herstellung des Lückenschlusses soll Südthüringens Anbindung an Bayern verbessert und eine neue Fernverkehrsrelation Kassel – Meiningen – Coburg – Nürnberg ermöglicht werden. Zudem sollen Güterverkehrspotenziale in Südthüringen und Nordwest-Oberfranken besser erschlossen und die Region Südthüringen besser an den ICE-Halt Coburg angeschlossen werden. Deshalb müssen die zu untersuchenden Trassenvarianten zwingend sowohl für schnellen SPNV als auch für Schienengüterverkehr geeignet sein.

Höllentalbahn

Im Rahmen einer Studie soll die Machbarkeit der technischen Wiederherstellung der Strecke Blankenstein – Marxgrün geprüft werden. Hinsichtlich der Kosten für Bau und Betrieb, der Genehmigungsfähigkeit, der Finanzierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit wird damit eine erste Grundlage zur weiteren Bewertung des Vorhabens geschaffen. Aktuell ist davon auszugehen, dass diese Strecke als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur betrieben werden könnte.

Nur ein sehr geringer Streckenanteil liegt auf dem Territorium des Freistaates Thüringen. Insofern ist hier eine einvernehmliche Abstimmung mit dem Freistaat Bayern erforderlich.

Stationen

Der weitere Ausbau der Thüringer Zugangsstellen soll auch in den kommenden Jahren ein bedeutender Schwerpunkt bleiben. Um diesen Schwerpunkt im Fokus zu halten, stellt der Freistaat Thüringen mit dem ÖPNV-Investitionsprogramm ein geeignetes Instrument zur Verfügung. Mit diesem Programm ist es möglich, den barrierefreien Ausbau weiter voranzutreiben.

Weiterhin soll die Aufenthaltsqualität an den Zugangsstellen durch Verbesserung der Reisendeninformation, der Wetterschutzhäuser und Präventionsmaßnahmen gegen Graffiti und Vandalismus erhöht werden. Daher soll das Bahnhofsverschönerungsprogramm auch in den kommenden Jahren grundsätzlich fortgeführt und in eine Förderrichtlinie des Freistaats integriert werden.

Neben der Aufwertung der Zugangsstellen selbst sind auch die weitere Entwicklung der Bahnhofsvorplätze und die Revitalisierung der Bahnhofsumfelder dringend geboten. Der Reisende erwartet ein attraktives und funktionierendes Gesamtkonzept und einen entsprechenden Anschluss an Bus und Straßenbahn, Stellflächen für P+R und B+R, barrierefreie Zugänge sowie kurze Wege von/zu den Haltestellen (auch des Schienenersatzverkehrs). Diese Kriterien sind auch bei der Überarbeitung der Investitionsprogramme zu berücksichtigen.

Gerade im Hinblick auf die steigende Anzahl älterer Menschen gilt es, den Zugang zum Schienenverkehr zu erleichtern. Die Verbesserung der Barrierefreiheit dient nicht zuletzt auch der Zielstellung „Mobilität für Alle“. Hierzu ist die Zusammenarbeit zwischen den Stationsbetreibern, den Kommunen und dem Freistaat Thüringen weiter zu intensivieren. Bei den jeweiligen Ausbaumaßnahmen sind grundsätzlich die Vorgaben der „Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität“ (TSI-PRM) zu berücksichtigen (dazu auch Kapitel 2.4).

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

In Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen wird die DB Station&Service AG bis 2022 den barrierefreien Ausbau von folgenden Zugangsstellen umsetzen:

Tabelle 15: Stationen Maßnahmen 2018–2022

Station	Bahnsteigzugang z. B. Rampe, Gehweg, Aufzug	Ausstattung z. B. taktile Leiteinrichtung	Umsetzung bis
Jena-Göschwitz (Bstg 1/2)	x		2018
Hörschel (Bstg 1)		x	2018
Sondershausen (ZIP)	x	x	2019
Kahla (Thür)	x		2019
Wernshausen	x	x	2020
Lehndorf (Kr Altenburg)	x	x	2020
Jena-Göschwitz		x	2020
Ilmenau (Bstg 2)	x	x	2020
Zella-Mehlis	x		2020
Waltershausen-Schnepfenthal		x	2021
Ellrich	x	x	2021
Themar		x	2022

Darüber hinaus sollen bis 2022 die Zugangsstellen an der Strecke Erfurt – Wolkramshausen saniert und barrierefrei ausgebaut werden. Mit dem Abschluss der oben aufgeführten Maßnahmen erreichen über 80 % der Reisenden im Freistaat Thüringen barrierefrei den SPNV. Ungeachtet dessen wird das Ziel verfolgt, eine barrierefreie Erreichbarkeit aller Zugangsstellen in Thüringen schnellstmöglich zu erlangen. Dabei sollen grundsätzlich Stationen mit hohen Nutzerzahlen gegenüber Stationen mit niedrigeren Nutzerzahlen priorisiert werden, um zügiger den tendenziell in größerer Zahl betroffenen Fahrgästen den barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

Die Notwendigkeit des Neubaus von SPNV-Zugangsstellen wird regelmäßig geprüft und anhand der Nachfragedaten sowie der Entwicklung der Rahmenbedingungen bewertet. Beispielsweise strebt die Stadt Erfurt den Neubau eines Haltepunktes Erfurt Leipziger Straße an. In Zusammenhang mit dem künftigen IC-Kreuz Jena werden die Errichtung eines neuen zentralen Bahnhofs bzw. die entsprechenden Alternativen geprüft.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Bahnsteighöhenkonzept Thüringen

Folgende Stationen sollen gemäß DB Station&Service AG bis Ende 2022 die Stufenfreiheit und die erforderliche Standardhöhe (55 cm über Schienenoberkante) an allen genutzten Bahnsteigen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erhalten:

Tabelle 16: Maßnahmen Bahnsteighöhen 2018–2022

Station	Neubau Bahnsteige 55 cm Bahnsteigkante	Umsetzung bis
Hörschel (Bstg 1)	x	2018
Sondershausen (ZIP)	x	2019
Wernshausen	x	2020
Lehndorf (Kr Altenburg)	x	2020
Jena-Göschwitz	x	2020
Ilmenau (Bstg 2)	x	2020
Waltershausen – Schnepfenthal	x	2021
Ellrich	x	2021
Streckenausbau Erfurt – Nordhausen	x	2022
Themar	x	2022

Mit der thüringenweit im SPNV angestrebten Bahnsteighöhe von 55 cm und dem entsprechenden Fahrzeugeinsatz soll das Ziel verfolgt werden, einen stufenlosen bzw. niveaufreien Zugang zum SPNV zu gewährleisten. Aufgrund des hohen Umsetzungsstandes wäre ein künftiges Abweichen von der angestrebten Bahnsteighöhe von 55 cm ein Rückschritt für das Erreichen der Barrierefreiheit. Einen Exkurs zum Thema Barrierefreiheit enthält das Kapitel 2.4.

Bahnsteiglängen

Eine erhöhte Nachfrage im SPNV erfordert in einigen Fällen die Erhöhung der Kapazität der Angebote. Sofern fahrzeugseitig keine Kapazitätsverdichtung (z. B. durch Doppelstockzüge) möglich ist, müssen längere Zuggarnituren eingesetzt werden. Dies kann zur Folge haben, dass an einzelnen Stationen die Bahnsteiglängen für die eingesetzten Fahrzeuge nicht ausreichend dimensioniert sind. In Thüringen sind längere Zuggarnituren an den Stationen Großschwabhausen, Oberweimar, Weida Altstadt und Weida Mitte aktuell nicht einsetzbar.

Für eine bauliche Verlängerung der zuvor genannten Bahnsteige sind in allen Fällen der ggf. notwendige Grunderwerb, die Lage des Bahnsteigs, eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik und der Ausbau der Beleuchtungsanlage in einer Kosten-Nutzen-Analyse zu betrachten. Eine solche mikroskopische Untersuchung soll in den nächsten Jahren erfolgen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Nachfrageschwache Zugangsstellen

Die Anzahl der nachfrageschwachen Halte hat in den letzten Jahren zugenommen. Bei den nachfolgend genannten 18 Zugangsstellen wurden weniger als 20 Ein- und Aussteiger pro Werktag gezählt (Betrachtungszeitraum 2016):

Benshausen	Hohenleuben	Paulinzella
Birkungen	Hüttengrund Hp	Singen (Thür)
Dietzhausen	Krölpa-Ranis	Suhl-Heinrichs
Eckardtsleben	Mengersgereuth-Hämmern Ost	Unterlemnitz
Effelder (Thür)	Niederspier	Legefeld
Großfurra	Oppurg	Schalkau

An den im Folgenden genannten 22 Zugangsstellen sind sogar weniger als zehn Ein- und Aussteiger pro Werktag zu verzeichnen.

Bachfeld	Lichtentanne (Thür)	Seltendorf
Bibra	Loitsch-Hohenleuben	Sonneberg (Thür) West
Ballstädt	Neunhofen	Unterloquitz
Breternitz	Nohra (Wipper)	Wipperdorf
Bretleben	Papiermühle (Kr Stadtroda)	Wölfershausen
Bufleben	Reinsdorf (b. Artern)	Wolfsgefärth
Harra Nord	Ritschenhausen	
Hockeroda	Schüptitz	

Festzustellen ist, dass eine Stärkung schwach nachgefragter Zugangsstellen auf Grund struktureller, geografischer und demografischer Gegebenheiten schwierig umzusetzen ist und daher langfristiges Ziel bleiben muss.

In der Konsequenz heißt dies, die Zugangsstellen weiter fortlaufend zu bewerten und nach weiteren Möglichkeiten der Nachfragestärkung zu suchen. Wichtig ist hierbei die Kooperation mit den Kommunen als lokale Akteure und den Aufgabenträgern des StPNV, um eine Stärkung herbeizuführen. In jedem Fall wird zu beachten sein, dass die Stärkung nachfrageschwacher Zugangsstellen nicht auf Kosten der fortlaufenden Entwicklung nachfragestarker Halte und Relationen erreicht werden darf.

In der Analyse wurde bereits beschrieben, wie bisher vorgegangen wurde, jedoch auch darauf hingewiesen, dass eine Abbestellung dieser Stationen in den nächsten Jahren grundsätzlich nicht vorgesehen ist.

In den nächsten Jahren wird untersucht, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen die Fahrgastnachfrage gesteigert werden kann. Diese Ergebnisse sollen vor allem auch mit den Kommunen besprochen werden, um diese künftig noch stärker einzubinden.

Fahrzeugkonzept

Wie schon in den vorangegangenen Jahren wird der Freistaat Thüringen auch zukünftig zeitgemäße Ansprüche an den Fahrzeugeinsatz im SPNV richten. Neben der Barrierefreiheit ist auch ein möglichst hohes Maß an Reisekomfort durch die EVU zu gewährleisten. Großzügige Mehrzweckbereiche mit ausreichend Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder, vernünftig dimensionierte und bequeme Sitzplätze mit ausreichend Beinfreiheit und Tischen sowie barrierefreie Toiletten mit einfacher Benutzbarkeit sollen den Fahrgästen komfortable Reisemöglichkeiten in angenehmem Umfeld als Alternative zum Individualverkehr geboten werden. Die Ausstattung der Züge z. B. mit Steckdosen und ausführlichen Fahrgastinformationen ergänzen diesen Komfortanspruch. Die Möglichkeiten der schrittweisen Einführung von WLAN und Mobilfunkverstärkern in den Fahrzeugen sollen geprüft werden.

Neben der Fahrzeugausstattung sind auch besondere Anforderungen an die fahrdynamischen Eigenschaften der Züge zu stellen, um die anspruchsvollen Fahrpläne mit einer hohen Betriebsstabilität und Pünktlichkeit einhalten zu können. Die vom Freistaat Thüringen beauftragte ITF-Studie hat gezeigt, dass nicht alle Fahrzeuge am Markt den jeweiligen technologischen Streckenanforderungen (Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigungsvermögen) gerecht werden. In Hinblick auf das Angebot des avisierten Zielkonzepts ist bei den Vergaben von Verkehrsleistungen auf die entsprechenden Fahrzeuganforderungen zu achten.



Abbildung 18: Dieseltriebwagen in Thüringen

Dieser Sachverhalt relativiert sich erst durch die Elektrifizierung betroffener Strecken, da Züge mit elektrischer Traktion zumeist eine stärkere Beschleunigung und höhere Endgeschwindigkeit aufweisen. Bis dahin sollten bestehende Fahrzeugkonzepte in Hinblick auf die Fahreigenschaften beibehalten werden. Für die Vergabe von Verkehrsleistungen soll außerdem eine Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte für Schienenfahrzeuge geprüft und ggf. in Vergabeverfahren berücksichtigt werden.

Exkurs E-Mobilität

Der Schienenverkehr ist im Grunde ein Pionier der E-Mobilität. Die ersten Elektrofahrzeuge wurden bereits vor 1900 im Regelbetrieb auf der Schiene eingesetzt und haben sich als umweltfreundliches und attraktives Verkehrsmittel etabliert. Heute sind neben den Fernverkehrsstrecken bereits wichtige Regionalstrecken elektrifiziert (siehe Abbildung 11), wobei der Anteil der elektrifizierten Strecken im Netz der DB AG bei 60 % liegt. In Thüringen sind die ICE-Neubaustrecke, die Strecke Bebra –Eisenach – Erfurt – Halle/Leipzig sowie die Strecken Halle – Nordhausen – Kassel, Erfurt – Sangerhausen und Naumburg – Jena – Nürnberg elektrifiziert.

Ein bereits etabliertes Anwendungsbeispiel der E-Mobilität in Thüringen ist die gemeinsame Nutzung der Strecke Nordhausen – Ilfeld für die Harzer Schmalspurbahnen und die Nordhäuser Straßenbahn mit dem Fahrzeugtyp Combino. Die Hybridfahrzeuge ermöglichen seit Jahren eine Ausweitung der Elektromobilität im Nahverkehrsraum Nordhausen und erbringen Leistungen sowohl auf Strecken nach BO Strab als auch nach EBO.

In Hinblick auf den Zuwachs im Verkehr und der damit einhergehenden Umweltbelastung ist die E-Mobilität in den vergangenen Jahren zum Kernthema geworden. Zahlreiche Forschungsprojekte, Anwendungsstudien und Innovationen haben den Stand der Technik auf diesem Gebiet erweitert. Die Lösungsideen gilt es nunmehr zu konkretisieren und zu bewerten, um die richtigen Schlüsse für die Weiterentwicklung der E-Mobilität im Thüringer SPNV zu ziehen.

Die E-Mobilität ist in allen Teilen der Reisekette auszubauen. Es sind weitere gezielte Fördermaßnahmen und Forschungsprogramme notwendig, um den emissionsfreien Verkehr zu erreichen, wobei alternative Antriebsformen im ÖPNV in die langfristigen Betrachtungen einbezogen werden sollen.

Der Freistaat Thüringen setzt sich beim Bund dafür ein, dieses Thema mit einem größeren Finanzvolumen zu unterstützen und zu fördern.

Ungeachtet dessen ist es aus Sicht des Landes ein wichtiger, wenn auch langfristiger Schritt, die Elektrifizierung aller nachfragestarken Relationen im SPNV als bewährte und leistungsfähige Techniklösung voranzutreiben, wie im Kapitel 2.3 bereits beschrieben.

Auch die Förderung von Elektrobussen und der Erhalt von Straßenbahnsystemen müssen langfristig im Fokus stehen und weiter gefestigt werden. Für gut nachgefragte Verknüpfungspunkte sollen Ladeinfrastrukturen für Pedelecs und Autos vorgesehen werden. Bei Gewährung der notwendigen Finanzausstattung durch den Bund wird der Freistaat die Umsetzung dieser Aufgaben weiter vorantreiben.

2.4 Barrierefreiheit

Als Aufgabenträger für den SPNV muss der Freistaat Thüringen die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) beachten. Vor diesem Hintergrund verfolgt der Freistaat die Zielstellung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit an allen Zugangsstellen sowie in den Fahrzeugen.

Als Ermächtigungsgrundlage für Rechtsverordnungen, durch welche die Anforderungen an einen barrierefreien SPNV geregelt werden können, dient im schienenengebundenen Verkehr das Allgemeine Eisenbahngesetz (§ 26 AEG). Die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderte vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 gilt im SPNV nicht. Sie ist ausschließlich für den straßengebundenen ÖPNV anzuwenden.

Als wichtigste Rechtsverordnung wird in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) folgende wegweisende Aussage zur Herstellung der Barrierefreiheit getroffen: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen“ (EBO § 2 Abs. 3 Satz 1 und 2). Mit der 3. Auflage des Programms zur Barrierefreiheit kommt die Deutsche Bahn AG dieser Pflicht nach und verweist unter anderem auf Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Freistaat Thüringen.

Als technisches Regelwerk für die barrierefreie Ausgestaltung von Schieneninfrastruktur und Fahrzeugen gelten die TSI-PRM als maßgebend und sind zwingend einzuhalten. Demnach sind als befristete Vorrangregelung bei SPNV-Zugangsstellen Rampen oder Aufzüge erst ab einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1000 Personen erforderlich, sofern ein Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke mit einer hindernisfreien Zuwegung vorhanden ist. Für die Umsetzung der infrastrukturellen Barrierefreiheit für kleinere Verkehrsstationen¹⁷ sollen Wege gesucht werden, wie diese kostengünstig barrierefrei gestaltet werden können.

Grundsätzlich sind bei der Neuausschreibung von Verkehrsleistungen die Belange der TSI-PRM hinsichtlich der Spezifizierung der Fahrzeuge (z. B. Sitze, Rollstuhlplätze, Handläufe, Einstiegshilfen) zu beachten. Zudem kommen die Vorgaben der TSI-PRM im Bereich Infrastruktur (z. B. Parken, Zuwegung, Beleuchtung, Wegweisung) bei den jeweiligen Ausbaumaßnahmen zur Geltung. Es bleibt den Infrastrukturunternehmen jedoch überlassen, ob sie über die geforderten Mindestanforderungen hinausgehen.

Der Freistaat Thüringen positioniert sich an dieser Stelle deutlich und unterstützt den barrierefreien Ausbau im Rahmen des ÖPNV-Investitionsprogramms, sofern das Vorhaben die Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigt. Ein Regelwerk dafür liefert das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt mit dem entwickelten Leitfaden¹⁸ und

¹⁷ Projekt „Die kostengünstig barrierefrei gestaltete kleine Verkehrsstation“ für Stationen mit weniger als 1.000 Ein-/Aussteigern wird aktuell durch das BMVI durchgeführt

¹⁸ Quelle: Leitfaden zur Veranschaulichung der Checkliste Mindeststandards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV (www.thueringen.de)

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

den Checklisten zu Mindeststandards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV in Thüringen.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Straßen, Wege, Plätze, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, insbesondere Dienstleistungen, wenn sie für Menschen mit Beeinträchtigungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen, die Bildillustrationen mit einschließt. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Beeinträchtigungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird.

Die Barrierefreiheit an den Zugangsstellen Thüringens wird in Anlage 8 dargestellt. Darin wird unterschieden in barrierefrei, teilweise barrierefrei und nicht barrierefrei. Für die Barrierefreiheit einer Zugangsstelle muss folgende Mindestausstattung vorhanden sein:

- Zugang über Aufzug oder Rampe oder niveaugleicher Zugang
- Bahnsteigkante 55 cm über Schienenoberkante
- Taktils Leitsystem

Ein ebenerdiger Zugang ist einem Zugang über Rampen, Lifte und Treppen vorzuziehen. Daneben sind die in den „Checklisten zu Mindeststandards für barrierefreie Zugangsstellen zum SPNV in Thüringen“ aufgeführten Merkmale zu beachten. Darüber hinaus sollen folgende Merkmale der Barrierefreiheit umgesetzt werden:

- Fahrgastinformation im Störfall im 2-Sinne-Prinzip
- Züge mit 600 mm Einstiegshöhe (RB und/oder RE)
- Verkehren auf einer Relation sowohl eine RB- als auch eine RE-Linie sollen mindestens die auf der RB-Linie eingesetzten Fahrzeuge die vorgegebene Einstiegshöhe aufweisen (gleichwohl wird angestrebt, dass alle Fahrzeuge der vorgegebenen Einstiegshöhe entsprechen)

Eine teilweise Barrierefreiheit ist gegeben, wenn ein taktils Blindenleitsystem mit Bodenindikatoren auf allen durch den SPNV genutzten Bahnsteigen einer Zugangsstelle vorhanden ist.

In Thüringen sollen bis Ende 2017 alle Stationen mit Dynamischen Schriftanzeigern nach dem 2-Sinne-Prinzip (optische und akustische Ausgabe der Informationen) ausgestattet sein. Mit Redaktionsschluss hatten vier Stationen noch keine Dynamischen Schriftanzeiger.

2.5 Verkehrsangebot

Ziel des Handlungskonzepts der nächsten Jahre ist es, den SPNV in Thüringen bedarfsgerecht auszubauen, zumindest aber die gegenwärtige Leistungsfähigkeit zu erhalten. Mit den bereits beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen werden weitere Angebotsverbesserungen möglich.

Planungsgrundlage SPFV-Konzept der DB Fernverkehr AG

Das Fernverkehrskonzept am ICE-Knoten Erfurt und den weiteren Fernverkehrsbahnhöfen in Thüringen und in den benachbarten Bundesländern wird weiterhin ein Schwerpunkt der kontinuierlichen Fahrplanabstimmungen sein.

Mit dem 10. Dezember 2017, der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin – München, wird es für viele Menschen kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und bessere Anschlüsse geben.

Die Bahn wird bis zu zwei Stunden schneller zwischen Berlin, Mitteldeutschland und Bayern. Ein optimierter Fahrplan sorgt in Erfurt Hbf auf vielen Relationen für gute Anschlüsse der ICE-Verbindungen von und zum SPNV.

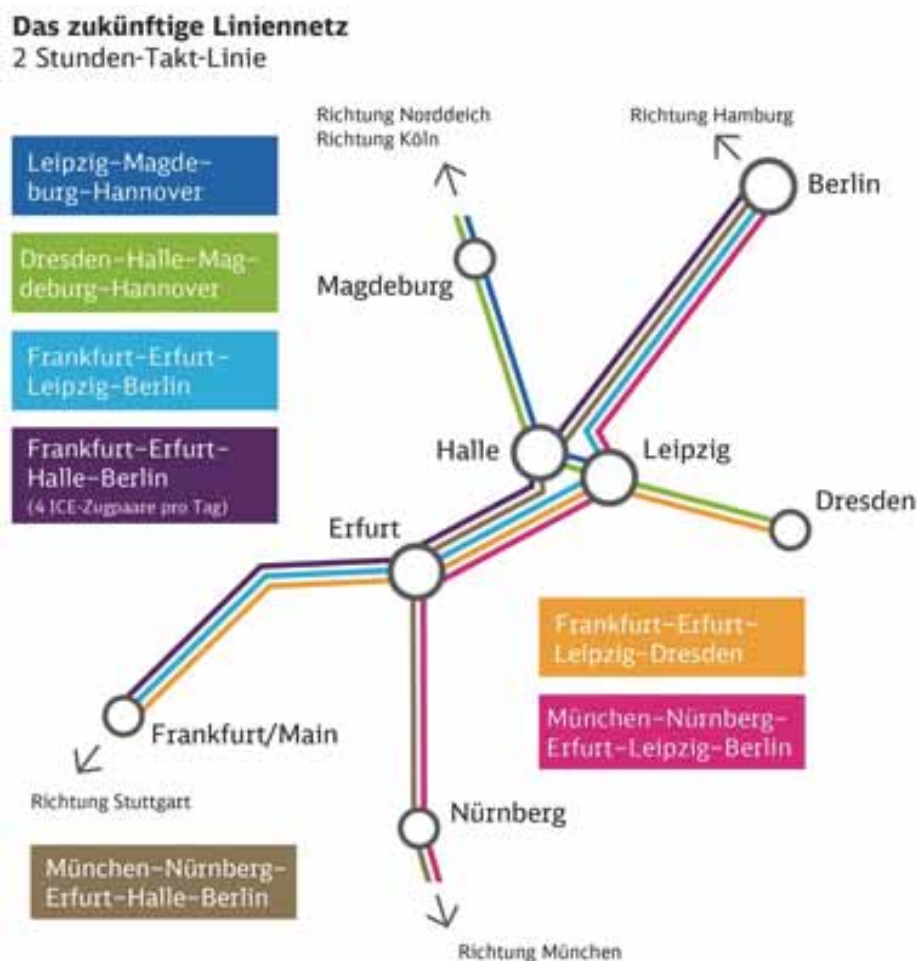


Abbildung 19: ICE-Netz über den Knoten Erfurt ab 2018¹⁹

¹⁹ Quelle: <http://www.vde8.de/de/fahrzeiten-linien>, Grafik: DB AG

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Mit dem ICE-Knoten in Erfurt und dem ICE-Systemhalt Eisenach verbessert sich die Erreichbarkeit Thüringens signifikant. Dies hat aber auch erhebliche Auswirkungen auf das Fernverkehrsangebot der DB Fernverkehr AG auf der Saalebahn für Saalfeld und Jena. Daher sind verschiedene Maßnahmen geplant, wie Ostthüringen vom Knoten in Erfurt profitieren und gleichzeitig an die Fernverkehrsknoten Halle und Leipzig angebunden werden kann (vgl. Abb. 19):

- Seit 10. Dezember 2017 verkehrt täglich ein ICE-Zugpaar zwischen Jena und Berlin und ein IC-Zugpaar zwischen Karlsruhe, Jena und Leipzig.
- Ab Dezember 2018 wird auf der Ost-West-Achse auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) der in den SPNV integrierte Fernverkehr mit drei IC-Zugpaaren zwischen Gera – Jena – Weimar – Erfurt und Nordrhein-Westfalen verbunden. In Kombination mit dem SPNV von DB Regio AG und Erfurter Bahn GmbH entsteht dadurch ein etwa Halb-Stunden-Takt mit Anbindung an den ICE-Knoten Thüringen. Die IC-Zugpaare sollen zwischen Gera und Erfurt über eine Tarifkooperation mit Nahverkehrstickets nutzbar sein.
- Ab Dezember 2023 ist eine zweistündliche Fernverkehrsverbindung von Nürnberg über Jena nach Leipzig geplant. Unterwegs sollen die Züge unter anderem auch in Lichtenfels und Saalfeld halten. Sie stellen eine gute Erschließung für Ostthüringen sicher und sollen in Saalfeld und Jena mit dem SPNV verknüpft werden. In Leipzig besteht Anschluss nach Berlin.
- Die DB Netz AG soll das Projekt „Elektrifizierung Weimar – Gößnitz“ schnellstmöglich beginnen. Die Umsetzung der Elektrifizierung stellt einen wichtigen Lückenschluss im elektrischen Eisenbahnnetz dar. Unmittelbar danach soll das Fernverkehrsangebot auf der Mitte-Deutschland-Verbindung entsprechend den bisherigen Planungen der DB Fernverkehr AG nach Chemnitz verlängert werden. Der Freistaat Thüringen und die DB Fernverkehr streben ein durchgehendes zweistündliches Fernverkehrsangebot zwischen Sachsen/Ostthüringen und dem Ruhrgebiet bis 2033 an. Der lange Vorlauf ist notwendig, da die Harmonisierung mit Nahverkehrskonzepten im Raum NRW erforderlich ist.

Die Sicherung der Erreichbarkeit der Region Ostthüringen und vor allem des Oberzentrums Jena ab Ende 2017 mit attraktiven Eisenbahnleistungen ist ein wichtiges Planungsziel. Unter diesem Gesichtspunkt kommt der Entwicklung eines künftigen IC-Kreuzes Jena besondere Bedeutung zu. Die diesbezügliche Zielkonzeption der DB Fernverkehr AG verdeutlicht Abbildung 20.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

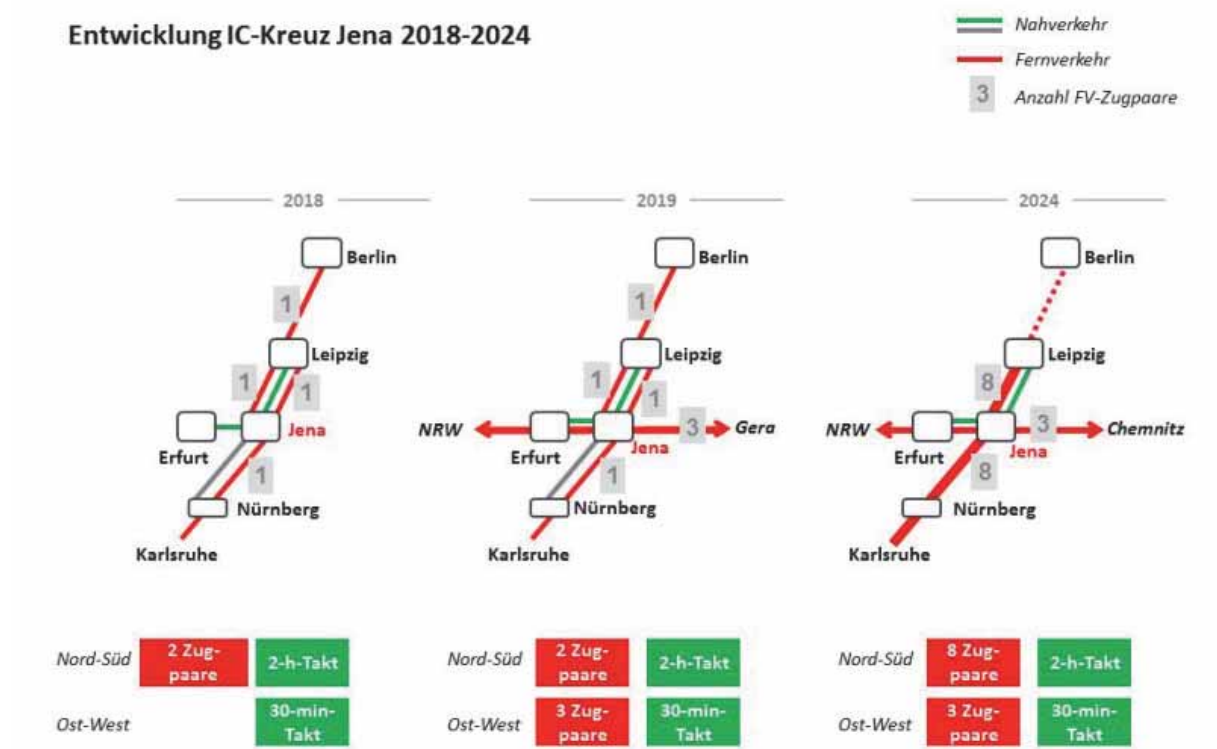


Abbildung 20: Entwicklung IC-Kreuz Jena 2018 - 2024²⁰

²⁰ Quelle: DB Fernverkehr AG, Angebotsmanagement: „Sachstand Fernverkehrskreuz Jena“, November 2017

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

SPNV-Zielkonzept 2018 – 2022

Das auf der Grundlage des Fahrplanjahres 2018 erarbeitete Angebotskonzept wird während der Gültigkeitsdauer des NVP bis 2022 grundlegend beibehalten und gestärkt. Lediglich kleinere Anpassungen werden vorgesehen um ggf. auf betriebliche Engpässe oder gestiegene Nachfrage zu reagieren. Eine Übersicht über die Planungen zum SPNV Zielkonzept zeigt Abbildung 21.

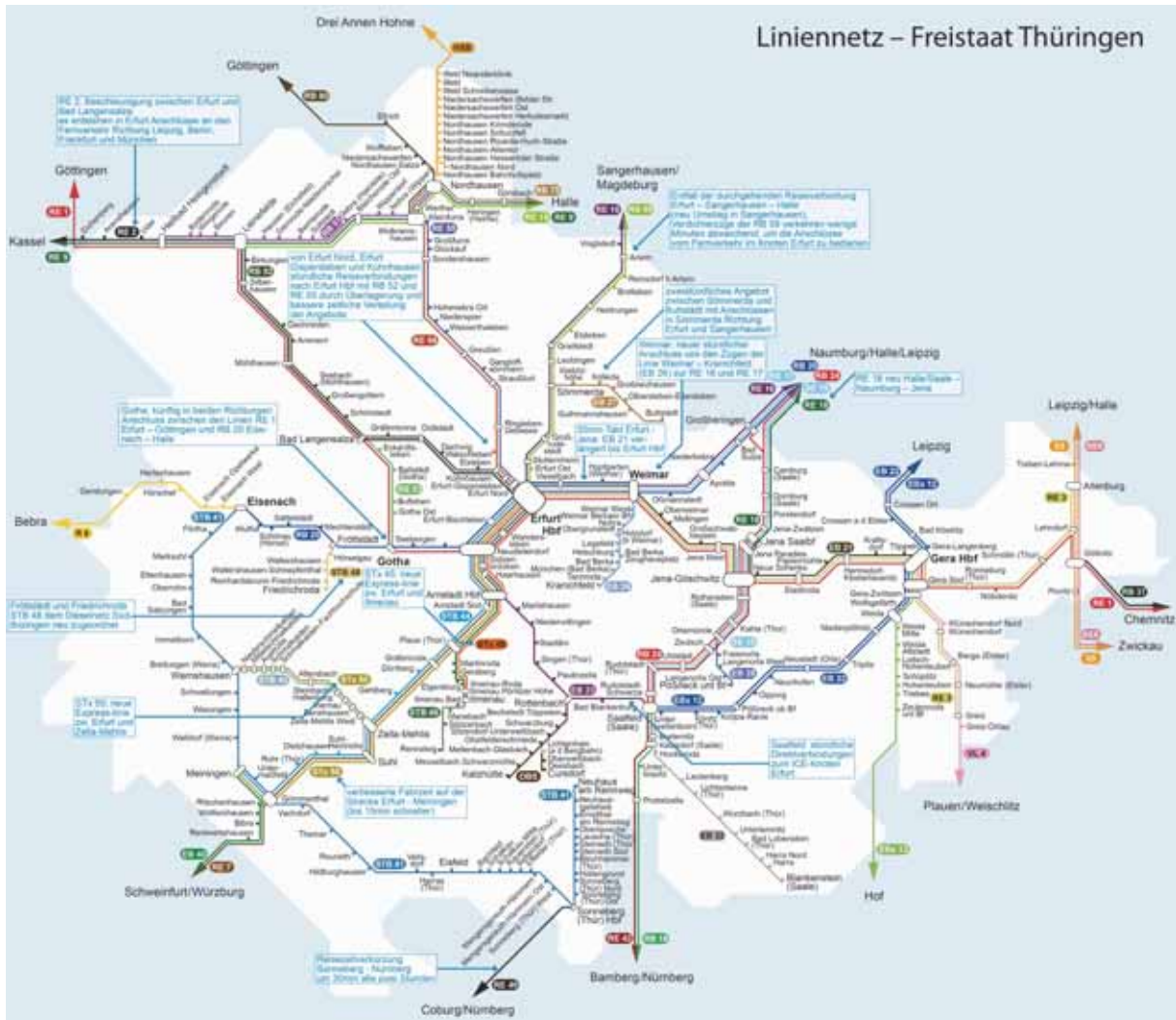


Abbildung 21: SPNV-Zielnetz 2018 – 2022

Die folgenden Absätze beschreiben die Neuerungen des Zielkonzepts 2018 – 2022 im Vergleich zum Analysejahr 2017. Nicht genannte Linien bleiben in gleicher Qualität wie bisher erhalten. Die Angebotsänderungen während größerer Baumaßnahmen werden im NVP nicht beschrieben.

Wesentliche Änderungen zum Analysejahr erfolgen insbesondere mit den Betriebsaufnahmen im Dieselnetz Südthüringen, im Dieselnetz Sachsen-Anhalt und im Rahmen der Fernverkehrsanbindung der MDV östlich von Weimar sowie im Bereich des Saaletals in Folge des vorübergehenden Wegfalls vertakteter Fernverkehrsangebote.

SPNV-Angebot Südthüringen

Das Angebotskonzept des zukünftigen Dieselnetzes Südthüringen wurde gemeinsam mit dem EVU überarbeitet und weitere Verbesserungen für den Nahverkehrsraum Südthüringen geschaffen. Auf allen Strecken wird die bisherige Taktung grundsätzlich beibehalten.

Gleichzeitig werden ab dem Fahrplanjahr 2018 zusätzliche direkte Verbindungen zum Thüringer ICE-Knoten in Erfurt geschaffen. Auf der Relation Erfurt – Ilmenau wird die neue Expresslinie STx 45 (zusätzliche Züge in der HVZ) eingerichtet, welche die beiden Hochschulstädte schnell verbindet. Neue umsteigefreie Expresszüge wird es auch auf der Relation Erfurt – Wernshausen durch die neue Linie STx 50 (zusätzliche Züge in der HVZ) geben.

Das Mittelzentrum Saalfeld erhält neu stündliche Direktverbindungen zum ICE-Knoten Erfurt, die durch ein Flügelungskonzept mit gekuppelten Zugfahrten zwischen Arnstadt und Erfurt entstehen. Die Linien zwischen Saalfeld und Arnstadt sowie Ilmenau und Erfurt werden ab Arnstadt gemeinsam verkehren, so dass neben Ilmenau auch Saalfeld stündlich umsteigefrei mit Erfurt verbunden wird. Damit erhalten beide Städte stündlich kurze Anschlüsse an den Fernverkehr in Erfurt.

Eine weitere Neuerung ist die Verkürzung der Fahrzeit der STB-Linie 44 zwischen Erfurt und Meiningen. Durch Optimierungen im Betriebsablauf können die Fahrgäste zukünftig bis zu 15 Minuten schneller zwischen den beiden Städten reisen. In Erfurt bestehen Anschlüsse an die ICE-Sprinter in bzw. aus Richtung Berlin sowie zweistündlich an den SPNV nach/von Nord- und Ostthüringen.

Die Verbindung zwischen Fröttstädt und Friedrichroda wird neu als STB 48 dem Dieselnetz Südthüringen zugeordnet. Das Angebot des RennsteigShuttles zwischen Ilmenau und Bahnhof Rennsteig bleibt ebenso erhalten wie das Angebot auf der Strecke zwischen Sonneberg und Neuhaus.

Zwischen Sonneberg und Nürnberg werden die RE-Züge zweistündlich über die NBS geführt und damit die Fahrzeit um ca. 30 Minuten verringert. Durch die Verknüpfung der SPNV-Angebote in Sonneberg profitiert der Großraum Sonneberg ebenfalls von diesen Fahrzeitverkürzungen.

Das umfangreiche SPNV-Angebot in Südthüringen wird außerdem durch eine höhere Verfügbarkeit an SPNV-Vertriebsstellen, eine gestiegene Zugbegleitquote und modernisierte Fahrzeuge vom Typ Stadler Regio-Shuttle ergänzt.

SPNV-Angebot Ostthüringen

Zukünftig verkehrt eine neue direkte RE-Linie Halle/Saale – Naumburg – Jena (RE 18) mit den Zwischenhalten in Merseburg, Weißenfels und Naumburg. In Halle/Saale besteht Anschluss zur ICE-Linie 18 in/aus Richtung Berlin. In Jena-Göschwitz besteht zweistündlich Anschluss in/aus Richtung Saalfeld zur EB-Linie 21 in/aus Richtung Erfurt, Weimar und Gera.

Die Linie RE 18 stellt in Naumburg zudem Anschluss an die RE-Linie Erfurt – Weimar – Naumburg – Leipzig her, so dass für Jena eine neue stündliche Reisemöglichkeit Jena – Leipzig (zweistündlich direkt (SE 15); zweistündlich mit Umstieg in Naumburg (RE 18)) entsteht.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die RB-Linie 24 Großheringen – Jena – Saalfeld verkehrt zwischen Großheringen und Jena stündlich (am Wochenende zweistündlich) sowie in der Hauptverkehrszeit weiter ab/bis Saalfeld mit ausgewählten Unterwegshalten. Nahezu unverändert fahren die Züge der Linien Leipzig – Naumburg – Jena – Saalfeld (SE 15) und Jena – Saalfeld – Bamberg – Nürnberg (Franken-Thüringen-Express).

Die zweistündliche RB-Linie Weimar – Jena – Gera (EB 21) wird ab/bis Erfurt Hbf verlängert. Durch Überlagerung mit anderen Linien ergibt sich zwischen Jena und Weimar etwa ein halbstündliches Zugangebot an Wochentagen. In Erfurt Hbf besteht Anschluss an die ICE-Sprinterlinie in/aus Richtung Frankfurt am Main (ICE-Linie 15). Durch die veränderte Zeitlage verkürzen sich auch die Anschlüsse in Jena-Göschwitz an die Züge der Saalebahn in/aus Richtung Saalfeld. Zwischen Erfurt und Weimar verkehren dann neu vier Züge pro Stunde. Damit entsteht ein etwa viertelstündliches Zug-Angebot.

Die bislang nur auf dem Abschnitt Erfurt – Naumburg verkehrende RE-Linie 16 wird auf den Laufweg Erfurt – Weimar – Naumburg – Halle verlängert. Dadurch entsteht eine schnelle zweistündliche RE-Verbindung. Auf Grund von Baumaßnahmen im Eisenbahnknoten Halle/Saale besteht kein Anschluss mehr in Naumburg an die Züge in/aus Richtung Leipzig.

Die beiden RE-Linien (RE 16 und RE 17) stellen dann in Erfurt den Anschluss an die ICE-Linien in/aus Richtung Nürnberg, München, Frankfurt und Stuttgart her. Vorgesehen ist neu die stündliche Anschlussherstellung von den Zügen der Linie Weimar – Kranichfeld (EB 26) zu den RE-Linien in/aus Richtung Apolda, Naumburg und Halle (RE 16) sowie in/aus Richtung Apolda, Naumburg und Leipzig (RE 17).

Die RB-Linie Eisenach – Erfurt – Halle (RB 20) verkehrt nahezu unverändert. Zwischen Eisenach und Erfurt werden jedoch Fahrplananpassungen infolge der dort verkehrenden ICE-Züge notwendig. Neu ist die zweistündliche Anschlussherstellung in Gotha für die Relation der RB-Linie 20 in/aus Richtung Eisenach zu der RE-Linie 1 in/aus Richtung Bad Langensalza, Mühlhausen, Leinefelde und Göttingen.

Zielstellung des Landes bleibt es, die RE-Linie 1 über den derzeitigen Endpunkt Glauchau hinweg bis in die Oberzentren Chemnitz (ggf. bis Dresden) und Zwickau zu verlängern. Dementsprechend werden Verhandlungen mit den benachbarten Aufgabenträgern geführt, beispielsweise im Rahmen der Neuvergabe des Neigetechniknetzes.

Exkurs Verbesserung der Anbindung des Saaletals an Leipzig und Halle

Das Angebotskonzept für das Saaletal bzw. die Stadt Jena wurde in den letzten Jahren im Hinblick auf den Wegfall des vertakteten ICE-Fernverkehrs ab Ende 2017 angepasst. Allerdings sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die Erreichbarkeit der Region Ostthüringen und vor allem des Oberzentrums Jena bis zur Einführung der IC-Linie Karlsruhe – Nürnberg – Saalfeld – Jena – Leipzig ab Ende 2023 zu verbessern. Im Folgenden wird das geplante Fahrplankonzept, welches ab Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eingeführt werden soll, näher beschrieben und in Abbildung 22 schematisch dargestellt.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Um eine signifikante Verkürzung der Reisezeit zwischen Saalfeld, Jena und Leipzig zu erzielen, muss eine Vielzahl der kleineren Zwischenhalte entfallen. Da seitens der benachbarten Aufgabenträger jedoch eine stündliche Grundbedienung der Stationen in Sachsen und Sachsen-Anhalt gewünscht wird, kann die Beschleunigung nur durch die Einführung einer neuen, beschleunigten und zweistündlich vertakteten RE-Linie auf dem Laufweg Saalfeld – Jena – Naumburg – Leipzig geschaffen werden.

Um gleichzeitig die Verkehrsbeziehungen aus dem Bereich Oberfranken und dem südlichen Saaletal nach Mitteldeutschland zu verbessern, bietet sich die Verlängerung der bestehenden RE-Verbindung Nürnberg – Bamberg – Saalfeld – Jena (Franken-Thüringen-Express FTX) von und nach Leipzig an. Die Reisezeit zwischen Jena und Leipzig verkürzt sich um etwa 20 Minuten von einer Stunde und 25 Minuten auf ca. 65 Minuten. In Leipzig besteht Anschluss zum ICE von und nach Berlin.

Die RE-Linie Halle – Naumburg – Jena (RE 18) gewährleistet stündlich versetzt zum neuen RE in Halle/Saale den ICE-Anschluss in/aus Richtung Berlin.

Auch das RB-Angebot wird deutlich aufgewertet. Durch eine neue Verknüpfung der Linienäste werden die beiden jeweils einstündlich verkehrenden RB-Linien Eisenach – Erfurt – Naumburg – Leipzig (RB 20) und Saalfeld – Jena – Naumburg – Halle (neue Bezeichnung: RB 25) angeboten, die alle Unterwegshalte auf der Strecke bedienen. In Naumburg besteht ein Korrespondenzanschluss zwischen beiden Linien, so dass eine wechselseitige Umsteigemöglichkeit gegeben ist.

Notwendig wurde das neue RB-Konzept insbesondere auch durch die entstehenden Zwangspunkte bei der Fahrplangestaltung infolge der Brückenbaumaßnahme zwischen Leipzig-Möckern und Leipzig-Leutzsch in den Jahren 2019 bis 2021.

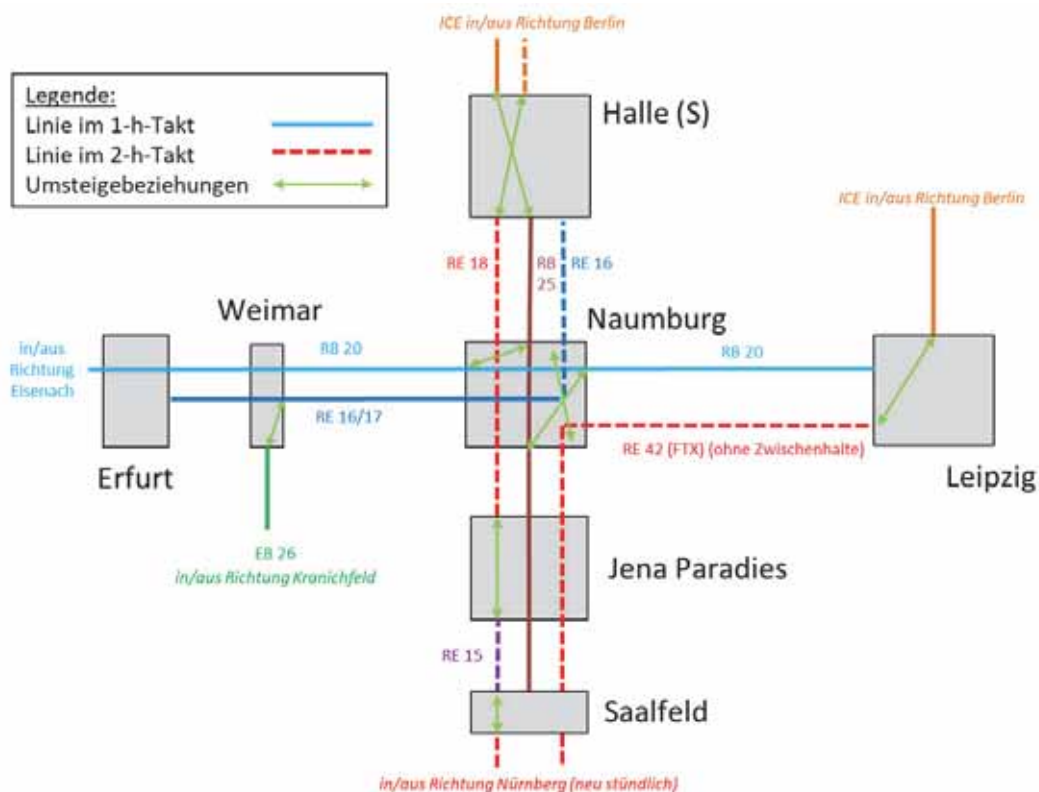


Abbildung 22: Fahrplankonzept zur Verbesserung der Anbindung des Saaletals

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die konkreten Planungen zur Umsetzung dieses Konzepts erfolgen im Rahmen der Aufstellung des Jahresfahrplans 2019. Neben den Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen sind auch die finanziellen Voraussetzungen zur Beauftragung dieser Leistungen zu schaffen.

SPNV-Angebot Nordthüringen

Ab dem Fahrplanjahr 2018 wird das größte Schienenverkehrsprojekt Deutschlands (VDE 8) in Betrieb genommen. Neben dem Fernverkehr wird auch der Nahverkehr vom Streckenausbau profitieren und folgende Angebotsverbesserungen erfahren. Auch in der Region Nordthüringen werden Optimierungen vorgenommen.

Der RE 19 erhält zukünftig in Sangerhausen den Anschluss zur Regionalbahn (RB 59) aus Erfurt. Durch einen zusätzlichen Halt in Wolkramshausen wird der Anschluss an die Züge zwischen Erfurt und Nordhausen hergestellt.

Zwischen Erfurt und Bad Langensalza wird der RE 2 durch Entfall der Halte in Kühnhausen und Erfurt Nord beschleunigt. Im ICE-Knoten Erfurt entstehen dadurch Fernverkehrsanschlüsse in Richtung Leipzig, Berlin, Frankfurt und München.

Durch eine bessere zeitliche Verteilung der Angebote der RB 52 Erfurt – Leinefelde und des RE 55 Erfurt – Nordhausen bestehen für Erfurt Nord, Erfurt-Gispersleben und Kühnhausen zukünftig stündliche Verbindungen nach/von Erfurt Hbf.

In Gotha entstehen ab 2018 in beiden Richtungen Anschlüsse zwischen den Linien RE 1 Erfurt – Göttingen und RB 20 Eisenach – Halle. Durch die Einführung einer neuen Spätverbindung ab Erfurt können die Fahrgäste der letzten Fernverkehrszüge auch abends weiter nach Gotha, Bad Langensalza, Mühlhausen und Leinefelde reisen.

Die durchgehende Reiseverbindung Erfurt – Sangerhausen – Halle entfällt ab 2018 aufgrund fehlender Signaltechnik im Bahnhof Sangerhausen. Mittels Umstieg zwischen der RB-Linie 59 Erfurt – Sangerhausen und der RE-Linie 19 Leinefelde – Halle im Bahnhof Sangerhausen wird die Reisekette Erfurt – Sangerhausen – Halle erhalten. Die Verdichterzüge der RB 59 verkehren wenige Minuten verschoben, um die Anschlüsse vom Fernverkehr im Knoten Erfurt zu erreichen.

Zwischen Sömmerda und Buttstädt wird zukünftig ein zweistündliches Angebot mit Anschlüssen im Knoten Sömmerda in bzw. aus Richtung Erfurt und Sangerhausen verkehren.

Schwachlaststrecken

Bei Strecken mit einer Querschnittsbelastung von unter 500 Fahrgästen je Werktag sind zur Entscheidung über die Aufrechterhaltung oder Abbestellung detailliertere Betrachtungen notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund der künftig zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Im Zusammenhang mit Entscheidungen zum langfristigen Erhalt von einzelnen SPNV-Angeboten sind speziell folgende Fragestellungen zu untersuchen:

- Sind zusätzliche Fahrgastpotenziale generierbar, beispielsweise durch Verbesserungen im SPNV-Angebot sowie Informations- und Marketingmaßnahmen?
- Welche gesamtwirtschaftliche Bedeutung hat die jeweilige Strecke?
- Welche Erschließungs- bzw. Netzbildungsfunktion besteht auf der jeweiligen Strecke?
- Gibt es alternative, gegebenenfalls konkurrierende StPNV-Angebote?
- Welchen Zustand bzw. Erneuerungsbedarf weist die jeweilige Strecke auf?

Eine solche Einzelfalluntersuchung betrifft vor allem die folgenden Relationen:

- Fröttstädt – Friedrichroda
- Orlamünde – Pößneck
- Eisfeld – Sonneberg
- Hockeroda – Blankenstein
- Sömmerda – Buttstädt
- Ilmenau – Rennsteig
- Weimar – Kranichfeld
- Weida – Zeulenroda – Hof

In die Einzelfallprüfung sollen auch die Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr einbezogen werden. Diese haben eine genaue Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten und können Vorschläge zur Verbesserung der Nachfrage der entsprechenden Zugverbindungen unterbreiten. In diesem Sinne geht es vornehmlich um die Stärkung der Verkehrsachsen und nicht um eine Abbestellung der SPNV-Angebote auf diesen Strecken.

SPNV-Zielkonzept 2022+

Mit dem Konzept „Thüringen 2024“ wurde ein sogenanntes Migrationskonzept erstellt, das die Entwicklungen bei Fahrzeugen und Infrastruktur im Mittelfristzeitraum abbildet. Planungsgrundlage sind die vorgegebene Infrastruktur, Fahrzeugprämissen sowie der SPNV aus dem Zielkonzept VDE 8.

Nachfolgend werden die Prüfaufträge für das SPNV-Liniennetz Thüringens ab dem Jahr 2022 beschrieben. Die Ergebnisse sind in der anschließenden Fortschreibung des NVP zu berücksichtigen und hinsichtlich der Neuvergaben ab 2024 festzulegen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Tabelle 17: Prüfaufträge Zielkonzept 2022+

Prüfauftrag	Erläuterung
stündliche Verbindung Erfurt – Göttingen	Verdichtung der Anbindung Mittelthüringens an Nordwestdeutschland über den Fernverkehrsknoten Göttingen
Durchbindung Eisenach – Meiningen – Schweinfurt	neue umsteigefreie Verbindungen zwischen den beteiligten Regionen in Südthüringen und Unterfranken Potenzialbetrachtung der durchgehenden Verbindung Prüfung Einführung RE-Konzept
Flügelkonzept Naumburg (Anbindung Ostthüringen)	Herstellen weiterer umsteigefreier Verbindungen im Liniennetz der überregionalen RE zur effektiven Nutzung der Infrastruktur Sicherung bzw. Herstellung des Anschlusses zwischen den Expresslinien in Naumburg in beiden Richtungen, Anbindung Ostthüringens an den Fernverkehr in Halle und Leipzig
durchgehende Verbindung Leipzig – Zeitz – Gera – Greiz – Plauen Mitte	Ersatzkonzept für Teilabschnitt der Linie RE 3 nach Greiz als Folge der Elektrifizierung der MDV Betrachtung der Potenziale einer die Landesgrenze überschreitenden, Oberzentren verbindenden Linie mit Anbindung an den Knoten Leipzig
Konzept umsteigefreie SPNV-Verbindung auf der „Städteachse Thüringen“ zwischen Altenburg und Eisenach	Potenzialuntersuchung für 15-Minuten-Takt auf der Städteachse Thüringen Herstellen weiterer umsteigefreier Verbindungen mittels Flügeln/Vereinigen in Weimar in/aus Richtung Gera und Naumburg
Durchbindung RE Gera – Hof nach Nürnberg	Konzept einer durchgängigen, schnellen Verbindung zwischen Ostthüringen und den Oberzentren Bayreuth und Nürnberg Prüfen des Einsatzes von Neigetechnik
RE Kassel – Eisenach	Herstellen einer schnellen RE-Verbindung zwischen Kassel und Eisenach
Perspektiven der Pfefferminzbahn Sömmerda – Buttstädt – Großheringen	Potenzialuntersuchungen zum Verkehrsangebot der Strecke unter Einbeziehung des Landkreises und der Anrainergemeinden

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Für die Pfefferminzbahn ist konzeptionell, hinsichtlich Taktung und räumlicher Eingliederung in das Nahverkehrsnetz zu untersuchen, inwieweit das bis Ende 2017 bestellte Angebot als Alternative im Pendlerverkehr und als Zubringer zu den Verknüpfungspunkten wieder aufgenommen werden kann. Zu prüfen ist dabei auch, ob die Bahnverkehre über Großheringen hinaus, beispielsweise nach Naumburg oder Camburg/Jena verlängert werden können, um zusätzliche Fahrgastpotenziale zu generieren. Neben den Gebietskörperschaften und kommunalen Aufgabenträgern für den StPNV sollen bei den Untersuchungen auch Vertreter der Zielgruppen wie Senioren, Behinderte, sozial benachteiligte Menschen und Touristen einbezogen und die jeweiligen Belange angemessen berücksichtigt werden.

Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Werrabahn und/oder der Höllentalbahn müssen konkrete Angebotskonzepte erarbeitet werden. Zunächst sind jedoch konkrete Planungen zum Streckenverlauf sowie zur künftigen Ausgestaltung der Infrastruktur erforderlich. Derzeit denkbar sind beispielsweise die Verlängerung der Regionalbahnlinie Eisenach – Eisfeld nach Coburg oder die Verlängerung der Regionalbahnlinie Saalfeld–Blankenstein bis Hof Hbf.

Die dargestellten Prüfaufträge betreffen SPNV-Angebote über die Landesgrenzen Thüringens hinaus auch weitere Aufgabenträger. Die Bearbeitung der Prüfaufträge bedarf dementsprechend einer umfassenden Abstimmung bzw. enger Zusammenarbeit mit den Nachbaraufgabenträgern. Ein Beispiel hierfür sind die vielfältigen Möglichkeiten und Vorschläge der Anbindung Frankens an die Oberzentren in Thüringen und Sachsen, welche sich in Prüfaufträgen „Durchbindung RE Gera – Hof nach Nürnberg“ und „durchgehende Verbindung Leipzig – Zeitz – Gera – Greiz – Plauen Mitte“ widerspiegeln könnten. Der Freistaat Thüringen wird zu gegebener Zeit die Gespräche aufnehmen, ist aber gleichfalls stets offen für konstruktive Initiativen der Partner.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Vergabekonzept

Der Freistaat Thüringen ist Vertragspartner in 16 Verkehrsverträgen. Davon ist das Land federführende Vergabestelle bei acht Verträgen. In den weiteren acht Verträgen wirkt der Freistaat als Vertragspartner unter der Federführung anderer Aufgabenträger mit.

Um die Vielzahl an Verträgen zu reduzieren und die Vertragslandschaft übersichtlicher zu gestalten, plant der Freistaat Thüringen ein angepasstes Vergabekonzept. Die Übersicht 23 zeigt den künftigen Netzzuschnitt der Vergabeverfahren von SPNV-Leistungen, die durch Thüringen federführend abzuschließen sind und partiell während der Gültigkeitsdauer des NVP (2018 – 2022) vorbereitet und initiiert werden müssen.

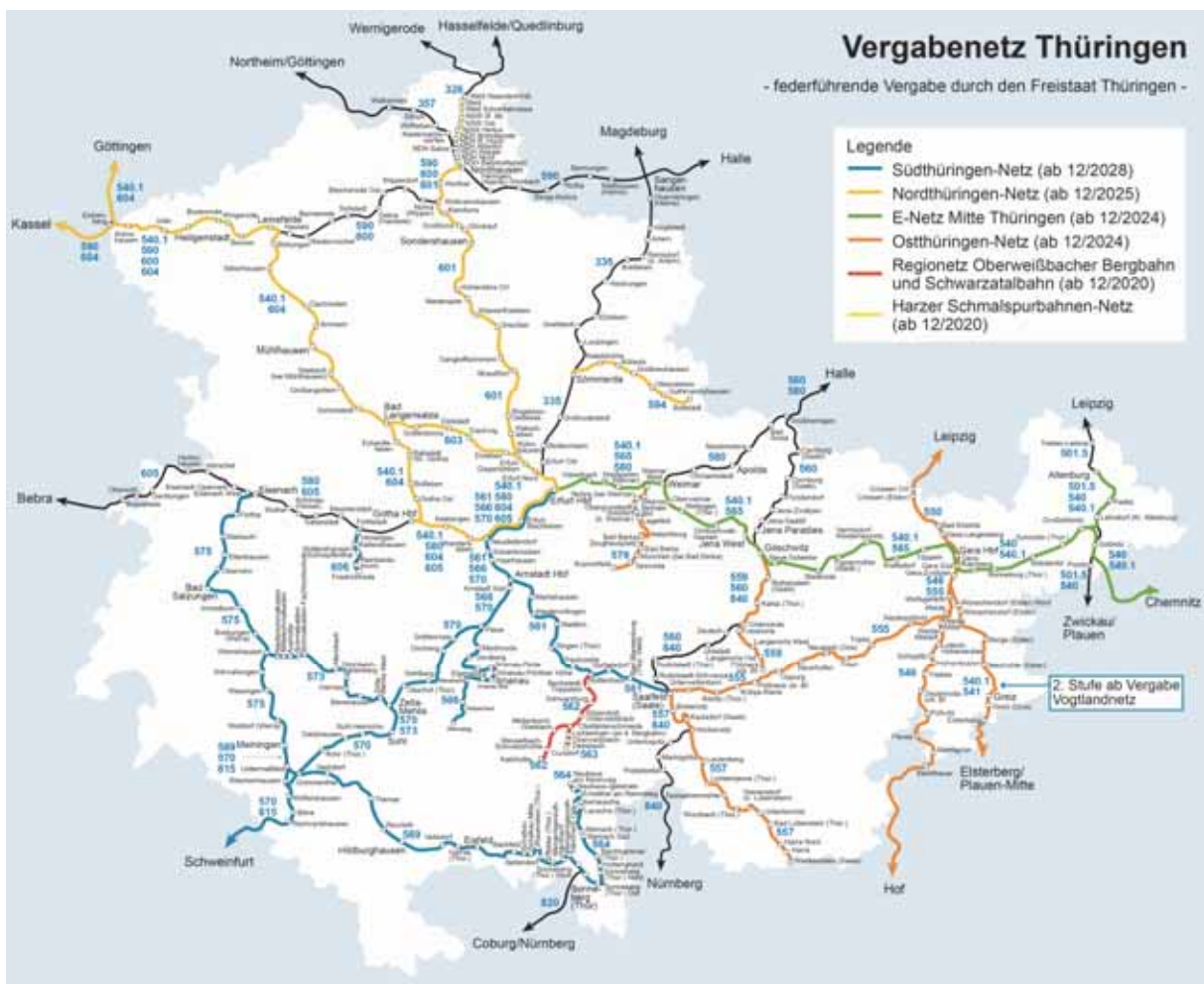


Abbildung 23: Vergabekonzept Thüringen federführend (Zielzustand²¹ ab 2028)

²¹ E-Netz Mitte Thüringen: Betriebsaufnahmezeitpunkt in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der MDV

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Abbildung 24: Vergabenetze mit Vertragspartner Thüringen²²

Die Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung ist nicht vor dem Jahr 2024 realistisch, steht aber im Rahmen der Planung der Vergabenetze bereits heute im Fokus. Mit der Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gera – Gößnitz/Altenburg wird der Freistaat Thüringen Elektrofahrzeuge einsetzen und braucht entsprechende vertragliche Optionen bei der anstehenden Vergabe. Dies wirkt sich vielschichtig auf die vorgesehenen Vergabenetze aus.

²² E-Netz STS: In Abhängigkeit der konkreten künftigen Ausgestaltung des Netzes und der Abstimmungen der Aufgabenträger ist eine Federführung auch durch Thüringen möglich.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die heute laufenden Verträge für die drei Expresslinien RE 1, RE 3 und RE 7 enden im Dezember 2021. Dabei ist ein Übergangsszenario erforderlich, welches verschiedene Laufzeitoptionen berücksichtigen muss, um die Regionalexpresslinien später ihren neuen Vergabenetzen (E-Netz Mitte Thüringen ab 12/2024²³, Nordthüringen-Netz ab 12/2025, Südthüringen-Netz ab 12/2028) zuordnen zu können.

Leistungsvergabe 2018 – 2022

Während der Gültigkeitsdauer des NVP 2018 bis 2022 sind mehrere Vergabeverfahren durch den Freistaat Thüringen durchzuführen, deren Betriebsaufnahmen zum Teil in diesem Zeitraum oder danach liegen. Folgende SPNV-Leistungen werden durch den Freistaat federführend bis 2022 vergeben bzw. deren Vergabeverfahren initiiert:

- Harzer Schmalspurbahnen (Betriebsaufnahme 2020)
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (Betriebsaufnahme Dez. 2021)
- Überleitungsvertrag Neigetechne (Betriebsaufnahme Dez. 2021)
- Vertrag Zeulenroda – Hof (Verlängerung bis 12/2024; anschließend Integration ins Dieselnetz Ostthüringen)
- Dieselnetz Ostthüringen (Betriebsaufnahme Dez. 2024)
- Elektro-Netz Mittelthüringen (Betriebsaufnahme Dez. 2024, in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme der Elektrifizierung)
- Dieselnetz Nordthüringen (Betriebsaufnahme Dez. 2025)

Darüber hinaus sind weitere Vergabeverfahren durchzuführen, an denen sich der Freistaat in Kooperation mit jeweils mindestens einem anderen Aufgabenträger beteiligt. Folgende Vergabeverfahren werden bis 2022 durchzuführen sein:

- E-Netz Franken im Jahr 2019 (federführend durch BEG)
- MDSB I im Jahr 2021 (federführend durch ZVNL)

Vernetzung der Verkehre

Um die Reiseketten der Fahrgäste durchgehend und reibungslos gestalten und zusätzliche Nachfrage generieren zu können, ist die Vernetzung des SPNV zu den weiteren Verkehrsträgern bzw. Verkehrsarten voranzutreiben. Die Vernetzung wird unterschieden nach der Verknüpfung des SPNV zum Fernverkehr, Individualverkehr, StPNV oder innerhalb des SPNV.

Neben der planerischen Verknüpfung der Angebote und der baulichen Verknüpfung an den Zugangsstellen ist ebenso die Vernetzung der Informationssysteme eine Zielstellung des Freistaates Thüringen. Diese Systeme sollen dem Fahrgast Auskunft über alle Angebote der Reiseketten bieten.

Zur Förderung der baulichen Vernetzung im ÖPNV stellt der Freistaat Thüringen das ÖPNV-Investitionsprogramm auf, über welches jährlich Fördermittel für Verknüpfungsanlagen (z. B. Bushaltestellen, P+R, B+R, Fahrgastinformation) ausgegeben werden. Die nachfolgende Liste enthält einige beispielhafte Verknüpfungsanlagen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

²³ In Abhängigkeit der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der MDV

Tabelle 18: Maßnahmen bis 2022

Station	Maßnahmen ÖPNV-Verknüpfungsanlagen
Bad Salzungen	Neubau Busbahnhof und Umgestaltung Bahnhofsbereich
Suhl	Neubau Busbahnhof, P+R, B+R, WC
Sonneberg	Herstellung Barrierefreiheit am Busbahnhof
Waltershausen	Neubau Bushaltestellen, P+R, B+R, WC
Jena-Göschwitz	Neubau P+R, B+R
Jena-Saalebahn	Neubau P+R, B+R
Jena West	Neugestaltung Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen, P+R und B+R
Meiningen	Neubau B+R und WC
Rudolstadt	Neubau ZOB und WC

Verknüpfung des SPNV und zum Fernverkehr

Die Verknüpfung des SPNV zum SPNV hat gehobene Priorität bei der Vernetzung der Verkehre. Der SPNV wird grundsätzlich in den Fernverkehrsbahnhöfen auf die Angebote des SPNV ausgerichtet. So werden die überregionale Erreichbarkeit als ein wichtiger Standortfaktor Thüringens gesichert und gleichzeitig die Erreichbarkeitsvorteile des Fernverkehrs in die Fläche getragen. Dazu wird eine Kontinuität der angebotenen Fernverkehrshalte angestrebt und unterstützt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sind mit der vollständigen Inbetriebnahme der VDE 8 erhebliche Änderungen im deutschen Fernverkehrsangebot wirksam geworden. Das sich im Wandel befindende Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn spielt im Zusammenhang mit dem Knoten Erfurt eine gehobene Rolle. Mit der Fernverkehrsoffensive 2030 hat die DB AG ein Konzept vorgelegt, das beispielsweise drei neue Intercity-Zugpaare auf der MDV (ab Dezember 2018) vorsieht, welche nach Elektrifizierung bis nach Chemnitz verlängert werden sollen. Außerdem sollen ab Dezember 2023 wieder vertaktete IC-Fernverkehrszüge zwischen Nürnberg, Saalfeld, Jena und Leipzig angeboten werden.

Die Angebote des SPNV werden ebenso aufeinander abgestimmt und in den festgelegten Taktknoten Thüringens bzw. in den benachbarten Bundesländern miteinander verknüpft. Jeweils mit der Erarbeitung eines neuen Fahrplanstandes wird gleichzeitig auch die weitere Verbesserung der Anschlüsse im SPNV geprüft und ggf. umgesetzt. Die Taktknoten sind so zu gestalten, dass die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln schnell und barrierefrei möglich sind. Wegweisung und Information unterstützen die Reisenden bei der schnellen Auffindung der Bahnsteige.

Die Systematik der bestehenden Taktknoten wird stetig optimiert. Die ab 2018 geltenden SPNV-Taktknoten sind in Abbildung 25 grafisch sowie tabellarisch, einschließlich der diese Knoten bedienenden SPNV-Linien in Anlage 10, dargestellt. Mit den dargestellten Taktknoten wird ein weiterer Schritt in Richtung Einführung eines landesweiten Thüringen-Taktes gegangen.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Auf Grund verkehrlicher Randbedingungen (Anschlussherstellung in den benachbarten Fernverkehrsknoten, Fahrzeiten zwischen den Knoten etc.) konnte der Taktknoten Jena bisher noch nicht idealtypisch ausgebildet werden. Hier sind in den nächsten Jahren Prüfungen erforderlich, wie für Jena attraktive Umsteigebeziehungen im Sinne eines ITF-Taktknotens geschaffen werden können. Dabei wird auch zu untersuchen sein, ob Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur erforderlich sind.



Abbildung 25: SPNV-Taktknoten in Thüringen ab 2018

Vernetzung mit dem Fernbus-Angebot

Das in den vergangenen Jahren fortlaufend gewachsene, dynamische Angebot der Fernbusbetreiber stellt in Teilbereichen zwar eine Konkurrenz für den SPNV dar, wird aber auch als Chance für die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs gesehen. Eine Vernetzung zwischen SPNV und Fernbus wird angestrebt. Dabei ist jedoch die begrenzte Einflussnahme der Genehmigungsbehörden auf die Fernbusangebote zu beachten. Die Kommunen haben nur sehr begrenzt Einfluss auf den Standort der Fernbushalte. Dem Freistaat Thüringen fehlt es an Einfluss auf die eigenwirtschaftlich durchgeführten Fernbuslinien. Hinzu kommt das sich sehr schnell ändernde Linien- und Fahrplanangebot im Fernbusverkehr, das den notwendigen sehr langen Planungsvorläufen der Fahrplangestaltung im SPNV entgegensteht.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Eine bauliche Verknüpfung durch die gezielte Genehmigung von Fernbushalten im direkten Umfeld zu Bahnhöfen ist eine zu prüfende Maßnahme des Freistaates Thüringen zur Vernetzung. Weiterhin wird die Aufnahme der Fernbusreiseinformation in die Auskunftssysteme der EVU angestrebt. Um diese Ansätze gewährleisten zu können, ist eine enge Kooperation und Abstimmung zwischen dem Freistaat, den Kommunen und den Fernbusbetreibern notwendig.

Verknüpfungspunkte zum StPNV

Die zeitliche Verknüpfung zwischen Bus und Bahn soll optimal sein, also nicht zu lang und andererseits hinreichend bemessen, um sichere Übergänge zu ermöglichen. Dazu gehört unter anderem, die erforderliche Mindestübergangszeit möglichst gering zu halten. Erreichbar ist dies beispielsweise durch kurze, direkte und barrierefreie Wege zwischen Bus- und Bahnsteig sowie durch die Minimierung von zusätzlichen Zeitbedarfen, beispielsweise für den Erwerb von Anschlussfahrtscheinen. Um eine optimale Verknüpfung von StPNV und SPNV zu gewährleisten, ist eine konkrete Abstimmung bei der Fahrplangestaltung notwendig und soll weiter vertieft werden.

Eine Übersicht der im Freistaat Thüringen baulich vorhandenen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und StPNV ist in der Anlage 9 enthalten.

Ein gelungenes Beispiel für die Vernetzung SPNV-StPNV sind die definierten Verknüpfungspunkte gemäß dem VMT-Rahmenplan. Die darin festgeschriebenen Verknüpfungspunkte mit SPNV-Bedienung stellen im Gesamtkontext ÖPNV relevante Verknüpfungen zu Straßenbahn und Bus dar.

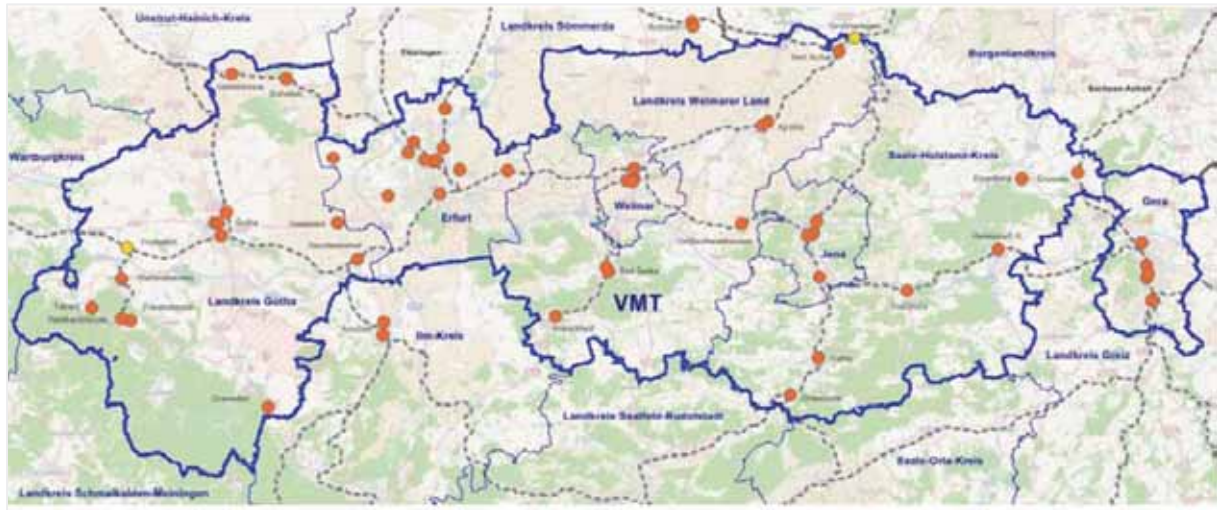


Abbildung 26: Darstellung der Verknüpfungspunkte im VMT-Rahmenplan (Quelle: VMT)

Verknüpfung des SPNV mit dem Individualverkehr

Mit der Aufstellung des aktuell ermittelten Bedarfs an P+R-Stellplätzen im nachfolgenden Abschnitt und dem Handlungsbedarf in der Anlage 9 werden Festlegungen zur Verknüpfung des SPNV mit dem MIV getroffen. Ein fortwährendes Ziel ist es, ausreichend P+R-Plätze an Umsteigepunkten zwischen MIV und SPNV einzurichten.

Um vor allem zu den Hauptverkehrszeiten den Kfz-Verkehr in den Zentren zu reduzieren, soll das Angebot vor allem auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr (Pendler), aber auch auf den Veranstaltungsverkehr ausgerichtet werden. Einen Anreiz zum Umstieg in den ÖPNV bieten vor allem:

- angemessene Reisezeiten im ÖPNV,
- attraktive, ausreichende und gebührenfreie P+R-Stellplätze,
- ausreichend dimensionierte Vorfahrt- und Haltmöglichkeiten (Kiss+Ride²⁴) am ÖPNV-Zugang und
- kurze und barrierefreie Wege zwischen Stellplatz und ÖPNV-Zugang.

Durch die Schaffung von P+R-Angeboten in Verbindung mit gesondert ausgewiesenen Carsharing-Stellplätzen kann zusätzlich positiv auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs hingewirkt werden. Dies gilt ebenso für ggf. eingerichtete Fahrradverleihsysteme an den Zugangsstellen. B+R-Anlagen stellen ebenfalls eine Verknüpfungsanlage mit dem SPNV dar. Dahingehend und insbesondere auch auf die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem SPNV wird im Kapitel Radverkehrskonzept Thüringen eingegangen.

P+R-Anlagen

Eine P+R-Anlage wird definiert durch eine Beschilderung des Parkplatzangebotes und markierte Stellplätze. Mehrere durch den Freistaat beauftragte P+R-Studien im Umfeld des ICE-Knotens Erfurt sowie eigene Bedarfsabschätzungen²⁵ hatten im Ergebnis den Bedarf an P+R-Plätzen an Zugangsstellen abgeschätzt.

²⁴ Kiss+Ride: Kurzzeitparken zum Zweck des Abliefern oder Abholens von Fahrgästen an einer Zugangsstelle

²⁵ mit Hilfe des Verkehrsmodells Thüringen

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Demnach sollten folgende Zugangsstellen bis 2022 im dargestellten Umfang um P+R-Plätze erweitert werden.

Tabelle 19: Ergebnis der P+R-Studien im Umfeld des ICE-Knoten Erfurt

Station	vorhandene P+R Stellplätze	P+R Bedarfsabschätzung für 2022
Erfurt-Bischleben	0	6
Neudietendorf	81	104
Wandersleben	0	8
Seebergen	0	8
Gotha	0	158
Kühnhausen	0	5
Döllstädt	0	6
Ringleben-Gebesee	0	7
Straußfurt	0	14
Erfurt Ost	0	1
Großrudestedt	0	3
Leubingen	0	5
Oberweimar	0	5
Mellingen	9	11
Großschwabhausen	0	13
Hopfgarten (Weimar)	0	7
Weimar	41	202
Sülzenbrücken	0	1
Haarhausen	3	6
Plaue	0	10
Marlishausen	0	11
Stadtilm	0	11

Landesbedeutsamer StPNV

Seit dem Jahr 2017 fördert das Land Buslinien entlang landesbedeutsamer StPNV-Achsen in Ergänzung zum SPNV-Angebot. Die Verknüpfungspunkte zwischen landesbedeutsamen Buslinien und dem SPNV sind in der StPNV-Finanzierungsrichtlinie festgelegt. Die landesbedeutsamen StPNV-Achsen gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie des TMIL vom 19. Oktober 2015 können Anlage 11 entnommen werden.

Die ersten Erfahrungen zur Förderung des landesbedeutsamen Busnetzes lassen erkennen, dass die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen des StPNV Interesse an der Einrichtung und dem Betrieb der sog. landesbedeutsamen Buslinien haben. Im Jahr 2017 wurden 14 Linien als förderfähig anerkannt. Das Land geht davon aus, dass ab 2018 weitere Buslinien entsprechend qualifiziert und zur Förderung beantragt werden. Aufbauend auf den Erfahrungen soll die Förderung fortgesetzt werden, wobei gleichzeitig geprüft wird, ob weitere nachfolgend beschriebene Verbesserungen am Gesamtkonzept sinnvoll sind.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Nach Auswertung der Nachfrage soll geprüft werden, ob als Vorgabe eine Ausweitung des Angebots auf zehn bis zwölf Fahrtenpaare montags bis freitags und auf sechs bis acht Fahrtenpaare an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sinnvoll ist. Anzustreben sind zudem reine, minutengenaue Taktzeiten, die strikt einzuhalten sind. Zur Anschlusssicherung zum SPNV sollen mittelfristig Echtzeitinformationssysteme bei den betreffenden Unternehmen implementiert werden. Wünschenswert ist, dass die maximale Übergangszeit zum SPNV künftig kleiner oder gleich zehn Minuten beträgt, sofern dies die infrastrukturell bedingte Zuwegung an den Stationen zulässt (Einzelfallprüfung).

Zu prüfen ist auch, ob halbjährliche Qualitätsberichte eingeführt werden. Diese beinhalten auch die stetige Nachfrageanalyse und ggf. Aussagen zur Verbesserung der Angebote.

Die Qualität und die Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge auf diesen Linien soll schrittweise verbessert werden. Der Freistaat Thüringen unterstützt den barrierefreien Ausbau der Haltestellen entlang dieser Linien im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im ÖPNV in Thüringen (vgl. Kapitel 3.2). Zu prüfen ist außerdem, ob für die landesbedeutsamen Buslinien ein spezifisches Marketingkonzept entwickelt wird, das durch die Unternehmen mit getragen und angewandt werden soll (Buswerbung, Kennzeichnung des Angebots, Informationssystem usw.).

Die Angebote der landesbedeutsamen Buslinien sollen ein zum SPNV adäquates Angebot darstellen, welches ähnliche Angebotsstandards beinhaltet. Eine höhere Förderung je Fahrplankilometer bei Einhaltung dieser Bedingungen ist in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu prüfen.

Radverkehrskonzept Thüringen

Als Bundesland mit großen Höhenunterschieden und überdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzer-Anteilen positioniert sich der Freistaat Thüringen deutlich für eine Förderung des Radverkehrs in den Bereichen Alltag, Freizeit und Tourismus. Als wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes (vorläufiger Stand 21.07.2017) soll die Verknüpfung von Radverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Pendlerrelationen künftig mehr in den Fokus rücken. Das trägt auch dazu bei, das Nutzerpotenzial für den SPNV weiter zu steigern. Hierzu wird von folgenden Verknüpfungsformen zwischen Rad- und Schienenverkehr ausgegangen:

- Fahrradparken an Zugangsstellen (Nutzung des eigenen Fahrrades auf dem Weg zur ÖV-Zugangsstelle und/oder auf dem Weiterweg nach der ÖV-Nutzung), auch B+R genannt,
- Fahrradmitnahme,
- Fahrradverleih (Nutzung eines öffentlichen Mietrades auf dem Weg zur ÖV-Zugangsstelle und/oder auf dem Weiterweg nach der ÖV-Nutzung). (Quelle: Radverkehrskonzept 2.0)



Abbildung 27: Mehrzweckbereich zur Fahrradmitnahme im Fahrzeug

Im schienengebundenen Verkehr besteht nach wie vor Handlungsbedarf in der Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte mit B+R-Anlagen. Hierfür definiert das Radverkehrskonzept Mindeststandards für B+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen, die die Anforderungen im Sinne der Erreichbarkeit, Lage und Akzeptanz, Raum- und Flächenbedarfe, Überdachung und Wetterschutz sowie Ständersysteme beschreiben. Zudem sollen an Zugangsstellen mit hoher Wahrscheinlichkeit der Nutzung von Pedelecs Zugangssicherungen und Lademöglichkeiten eingeplant werden, sofern die dafür notwendigen Kriterien erfüllt sind.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Zur Qualitätsverbesserung und Ausweitung der Kapazitäten von B+R-Anlagen ist zu prüfen, inwieweit ein spezielles Sonderprogramm zur Förderung geschaffen wird.

Eine Förderung von B+R-Anlagen erfolgt grundsätzlich zunächst für Stationen mit Kapazitätsengpässen für Fahrradparkplätze. Anschließend sind die Stationen ohne bestehende B+R-Anlagen auszurüsten. Dabei soll die Ermittlung vorzuhaltender B+R-Anlagen anhand der Anzahl von Ein- und Aussteigern an den Zugangsstellen kategorisiert erfolgen:

Tabelle 20: Ermittlung vorzuhaltender B+R-Plätze an Zugangsstellen des SPNV

Ein- und Aussteiger pro Werktag	Anzahl vorzuhaltender B+R-Abstellplätze
< 100	5
100 bis 250	10
250 bis 1.000	Anzahl wird nachfrageorientiert anhand einer Erhebung abgestellter Fahrräder festgelegt. Zudem ist eine Reserve von 50% der gezählten Plätze vorzusehen
> 1.000	Anzahl wird auf Basis einer Einzelfallprüfung festgelegt

Zur Stärkung der Verknüpfung von Rad- und Schienenverkehr behält das Land die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im SPNV weiterhin bei. Um die in der Vergangenheit durch dieses Angebot entstandenen Kapazitätsengpässe in den Zügen zu verhindern, wird bei künftigen Neuausschreibungen auf größtmögliche Optimierung der Schienenfahrzeuge geachtet und hinsichtlich des Betriebes für eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme gesorgt – auch im Schienenersatzverkehr. Im Schienenersatzverkehr ist darüber hinaus künftig auf die Barrierefreiheit zu achten.

Zudem sollen Maßnahmen gefördert werden, um auftretende Kapazitätsengpässe zu verhindern. Hierzu gilt es Alternativen zur Fahrradmitnahme zu schaffen, Kapazitäten der Fahrradmitnahme zu erhöhen, die Nutzung von Falträdern zu steigern oder mit Hilfe von Kampagnen und Informationsmitteln eine Konfliktvermeidung bei der Fahrradmitnahme zu unterstützen. Nicht zuletzt sind hier Verleihsysteme für Fahrräder zu erwähnen, deren vor- und nachgelagerte Nutzung zum SPNV Kapazitätsengpässe vermeiden hilft.

Vor allem aber sind neben infrastrukturellen und betrieblichen Handlungsfeldern auch Anstrengungen im Bereich der Informationsvermittlung zu unternehmen. Hierfür wird der Radroutenplaner des Landes mit den ÖV-Fahrplaninformationen verknüpft. Ein Ziel ist hierbei, ein digitales Informationsangebot über bestehende Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme, zu Verleihsystemen und Abstellmöglichkeiten an den Zugangsstellen des SPNV zu schaffen. Ferner sind analoge und digitale Medienangebote zu unterstützen, die die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln als auch allgemein die multimodale Vernetzung aller Verkehrsmittel thematisieren.

Neben der Weiterentwicklung des regulären SPNV-Angebotes setzt sich der Freistaat Thüringen auch für die Fortführung des Bahnnostalgieprogramms und für eine attraktive Erreichbarkeit von touristischen Zielen ein. Das Bahnnostalgieprogramm hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt und weist einen hohen nationalen sowie internationalen Bekanntheitsgrad auf. Durch den Einsatz von historischem Fahrzeugmaterial kann auch das Interesse von Nicht-ÖPNV-Kunden geweckt werden. Die Routen, die im Rahmen des Bahnnostalgieprogramms angeboten werden, können Abbildung 28 entnommen werden.



Für den Erhalt und Ausbau touristischer Angebote, wie z. B. dem Unstrut-Schrecke-Express, steht der Freistaat als Partner bereit. Diese Tourismus- und Veranstaltungsverkehre verstehen sich auch als Marketingelemente und bringen das ÖPNV-System den potenziellen Kunden näher. Die rein touristisch orientierten Verkehre werden jedoch Einzelmaßnahmen bleiben.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Der Tourismusverkehr wird im Kontext mit den überregional bedeutsamen Tourismuszielen Thüringens betrachtet. Die Anbindung der touristisch relevanten Wanderwege spielt dabei ebenso eine Rolle. Dahingehend wird zukünftig eine Online-Freizeitkarte mit den SPNV-Anbindungen auf der NVS-Website angeboten. Die Angebote der Thüringen Card Mobil werden fortgeführt und weiterentwickelt. Es wird eine direkte Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden angestrebt. Die EVU werden bei eigenen Angeboten touristischer Verkehre organisatorisch unterstützt.

Exkurs flexible Bedienformen

Zur Sicherung der Daseinsfürsorge existieren im Freistaat Thüringen neben konventionellen SPNV- und StPNV-Angeboten auch flexible Bedienformen, die insbesondere in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten Anwendung finden. Solche Angebote ergänzen das übergeordnete Bahn-Bus-Netz und sind künftig anhand der Mobilitätsbedürfnisse sowie Fahrgastpotenziale und vorhandener spezifischer Zielgruppen genau abzustimmen. Typische Bedienformen unterscheiden sich vor allem in ihrer zeitlichen und räumlichen Flexibilität und finden ausschließlich nur nach vorheriger telefonischer Bedarfsanmeldung im StPNV statt:

- Taxibus (räumliche und zeitliche Bindung, Linienführung entsprechend der Bedarfsanmeldung)
- Anruf-Sammeltaxi (zeitliche Bindung, teilweise flexible Linienführung mit Ausstieg direkt am Fahrziel)
- Rufbus (keine Linienbindung, Ein- und Ausstieg flexibel, festgelegter Bedienzeitraum)

Zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse gibt es derartige Konzepte auch im Freistaat Thüringen. So ergänzt der Rufbus in Tagesrandzeiten den herkömmlichen Linienverkehr der KomBus GmbH in den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla auf zahlreichen ÖPNV-Relationen.

Auch die Rufbusse in Nordthüringen und das Anruf-Sammeltaxi der „Jenaer Nahverkehr GmbH“ sind als wegweisende Beispiele im Stadt- und Regionalverkehr zu erwähnen. Zur Sicherung der Daseinsfürsorge ist die Anwendung flexibler Bedienformen in dafür geeigneten Regionen und Zeiträumen durch die kommunalen Aufgabenträger zu prüfen. Im Rahmenplan der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (Quelle: VMT-Rahmenplan 2013 - 2017) sind Richtwerte der Mindestbedienung vorgeschlagen worden, gemäß denen flexible Bedienformen anzuwenden sind, wenn die Nachfrage dauerhaft unter fünf Fahrgästen je Fahrt und Werktag liegt. In den Nahverkehrsplänen der Landkreise und Städte werden flexible Bedienformen berücksichtigt und sollten bei entsprechender Eignung dauerhaft Anwendung finden. Dabei ist auf die Barrierefreiheit dieser Verkehre zu achten.

Um die Attraktivität solcher Konzepte weiter voranzutreiben und langfristig in der Verkehrspolitik zu verankern, beteiligt sich das TMIL an dem von der EU finanzierten Projekt „OptiTrans“ (Optimisation of Public Transport for Green Mobility).

Aus dem Erfahrungsaustausch mit anderen vergleichbaren Regionen sammelt der Freistaat Ideen und Anregungen für die Weiterentwicklung dieser Bedienangebote. Daraus sollen Aktionspläne erarbeitet werden, welche an bestehende Verkehrs- bzw. Mobilitätsstrategien anknüpfen. Dabei sollen auch Bürgerbusmodelle berücksichtigt werden.

2.6 Landesweiter Tarif und Verbund

Das Land verfolgt wegen der vielgestaltigen Thüringer ÖPNV-Landschaft den Weg, durch Erweiterung des bestehenden VMT auf einen thüringenweit einheitlichen Tarifverbund hinzuwirken. Der thüringenweite Tarifverbund soll dabei auch diverse Aufgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bündeln und dabei beispielsweise die Angebotskoordinierung im Sinne eines ganzheitlichen ÖPNV-Systems übernehmen. Dabei bleiben die Aufgabenträgerschaft im SPNV und StPNV grundsätzlich unverändert.

Aufbauend auf dieser Absicht existiert eine Studie vom Dezember 2016 zur Ausweitung des bestehenden Verbunds (VMT) auf Landkreise und Städte in Süd- und Westthüringen. Die heutigen Verbundgebiete in Thüringen sowie die untersuchten Erweiterungsräume zeigt folgende Abbildung:



Abbildung 29: Verbundgebiete und Untersuchungsgebiet zur VMT-Erweiterung

In einem ersten Schritt sollen demnach die Regionen mit starken Nachfragebeziehungen und geringen Investitionskosten in den Verbund aufgenommen werden (Ilmkreis, Saale-Orla-Kreis und LK Saalfeld-Rudolstadt). In einem zweiten Schritt könnten die Regionen mit stärkeren Nachfragewerten innerhalb des Erweiterungsgebiets (Sömmerda, Eisenach, Suhl, Schmalkalden-Meiningen und Hildburghausen) ergänzt werden.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Darüber hinaus wurden seitens des Landes mit weiteren Landkreisen und Städten Gespräche mit dem Ziel einer VMT-Ausweitung, welche nicht Gegenstand der Studie waren, geführt.

Die Aufgabenträger entscheiden, ob sie grundsätzlich eine Ausweitung des VMT auf ihren Zuständigkeitsbereich verfolgen möchten.

Danach sind weitere vertiefende Untersuchungen im Rahmen einer detaillierten Einführungskonzeption notwendig. Diese umfasst im Wesentlichen

- Weiterentwicklung des konkreten Tarifmodells, perspektivisch mit möglicher Flexibilisierung,
- Festlegungen zur Integration in das Einnahmeaufteilungsverfahren,
- Beschreibung der technischen Spezifikationen für die notwendigen Investitionen,
- Ermittlung der verbundbedingten Aufwendungen (Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste) und
- Untersuchung geeigneter Tarifanerkennungen an den VMT-Grenzen.

Das Land unterstützt dabei die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH weiter mit finanziellen Mitteln im Hinblick auf die notwendigen personellen Ressourcen. Außerdem wird das Land Vorsorge zur anteiligen Finanzierung der verbundbedingten Verluste für die Erweiterung sowie zur anteiligen Förderung der Investitionen (im Rahmen der jeweiligen ÖPNV-Investitionsprogramme) treffen.

Der Landkreis Altenburger Land soll weiterhin im Mitteldeutschen Verkehrsverbund integriert bleiben.

Tarif

Ein gemeinsamer internationaler Tarif der europäischen Bahnen für die Beförderung von Personen ist durch die Besonderen Internationalen Beförderungsbedingungen SCIC (Special Conditions for International Carriage) geregelt. Die Tickets werden gemäß einheitlicher Rechtsvorschriften des Vertrags über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) ausgegeben und sind nicht an einen bestimmten Zug gebunden.

Eine deutschlandweite Tarifkooperation von zahlreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE). Der TBNE regelt die Zusammenarbeit, die durchgehende Anerkennung von Tarifangeboten und die Grundsätze der Einnahmeaufteilung zwischen den beteiligten EVU. Der TBNE soll künftig in einen deutschlandweiten Tarifverbund der Eisenbahnen überführt werden.

SCIC und TBNE werden auch durch EVU in Thüringen anerkannt. Thüringenweite Tarifkooperationen gibt es derzeit lediglich im Bereich des SPNV.

Langfristiges Ziel des Freistaates Thüringen ist ein landesweit gültiges, einheitliches Tarifangebot. Dieses Ziel soll möglichst mit der Einrichtung des landesweiten verkehrsmittelübergreifenden Tarifverbunds einhergehen.

Tarifprodukte wie ein landesweit einheitliches Tagesticket oder ein noch zu entwickelndes Auszubildenden-Ticket können dazu einen ersten Schritt bzw. die Grundlage bilden. Ein nächster Schritt könnte eine Flexibilisierung der bestehenden Tarifmodelle sein, wobei künftig auch die voranschreitende Digitalisierung eine maßgebliche Rolle spielen wird.

Exkurs Vertrieb

Das Handlungsfeld Vertrieb ist technologisch in vielerlei Hinsicht gestaltbar, muss jedoch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten landesweit definiert werden. Um realisierbare Ansätze empfehlen zu können, sind vor allem neue Technologien wie Smartphone-Anwendungen (App, NFC) und Chipkarten (Bankkarten, VDV-KA) in Betracht zu ziehen.

Für den Vertrieb eines verkehrsträgerübergreifend gültigen Tickets und den damit verbundenen Aufwendungen kann in einem ersten Schritt eine Handyticket-Anwendung und ein Webvertriebskanal eingerichtet werden, welche auf bestehende Systeme zurückgreifen und die Endgeräte der Fahrgäste (Smartphone, PC) einbeziehen. Mit Etablierung des landesweiten Verbunds ist auch der abgestimmte Ausbau der Vertriebsinfrastruktur in Betracht zu ziehen, so dass alle Unternehmen im Verbund befähigt werden, beispielsweise Chipkarten oder Barcodes zu nutzen. Diese Strategie ist in jedem Fall vor dem Hintergrund von Kosten und Nutzen sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abzuwägen.

Neben den Vorgaben für neue Ansätze im Vertrieb sind gleichzeitig Empfehlungen zum Umgang mit Bestandssystemen zu treffen. Aktuell ist eine Tendenz zu mehr Vertriebsserviceanbietern (z. B. DB Vertrieb, Transdev GmbH) zu erkennen. Mit dem Vergabekonzept ist folgende, landesweit einheitliche Zielstellung für die Vertriebssysteme im SPNV anzuwenden.

Verkauf und Information durch Automaten auf Bahnsteigen	Information, Kontrolle und Verkauf bei Bedarf durch Personal im Fahrzeug
personalbediente Servicestellen an den Verknüpfungspunkten und weiteren konkret zu benennenden Zugangsstellen	Vertrieb online (PC, Smartphone)

Es wird grundsätzlich eine Vertriebspräsenz pro Standort definiert und dieser Standort möglichst einem Verkehrsvertrag zugeordnet. Anhand dieser Grundprämisse soll eine Vergabenetz übergreifende einheitliche Vertriebsstrategie für das Gebiet des Freistaats erarbeitet werden.

Weiterhin besteht Bedarf, Tarifdaten und -schnittstellen zwischen den verschiedenen Systemen zu vereinheitlichen, so dass jeder Anwender mit geringem Aufwand einen Tarif in sein System übernehmen und verkaufen kann.

Auf Grund der guten Anbindung Thüringens an den Fernverkehr sowie zur Vernetzung von Nah- und Fernverkehr wird angestrebt, dass die Eisenbahnen im SPNV ihre Vertriebsinfrastruktur so ausgestalten, dass nicht nur der deutschlandweite Nahverkehrstarif vertrieben wird, sondern auch Tarife des Fernverkehrs.

2.7 Information und Service

Das Konzept zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Fahrgastinformation umfasst:

- die Fahrgastinformation an den Haltepunkten, Bahnhöfen, ÖPNV-Verknüpfungsstellen
- die Fahrgastinformation an und in den Fahrzeugen
- die webbasierte Fahrgastinformation
- die barrierefreie Fahrgastinformation und
- die allgemeine Fahrgastinformation im Rahmen des Marketings.

Echtzeitinformationen sollen im Störfall an den Stationen, auf den mobilen Endgeräten und in den Fahrzeugen die Fahrgäste auf Alternativen oder Ersatz hinweisen. Die Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste sind dahingehend zu kanalisieren und zu verstärken. Die Datenbasis für Echtzeitdaten und Auskunft ist stärker zwischen den Aufgabenträgern und den Unternehmen abzustimmen. Die Anzeige von Anschlüssen ist an konkreten Verknüpfungspunkten durch alle Verkehrsträger (synchron SPNV und StPNV) zu sichern. Die Belange der Barrierefreiheit sind entsprechend zu berücksichtigen.

Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Jahr 2016 eine Initiative zur digitalen Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr gestartet. Mittels einer Roadmap wurde dabei der angestrebte Prozess der Digitalisierung beschrieben. Insbesondere durch die finanzielle Förderung der Einführung interoperabler eTickets sowie der digitalen Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr beteiligt sich das BMVI an der Umsetzung der Ziele. Der VMT begleitet dabei ein Teilprojekt zum einheitlichen Aufbau des Produkt-Kontroll-Moduls.

Ein Projekt mit dem Ziel der umfassenden verkehrsträgerübergreifenden Fahrplanauskunft für die Fahrgäste ist die Implementierung einer „Datendrehscheibe Thüringen“. Dieses gemeinsam mit VMT, NVS und Bus & Bahn Thüringen e.V. (BBT) getragene Kooperationsprojekt beinhaltet die Verarbeitung und Pflege der Sollfahrplandaten sowie die Verwertung der Echtzeitdaten für den gesamten ÖPNV in Thüringen. Die dabei verarbeiteten Daten werden als klassische Fahrplanauskunft genutzt und den Verkehrsunternehmen zur eigenen Verwendung zur Verfügung gestellt. Zudem speist die Datendrehscheibe Thüringen aus ihrer Datenbasis den deutschlandweiten Datenbestand des Projekts DELFI („Durchgängige elektronische Fahrplaninformationen“). Im Gegenzug werden auf diese Weise deutschlandweite Fahrplaninformationen in den Thüringer Fahrplanauskunftssystemen verfügbar gemacht. Ein mittelfristiges Ziel ist außerdem die Bereitstellung öffentlicher Fahrplandaten für Dritte nach Abstimmung mit den Urhebern dieser öffentlichen Fahrplandaten.

Die Thüringer Fahrplanauskunft soll flächendeckende ÖPNV-Informationen Thüringens beinhalten, d. h. alle Soll-Fahrplandaten sowie die zugehörigen Echtzeitinformationen entsprechend ihrer jeweiligen Verfügbarkeit, außerdem mittelfristig Informationen zu touristischen Zielen sowie Angaben zu weiterführenden Mobilitätsangeboten. Als zentrale Säule der Fahrgastinformation ist dieses System sukzessive weiter zu entwickeln. Die Oberfläche dieses Systems kann in unterschiedlichen Markenauftritten bereitgestellt werden.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 2 HANDLUNGSKONZEPT 2018 – 2022

Die Aktivitäten zur Fahrgastinformation und zum Marketing können in Kooperation mit den Aufgabenträgern erfolgen. Diese Aktivitäten zielen auf die Neukundengewinnung, die Vergrößerung des Stammkundenkreises sowie die allgemeine Information über Fahrtmöglichkeiten und Tarifangebote für spezielle Kundengruppen oder für spezielle Fahrtzwecke ab. Die bisher bestehenden Kommunikationsmedien der NVS, die Kundenzeitschrift „Thüringer RegioTakte“ und die NVS-Website www.nvsthueringen.de haben sich bewährt und sollen weitergeführt werden.

„Thüringen in Takt“ – die Dachmarke für den ÖPNV in Thüringen

Ehe ein landesweiter Tarifverbund differenzierte Verbundaufgaben im ÖPNV übernehmen kann, soll die Gründung einer Dachmarke „Thüringen in Takt“²⁶ geprüft werden. Die Konzeption, Einführung und Weiterentwicklung einer Dachmarke wird in Kooperation mit den betroffenen Akteuren durchgeführt. Verschiedene Aufgaben, die für die Dachmarke erforderlich sind, werden bereits durch die NVS betreut. Zu diesen Aufgaben gehören:

- Unterstützung, Konzeption und Controlling der landesbedeutsamen Buslinien,
- Tourismuskoooperation,
- Marketing und Kommunikationsmaßnahmen,
- Mitwirkung bei der Bereitstellung und Pflege von Informationssystemen,
- Umsetzung Radverkehrskonzept im SPNV,
- Koordinierung von Mobilitätsprojekten im Freistaat.

Fahrgastbeirat Thüringen

Der Freistaat Thüringen strebt gemeinsam mit der NVS die Gründung eines landesweiten Fahrgastbeirates ÖPNV Thüringen an. In diesem soll der bestehende Fahrgastbeirat Ostthüringen und der in Vorbereitung befindliche Fahrgastbeirat Nordthüringen aufgehen. Dies wird während der Gültigkeitsdauer des NVP umgesetzt. Die NVS wird die Gründung initiieren sowie entsprechende Gremien und kommunale Aufgabenträger um entsprechende Kooperation bitten.

²⁶ Wortmarke bzw. Bezeichnung der Dachmarke wird ebenfalls noch zu entscheiden sein.

3 Finanzierung

3.1 Grundlagen der Finanzierung

Verkehrsleistungen im SPNV können in der Regel durch die EVU nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sondern erfordern Zuschüsse der Aufgabenträger des SPNV. Dies verstärkt sich dadurch, dass im Gegensatz zum straßengebundenen Personenverkehr für die Eisenbahninfrastruktur entsprechende Nutzungsentgelte an die EIU gezahlt werden müssen. Diese fallen sowohl für die Nutzung der Eisenbahnstrecken in Form von Trassennutzungsgebühren als auch für die Nutzung der Haltepunkte und Bahnhöfe in Form von Stationsentgelten an.

Darüber hinaus sind Investitionen zum Ausbau vorhandener Eisenbahninfrastruktur bzw. für Neubaumaßnahmen erforderlich. Diese werden regelmäßig mit öffentlichen Geldern gefördert und nur zu einem geringen Teil durch die EIU mit erwirtschafteten Eigenmitteln bestritten.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen und zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur stehen dem Freistaat Thüringen insbesondere Mittel aus folgenden Gesetzen und Vereinbarungen zur Verfügung:

- Regionalisierungsgesetz (RegG),
- Entflechtungsgesetz (EntflechtG),
- Bundesprogramm GVFG,
- Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG),
- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) regelt u.a. die Verwendung dieser Mittel für den Bereich des ÖPNV.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die mit dem RegG bereit gestellten Gelder werden als Regionalisierungsmittel bezeichnet. Das RegG wurde zuletzt am 23. Dezember 2016 geändert. Vorangegangen waren zunächst intensive Verhandlungen der Länder mit dem Bund über die Höhe und Dynamisierung der Mittel, anschließend der Länder untereinander zur internen Verteilung der Gelder. Im Ergebnis ist mit der Neufassung des RegG die Mittelbereitstellung und Mittelverteilung bis zum Jahr 2031 festgelegt worden. Insofern besteht für die Länder bis dahin Planungssicherheit. Allerdings sinkt der Anteil Thüringens am Gesamtvolumen der Regionalisierungsmittel von 3,99 % im Jahr 2015 auf 3,22 % im Jahr 2031. Das bedeutet, dem Freistaat Thüringen stehen im Jahr 2031 ca. 30 Mio. € weniger Regionalisierungsmittel zur Verfügung (gegenüber Fortschreibung des bis 2015 gültigen RegG).

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 3 Finanzierung

In den nächsten fünf Jahren stehen dem Freistaat Thüringen folgende Mittel gemäß RegG zur Verfügung:

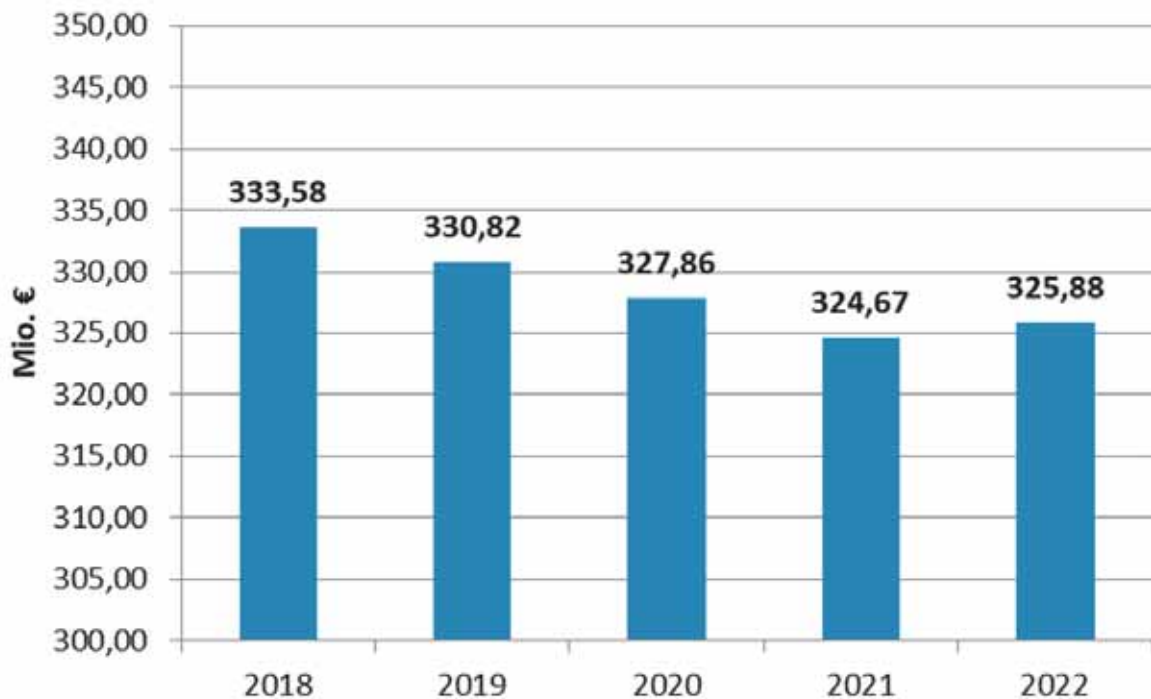


Abbildung 30: verfügbare Regionalisierungsmittel 2018 – 2022

Mit den Regionalisierungsmitteln ist der ÖPNV, insbesondere der SPNV, zu finanzieren. Die Mittel werden in Thüringen diesem Zweck entsprechend verwendet. Die nicht für die originäre Bestellung der SPNV-Leistungen erforderlichen Mittel stehen als zweckgebundene Zuwendungen

- für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG,
- für die kooperative Zusammenarbeit im ÖPNV,
- für Studien zur Weiterentwicklung des ÖPNV sowie
- für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG

zur Verfügung.

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 3 Finanzierung

Wie die Mittel für die einzelnen Schwerpunkte verwendet werden, zeigt Abbildung 31.

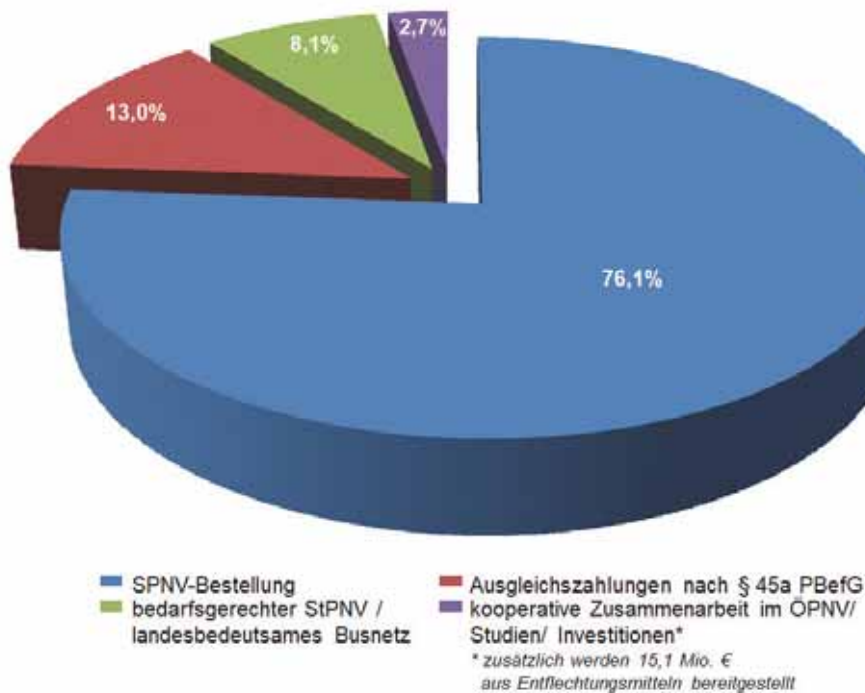


Abbildung 31: Verwendung der Regionalisierungsmittel gemäß Planung 2017

Entflechtungsgesetz (EntflechtG), Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Neben der Zuweisung gemäß RegG gewährt der Bund dem Freistaat Thüringen weitere finanzielle Leistungen für Investitionsvorhaben im Bereich des ÖPNV. Die finanziellen und rechtlichen Grundlagen hierfür sind im EntflechtG verankert. Zudem erhalten die Länder für Großvorhaben mit einem Investitionsvolumen von mehr als 50 Mio. € Mittel nach § 6 GVFG.

Das EntflechtG tritt nach aktuellem Stand am 31.12.2019 außer Kraft.

Der Freistaat Thüringen erhält bis 2019 aus diesem Gesetz, auf Grund der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“, jährlich 50,23 Mio. €. Diese Mittel werden auf Grundlage des Thüringer Gemeindeinfrastrukturfördergesetzes sowohl für Straßenbaumaßnahmen als auch für investive Maßnahmen in die ÖPNV-Infrastruktur zweckgebunden eingesetzt. Im Jahr 2017 werden für die ÖPNV-Infrastruktur 15,1 Mio. € bereitgestellt.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)

Das BSchwAG regelt den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. In den Bedarfsplan, der dem Gesetz als Anlage beigelegt ist, sind die Schienenverkehrsstrecken sowie Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen des kombinierten Verkehrs aufgenommen worden. Auf dieser Grundlage investiert der Bund in Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die Pläne für andere Verkehrsträger werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abgestimmt. Der BVWP wird für einen Zeitraum von 15 Jahren aufgestellt. Der aktuelle BVWP hat eine Laufzeit bis 2030. Darin sind die im Kapitel Infrastruktur benannten Vorhaben enthalten.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Eine weitere wichtige Finanzierungsquelle ist die erstmals im Jahr 2009 zwischen dem Bund und der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der DB Energie AG sowie der Deutschen Bahn AG abgeschlossene LuFV. Gegenstand dieser Vereinbarung sind Maßnahmen außerhalb des Bedarfsplans, die der Erhaltung der Schienenwege der EIU des Bundes sowie deren Finanzierung dienen.

Die aktuell gültige zweite LuFV sieht eine Beteiligung des Bundes an Ersatzinvestitionen in den Jahren 2015 bis 2019 mit Beträgen zwischen 3,1 und 3,5 Mrd. € pro Jahr vor. Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn an den Bund in einem erwarteten Umfang von bis zu 650 Mio. € pro Jahr werden ebenfalls für Ersatzinvestitionen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus verpflichten sich die EIU, innerhalb der Laufzeit der LuFV mindestens acht Mrd. € zweckgebunden für die Instandhaltung der Schienenwege einzusetzen.

Im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 sollen bundesweit 12 Mrd. € in den Oberbau, 4 Mrd. € in die Leit- und Sicherungstechnik, 3 Mrd. € in Brücken, 1 Mrd. € in Tunnel sowie 8 Mrd. € in weitere Gewerke (z. B. Telekommunikation, Energieanlagen) investiert werden.²⁷

Die Anlage 8.7 der LuFV regelt, dass die EIU des Bundes 20 % der Infrastrukturbeiträge für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des SPNV verwenden müssen. Demgemäß werden bundesweit 1,1 Mrd. € für so genannte „Anlage 8.7-Maßnahmen“ zur Verfügung gestellt, wobei diese mit den Ländern abzustimmen sind. Die Länder und die EIU sollen dabei eine ausgewogene Verteilung der Projekte anstreben, welche sowohl die Belange der Länder als auch der EIU angemessen berücksichtigen. Für Thüringen ergibt sich eine Länderquote von 38,005 Mio. €. Mit den EIU wurden auf dieser Grundlage Projekte abgestimmt, die mit diesen Mitteln finanziert werden. Wichtigstes Projekt für Thüringen ist hier der Ausbau der Strecke Erfurt – Wolkramshausen (– Nordhausen).

Noch in der Laufzeit des vorliegenden NVP soll eine dritte LuFV abgeschlossen werden. Die Verhandlungen dazu sollen 2018 aufgenommen werden.

²⁷ Quelle: DB Netz AG rückt dem Investitionsstau zu Leibe. In: Netznachrichten. Nr. 1, 2015

3.2 Investitionsplan Infrastruktur

Neben den EVU und EIU stellt auch der Freistaat Thüringen Mittel für die Verbesserung des ÖPNV bereit. Wesentliche Grundlage bildet die Richtlinie zur Förderung von Investitionen im ÖPNV in Thüringen. Damit werden in Form von Zuwendungen an Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen des ÖPNV und an kommunale Gebietskörperschaften sowie deren jeweilige Zusammenschlüsse für Investitionsvorhaben zum Aufbau, zur Modernisierung und zum Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur sowie zur Beschaffung moderner ÖPNV-Fahrzeuge Mittel bereitgestellt.

Im Jahr 2017 werden dabei folgende Schwerpunktmaßnahmen im Bereich des SPNV gefördert:

Tabelle 21: Förderschwerpunkte im Bereich SPNV

Förderschwerpunkte im SPNV	Fördermittel in Mio. €
ÖPNV-Verknüpfungspunkte	5,81
Ausbau SPNV-Streckennetz	4,11
Bahnhöfe/Zugangsstellen	0,63
Leit- und Sicherungssysteme	0,15

Für die Folgejahre ergibt sich aus den im Handlungskonzept dargestellten Infrastrukturmaßnahmen ein weiterhin hoher Investitionsbedarf. Die konkrete Festlegung bereit zu stellender Mittel erfolgt mit der jährlichen Haushaltsplanung. Unter Berücksichtigung dieser erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium jährlich das Landesprogramm zur Förderung von Investitionen im ÖPNV.

3.3 Finanzierung des ÖPNV

Die Bestellung des Verkehrsangebots im SPNV wird ausschließlich aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Im Jahr 2017 wurden dafür 221,76 Mio. € aufgewendet. Darüber hinaus wurden Regionalisierungsmittel in Höhe von 17,45 Mio. € für Investitionen und 67,11 Mio. € für sonstige Aufgaben im ÖPNV verwendet²⁸.

In den nächsten Jahren werden für die Bestellung des SPNV Mittel in folgendem Umfang benötigt, um die im NVP beschriebenen Planungen umsetzen zu können:

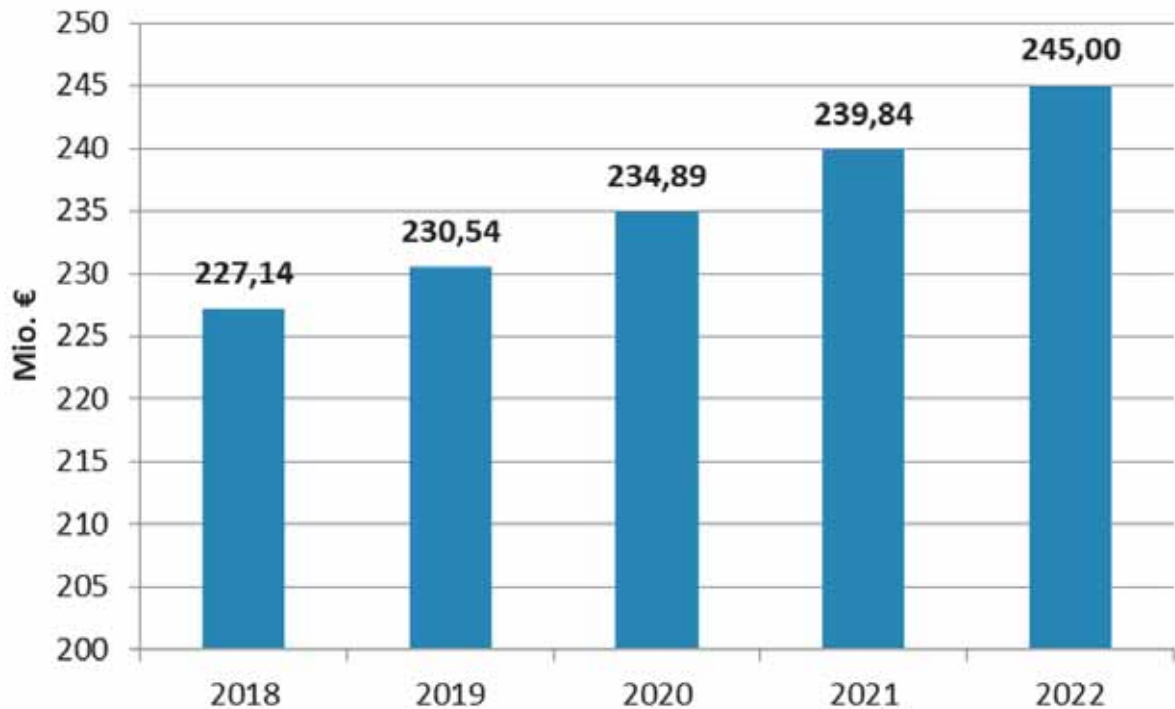


Abbildung 32: Finanzierungsplan Bestellung SPNV 2018 – 2022

Die für SPNV-Bestellungen aufzuwendenden Mittel steigen bis zum Ende des Gültigkeitszeitraums des vorliegenden NVP gegenüber 2017 um 10,5 %. Ursächlich dafür sind die im Handlungskonzept beschriebenen Angebotsplanungen sowie die stetig steigenden Infrastrukturkosten (s. unten).

Da die dem Freistaat Thüringen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel bis Ende 2031 nicht ausreichen, um das geplante ÖPNV-Angebot in Thüringen vollständig zu finanzieren, soll in den kommenden Landeshaushalten eine Rücklage zur Finanzierung des ÖPNV in den Folgejahren gebildet werden. Entnahmen aus dieser Rücklage sind voraussichtlich bereits ab 2020/21 erforderlich.

Erschwerend für eine gesicherte ÖPNV-Finanzierung wirkt der Wegfall der Mittel gemäß EntflechtG ab 2020 im Rahmen der Einigung zum Bund-Länder-Finanzausgleich. Diese Mittel wurden bisher auf Grundlage des Thüringer Gemeindeinfrastrukturfördergesetzes anteilig zweckgebunden für den ÖPNV eingesetzt. Der Freistaat Thüringen wird jedoch auch zukünftig versuchen – im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – weitere Mittel für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bereitzustellen.

²⁸ Quelle: Freistaat Thüringen, Haushaltsplan 2017

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 3 Finanzierung

Weiterer Risikofaktor ist die im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) festgeschriebene Prüfung der Trassenentgelte auf Unterdeckung durch die Bundesnetzagentur. Deren Ergebnis wird wesentlichen Einfluss auf die weitere Entwicklung der Bestellerentgelte im SPNV haben.

Mit der Haushaltsplanung 2018 und Folgejahre wird der Mittelbedarf für SPNV-Leistungen auf Grundlage der bestehenden Verkehrsverträge, der fortgeschriebenen Jahresfahrpläne sowie unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel konkretisiert.

Infrastrukturkosten

Die Infrastrukturkosten bestehen aus den Trassenpreisen sowie den Stationsnutzungsentgelten. Die Mehrzahl der Strecken und Stationen in Thüringen werden durch die DB Netz AG bzw. die DB Station&Service AG vorgehalten. Darüber hinaus betreiben die nicht bundeseigenen EIU (Thüringer Eisenbahn GmbH, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Rennsteigbahn GmbH & Co. KG) ihre Strecken und Stationen in eigener unternehmerischer Verantwortung.

Trassenpreise

Die auf den Strecken der DB Netz AG zu entrichtenden Preise werden im Trassenpreissystem (TPS) geregelt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 tritt ein geändertes TPS, das TPS 2018, in Kraft, welches künftig auf einer überwiegend nachfrageorientierten Entgeltbildung beruht, die die relative Marktt Tragfähigkeit der jeweiligen Verkehrsarten bzw. Marktsegmente berücksichtigt (bisher infrastrukturorientiert).

Zu diesem Zweck werden die zu erhebenden Trassenpreise nach Marktsegmenten differenziert. Für den SPNV werden die Trassenpreise des Weiteren nach Bundesländern segmentiert. Die in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 nach altem TPS erhobenen durchschnittlichen Entgelte werden ab dem Netzfahrplan 2017/2018 um 1,8 % pro Jahr dynamisiert. Eine weitere Differenzierung erfolgt durch die Bildung von zwei Segmenten für jedes Bundesland – Lastfahrt und Lok-/Leerfahrt.

Für den Freistaat Thüringen ergeben sich daraus für den Netzfahrplan 2017/2018 ein Lastfahrt-Entgelt in Höhe von 5,226 €/Zugkm und ein Leerfahrt-Entgelt in Höhe von 3,180 €/Zugkm²⁹. Bei einer jährlichen Dynamisierung um 1,8 % steigen diese Entgelte bis 2022 auf 5,612 €/Zugkm bzw. 3,414 €/Zugkm.

Im Jahr 2017 fallen in Thüringen für 21,5 Mio. Zugkm im SPNV im Netz der DB AG Trassenentgelte in Höhe von 106,7 Mio. € an. Das sind durchschnittlich 4,96 € pro Zugkm. Das bedeutet, dass sich das Trassenentgelt im Jahr 2018 gegenüber 2017 auf Strecken der DB Netz AG in Thüringen um 5,4 % erhöhen wird. Ab 2019 soll die bundesweit einheitliche Dynamisierung von 1,8 %/Jahr greifen.

Die Steigerung der Trassenpreise wird sich auch auf die erforderlichen Bestellerentgelte auswirken. Diese Entwicklung ist bei der Planung der künftigen SPNV-Finanzierung zwingend zu berücksichtigen.

²⁹ Quelle: DB Netz AG: „Das Trassenpreissystem 2018 der DB Netz AG“

Stationspreise

Die Stationspreise der DB Station&Service AG sollen im Jahr 2018 ebenfalls um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr steigen. Die von der DB Station&Service AG avisierte Ausrichtung der Entwicklung der Stationspreise an jene der Regionalisierungsmittel, lässt auch für die Folgejahre jeweils eine Dynamisierung von 1,8 % vermuten. Allerdings wird seitens der DB Station&Service AG lediglich der Betrieb der heutigen Anlagen gewährleistet. Für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sind künftig Vereinbarungen mit den Ländern und damit verbunden finanzielle Beiträge erforderlich.

Auf Grund des ERegG wurden die Entgeltgrundsätze für den SPfV und SPNV durch die DB Station&Service AG geändert. Die Stationspreise sind seitdem nach Ausstattungskriterien in sieben Kategorien eingeteilt. Am teuersten ist die Kategorie 1, am preiswertesten ein Halt an einer Station der Kategorie 7.

In Thüringen werden (ab Dezember 2017) insgesamt 279 Stationen durch die DB Station&Service AG betrieben. Keine der in Thüringen gelegenen Stationen ist der Kategorie 1 zugeordnet. Erfurt Hbf zählt als einziger Bahnhof in Thüringen zur Kategorie 2. Die Aufteilung der in Thüringen gelegenen und durch die DB Station&Service AG (ab Dezember 2017) betriebenen Stationen zeigt Abbildung 33.

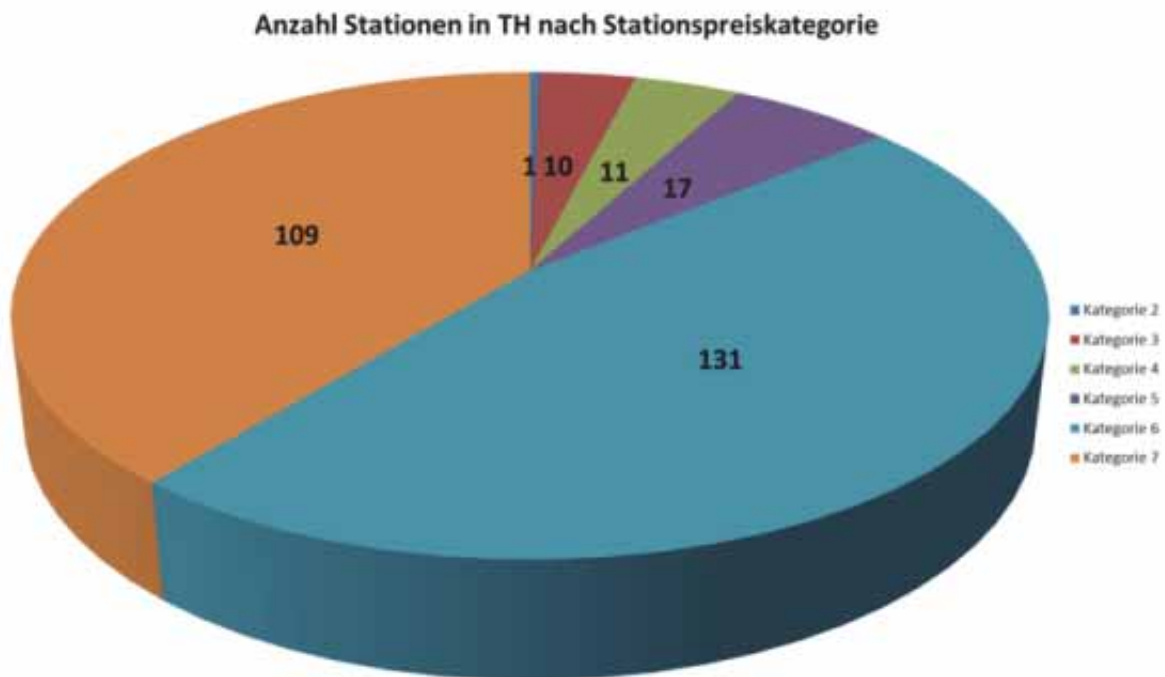


Abbildung 33: Stationspreiskategorien der Bahnhöfe und Haltepunkte der DB Station&Service AG in Thüringen

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Kapitel 3 Finanzierung

Die Kosten eines einzelnen Zughalts variieren je nach Stationspreiskategorie teils erheblich. Die konkreten Kosten je Kategorie in Thüringen zeigt Abbildung 34.

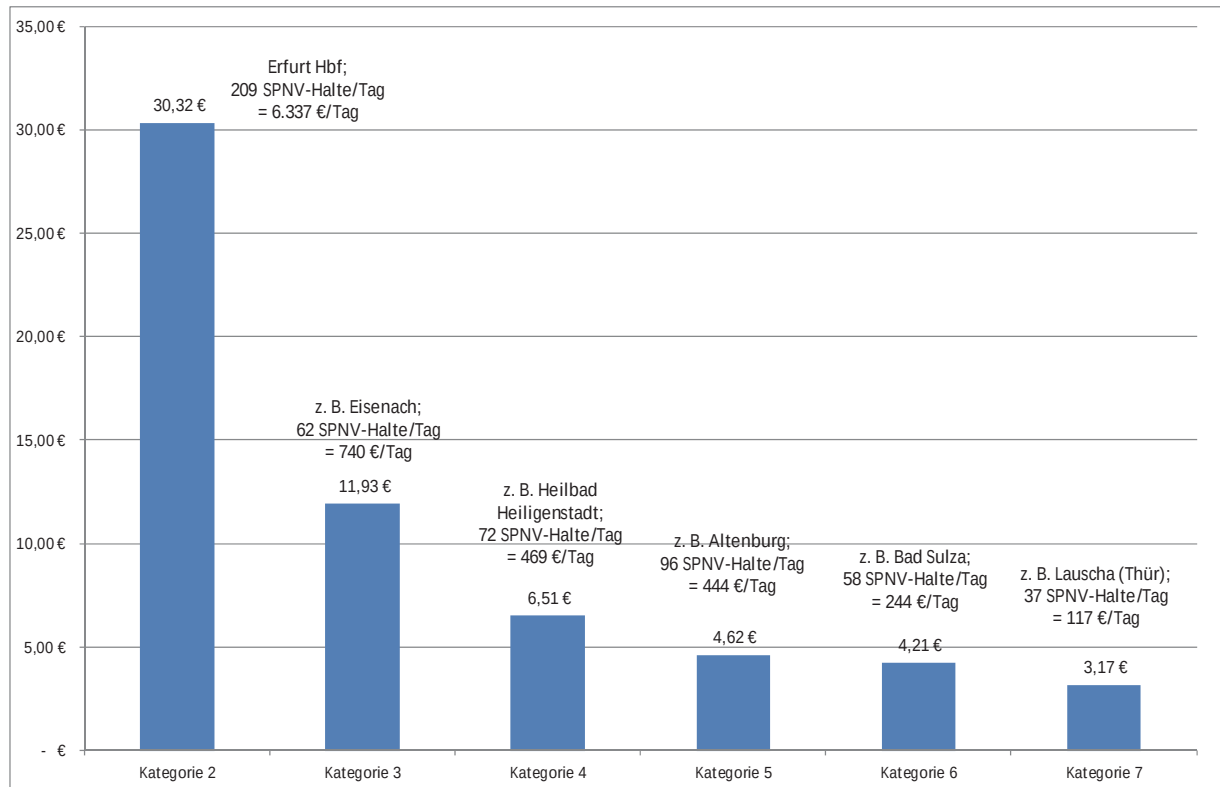


Abbildung 34: Kosten je Halt in den einzelnen Stationspreiskategorien im Jahr 2017

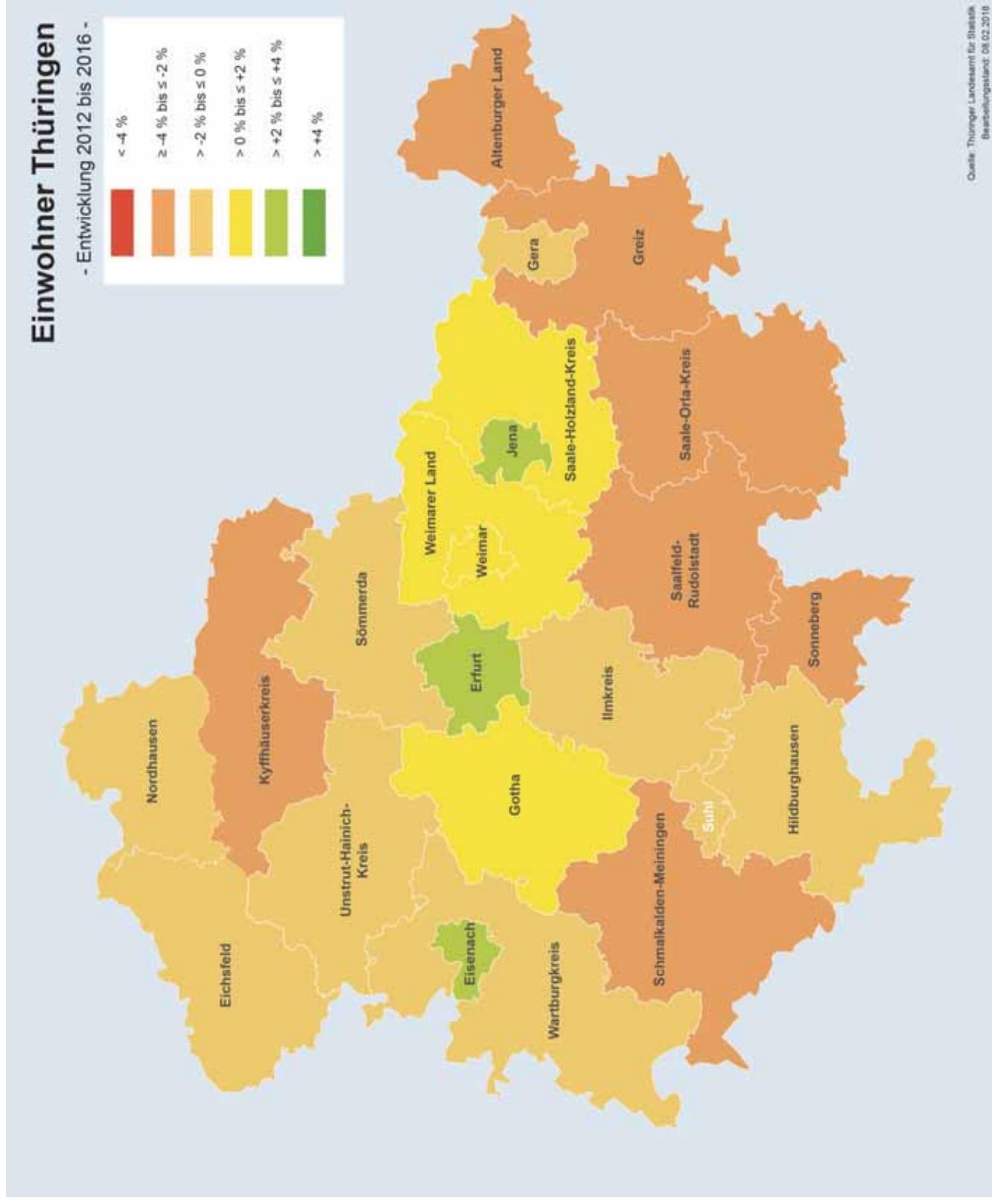
Im Jahr 2017 müssen für die Bestellung des SPNV in Thüringen etwa 132,2 Mio. €, das entspricht knapp 60 % der für den SPNV eingeplanten Mittel, für Trassenentgelte und Stationspreise aufgewendet werden. Im Vergleich mit anderen Bundesländern ist das ein im Durchschnitt liegender Wert. Für die künftige Ausgestaltung des SPNV-Angebots ist eine verlässliche Planbarkeit sowie eine moderate Dynamisierung der Infrastrukturkosten von besonderer Bedeutung. Hier sind der Bund und die bundeseigenen Infrastrukturbetreiber gefordert, entsprechende Rahmenbedingungen zu gewähren.

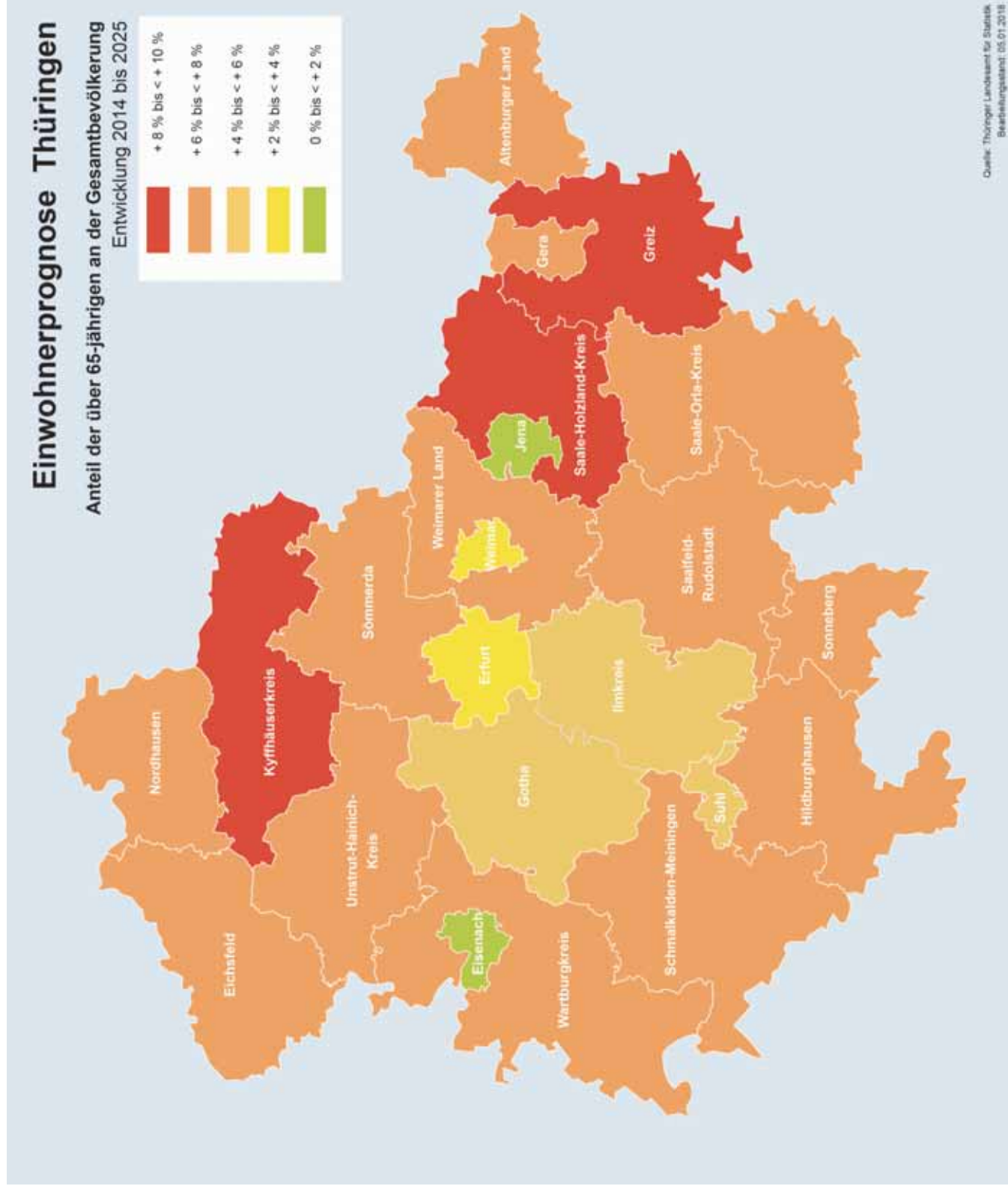
ANLAGEN

- Anlage 1: Übersichtskarte Einwohnerentwicklung 2012 – 2016
- Anlage 2: Übersichtskarte Entwicklung Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung 2014 – 2025
- Anlage 3: Tabelle Entwicklung der Schülerzahlen 2011 – 2016
- Anlage 4: Tabelle Verkehrsverträge mit den festgeschriebenen Angebotseigenschaften
- Anlage 5: Tabelle Maßnahmen im Schienennetz gemäß 4. NVP mit Sachstand
- Anlage 6: Übersichtskarte SPNV-Nachfrage im Jahr 2016
- Anlage 7: Übersichtskarte SPNV-Nachfrageprognose für das Jahr 2022
- Anlage 8: Übersichtskarte Barrierefreiheit an den Zugangsstellen Thüringens
- Anlage 9: Übersichtskarte Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und StPNV
- Anlage 10: Tabelle Taktknoten SPNV in Thüringen ab 2018
- Anlage 11: Übersichtskarte Landesbedeutsame StPNV-Achsen gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie des TMIL vom 19.10.2015

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Anlage 1





Schüler an Allgemeinbildenden Schulen nach Kreisen und kreisfreien Städten in
Thüringen¹

Planungsregion	31.12.201 1	31.12.201 2	31.12.201 3	31.12.201 4	31.12.201 5	31.12.201 6	Entwicklun g 2011-2016
Stadt Erfurt	16.743	17.273	17.832	18.409	18.954	19.448	16,2%
Stadt Weimar	6.120	6.286	6.375	6.497	6.662	6.735	10,0%
Gotha	11.888	12.044	12.267	12.401	12.426	12.523	5,3%
Sömmerda	5.917	6.129	6.236	6.315	6.456	6.506	10,0%
Ilm-Kreis	8.150	8.285	8.421	8.624	8.924	8.979	10,2%
Weimarer Land	6.487	6.570	6.604	6.660	6.783	7.054	8,7%
Eichsfeld	9.633	9.704	9.761	9.906	9.963	10.083	4,7%
Nordhausen	7.237	7.424	7.485	7.499	7.569	7.685	6,2%
Unstrut-Hainich-Kreis	9.740	9.834	9.963	9.987	10.075	10.351	6,3%
Kyffhäuserkreis	6.167	6.294	6.320	6.394	6.412	6.540	6,0%
Stadt Gera	6.648	6.807	6.954	7.061	7.215	7.486	12,6%
Stadt Jena	8.887	9.212	9.517	9.869	10.265	10.526	18,4%
Saalfeld-Rudolstadt	8.376	8.531	8.555	8.595	8.633	8.746	4,4%
Saale-Holzland-Kreis	6.491	6.609	6.655	6.743	6.859	6.948	7,0%
Saale-Orla-Kreis	7.122	7.182	7.236	7.221	7.329	7.478	5,0%
Greiz	8.226	8.398	8.434	8.453	8.354	8.369	1,7%
Altenburger Land	7.301	7.358	7.408	7.485	7.456	7.627	4,5%
Stadt Suhl	2.316	2.322	2.322	2.297	2.269	2.247	-3,0%
Stadt Eisenach	3.994	4.075	4.206	4.301	4.341	4.448	11,4%
Wartburgkreis	9.831	9.878	9.865	9.844	10.073	10.169	3,4%
Schmalkalden- Meiningen	9.585	9.694	9.731	9.902	10.054	10.242	6,9%
Hildburghausen	5.363	5.450	5.439	5.440	5.500	5.581	4,1%
Sonneberg	4.514	4.611	4.680	4.664	4.594	4.687	3,8%
Thüringen	176.736	179.970	182.266	184.567	187.166	190.458	7,8%

¹ Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Schüler an Berufsschulen nach Kreisen und kreisfreien Städten in Thüringen ²

Planungsregion	31.12.201 1	31.12.201 2	31.12.201 3	31.12.201 4	31.12.201 5	31.12.201 6	Entwicklun g 2011-2016
Stadt Erfurt	10.458	9.798	9.366	9.259	9.228	10.205	-2,4%
Stadt Weimar	2.731	2.628	2.548	2.617	2.576	2.666	-2,4%
Gotha	3.889	3.669	3.592	3.642	3.684	3.566	-8,3%
Sömmerda	522	488	434	429	441	446	-14,6%
Ilm-Kreis	1.831	1.720	1.636	1.482	1.498	1.537	-16,1%
Weimarer Land	1.182	991	900	879	893	835	-29,4%
Eichsfeld	1.785	1.657	1.576	1.534	1.489	1.523	-14,7%
Nordhausen	2.182	1.988	1.929	1.986	1.973	2.030	-7,0%
Unstrut-Hainich-Kreis	4.003	3.677	3.578	3.480	3.305	2.781	-30,5%
Kyffhäuserkreis	3.265	2.982	2.900	2.728	2.658	1.455	-55,4%
Stadt Gera	5.282	4.892	4.812	4.714	4.519	4.707	-10,9%
Stadt Jena	3.782	3.643	3.570	3.506	3.413	3.468	-8,3%
Saalfeld-Rudolstadt	2.275	1.946	1.867	1.873	1.873	1.910	-16,0%
Saale-Holzland-Kreis	698	622	534	438	438	456	-34,7%
Saale-Orla-Kreis	1.148	960	921	895	861	843	-26,6%
Greiz	897	787	756	754	768	752	-16,2%
Altenburger Land	2.200	2.008	1.969	1.934	1.846	1.824	-17,1%
Stadt Suhl	873	228	234	216	181	597	-31,6%
Stadt Eisenach	2.073	1.893	1.885	1.927	1.891	1.809	-12,7%
Wartburgkreis	1.253	1.256	1.194	1.087	1.036	1.054	-15,9%
Schmalkalden- Meiningen	4.107	4.334	4.205	4.113	3.985	3.828	-6,8%
Hildburghausen	781	704	667	715	767	737	-5,6%
Sonneberg	1.223	1.112	1.092	1.110	1.029	1.027	-16,0%
Thüringen	58.440	53.983	52.165	51.318	50.352	50.056	-14,3%

² Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Übersicht Verkehrsverträge

Linie	KBS	Relation	Takt	Traktion	Fahrzeuge	Zugkm/a in Thüringen
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Dieselnetz Nordthüringen (DINO) - <i>DB Regio AG</i>			2013 bis 12/2025	Freistaat Thüringen, NVV (Hessen), LNVG (Niedersachsen)		
RE 2	603/ 604	Kassel-Wilhelmshöhe - Leinefelde - Bad Langensalza - Döllstadt - Erfurt	2-h-Takt	Diesel	BR 642	682.202
RE 55	601	Erfurt Hbf - Nordhausen	2-h-Takt	Diesel	BR 642	463.625
RE 56	601	Erfurt Hbf - Nordhausen	2-h-Takt	Diesel	BR 642	494.279
RB 52	603/ 604	Erfurt Hbf - Bad Langensalza - Leinefelde	2-h-Takt	Diesel	BR 642	517.140
RB 53	604	Gotha - Bad Langensalza	2-h-Takt	Diesel	BR 642	145.598
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost (DINSO) - <i>DB Regio AG</i>			2014 bis 12/2029	Freistaat Thüringen, NVV (Hessen), LNVG und RGB (Niedersachsen)		
RB 80	357	Nordhausen - Göttingen	1-h-Takt	Diesel	BR 648 (LINT 41)	192.580
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Dieselnetz Ostthüringen (DNOT) - <i>Erfurter Bahn GmbH</i>			2012 bis 12/2024	Freistaat Thüringen, ZVNL (Sachsen) und Sachsen-Anhalt		
EBx 12	550/ 555	Saalfeld - Gera - Leipzig	2-h-Takt	Diesel	BR 650	426.532
EBx 13	546	Gera - Zeulenroda	2-h-Takt	Diesel	BR 650	135.093
EBx 47	561	Arnstadt - Saalfeld	Einzelzüge	Diesel	BR 650	106.064
EB 21	565	Weimar - Jena-Göschwitz - Gera	2-h-Takt	Diesel	BR 650	823.094
EB 22	550/ 555	Saalfeld - Gera - Leipzig	2-h-Takt	Diesel	BR 650	668.023
EB 23	561	Erfurt - Arnstadt - Saalfeld	1-h-Takt (Erfurt - Arnstadt 2-h-Takt)	Diesel	BR 650	666.815
EB 26	579	Weimar – Kranichfeld	1-h-Takt + Verdichter	Diesel	BR 650	368.290
EB 28	559	Jena Saalbf - Pößneck unt Bf	2-h-Takt + Verdichter	Diesel	BR 650	335.598
EB 32	557	Saalfeld - Blankenstein	2-h-Takt + Verdichter	Diesel	BR 650	354.278
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Anlage 4

Linie	KBS	Relation	Takt	Traktion	Fahrzeuge	Zugkm/a in Thüringen
Elektronetz Franken - <i>DB Regio AG</i>			2011 bis 12/2023	Freistaat Thüringen, BEG (Bayern)		
RE 42	840	Jena Saalf - Saalfeld - Nürnberg	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	449.580
RE 49	820	Sonneberg Hbf - Coburg - Nürnberg	1-h-Takt + Verdichter	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	37.370
RB 18	840	Saalfeld - Bamberg	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	168.455
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
RB 46 (Thüringen) Erfurt-Ilmenau - <i>Erfurter Bahn GmbH</i>			2016 bis 12/2017	Freistaat Thüringen		
EB 46	566	Erfurt – Ilmenau – (Rennsteig an Sa/So/Fe)	1-h-Takt	Diesel	BR 650	508.160
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
RB 37 Gößnitz - Glauchau - <i>Erzgebirgsbahn</i>			2013 bis 12/2018	Freistaat Thüringen, ZVMS (Sachsen)		
RB 37	540	Gößnitz - Glauchau	2-h-Takt	Diesel	BR 642	23.620
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Harzer Schmalspurbahnen-Netz (HSB) - <i>Harzer Schmalspurbahnen</i>			2014 bis 12/2020	Freistaat Thüringen		
HSB	326	Nordhausen - Ilfeld (- Drei Annen Hohne)	1-h-Takt + Verdichter	Diesel	Combino Duo	175.797
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Kissinger-Stern-Netz - <i>Erfurter Bahn GmbH</i>			2014 bis 12/2026 (mit Option 2028)	Freistaat Thüringen, BEG (Bayern)		
EB 40	815	Meiningen - Schweinfurt	2-h-Takt + Verdichter	Diesel	BR 650	139.968
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB) - <i>DB Regio AG</i>			2013 bis 12/2025	Freistaat Thüringen; ZVMS (Sachsen); Z-VOE (Sachsen); Sachsen-Anhalt; Brandenburg		
S 5x	501.5	Flughafen Leipzig/Halle Altenburg - Zwickau Hbf	1-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	354.879
S 5	501.5	Halle Hbf - Leipzig - Altenburg - Zwickau Hbf	1-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	284.257
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Nord-Ost-Hessen-Netz (NOH) - <i>Cantus Verkehrsgesellschaft</i>			2016 bis 12/2031	Freistaat Thüringen, NVV und RMV (Hessen) ; LNVG (Niedersachsen)		
RB 6	605	Eisenach - Bebra	1-h-Takt	Elektrisch	Flirt	225.730
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		

Linie	KBS	Relation	Takt	Traktion	Fahrzeuge	Zugkm/a in Thüringen
Regionetz Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) - <i>Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn</i>			2002 bis 12/2021	Freistaat Thüringen		
OBS	562	Rottenbach - Katzhütte	1-h-Takt	Diesel	BR 642	271.564
OBS	563	Obstfelderschmiede - Lichtenhain (a. d. Bergbahn)	1/2-h-Takt	Elektrisch	Sonder- fahrzeuge	28.491
OBS	563	Lichtenhain (a. d. Bergbahn) - Cursdorf	1/2-h-Takt	Elektrisch	Sonder- fahrzeuge	52.712
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Südthüringenbahn (STB) - <i>Süd-Thüringen-Bahn GmbH</i>			2016 bis 12/2017	Freistaat Thüringen		
STB 41	575 / 569	Eisenach - Meiningen Meiningen - Eisfeld - Sonneberg	1-h-Takt (2h Eisfeld – Sonne- berg)	Diesel	BR 650	1.614.670
STB 42	564	Neuhaus am Rennweg - Sonneberg	1-h-Takt	Diesel	BR 650	363.628
STB 43	573	Wernshausen - Schmalkalden - Zella-Mehlis - Suhl	1-h-Takt	Diesel	BR 650	357.350
STB 44	570	Erfurt - Meiningen	2-h-Takt + Verdichter	Diesel	BR 650	834.221
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS) - <i>Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH</i>			2015 bis 12/2030	Freistaat Thüringen, LNVG, NVV, Sachsen-Anhalt, ZVNL (Sachsen)		
RE 9	600	Kassel-Wilhelmshöhe - Nordhausen - Halle - Bitterfeld	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	516.985
SE 15	590	Saalfeld - Jena- Naumburg - Leipzig	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	494.346
RE 17	580	Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Leipzig	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	279.022
RE 16	580	Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	295.837
RE 19	600	Leinefelde - Nordhausen - Halle - Bitterfeld	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	266.400
RB 20	605	Eisenach - Weimar - Halle Hbf	1-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	1.498.369
RB 24	560	Saalfeld - Jena - Naumburg	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	535.216
RB 51	600	Heilbad Heiligenstadt - Leinefelde - Nordhausen	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	377.576
RB 59	335	Erfurt - Sangerhausen - Halle (- Bitterfeld)	2-h-Takt	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	481.585
RB 75	590	Nordhausen - Halle	Einzelzüge	Elektrisch	BR 442 (Talent 2)	105.675

Linie	KBS	Relation	Takt	Traktion	Fahrzeuge	Zugkm/a in Thüringen
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Vogtlandnetz - <i>Die Länderbahn GmbH</i>			2012 bis 12/2027	Freistaat Thüringen; ZVV (Sachsen)		
RB 4	541	Gera - Greiz - Weischlitz	2-h-Takt	Diesel	BR 650	188.800
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
EBx 13 Abschnitt Zeulenroda - Hof <i>Erfurter Bahn GmbH</i>			2012 bis 12/2022	Freistaat Thüringen; ZVV (Sachsen), BEG (Bayern)		
EBx 13	546	Weida - Zeulenroda - Hof	2-h-Takt	Diesel	BR 650	135.093
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Überleitungsvertrag - <i>DB Regio AG</i>			bis 12/2021	Freistaat Thüringen		
RE 1	540.1	Göttingen - Erfurt - Gera - Gößnitz - Glauchau	2-h-Takt	Diesel	BR 612	1.767.867
RE 3	540.1	Erfurt - Gera – Altenburg - Greiz - Elsterberg	2-h-Takt	Diesel	BR 612	1.102.343
RE 3a	565	Erfurt - Weimar - Jena- Göschwitz	2-h-Takt	Diesel	BR 612	146.958
RE 7	570	Erfurt - Arnstadt - Grimmenthal - Würzburg	2-h-Takt	Diesel	BR 612	587.159
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Überleitungsvertrag - <i>DB Regio AG</i>			bis 12/2018	Freistaat Thüringen		
RE 10	335	Erfurt - Sangerhausen - Magdeburg	2-h-Takt	Diesel	BR 642	413.431
Verkehrsvertragsbezeichnung:			Laufzeit:	Aufgabenträger:		
Überleitungsvertrag - <i>DB Regio AG</i>			bis 12/2017	Freistaat Thüringen		
RE 45	570	Erfurt - Meiningen	Einzelzüge	Diesel	BR 612	141.794
RB 27	594	Sömmerda - Großheringen	2-h-Takt	Diesel	BR 642	235.103
RB 48	606	Fröttstädt - Friedrichroda	1-h-Takt	Diesel	BR 641	127.158

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen auf Zulaufstrecken zum Fernverkehrsknoten Erfurt (gemäß 4. NVP SPNV TH)

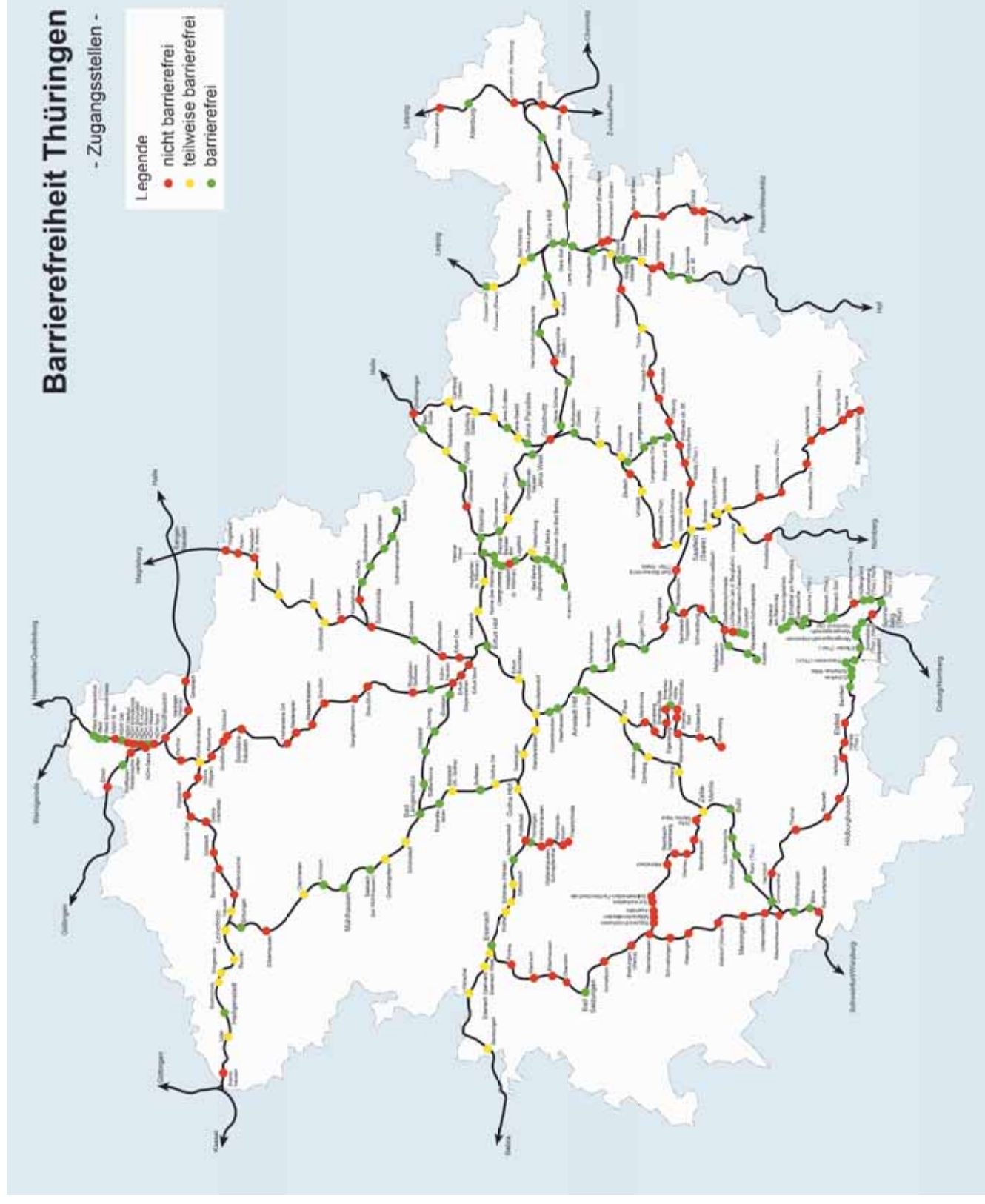
KBS	Verlauf	Maßnahme	Sachstand
530	Leipzig – Werdau – Zwickau/Reichenbach – Plauen – Hof	Streckenausbau Abschnitt Altenburg – Paditz auf 120 km/h	abgeschlossen 2014; Streckenausbau Abschnitt Altenburg – Paditz auf bis zu 150 km/h
		Streckenausbau Abschnitt Paditz – Lehnendorf mit elektronischem Stellwerk Lehnendorf auf 140 km/h bzw. 150 km/h sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang	Umbau bis 05/2018; Streckenausbau Abschnitt Paditz – Lehnendorf mit ESTW Lehnendorf auf 160 km/h abgeschlossen
565	Erfurt – Weimar – Jena – Gera	weiterer zweigleisiger Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung in den Abschnitten: Weimar – Mellingen Mellingen – Großschwabhausen Neue Schenke – Stadtroda	abgeschlossen 2016
		Geschwindigkeitserhöhung zwischen Erfurt Hauptbahnhof und östlicher Knotenausfahrt	abgeschlossen 2016
570	Erfurt – Meiningen	Herstellung einer Weichenverbindung im Bahnhof Plaue bis Ende 2016	abgeschlossen 08/2017
575	Eisenach – Meiningen	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Eisenach und Bad Salzungen auf bis zu 120 km/h	in Planung
580	Erfurt – Großheringen – Halle/Leipzig	Erhöhung der konventionellen Geschwindigkeit auf 160 km/h	kein Vorhaben, keine Planungsaktivitäten
590	Halle – Nordhausen – Eichenberg	sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen	offen
595	Sangerhausen – Artern – Sömmerda – Erfurt	abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Sangerhausen und Erfurt auf bis zu 120 km/h sicherungstechnische Anpassungen an sechs Bahnübergängen	Sömmerda – Erfurt umgesetzt, Sangerhausen – Sömmerda geplant 2023 abgeschlossen
		Ausbau des Streckenabschnitts Erfurt – Wolkramshausen und Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 120 km/h	derzeit in Planung, Umsetzung vsl. ab 2019
601	Erfurt – Wolkramshausen – Nordhausen	Geschwindigkeitserhöhung Nordhausen – Wolkramshausen auf bis zu 140 km/h	abgeschlossen; Geschwindigkeitserhöhung Nordhausen – Wolkramshausen auf bis zu <u>150 km/h</u> mit ESTW Wolkramshausen
		sicherungstechnische Anpassungen an zwölf Bahnübergängen	derzeit in Planung, Umsetzung vsl. ab 2019

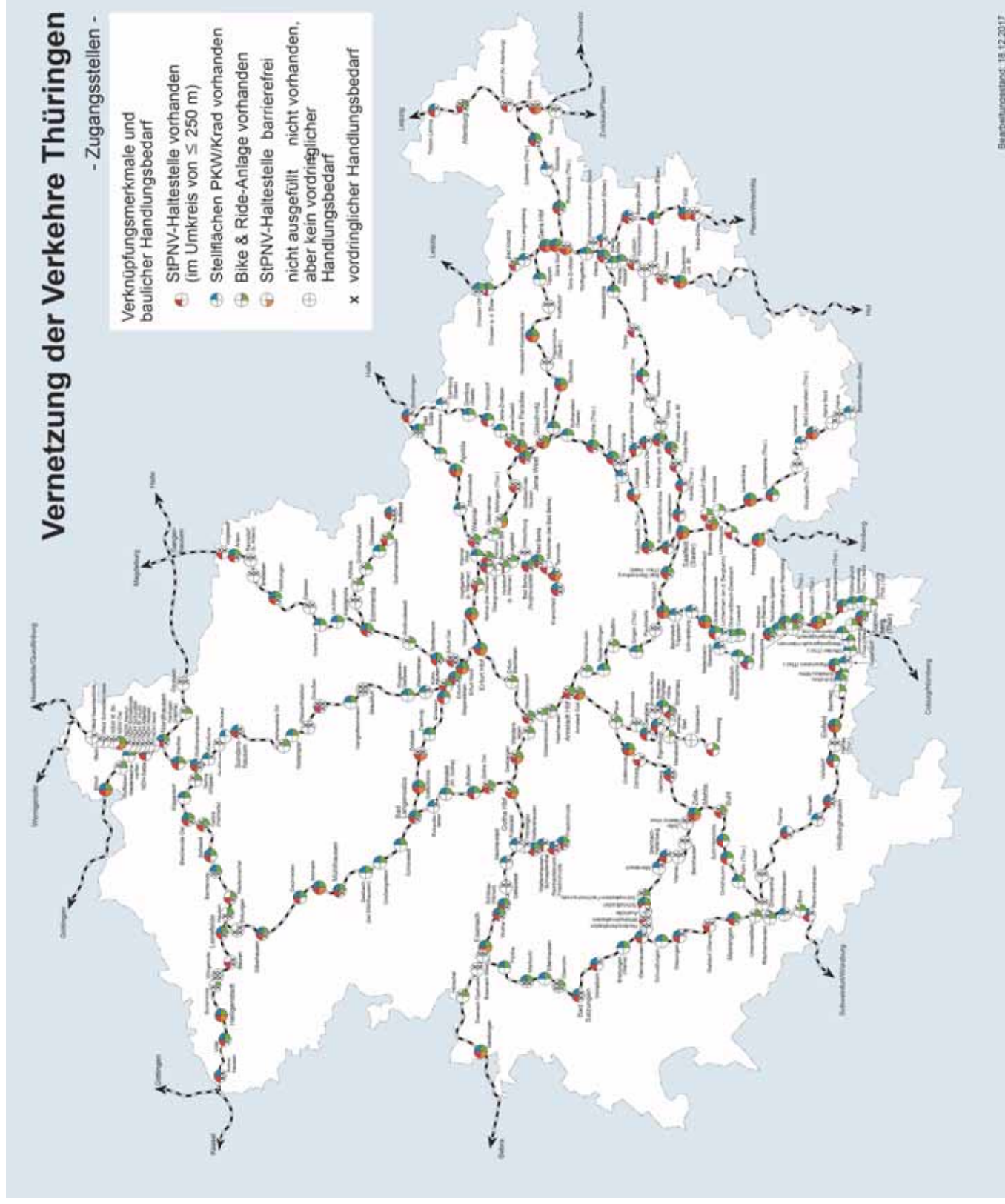
KBS	Verlauf	Maßnahme	Sachstand
603	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza	Beseitigung punktueller Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Kühnhausen und Bad Langensalza sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang	teilweise abgeschlossen (BÜ km 0,3 Gräfentonna) abgeschlossen
604	Leinefelde – Gotha	sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang	abgeschlossen (BÜ-Beseitigung Wagenstedter Knoten)
605	Bebra – Eisenach – Gotha – Erfurt	Umbau Kreuzungsbauwerk Neudietendorf mit Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h	abgeschlossen; Geschwindigkeitserhöhung Wendersleben – Eisenach auf bis zu 200 km/h sowie ETCS-Ausrüstung abgeschlossen

Weitere erforderliche Infrastrukturmaßnahmen (gemäß 4. NVP SPNV TH)

KBS	Verlauf	Maßnahme	Sachstand
KBS	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz	sicherungstechnische Anpassungen an einem Bahnübergang Errichtung elektronisches Stellwerk Weida unter Einbindung der Betriebsstellen Weida, Loitsch-Hohenleuben, Zeulenroda und Pöllwitz	offen (BÜ km 27,8 Goldhammer geplant 2021) abgeschlossen (08/2017)
546	Gera – Weida – Mehltreuer – Hof	Ertüchtigung Oberbau in den Bahnhöfen Zeulenroda und Pöllwitz Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebung zwischen Weida und Mehltreuer auf 80 km/h sowie Beschleunigung Betriebsablauf (als Voraussetzung zur Zugflügelung Weida)	abgeschlossen (08/2017) teilweise abgeschlossen (08/2017)
541/546	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz Gera – Weida – Mehltreuer – Hof	sicherungstechnische Anpassungen an vier Bahnübergängen Zusammenlegung der Strecken Gera – Greiz und Gera – Weida im Abschnitt Gera-Debschwitz – Gera-Zwötzen (Herstellung der Zweigleisigkeit und zusätzliche Blockteilung)	abgeschlossen abgeschlossen
550/555	Leipzig – Gera – Saalfeld	Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h	Umsetzung geplant 2019
555	Gera – Weida – Saalfeld	sicherungstechnische Anpassungen an vier Bahnübergängen	abgeschlossen; zusätzlich Oberbaumaßnahmen im Bf Triptis, ESTW Weida und Beschleunigung Betriebsablauf im Bf Neustadt (Orla) (gleichzeitige Einfahrten) abgeschlossen
557	Hockeroda – Bad Lobenstein – Blankenstein	Oberbaumaßnahmen im Bahnhof Blankenstein	teilweise abgeschlossen (Gleis 1 vsl. 2020); zusätzlich sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen teilweise abgeschlossen; BÜ km 62,3 vsl. in 2018
561	Erfurt – Arnstadt – Saalfeld	sicherungstechnische Anpassungen an fünf Bahnübergängen	abgeschlossen
566	Plaue – Ilmenau	sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen Geschwindigkeitserhöhung zwischen Grimmenthal und Eisfeld auf bis zu 100 km/h	abgeschlossen Umsetzung vsl. 09/2018
569	Meiningen – Eisfeld – Sonneberg	elektronisches Stellwerk Meiningen mit zusätzlicher Blockstelle Untermaßfeld zur Erhöhung der Streckenkapazität	Maßnahme in Planung, Umsetzung geplant bis 12/2019
		sicherungstechnische Anpassungen an 24 Bahnübergängen	teilweise abgeschlossen (6 BÜ erst 09/2018)

KBS	Verlauf	Maßnahme	Sachstand
570	Erfurt – Würzburg	Bahnübergang und Reisendensicherung am Bahnhof Grimmenthal Maßnahmen zur Zugflügelung in Arnstadt und Geschwindigkeitserhöhung in Gräfenroda und Grimmenthal	Planung derzeit in Überarbeitung (Umsetzung bis 2021) abgeschlossen
573	Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis	Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Wernshausen und Zella-Mehlis auf bis zu 80 km/h sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen	offen; Geschwindigkeitserhöhung Einfahrt Bf Schmalkalden abgeschlossen abgeschlossen
579	Weimar – Kranichfeld	umfangreiche Erhöhung von Oberbau und Brücken sicherungstechnische Anpassungen an drei Bahnübergängen	abgeschlossen (Km 13,7 – 25,3) teilweise abgeschlossen (2 BÜ in Bad Berka Umsetzung 2018)
606	Fröttstadt – Friedrichroda	sicherungstechnische Anpassungen an zwei Bahnübergängen	Umsetzung in 2018; zusätzlich Erweiterung technisch unterstützter Zugleitbetrieb Fröttstadt – Waltershausen abgeschlossen





Taktknoten SPNV in Thüringen ab 2018

Verkehrsstation	Taktknoten	Linie	Fahrtverlauf	Bemerkung
Arnstadt	Volle Stunde	RE 7	Erfurt – Suhl – Würzburg	nur Richtung Erfurt
		RB 23	Erfurt – Arnstadt – Saalfeld (S)	
		STB 46	Erfurt – Ilmenau	nur Richtung Ilmenau
Eisenach	Volle Stunde	ICE 11	Frankfurt – Leipzig – Berlin	
		ICE 50	Frankfurt – Leipzig – Dresden	
		IC 51	Ruhrgebiet – Erfurt – Gera	
		RB 6	Eisenach – Bebra	
		RB 20	Eisenach – Erfurt – Halle (S)	
		STB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	
Erfurt	Halbe Stunde	ICE 11	Frankfurt – Leipzig – Berlin	
		ICE 18	München – Erfurt – Halle (S) – Berlin	
		ICE 28	München – Erfurt – Leipzig – Berlin	
		ICE 50	Frankfurt – Leipzig – Dresden	
		IC 51	Ruhrgebiet – Erfurt – Gera	
		RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	nur Richtung Glauchau
		RE 2	Erfurt – Leinefelde – Kassel	
		RE 3	Erfurt – Gera – Altenburg / Greiz	
		RE 7	Erfurt – Suhl – Würzburg	
		RE 16	Erfurt – Naumburg – Halle (S)	
		RE 17	Erfurt – Naumburg – Leipzig	
		EB 23	Erfurt – Arnstadt – Saalfeld (S)	
		STB 46	Erfurt – Ilmenau	
	Volle Stunde	ICE 15	Frankfurt – Erfurt – Halle (S) – Berlin	nur Richtung Frankfurt
		RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	
		RE55/56	Erfurt – Sondershausen - Nordhausen	
		RB 20	Eisenach – Erfurt – Halle (S)	
		STB 44	Erfurt – Arnstadt – Suhl – Meiningen	
		RB 52	Erfurt – Leinefelde	
		RB 59	Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen	
Gera	Volle Stunde	RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	
		RE 3	Erfurt – Gera – Altenburg	
		EBx 12	Leipzig – Gera – Saalfeld (S)	
		EBx 13	Leipzig – Gera – Zeulenroda - Hof	
		RB 4	Gera – Greiz – Weischlitz	
		EB 22	Leipzig–Gera–Saalfeld (S)	

Verkehrsstation	Taktknoten	Linie	Fahrtverlauf	Bemerkung
Gotha	Halbe Stunde	RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	
		RB 20	Eisenach – Erfurt – Halle (S)	
		RB 53	Gotha – Bad Langensalza	
Gößnitz	Halbe Stunde	RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	
		S 5x	Halle (S) – Altenburg – Zwickau	
Jena-Göschwitz	Volle Stunde	RE 3	Erfurt – Weimar – Jena (Verdichter)	
		RE 18	Halle – Naumburg – Jena – Saalfeld	
		EB 21	Erfurt – Weimar – Jena – Gera	
		RB 24	Großheringen – Jena – Saalfeld	
	Halbe Stunde	RE 1/3	Göttingen – Erfurt – Weimar – Jena – Gera (-Glauchau / Altenburg / Greiz)	
		SE 15	Leipzig – Naumburg – Jena – Saalfeld	
		EB 28	Jena – Pößneck unt. Bf.	
		RE 42	Jena – Saalfeld – Bamberg – Nürnberg	
Leinefelde	Volle Stunde	RE 2	Erfurt – Leinefelde – Kassel	
		RE 9	Kassel – Sangerhausen – Halle (S)	
		RE 19	Halle – Nordhausen – Leinefelde	
Nordhausen	Halbe Stunde	RE 9	Kassel – Sangerhausen – Halle (S)	
		RE 55/56	Erfurt – Sondershausen – Nordhausen	
		RB 80	Nordhausen – Northeim – Göttingen	
Rottenbach	Halbe Stunde	EB 23	Erfurt – Arnstadt – Saalfeld (S)	
		RB 60	Rottenbach – Katzhütte	

Taktknoten SPNV in Thüringen ab 2018

Verkehrsstation	Taktknoten	Linie	Fahrtverlauf	Bemerkung
Saalfeld (S)	Volle Stunde	EBx 12	Leipzig – Gera – Saalfeld (S)	
		SE 15	Leipzig – Jena – Saalfeld (S)	
		RE 18	Halle – Jena – Saalfeld	
		RE 42	Jena – Saalfeld (S) – Nürnberg	
		EB 22	Leipzig – Gera – Saalfeld (S)	
		EB 32	Saalfeld (S) – Blankenstein	
Sömmerda	Halbe Stunde	RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	
		EB 27	Sömmerda – Buttstädt	
		RB 59	Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen	
Sonneberg	Volle Stunde	RE 49	Sonneberg – Nürnberg	
		STB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	
		STB 42	Neuhaus am Rennweg – Sonneberg	
Weimar	Volle Stunde	RE 1	Göttingen – Erfurt – Glauchau	
		RE 3	Erfurt – Gera – Altenburg	
		RE 16	Erfurt – Naumburg – Halle (S)	
		RE 17	Erfurt – Naumburg – Leipzig	
		EB 26	Weimar – Kranichfeld	
Wernshausen	Volle Stunde	STB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	
		STB 43	Wernshausen – Zella-Mehlis	

Erläuterung:

RE, EBx, Sx	Expresszug-Linie
RB, EB	Regionalzug-Linie
S	S-Bahn-Linie

Zur besseren Veranschaulichung sind auch die Züge des SPNV in der Tabelle den jeweiligen Taktknoten zugeordnet.

Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes



**THÜRINGEN
ENTWICKELN
ZUKUNFT
GESTALTEN**

WWW.TMIL.INFO

