

ThüringenTakt 21 – Vom ICE zum Bürgerbus

Qualitätsinitiative für den
Öffentlichen Verkehr in Thüringen

Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im
Thüringer Landtag

Diskussionsveranstaltung in Pößneck
15. Oktober 2012



1. ThüringenTakt 21– Ziele

ThüringenTakt 21– Ziele

- **Integrierte Strategie für den öffentlichen Verkehr in Thüringen**
- **Mobilitätsicherung in der Region**
Mobilität für alle unter den Vorzeichen
des demografischen Wandels
- **Wirksamer Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz**
- **Effizienzstrategie - Mehr Angebote für's gleiche Geld**

ThüringenTakt 21– Szenarien

Definition der Szenarien

Szenario 1: Status Quo plus x

“weiter so” - Fortschreibung der derzeitigen Entwicklung

Szenario 2: Verdoppelung der Fahrgastzahlen

Effizienzscenario (“Vorbild Rheinland Pfalz”)
mit moderatem Ausbau der Angebote

Szenario 3: Vervierfachung der Fahrgastzahlen

Klimapolitisches Optimalszenario (“Vorbild Schweiz”)
mit grosszügigem Ausbau der Angebote

ThüringenTakt 21– Szenarien

Definition der Szenarien

Szenario 1: Status Quo plus x

„weiter so“ - Fortschreibung der derzeitigen Entwicklung

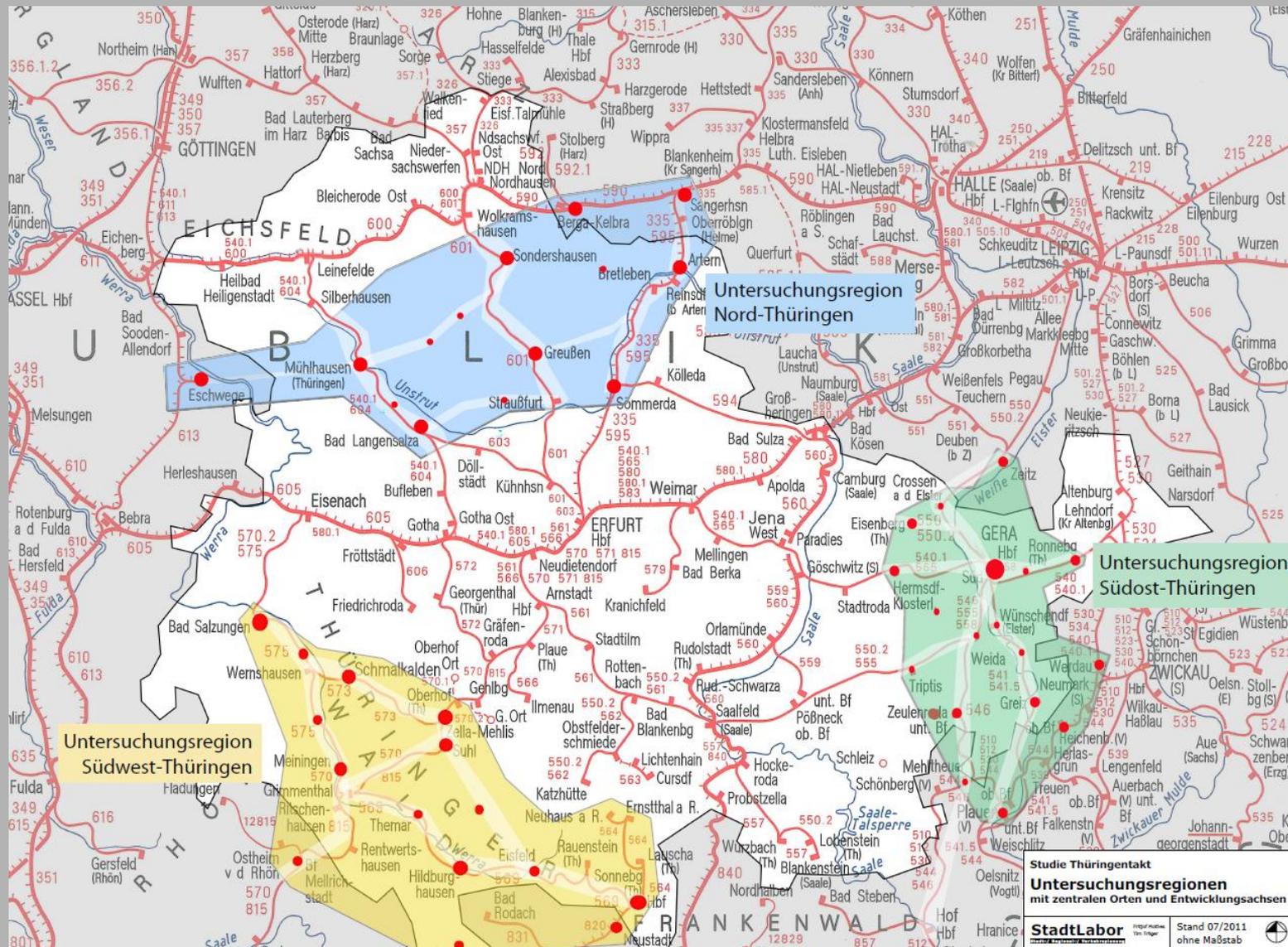
Szenario 2: Verdoppelung der Fahrgastzahlen

Effizienzscenario („Vorbild Rheinland Pfalz“)
mit moderatem Ausbau der Angebote

Szenario 3: Vervierfachung der Fahrgastzahlen

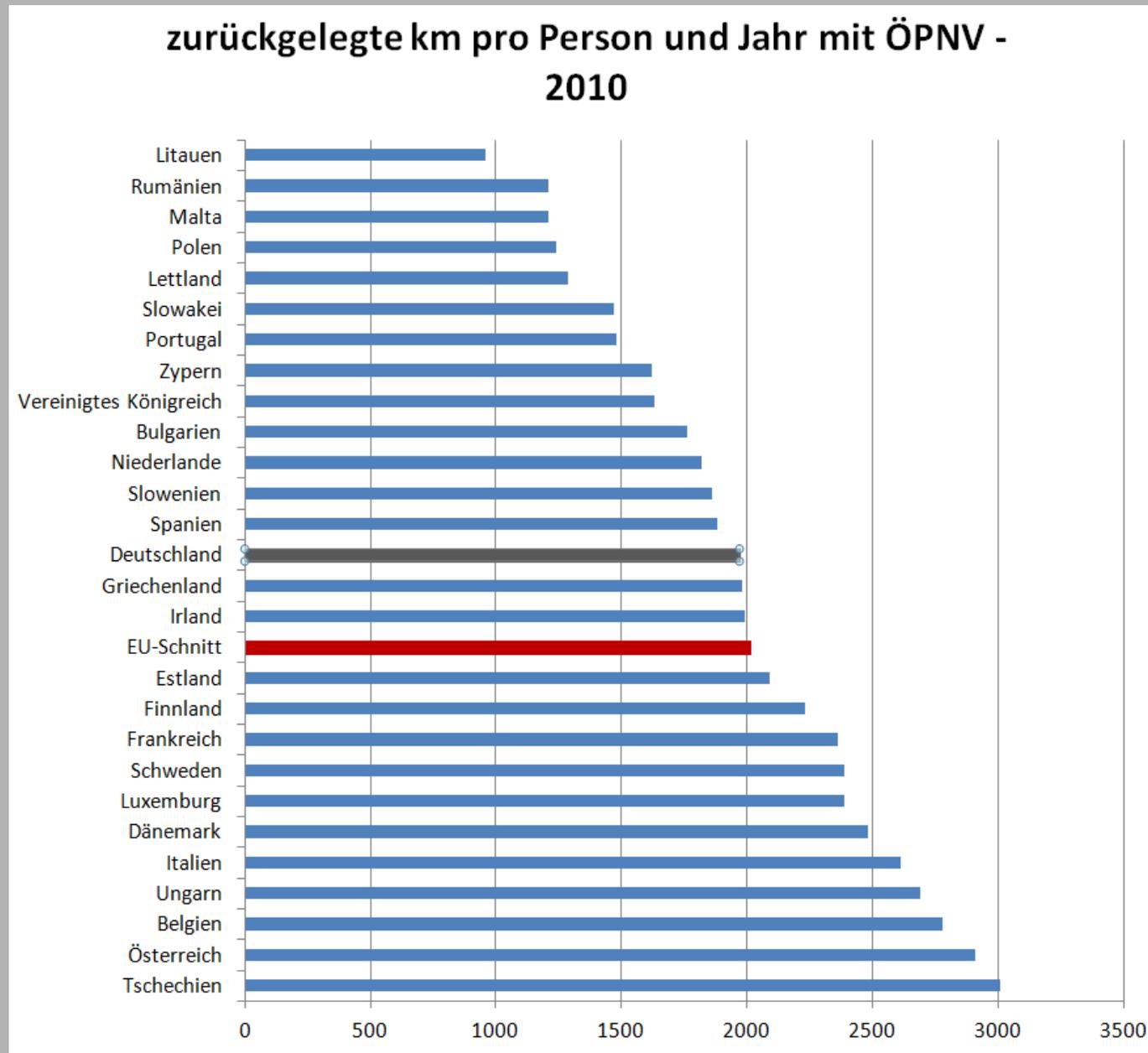
Klimapolitisches Optimalszenario („Vorbild Schweiz“)
mit grosszügigem Ausbau der Angebote

Untersuchungsregionen

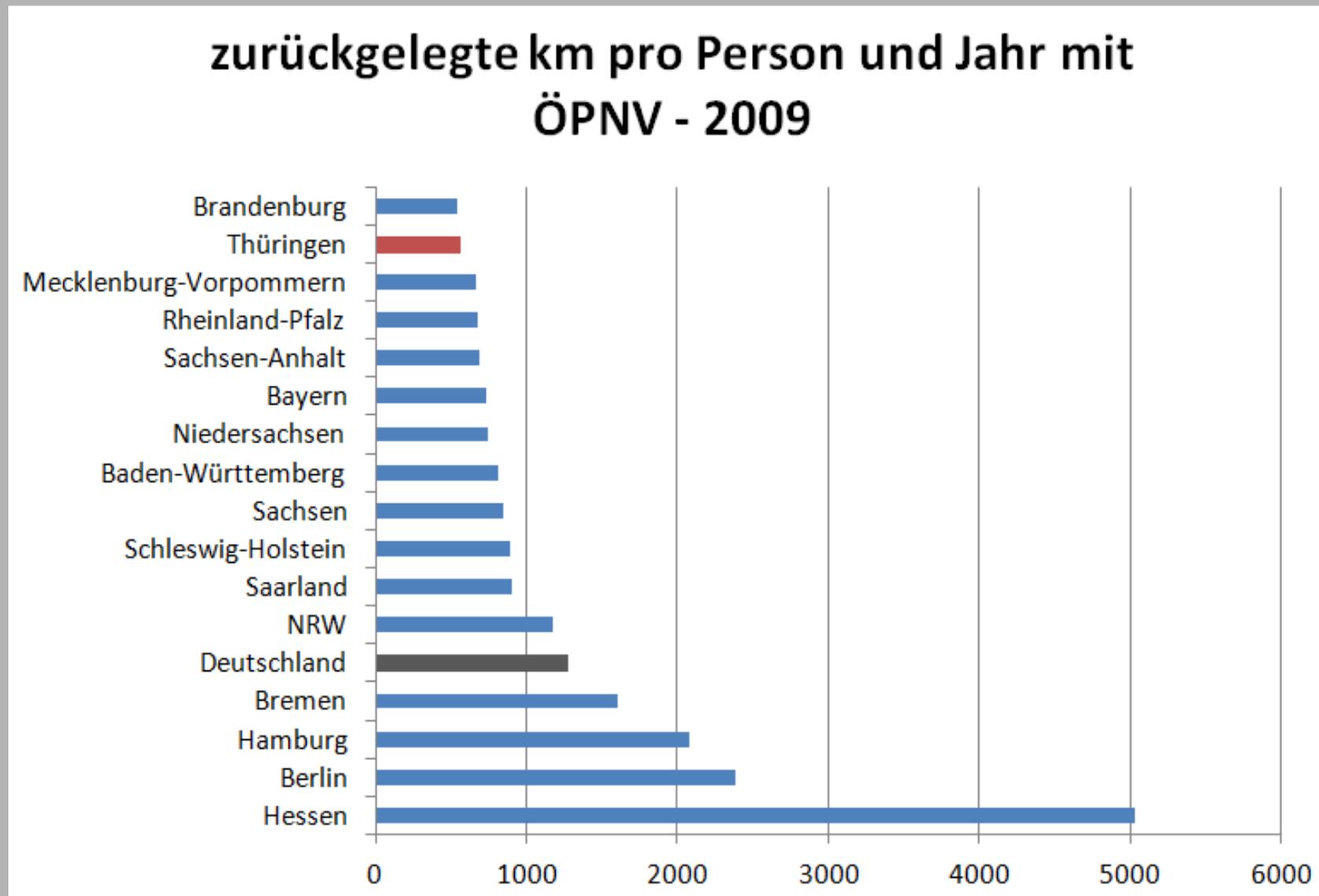


2. Thüringen – Rahmenbedingungen und Herausforderungen

2. Thüringen - Rahmenbedingungen



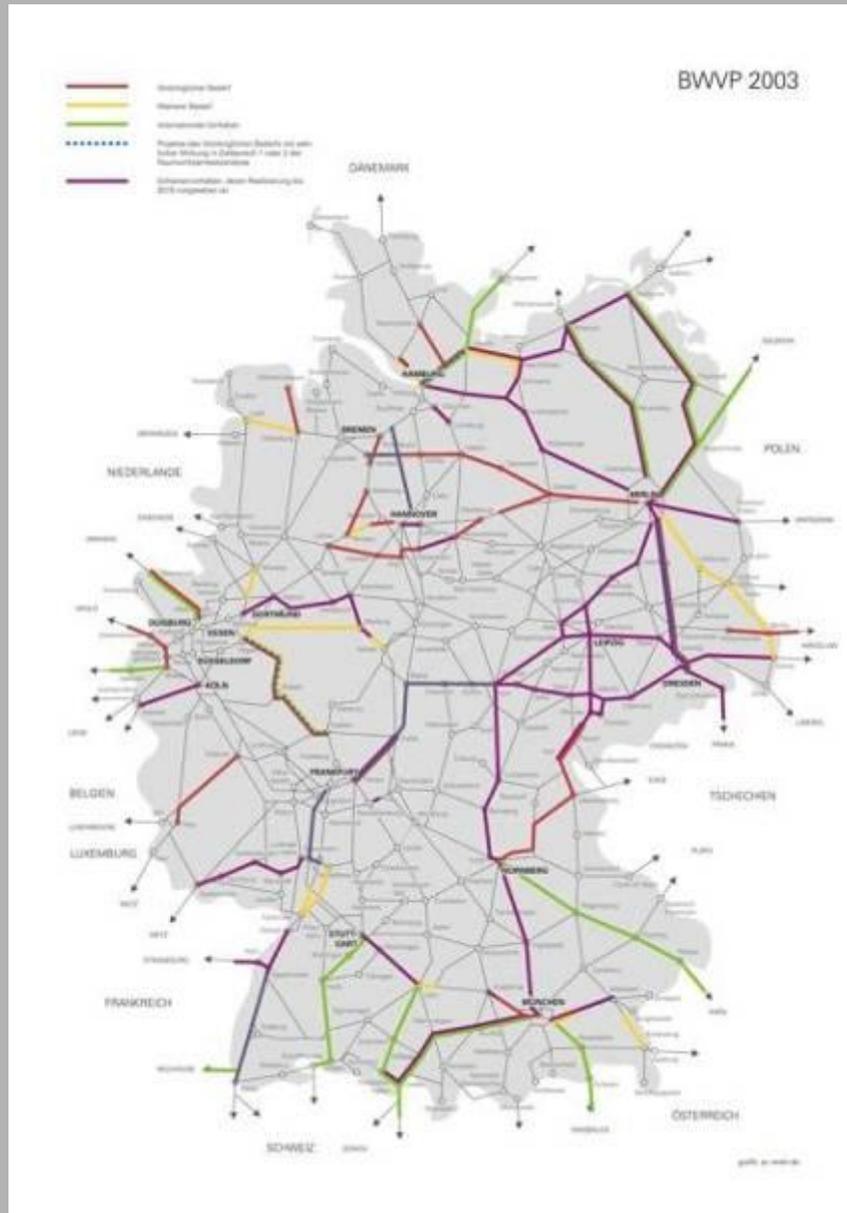
2. Thüringen - Rahmenbedingungen



Die Beförderungsleistungen werden dem Bundesland zugeordnet, in dem die auskunftspflichtigen Unternehmen ihren Hauptsitz haben.

Quelle: www.stala.sachsen-anhalt.de

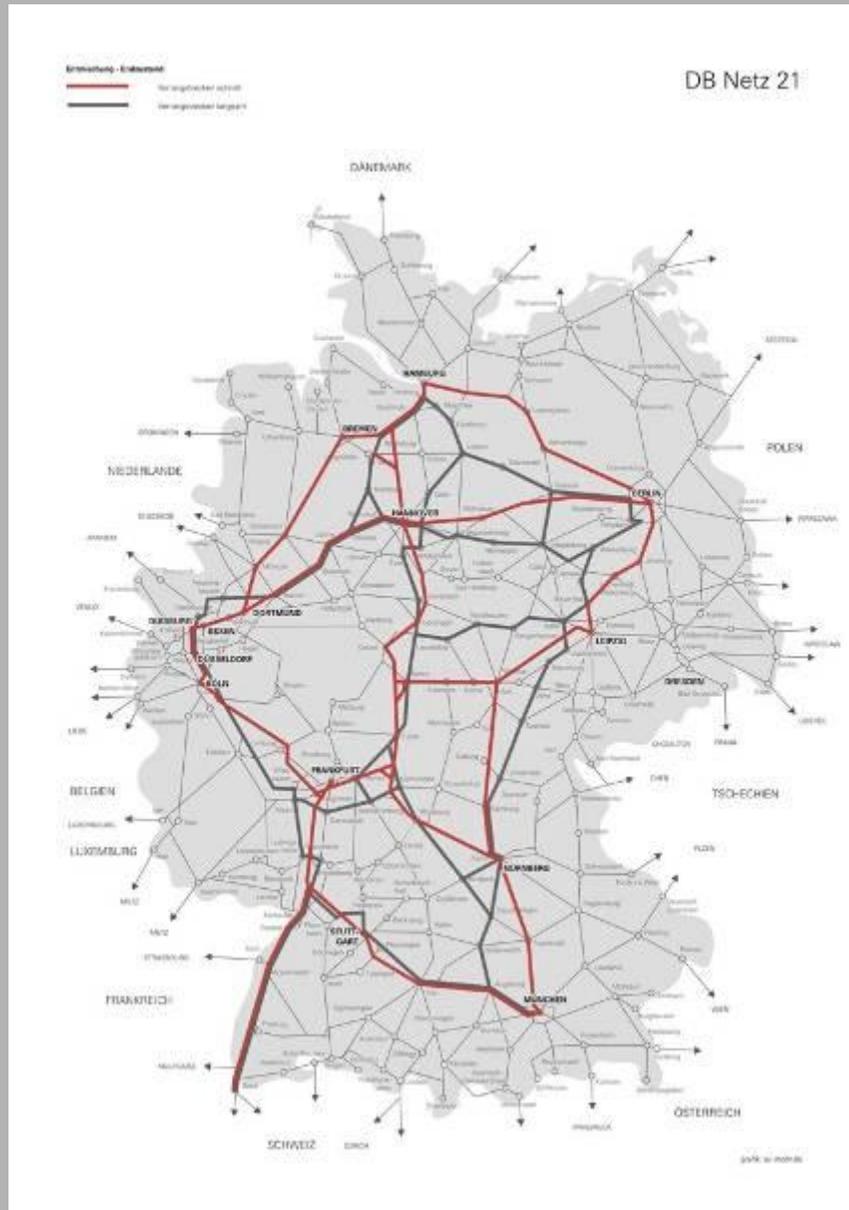
Rahmenbedingungen



Bundesverkehrswegeplan

- ⊖ **Wenige Projekte in Thüringen**
- ⊖ **Großprojekte mit geringem regionalen Nutzen**
- ⊖ **Unterfinanzierung – wichtige Projekte erheblich im Rückstand**
Mitte-Deutschland-Verbindung

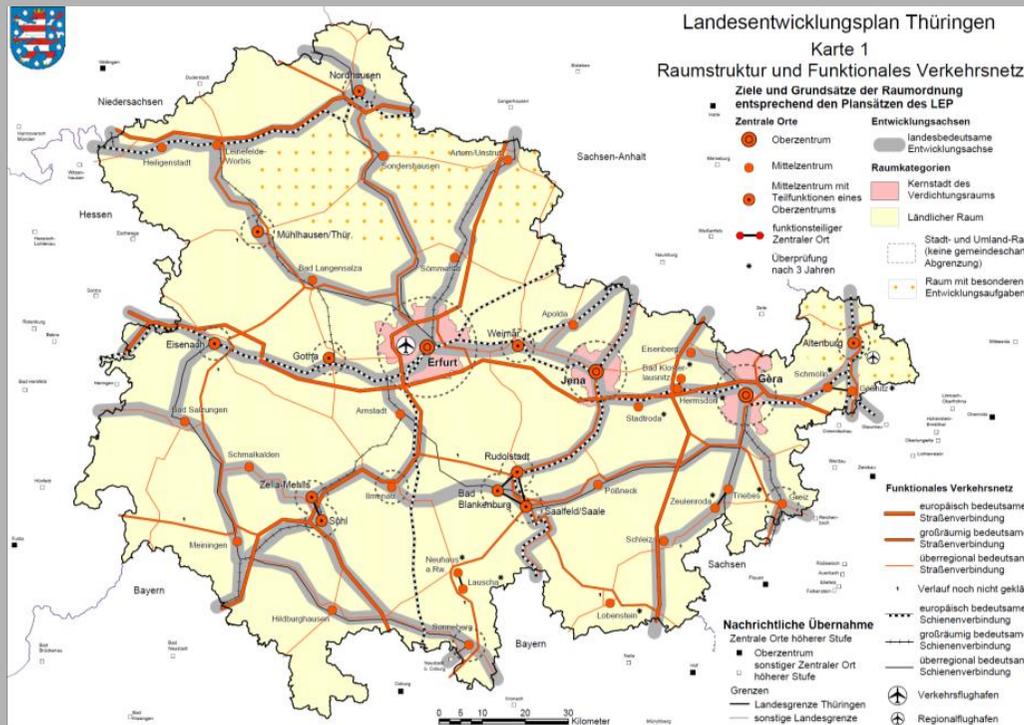
Rahmenbedingungen



Planungen DB – Netz 21

Prioritäten der DB AG in Übereinstimmung mit "politischen Planungen" des Bundes / BVWP

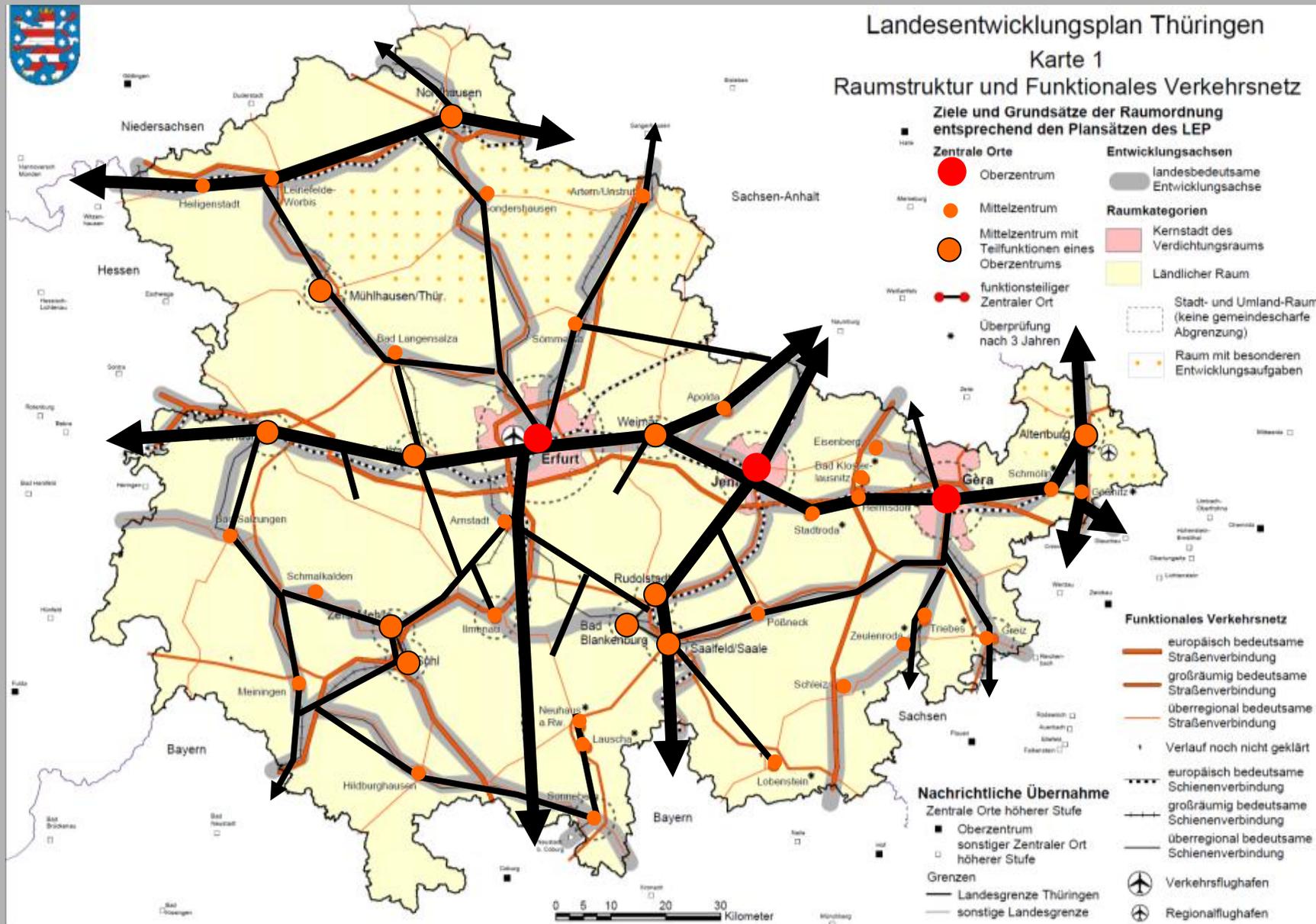
Rahmenbedingungen



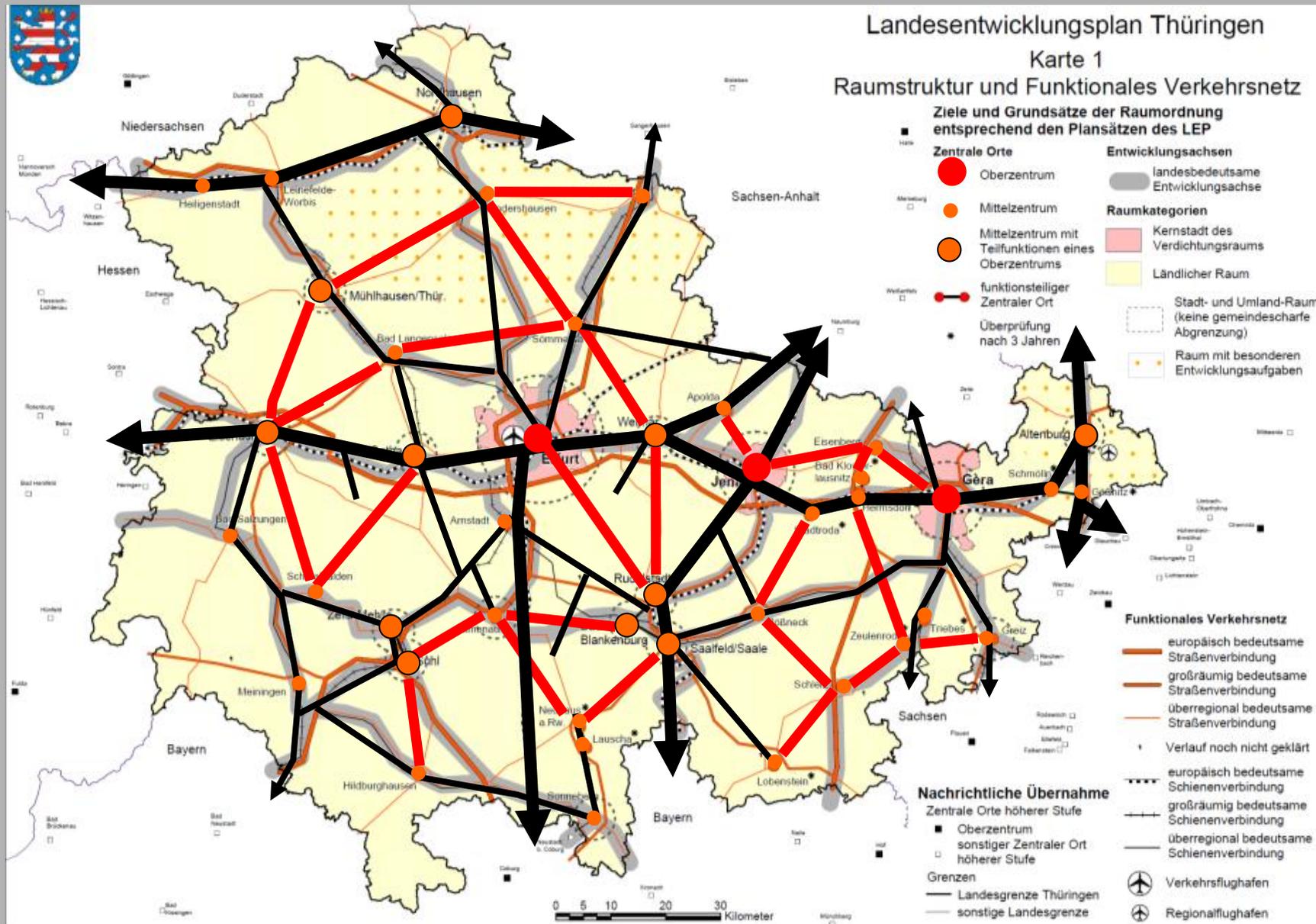
Planungen in Thüringen Auswertung und Analyse

- Landesplanung
- Landesverkehrsprogramm
- Nahverkehrsplan
- Regionalpläne

Thüringen - Fehlstellen im Bahnnetz



Thüringen - Fehlstellen im Bahnnetz

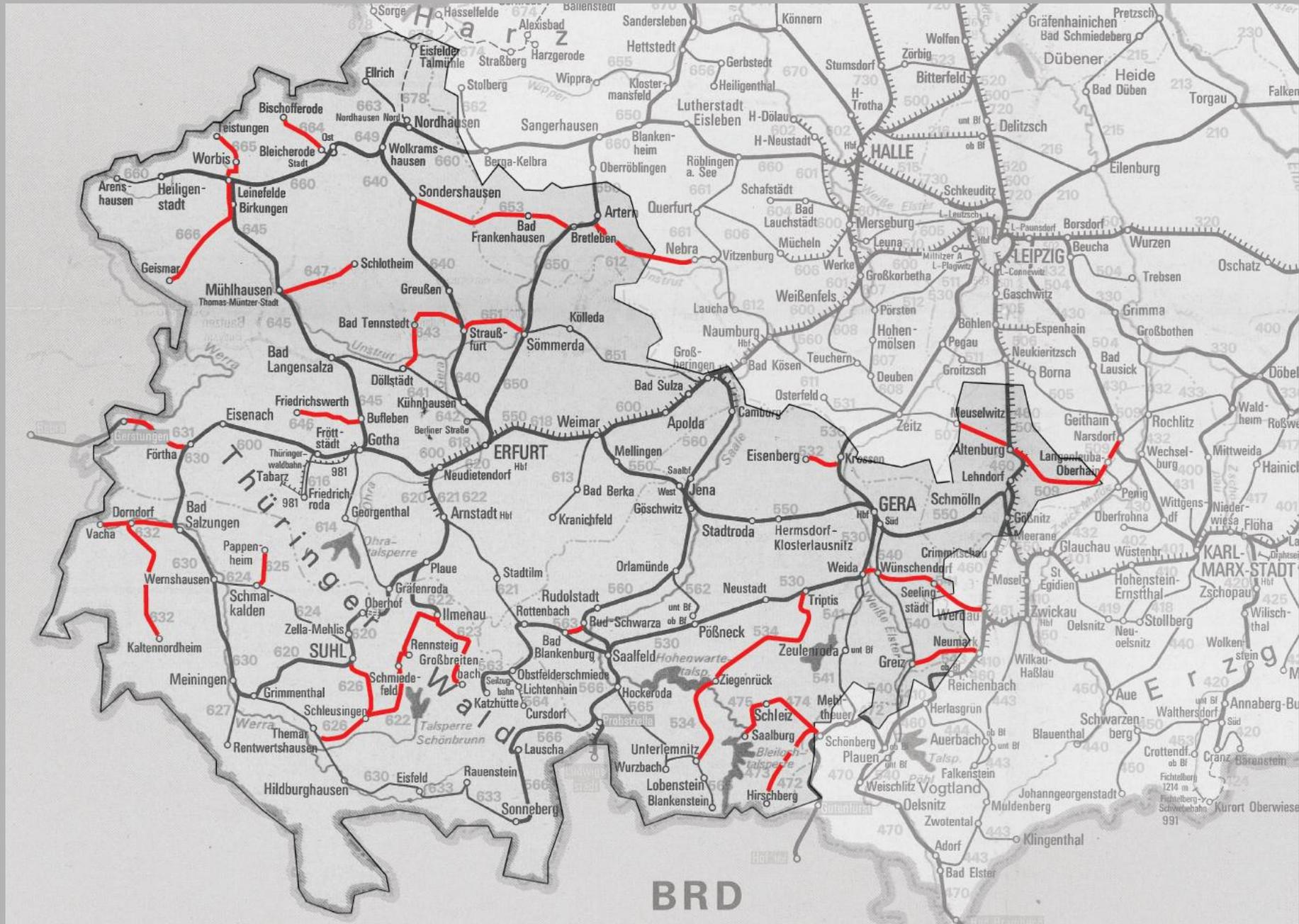


Thüringen - Fehlstellen im Bahnnetz

Landesentwicklungsplan

- **3 Oberzentren (Erfurt, Jena, Gera)**
- **Erfurt und Jena verfügen heute über Fernverkehrsanschluss**
 - ⊖ Jena ab 2017 vom Fernverkehr abgekoppelt
- **32 Mittelzentren**
 - ⊖ Schleiz und Eisenberg nicht an Schienenverkehr angebunden
 - ⊖ Fehlstellen im Bahnnetz zwischen Ober- und Mittelzentren
 - ⊖ Mittelzentren um Erfurt untereinander wenig verknüpft

Streckenstilllegungen in Thüringen seit 1989

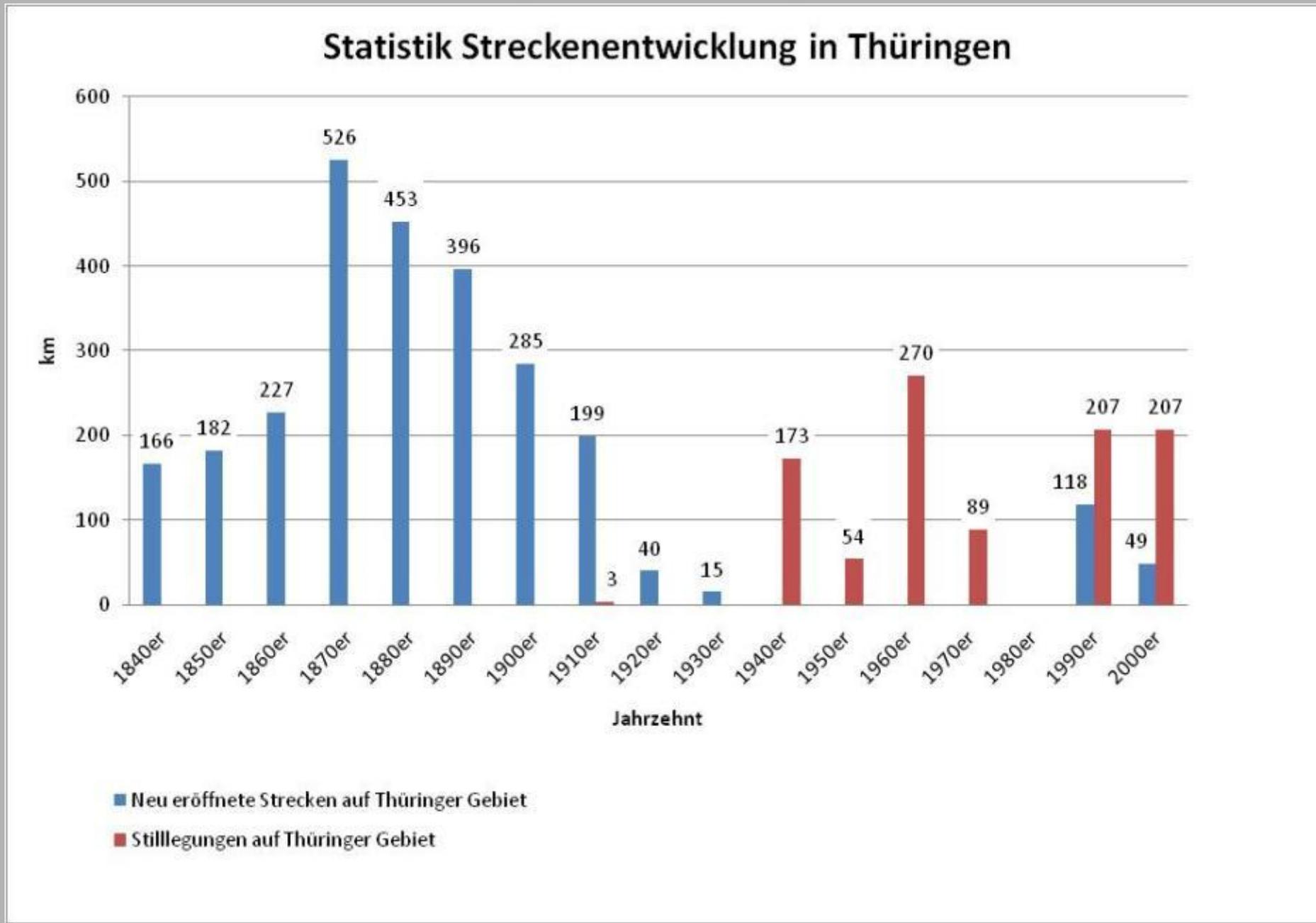


Streckenstilllegungen in Thüringen seit 1989

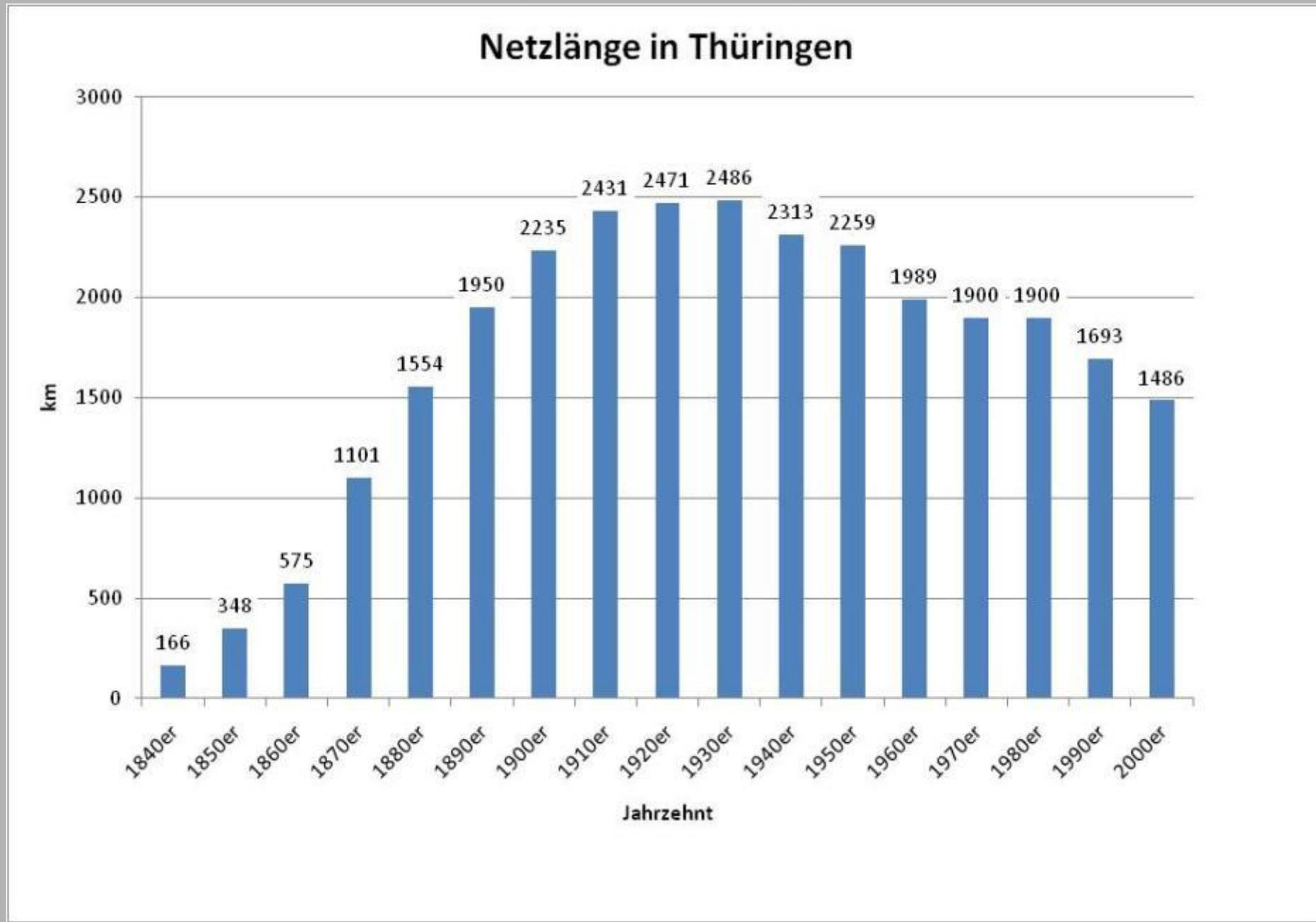
Datum	Streckenabschnitt	Strecke	Länge
31.12.1992	Küllstedt– Geismar	Leinefelde–Treysa	17,6 km
28.05.1994	Dingelstädt–Küllstedt	Leinefelde–Treysa	7,0 km
28.05.1994	Schönberg–Hirschberg	Schönberg–Hirschberg	20,0 km
25.09.1994	Förtha–Gerstungen	Förtha–Gerstungen	15,8 km
26.05.1995	Bufleben–Friedrichswerth	Bufleben–Friedrichswerth	17,2 km
27.05.1995	Altenburg–Narsdorf	Altenburg–Langenleuba- Oberhain	25,0 km
01.06.1996	Schleiz–Saalburg	Schleiz–Saalburg	15,2 km
01.06.1996	Zeulenroda unt Bf–Zeulenroda ob Bf	Zeulenroda unt Bf – ob Bf	3,6 km
06.08.1996	Leinefelde–Dingelstädt	Leinefelde–Treysa	10,1 km
30.10.1996	Schmalkalden–Kleinschmalkalden	Schmalkalden–Brotterode	9,5 km
08.04.1997	Döllstädt–Bad Tennstedt	Ballstädt–Straußfurt	9,3 km
31.05.1997	Neumark–Greiz	Neumark–Greiz	13,8 km
31.05.1997	Dorndorf–Kaltennordheim	Dorndorf–Kaltennordheim	27,7 km
31.05.1997	Suhl–Schleusingen	Suhl–Schleusingen	15,8 km
31.05.1997	Ilmenau–Großbreitenbach	Ilmenau–Großbreitenbach	20,6 km
31.05.1997	Mühlhausen–Schlotheim	Ebeleben–Mühlhausen	16,7 km
22.05.1998	Eisenberg–Crossen	Crossen–Porstendorf	8,7 km
23.05.1998	Straußfurt–Bad Tennstedt	Ballstädt–Straußfurt	10,8 km
23.05.1998	Triptis–Unterlemnitz	Triptis–Marxgrün	51,7 km
23.05.1998	Ilmenau–Schleusingen	Plaue–Themar	31,2 km
23.05.1998	Großbodungen–Bischofferode	Bleicherode–Herzberg	2,7 km
16.06.1998	Themar–Schleusingen	Plaue–Themar	11,0 km
15.11.2000	Werdau–Weida	Werdau–Weida–Mehltheuer	32,6 km
15.12.2000	Rudolstadt–Schwarza–Bad Blankenburg	Schwarzatalbahn	
09.06.2001	Bad Salzungen–Vacha	Bad Salzungen–Vacha	16,3 km
01.06.2001	Leinefelde–Teistungen	Leinefelde–Wulften	14,4 km
01.06.2001	Bleicherode Ost–Großbodungen	Bleicherode–Herzberg	10,7 km
14.12.2002	Altenburg–Meuselwitz	Zeitz–Altenburg	13,0 km
09.12.2006	Artern–Nebra	Unstrutbahn	26,5 km
09.12.2006	Bretleben–Sondershausen	Kyffhäuserbahn	30,9 km
09.12.2006	Schönberg–Schleiz	Schönberg–Schleiz	14,9 km
09.12.2007	Straußfurt–Sömmerda	Pfefferminzbahn	12,6 km
09.12.2007	Ilmenau–Ilmenau Bad–Stützerbach	Bahnstrecke Plaue–Themar	9,8 km
		Summe stillgelegter Strecken	542,7 km

**Summe stillgelegter Strecken:
542,7 km**

Streckenentwicklung in Thüringen

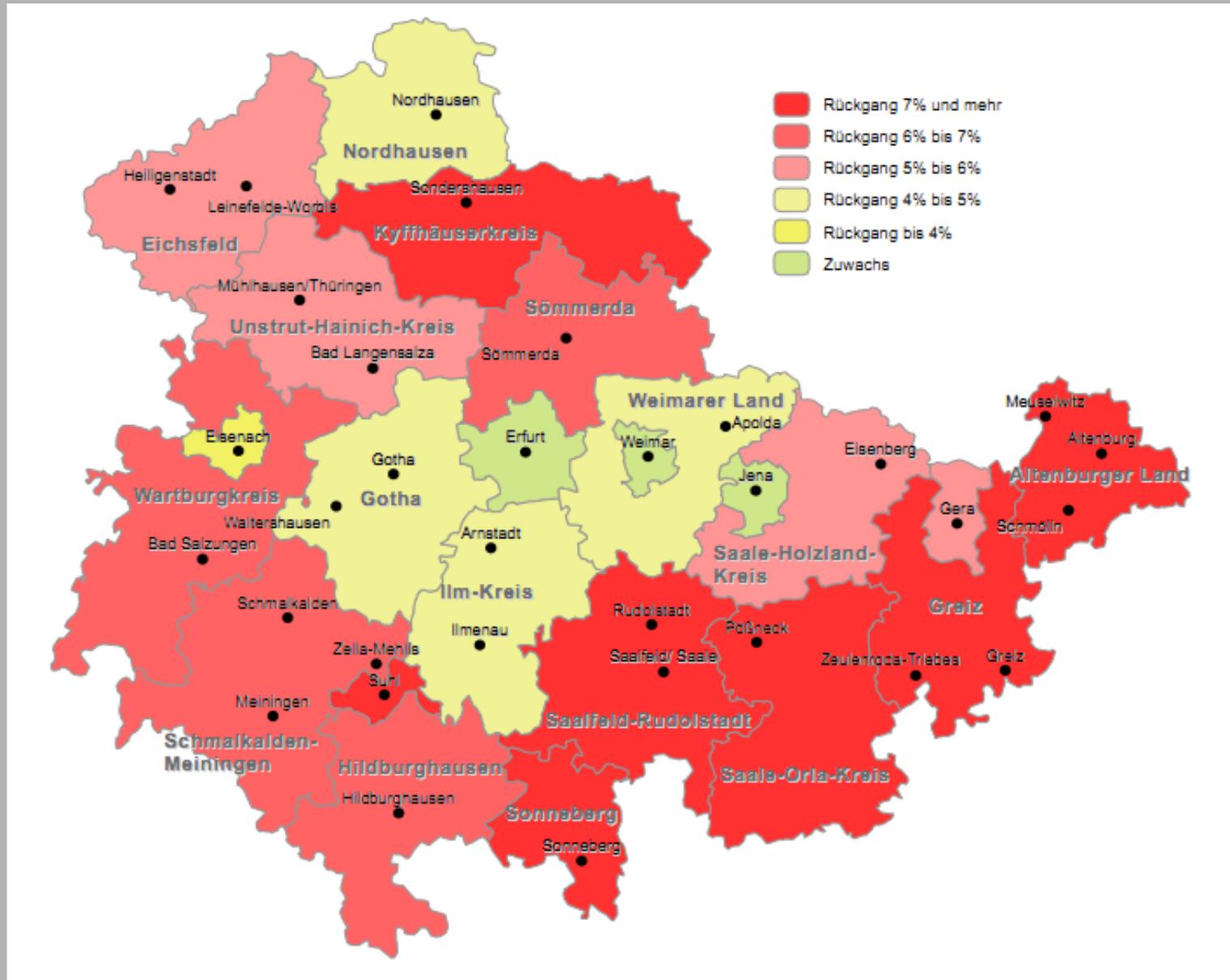


Streckenentwicklung in Thüringen



Thüringen – Demografische Entwicklung

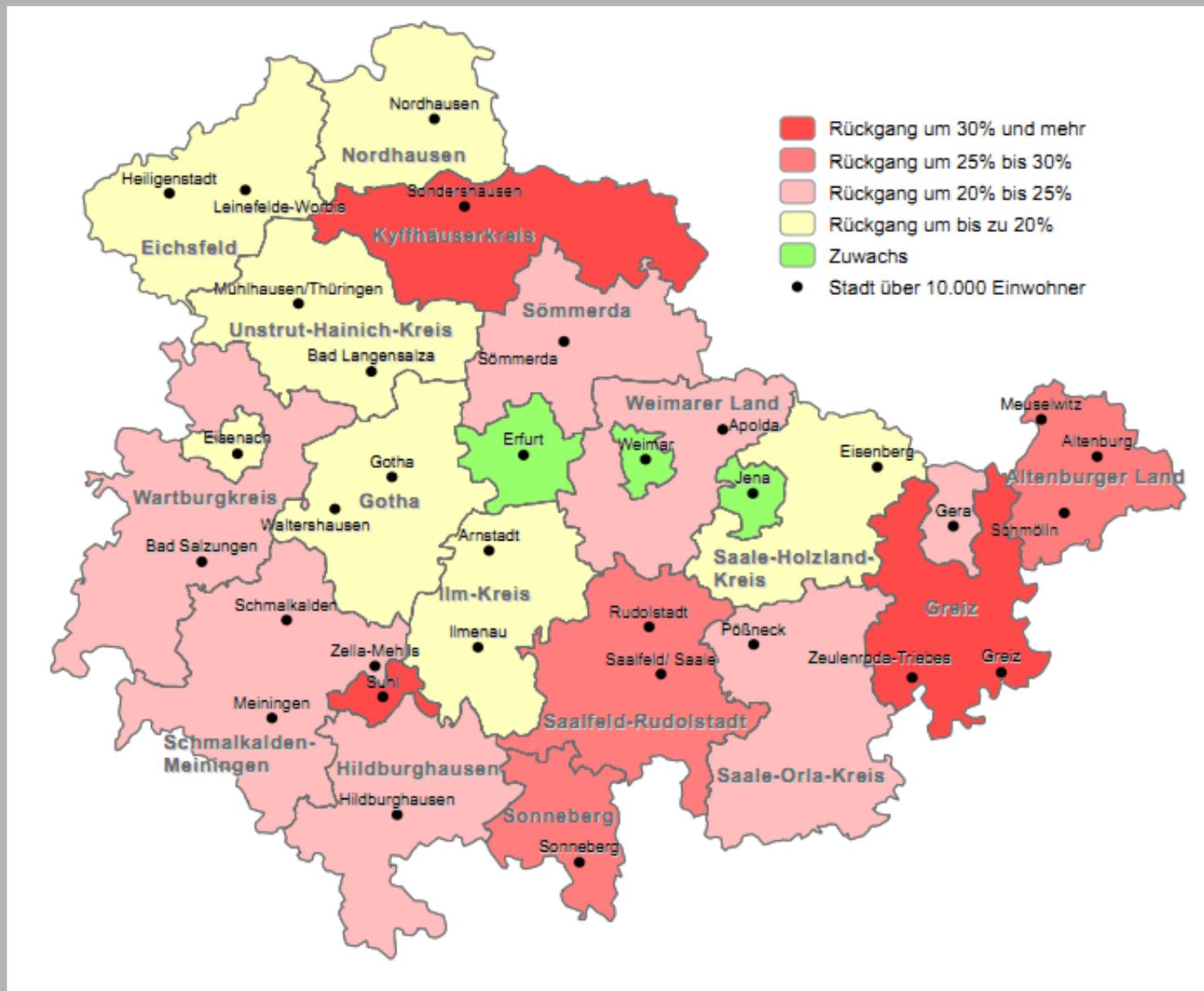
Entwicklung der Bevölkerung von 2005 bis 2010 nach Kreisen



Quelle: Demographiebericht Thüringen 2011
Thüringer Landesamt für Statistik

Thüringen – Demografische Entwicklung

Prognose Bevölkerungsentwicklung bis 2030



Quelle: Demographiebericht Thüringen 2011
Thüringer Landesamt für Statistik

Thüringen – Demografische Herausforderung

Thüringen wird leerer, ländlicher und älter

>> neue Anforderungen an die Verkehrsangebote

- Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten
- Anpassung der Infrastruktur an veränderte Bedürfnisse
- Alters- und behindertengerechte Fahrzeuge und Anlagen
- Differenzierte Angebote
- Serviceorientierung
- Ständige Weiterentwicklung und Innovation

ThüringenTakt21 – Qualitätsoffensive für den öffentlichen Verkehr

ThüringenTakt21 – Qualitätsoffensive

Eckpunkte für attraktiven öffentlichen Verkehr in Thüringen

- **Stundentakt für alle**
- **Abstimmung der Angebote “von ICE bis AST”**
- **Fahrgastfreundliche Fahrzeuge**
- **Attraktive Zugangsstellen**
- **Verständliche und günstige Tarife**
- **Leicht zugängliche Information**
- **Innovatives Marketing**

Integraler Taktfahrplan für ganz Thüringen

Prinzip: Erst vertakten...

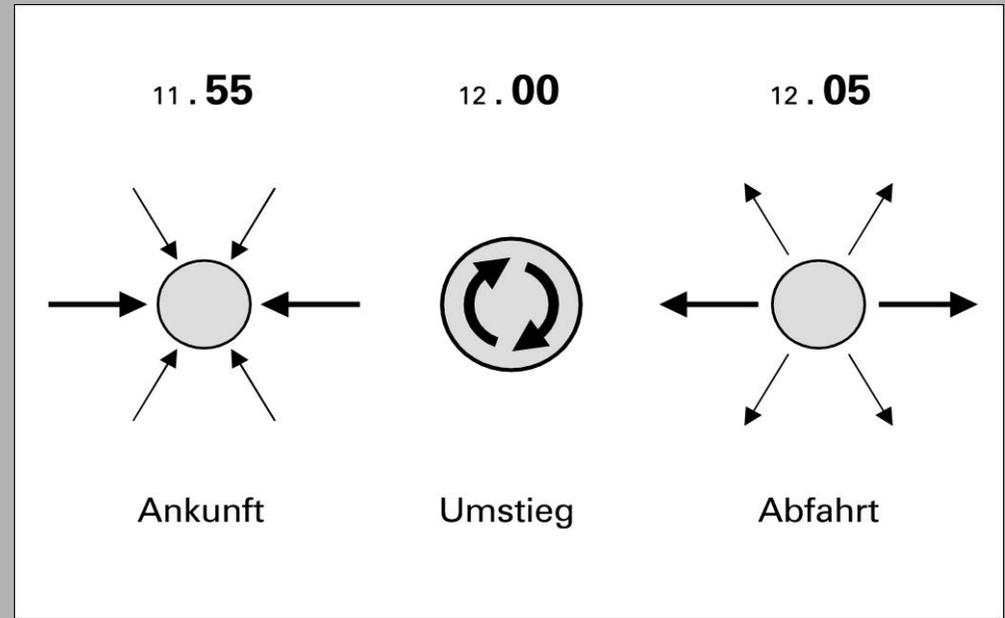
5	
6	33x
7	17s
8	45x
9	29
10	05
11	
12	45
13	15 55
14	29
15	
16	35
17	50x
18	12
19	23
20	18
21	

???

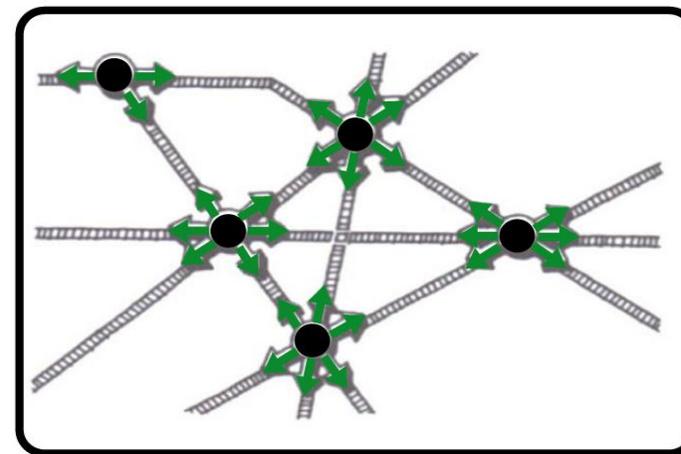
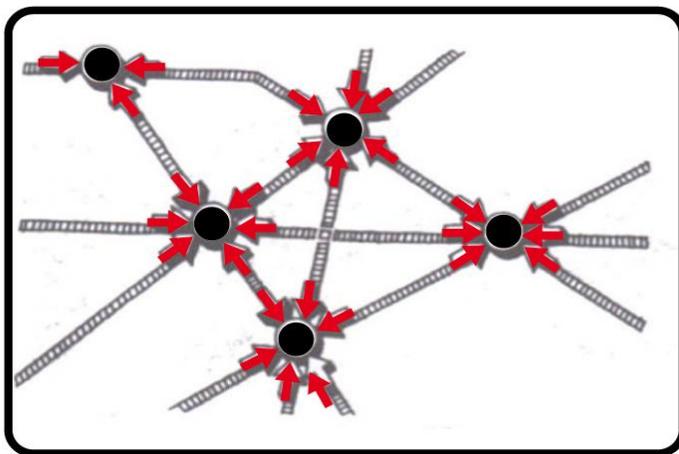
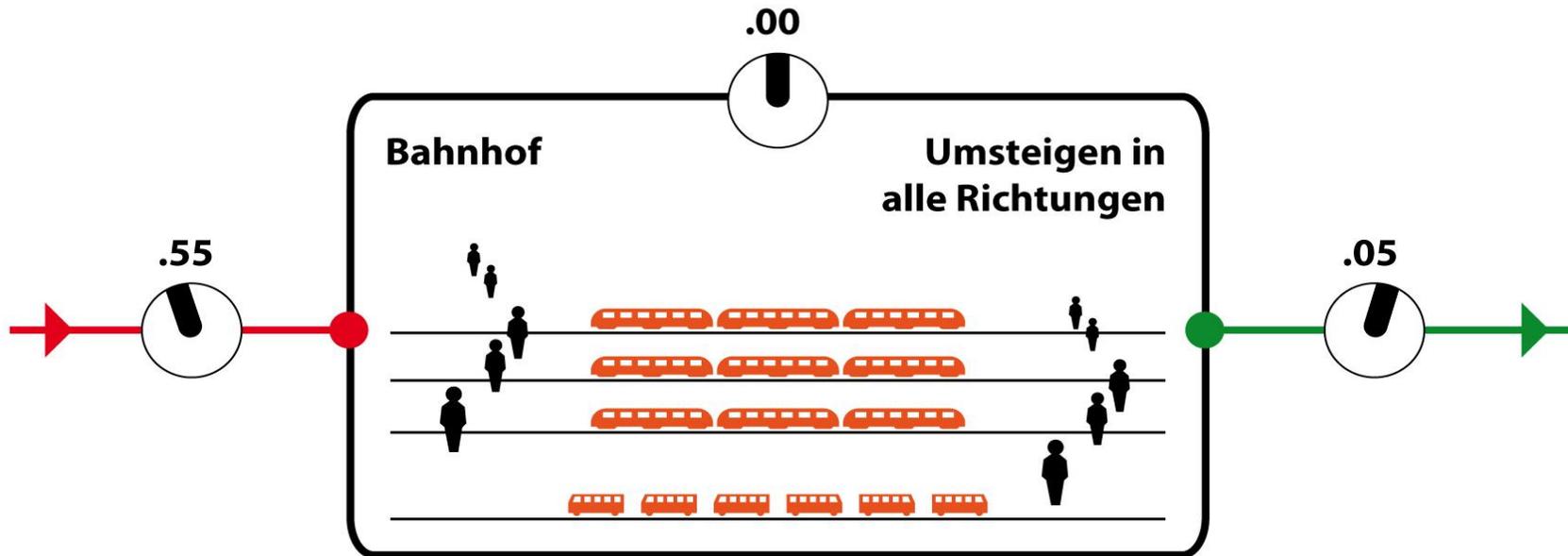
5	
6	38
7	38
8	38
9	38
10	38
11	38
12	38
13	38
14	38
15	38
16	38
17	38
18	38
19	38
20	38
21	38

.38

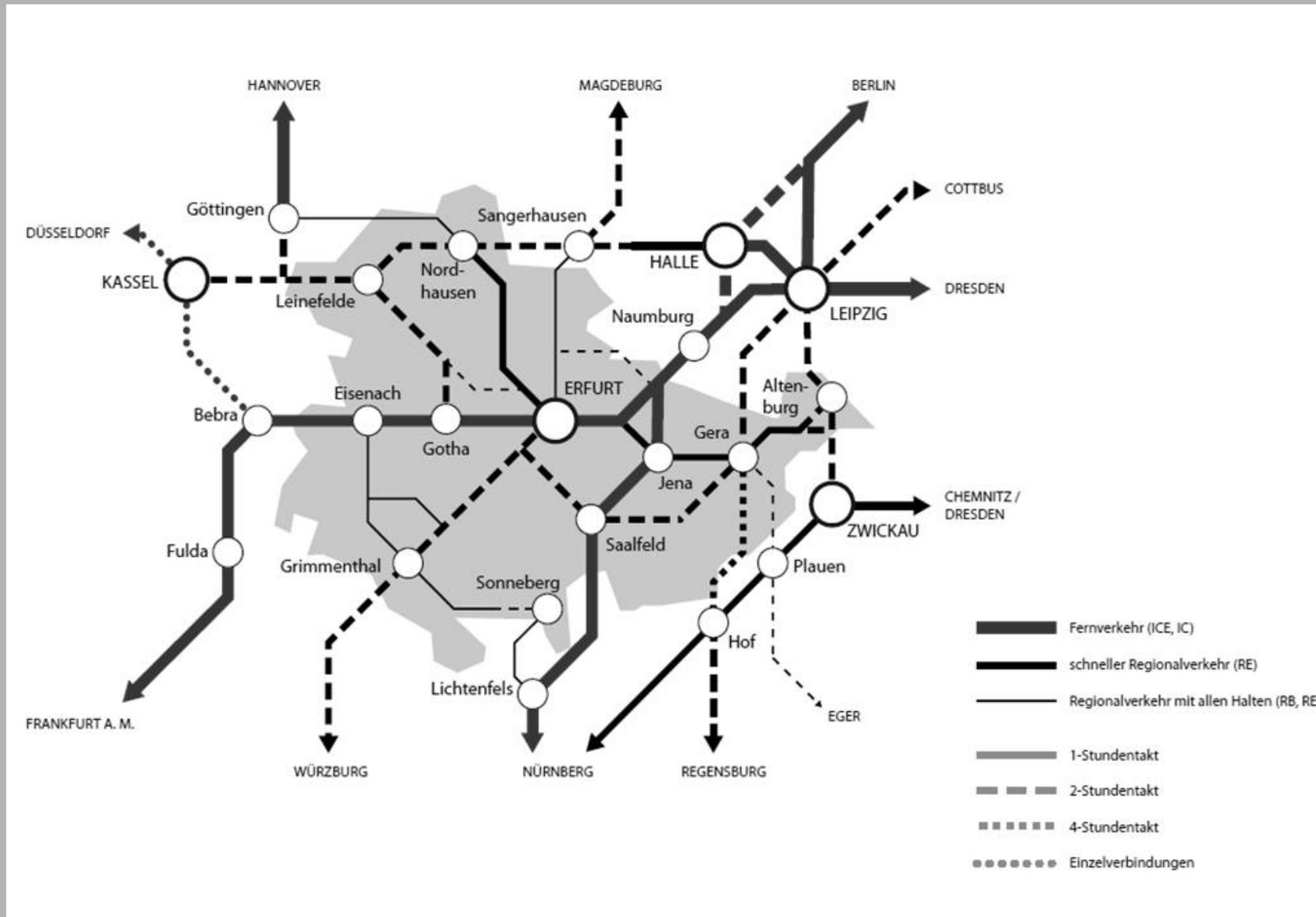
....dann verknoten



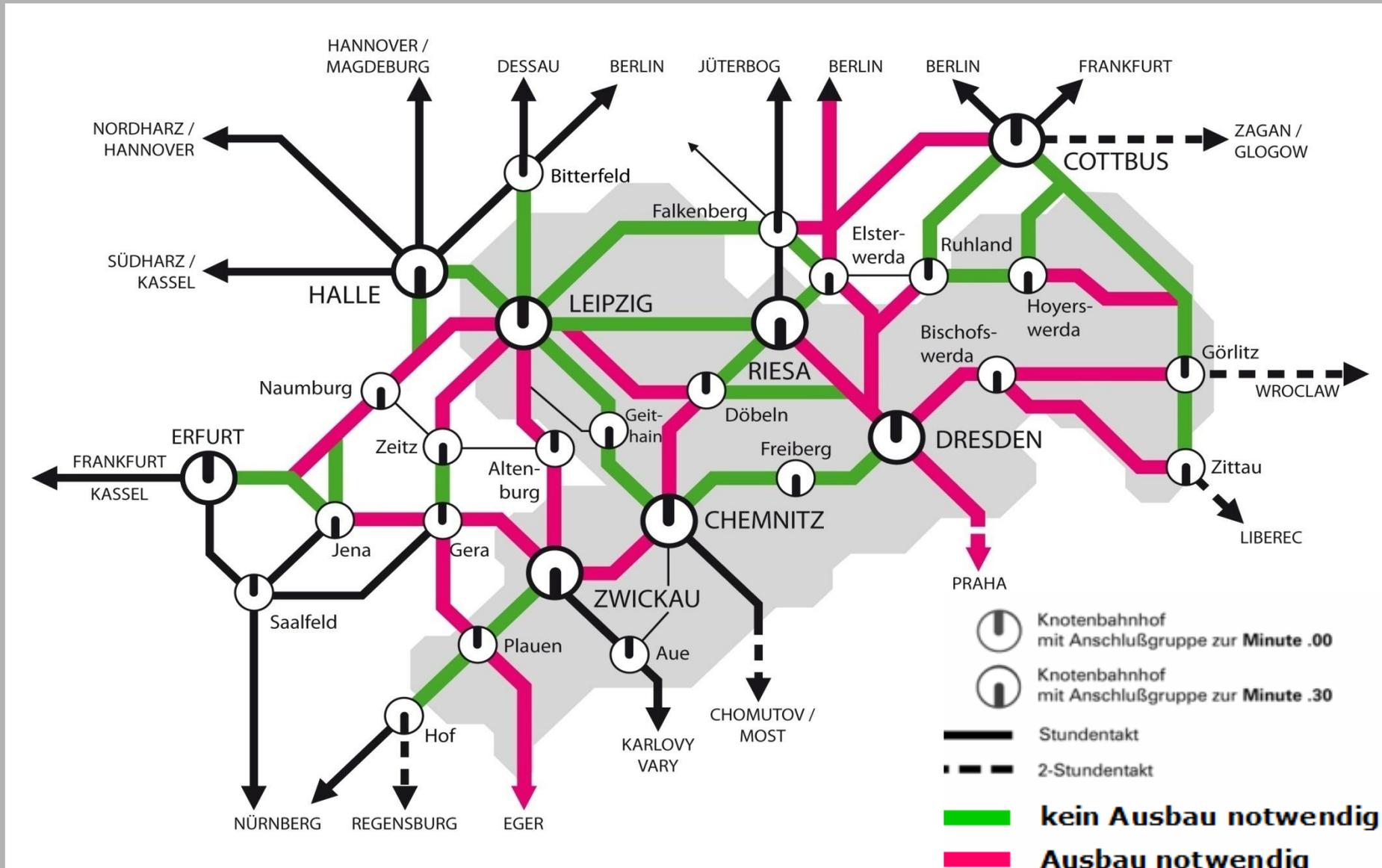
Integraler Taktfahrplan für ganz Thüringen



Angebotskonzeption für Thüringen



Angebotskonzeption Mitteldeutschland: Ausbaubedarfe



ITF für Thüringen: Definition Ausbaubedarfe

Planungsgrundsatz KLASSISCHER FAHRPLAN:

SO SCHNELL WIE MÖGLICH

Planungsgrundsatz INTEGRALER TAKTFAHRPLAN:

SO SCHNELL WIE NÖTIG!

ThüringenTakt21 – Angebotsstruktur



Fernverkehr ICE/ IC

Knoten Erfurt, Saalebahn, Mitte-Dtl.Verbindung



Schneller Regionalverkehr

im Stundentakt schnelle Verbindungen in die Mittelzentren



Regionalbahnen

stündlich Feinerschließung auf regionalen Bahnstrecken



TaktBus

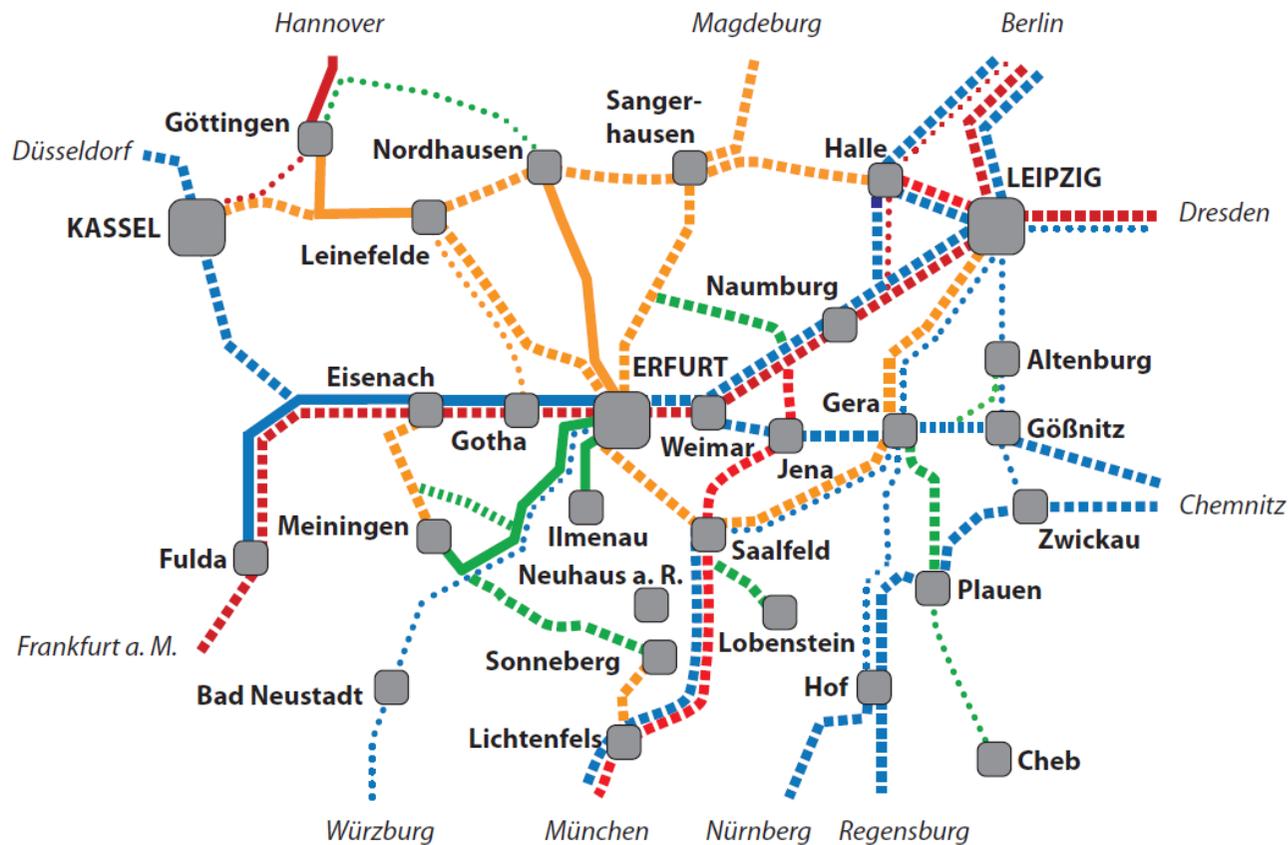
stündlich auf wichtigen Relationen



Bus-/ Schülerverkehr und alternative Bedienformen

flächendeckende Angebote zur Mobilitätssicherung

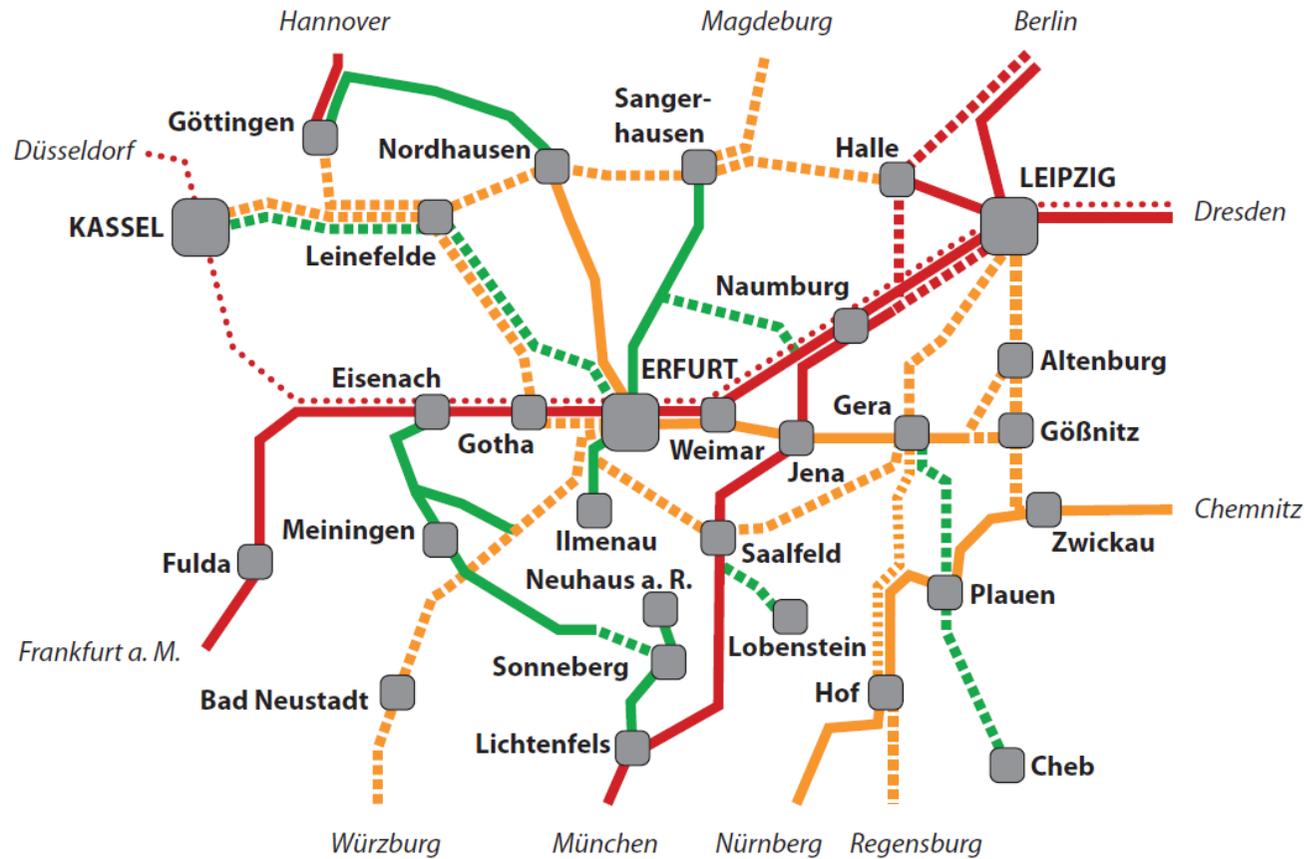
Angebotsstruktur 1998



Angebotsituation Fernverkehr in Thüringen 1998

- | | |
|--|--|
| — Fernverkehr (ICE/IC/EC) | Stundentakt |
| — InterRegio / D-Zug | Zweistundentakt |
| - - - schneller Regionalverkehr (RE) | Vierstundentakt |
| · · · · · Zug mit allen Halten (RE, RB) | Einzelverbindungen |

Angebotsstruktur Heute



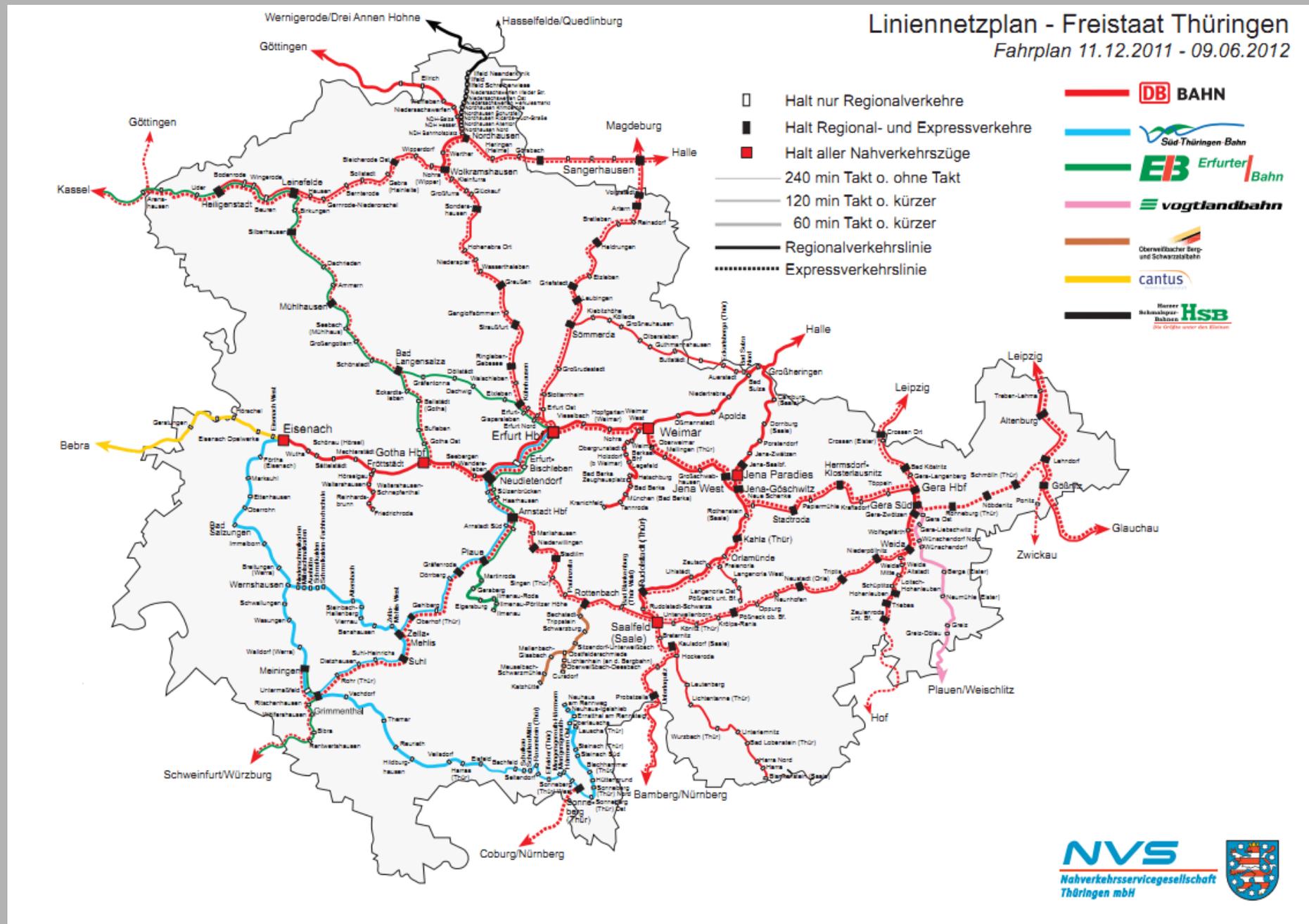
Angebotsituation Fernverkehr in Thüringen heute (2011)

- | | |
|--|---|
| — Fernverkehr (ICE/IC/EC) | Stundentakt |
| — InterRegio / D-Zug | Zweistundentakt |
| — schneller Regionalverkehr (RE) | Vierstundentakt |
| — Zug mit allen Halten (RE, RB) | Einzelverbindungen |

Prägnante Veränderungen in der Angebotsstruktur

- Fast alle Verbindungen wurden nur im 2-Stunden-Takt angeboten
- Keine Ausweitung des IC-Netz - mit Ausnahme der Einzelverbindung nach Düsseldorf
- Kompensierung des Wegfalls des Interregios durch Erhöhung der ICE-Taktung entlang der Hauptachse, sodass die ICE-Strecken größtenteils einen Stundentakt aufweisen; in restlichen Gebieten werden ehemalige InterRegio-Strecken von schnellem Regionalverkehr mit tw. höherer Frequenz bedient
- das Oberzentrum Gera wurde vom Fernverkehr abgehängt
- Einige Strecken die zuvor durch RE bedient wurden, werden nun von Regionalbahnen wahrgenommen

Schienerpersonennahverkehr Liniennetz 2011/12



Süd-Thüringen - Status Quo (2011)

KOMMT GUT AN.



Erfurter Bahn GmbH

- EB 1** Erfurt Hbf ↔ Kassel-Wilhelmshöhe
- EB 2** Gotha ↔ Bad Langensalza
- EB 3** Erfurt Hbf ↔ Ilmenau Bf
- EB 4** Schweinfurt Hbf ↔ Meiningen
- EB 5** Schweinfurt Stadt ↔ Gemünden (Main)

OSTNETZ (ab 10.06.2012)

- EB 21** Gera Hbf ↔ Weimar (↔ Erfurt Hbf)
- EBx 12** **EB 33** Leipzig ↔ Saalfeld
- EB 52** Jena Saalbhf. ↔ Pößneck unt. Bf
- EBx 11** **EB 23** Saalfeld ↔ Erfurt Hbf (↔ Apolda)
- EB 32** Saalfeld ↔ Blankenstein (Saale)
- EB 13** Gera Hbf ↔ Zeulenroda unt Bf
- EB 54** Kranichfeld ↔ Weimar (↔ Apolda)

Süd-Thüringen-Bahn GmbH

- S-T-B 1** Eisenach ↔ Sonneberg (Thür) Hbf
- S-T-B 2** Sonneberg (Thür) Hbf ↔ Neuhaus am Rwg.
- S-T-B 3** Wernshausen ↔ Suhl
- S-T-B 4** Erfurt Hbf ↔ Meiningen



© 2012 Erfurter Bahn GmbH

Analyse Thüringen - Regionalverkehr

- +** Ziel eines Integralen Taktfahrplans wie von NVS angestrebt und schrittweise umgesetzt
- +** Ausschreibungen von Teilnetzen führen zu Angebotsverbesserungen zu günstigeren Kosten
- Problematik fehlender langlaufender RE-Verbindungen z. B. RE 12 (Leipzig – Hof) keine durchgehende Linie, sondern zwei eigene Strecken mit Schnitt in Gera



Verbindungen zu anderen Bundesländern

Stärken

-  Neue DB-Buslinie von Bad Staffelstein nach Erfurt
-  Erfurter Bahn soll Linienverlängerung bis Hof erhalten
-  Das länderübergreifende mitteldeutsche S-Bahn-Netz wird das Altenburger Land direkt mit der Leipziger Innenstadt verbinden
-  Seit zehn Jahren fahren Eisenbahnen, Busse und Trams unter dem Namen Egronet in den Freistaat Bayern, Sachsen, Thüringen und Kariovy Vary in der Tschechischen Republik
 - keine unterschiedlichen Fahrkarten
 - Aufeinander abgestimmte Fahrpläne

Verbindungen zu Nachbarbundesländern



Lücken im Schienennetz zwischen Bayern und Thüringen

- Höllentalbahn zwischen Naila und Blankenstein
- Werrabahn zwischen Coburg und Eisenach



Direktverbindung Gera-Hof nur selten (3 mal am Tag)



Abbestellung von Eisenbahnverbindungen aus Sachsen nach Thüringen

- RE 1 (Göttingen-Erfurt-Chemnitz/Zwickau) nur noch montags bis freitags durchgehend mit einem Zugteil bis nach Chemnitz
- Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wird RE 1 den Abschnitt Glauchau-Chemnitz nicht mehr befahren
- Die stark nachgefragte Verbindung zwischen Altenburg und Leipzig wird durch geplante Abbestellung der RE-Line 16 deutlich geschwächt

Anbindung Thüringen an den Fernverkehr

Entwicklung: Anbindung an den Fernverkehr

1998

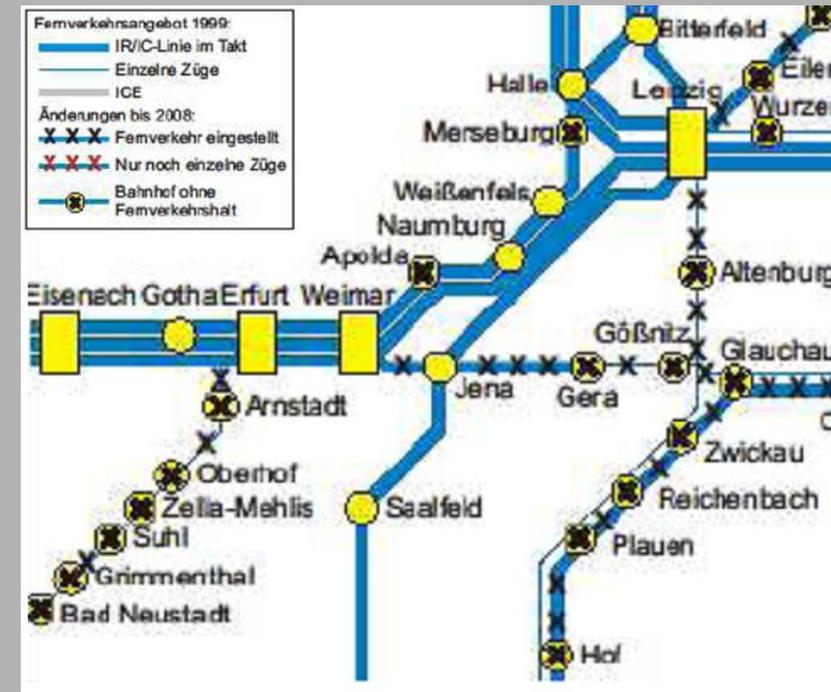
Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Gera, Gößnitz, Altenburg, Jena, Saalfeld, Arnstadt, Oberhof, Zella-Mehlis, Suhl, Grimmenthal, Göschwitz, Reichenbach

2011

Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Saalfeld

2017

Erfurt, Eisenach als Systemhalte

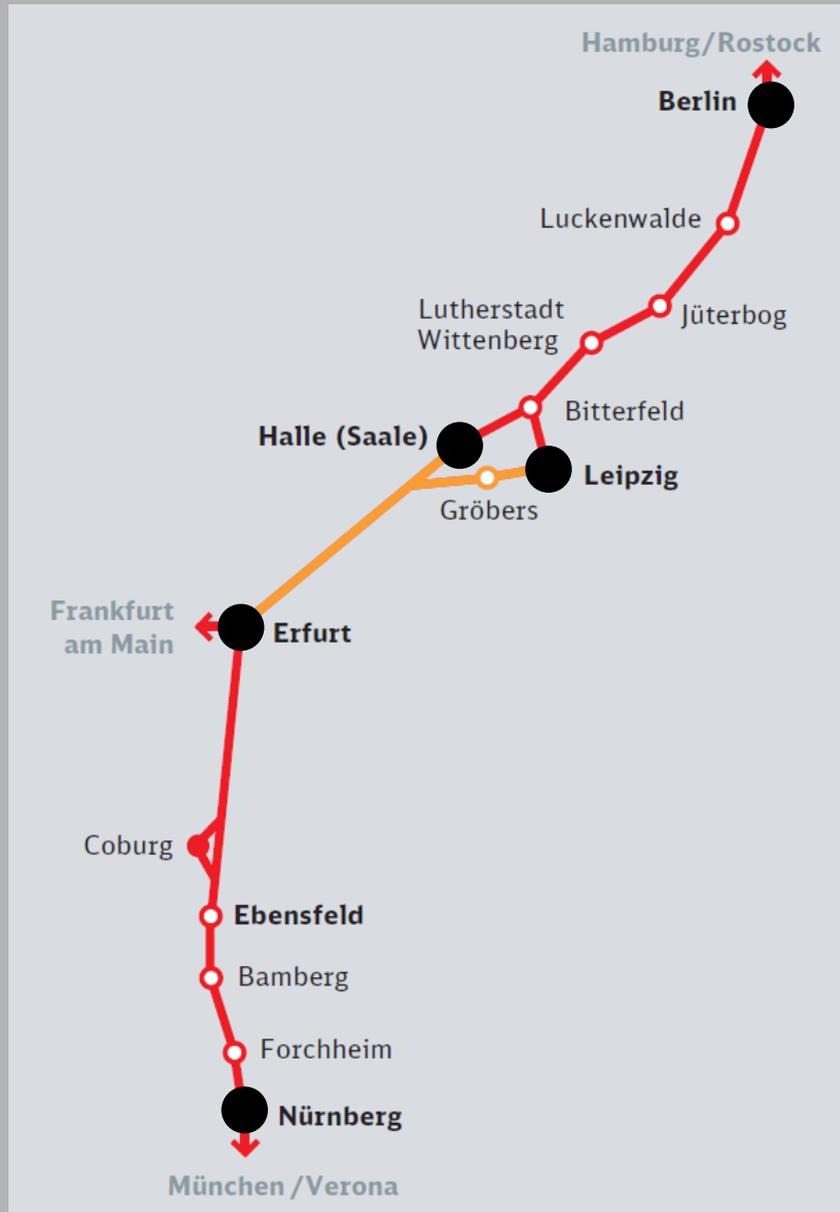


Analyse Thüringen - Fernverkehr

- **ICE Berlin - Halle/Leipzig - München**
 - Stündlich über Jena Paradies – Saalfeld
 - Abwechselnd über Halle oder Leipzig
- **ICE Dresden – Frankfurt M. – Wiesbaden/Saarbrücken**
 - 2-Studentakt über Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach
 - Weimar und Gotha deutlich seltener
- **IC Dresden – Leipzig – Frankfurt/Flughafen (1x Saarbrücken)**
 - Ca. 2-Studentakt über Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach
 - Mit ICE teilweise vertaktet, Zeiten und Stopps unregelmäßig
- **IC Eisenach – Kassel – Dortmund – Düsseldorf**
 - Zweimal täglich (morgens + Wochenende)
- **IC Leipzig – Nürnberg**
 - Einmal täglich (morgens) über Paradies und Saalfeld
- **IC Eisenach – Halle – Berlin – Stralsund**
 - Einmal täglich (vormittags)

ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Aktuelle Planungen



Fertigstellung:

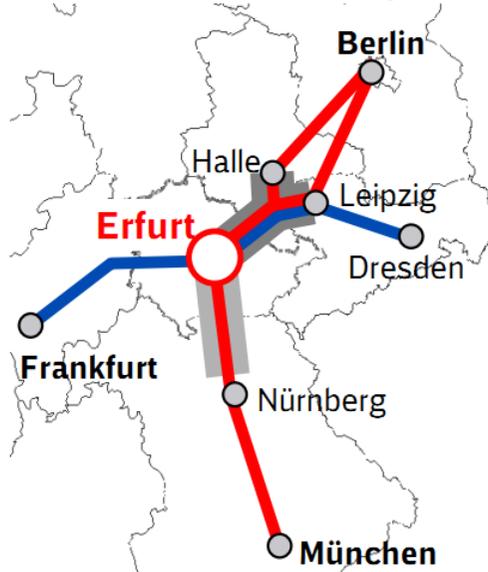
- Erfurt-Leipzig/Halle: 2016
- Erfurt-Nürnberg: 2017

Streckenverlauf und Haltepunkte - ●

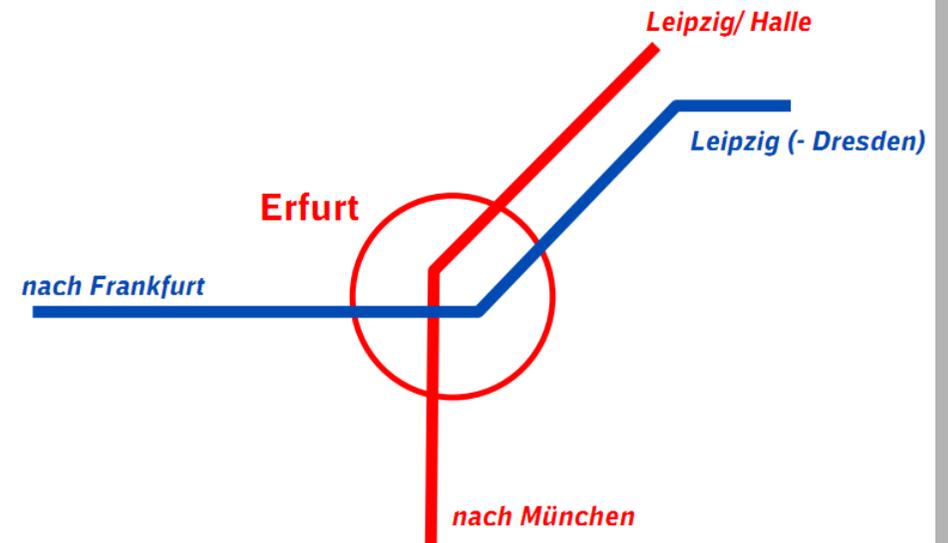
ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Erfurt liegt ab Dez. 2017 im **Schnittpunkt der ostdeutschen Hochgeschwindigkeitsachsen ...**

ICE-Linienverlauf ab Dez. 2017



... und bildet fernverkehrsseitig einen **idealtypischen Verkehrsknoten** ab

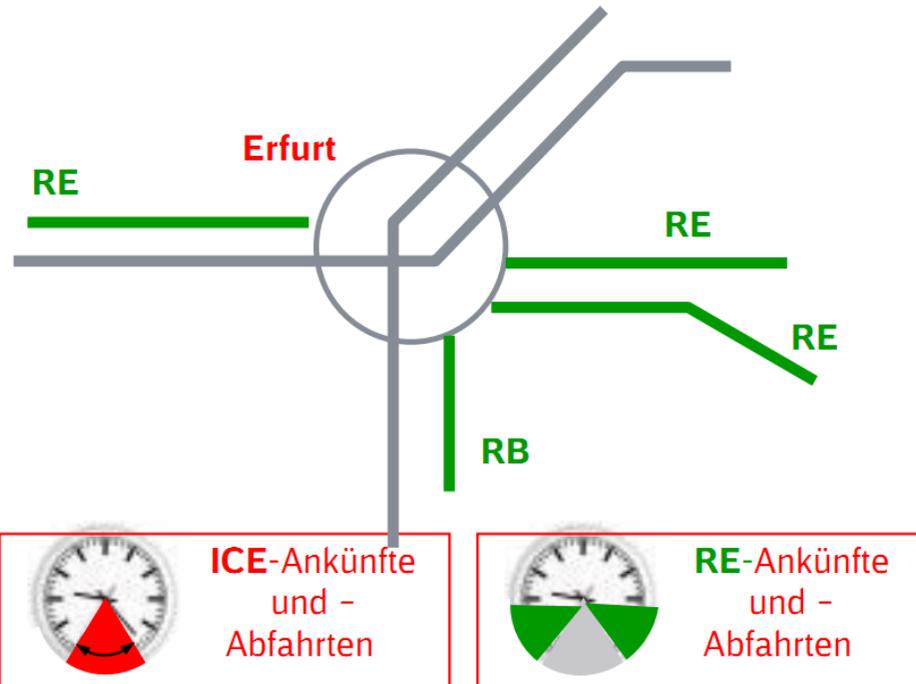


**Alle ICE-Ankünfte und -
Abfahrten zwischen x.24 und
x.36 Uhr**

Quelle: DB AG

ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Einmalige Chance ITF-Knoten: Maximierung der Flächenwirkung der neuen Infrastruktur über optimales „Andocken“ an Fernverkehrsknoten...



... ist bereits für weite Teile der Nahverkehrssysteme realisiert

RB Grimmenthal/ Ilmenau/
Saalfeld - Erfurt



RE Halle/ Leipzig - Erfurt



RE Gera-Göttingen



Verschieben Fahrpläne
betrieblich und verkehrlich
noch nicht final bewertet

RE zu vervollständigen

*) ITF - Integrierter Taktfahrplan

Quelle: DB AG

ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Internes Konzept DB, 2010

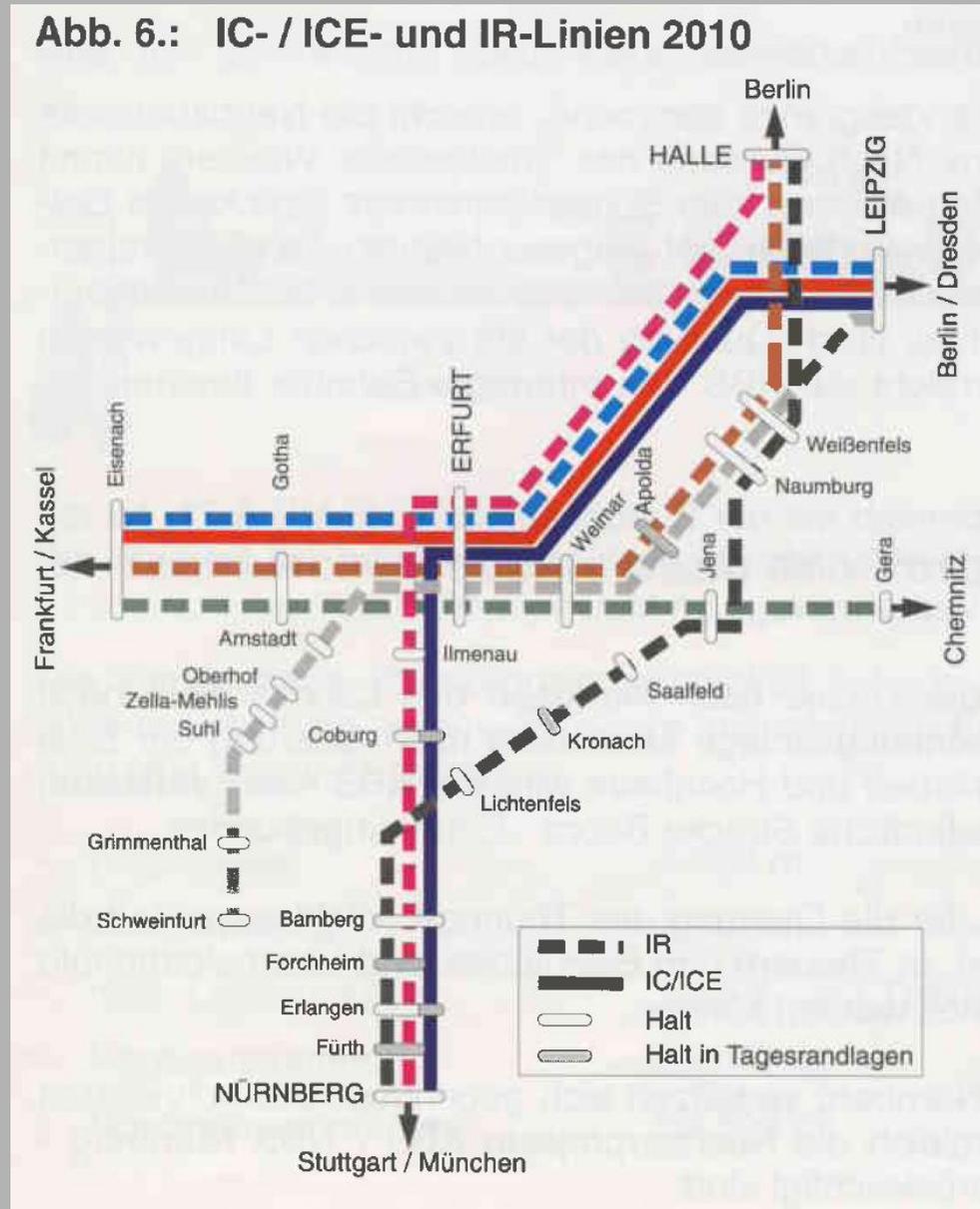
- **Stundentakt München-Berlin abwechselnd auf 2 Routen:**
 - München-Ingolstadt-Erfurt-Leipzig-Berlin
 - München-Augsburg-Erfurt-Halle-Berlin
- **Vertaktung in Erfurt mit ICE Dresden-Frankfurt**
- **Morgens 1x ICE Leipzig-München über Jena und Saalfeld**
- **Abends 1x ICE München-Berlin über Jena und Saalfeld (beide Richtungen)**
- **Morgens und abends ICE-Sprinter München-Berlin ohne Halt in Erfurt (Fahrzeit: 3:30 Std. bis 3:45 Std.)**

(Quelle: Thüringer Allgemeine, 20.09.2010)

ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Konzept DB, 1995

Abb. 6.: IC- / ICE- und IR-Linien 2010



ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

Folgen für den Bahnverkehr in Thüringen

-  **Jena und Saalfeld verlieren stündliche Anbindung an den Fernverkehr**
-  **Gefahr, dass Weimar Fernverkehrsverbindungen verliert**
-  **Ostthüringen wird vom Fernverkehr abgehängt**
-  **Halt in Ilmenau wurde aus der Planung gestrichen**
-  **Erfurt als Knotenpunkt für den Fernverkehr**
-  **Regionalverkehr als Ersatz für entfallende Verbindungen und als Zubringer zum Fernverkehr muss verstärkt werden**

ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8)

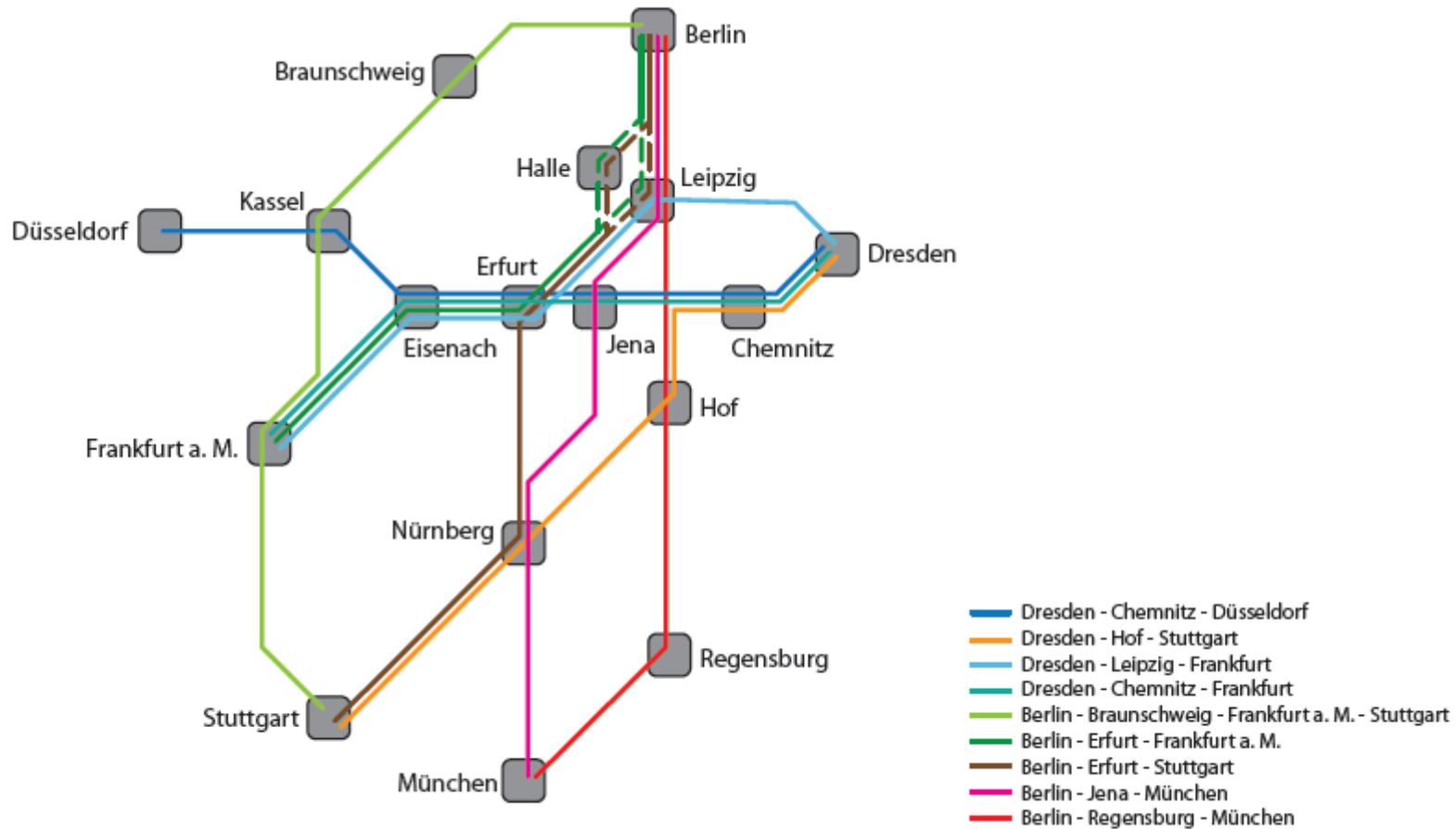
Notwendige Nachbesserungen des Angebotskonzeptes

- **Regelmäßige Anbindung von Jena und Saalfeld an den Fernverkehr erhalten**
- **Mitte-Deutschland-Verbindung als wichtige Ost-West-Bahnverbindung nach und von Erfurt weiter ausbauen**
- **Mitte-Deutschland-Verbindung auch östlich von Weimar wieder für den Fernverkehr nutzen (über Gera, Gößnitz, Chemnitz nach Dresden)**
- **Werrabahn als Zubringer nach Coburg wieder aktivieren (Lückenschluss an Bundeslandgrenze)**

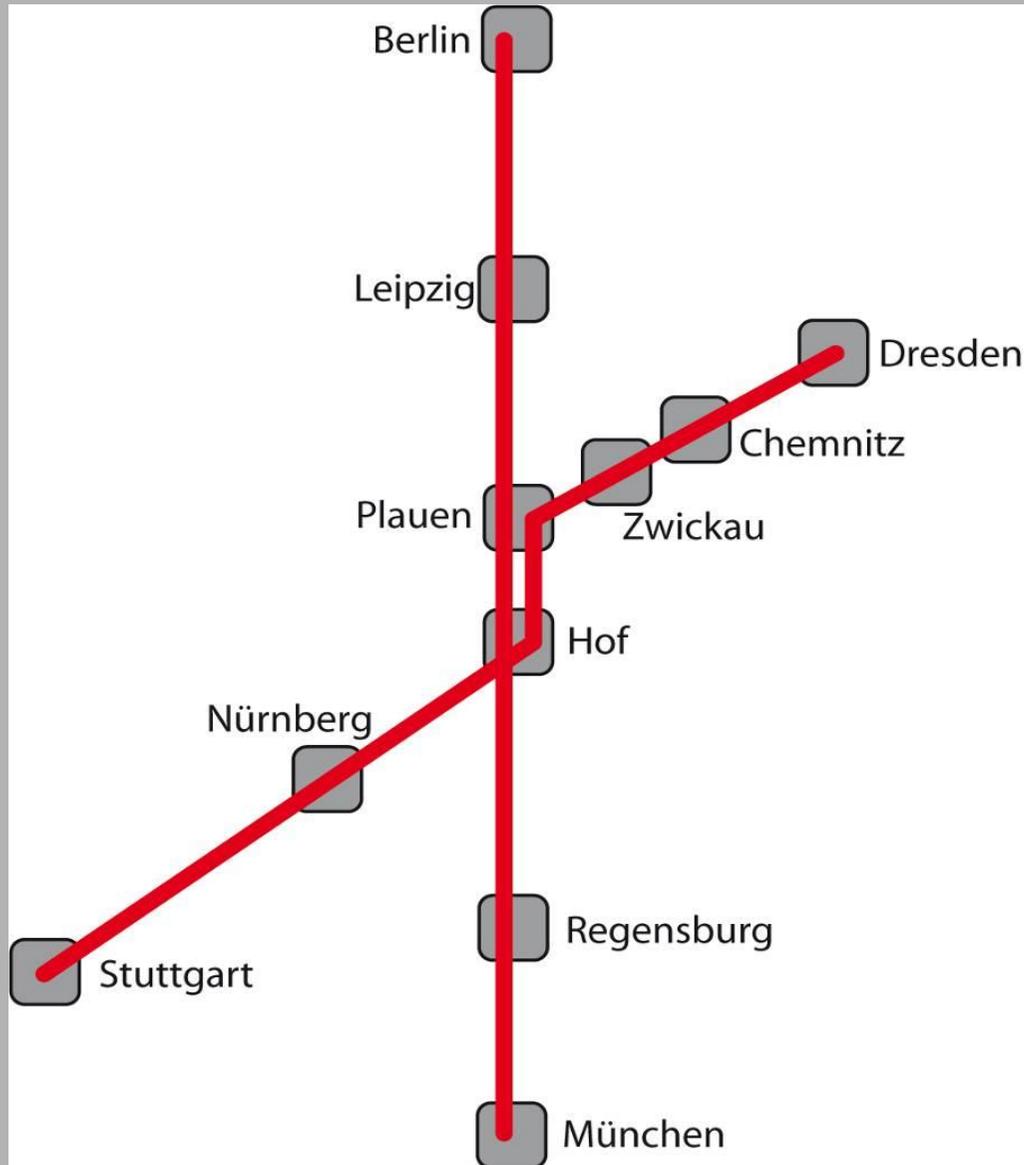
Ansätze für ein Fernverkehrskonzept 2017

FERNVERKEHRSKONZEPT 2017

Stand: 08/2011

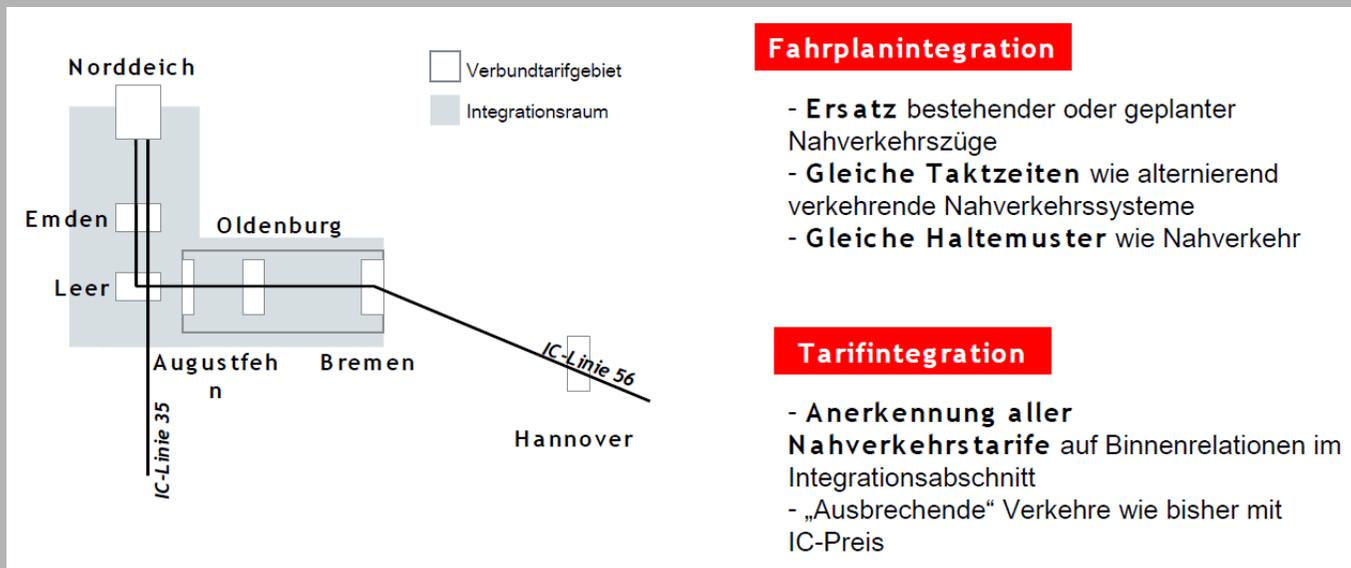


Sächsisch-Fränkisches Fernverkehrskreuz



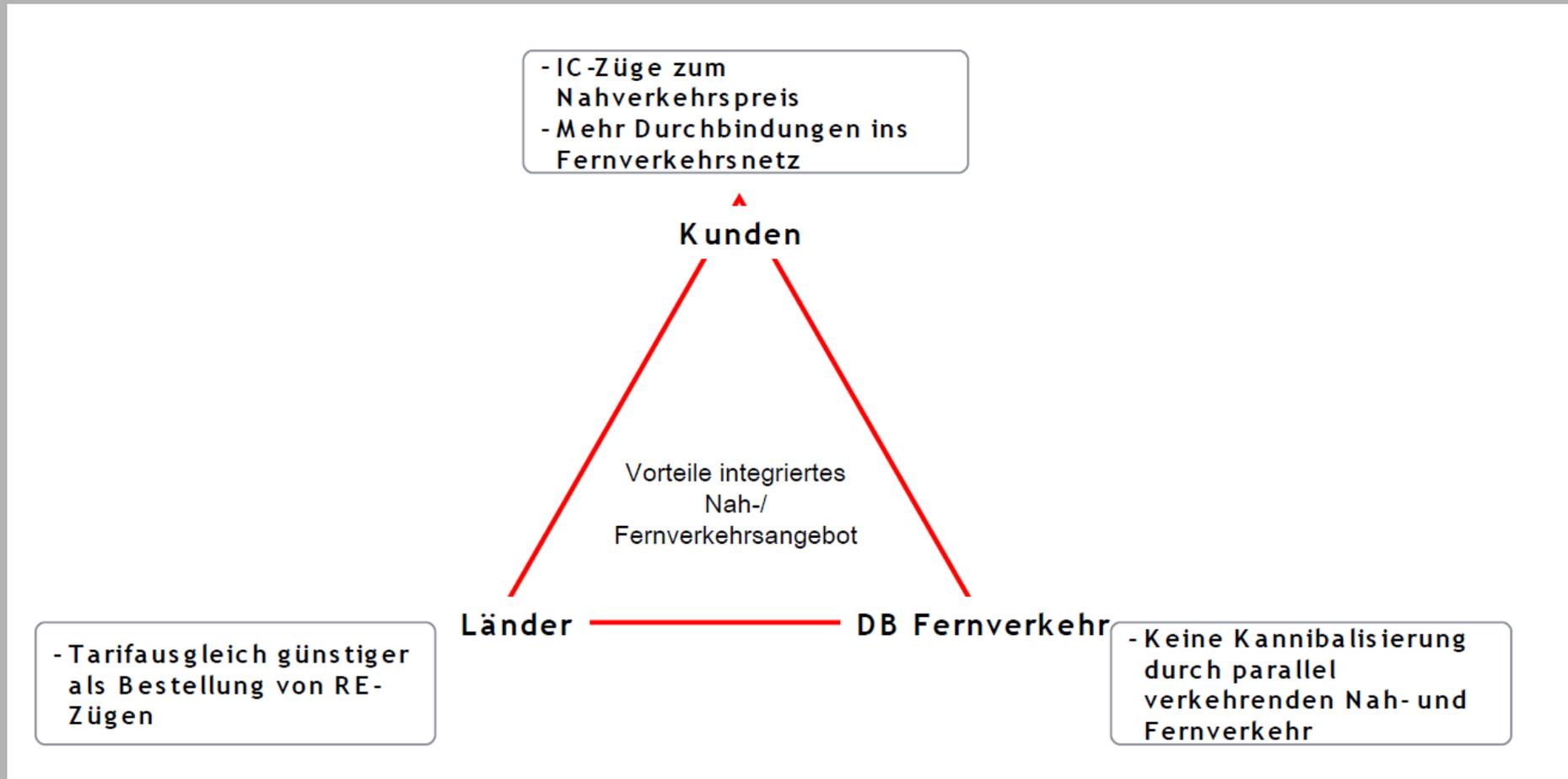
Integriertes Nah-/Fernverkehrsangebot

- Sicherung der Anbindung an den Fernverkehr durch Nahverkehrsintegration
- Beispiel: IC Bremen – Norddeich Mole
- Ausgleichszahlung der Mindereinnahmen aufgrund der Nahverkehrstarifintegration durch Niedersachsen und Bremen



Quelle: www.vej-info.de

Integriertes Nah-/Fernverkehrsangebot



Quelle: www.vej-info.de

3. Der Thüringen-Verkehrsverbund:

Ein Fahrpreis – ein Fahrschein – ein Fahrplan

Verbünde und Tarife

Schwächen

- ⊖ **Generell sehr unübersichtlich, VMT einziger größerer Verbund verkehrsmittelübergreifend für Bus und Bahn**
- ⊖ **Tarife in den meisten Regionen uneinheitlich**
 - Verkehrsunternehmen akzeptieren Fahrscheine nicht gegenseitig
- ⊖ **Kaum abgestimmte Angebote zwischen Verkehrsunternehmen**
- ⊖ **VMT: Regionalverkehr Gera/Land nicht integriert**
 - Beispiel: Busverbindung Eisenberg – Gera über VMT mit 4 Umstiegen, obwohl direkte Busverbindung vorhanden

Verbunde und Tarife

Schwächen

Schlechte Tarifinformationen von Busunternehmen

Beispiel: Saale-Orla-Kreis

- Tarifeinheiten (Nummerierung 1 bis 100) und Abkürzungen nicht erklärt

Fahrpreisübersicht Regionalverkehr OVO *gültig ab 01. Januar 2010*

TPE ?	EFP ? Erwachsene	EFP ? Kind	MFK ? Erwachsene	MFK Kind	Wo-Ka	Mo-Ka	SV Wo-Ka	SV Wo-Ka 1 Richtung	SV Mo-Ka	SV Mo-Ka 1 Richtung
1 bis 4	1,10	0,80	5,50	4,80	9,40	33,00	7,70	3,90	28,20	14,10
5 bis 7	1,20	0,90	6,00	5,40	10,20	36,00	8,40	4,20	30,80	15,40
8 bis 10	1,40	1,10	7,00	6,60	11,90	42,00	9,80	4,90	35,90	18,00
11	1,60	1,20	8,00	7,20	13,60	48,00	11,20	5,60	41,00	20,50
? 12 bis 14	1,70	1,30	8,50	7,80	14,50	51,00	11,90	6,00	43,60	21,80
15	2,00	1,40	10,00	8,40	17,00	60,00	14,00	7,00	51,20	25,60
16	2,10	1,50	10,50	9,00	17,90	63,00	14,70	7,40	53,80	26,90
17 bis 18	2,20	1,60	11,00	9,60	18,70	66,00	15,40	7,70	56,40	28,20
19	2,50	1,80	12,50	10,80	21,30	75,00	17,50	8,80	64,00	32,00
20	2,70	2,00	13,50	12,00	23,00	81,00	18,90	9,50	69,20	34,60

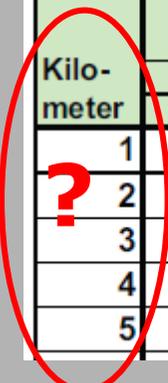
Verbunde und Tarife

Schwächen

Schlechte Tarifinformationen von Busunternehmen

Beispiel: Landkreis Greiz

- Tarifeinheiten nach Kilometer, Kilometeranzahl für die Strecken/Haltepunkte nicht angegeben

Tarifordnung Regionalverkehr - Fahrpreisübersicht														gültig ab 01.01.2010	
Kilo- meter	Einzelfahrt		6-Fahrtenkarte		Monatskarte				Wochenkarte				Jahreskarte		
	Erw.	Kind	Erw.	Kind	Erwachsene		Schüler/Azubi		Erwachsene		Schüler/Azubi				
					Hin+Rück	1 Richtg.	Hin+Rück	1 Richtg.	Hin+Rück	1 Richtg.	Hin+Rück	1 Richtg.			
1	1,40	1,00	8,40	6,00	42,00	21,00	31,50	15,80	11,60	5,80	8,70	4,40	420,00		
 2	1,40	1,00	8,40	6,00	42,00	21,00	31,50	15,80	11,60	5,80	8,70	4,40	420,00		
3	1,40	1,00	8,40	6,00	42,00	21,00	31,50	15,80	11,60	5,80	8,70	4,40	420,00		
4	1,50	1,10	9,00	6,60	45,00	22,50	33,80	16,90	12,40	6,20	9,30	4,70	450,00		
5	1,60	1,20	9,60	7,20	48,00	24,00	36,00	18,00	13,20	6,60	9,90	5,00	480,00		

Verbunde und Tarife

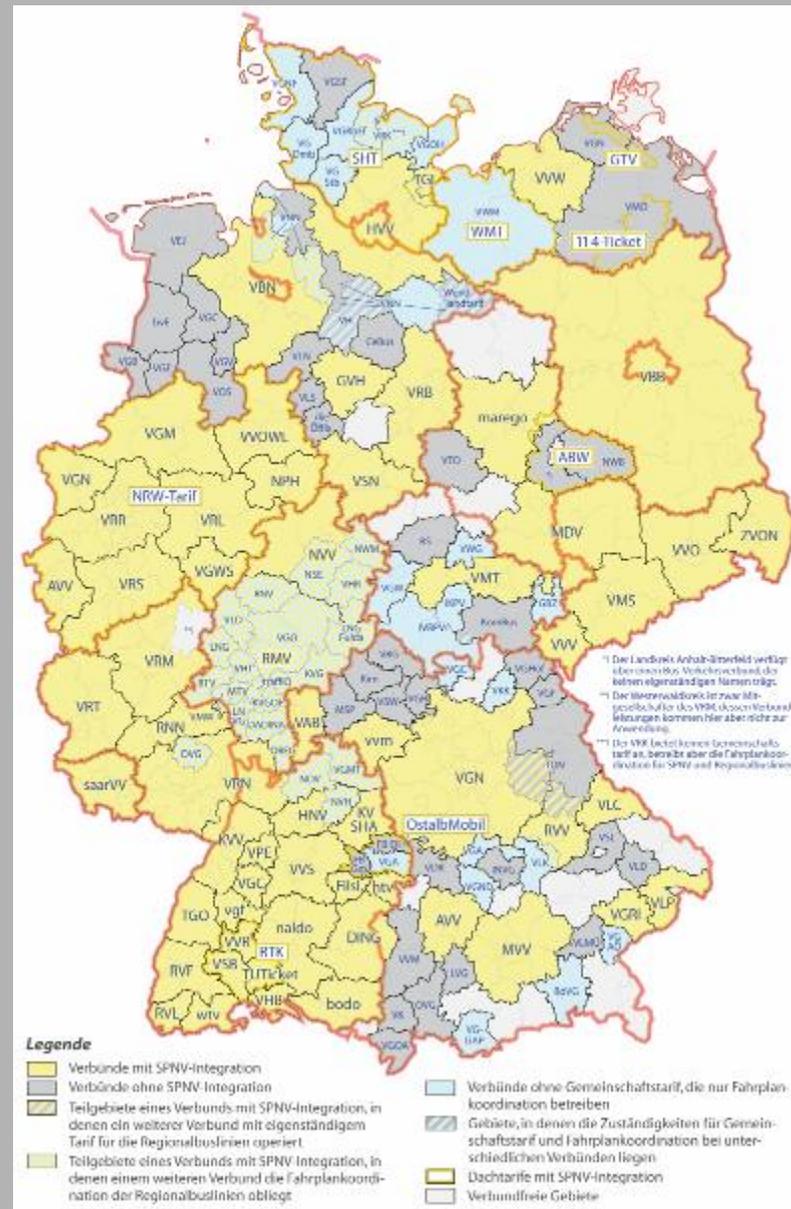
Ansätze für Integration und Zusammenarbeit

- ⊕ IVRPV – Interessenverband regionaler Personenverkehr für Tarifeinheit (Ilmkreis, Meiningen, Hildburghausen, Sonneberg)
- ⊕ Bus Thüringen: Marketingkooperation unter Mitwirkung vieler Kreise

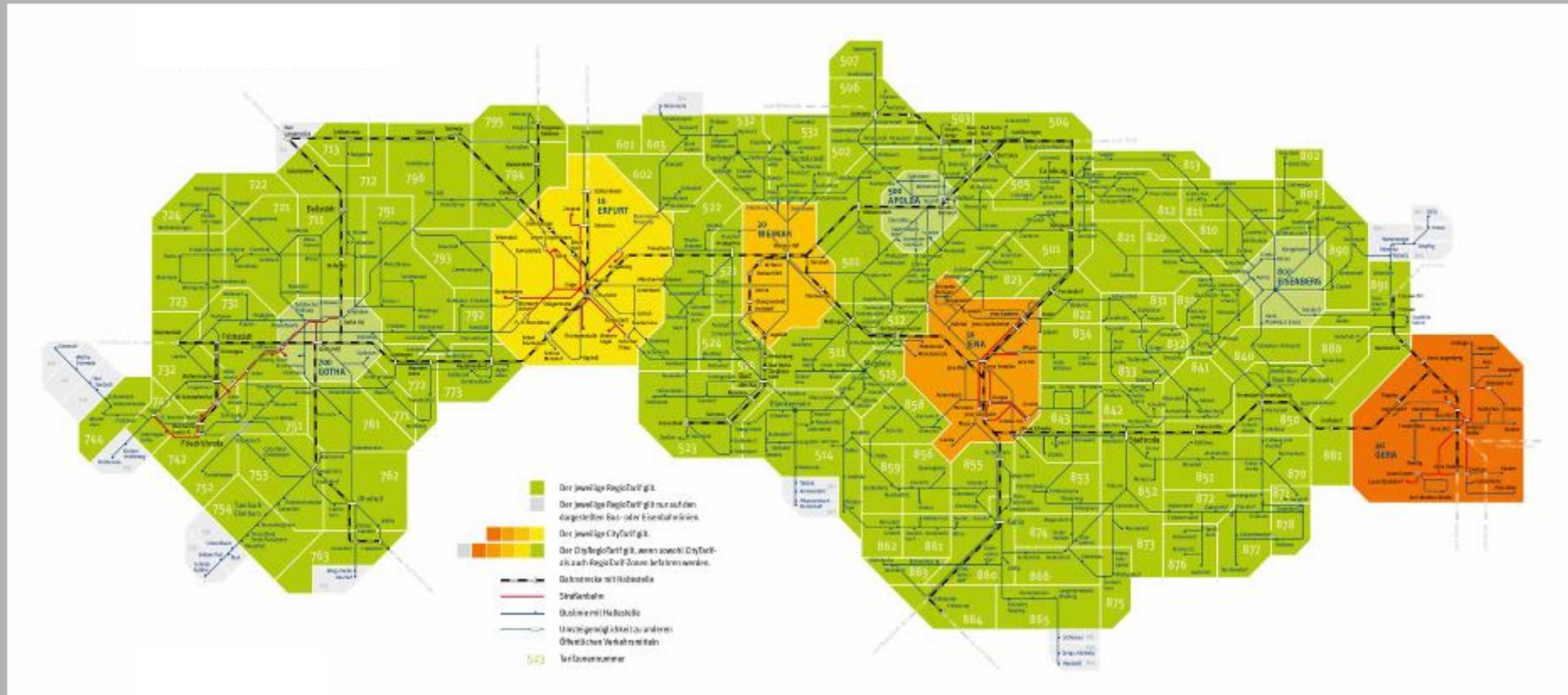


Verbandsgebiet

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland

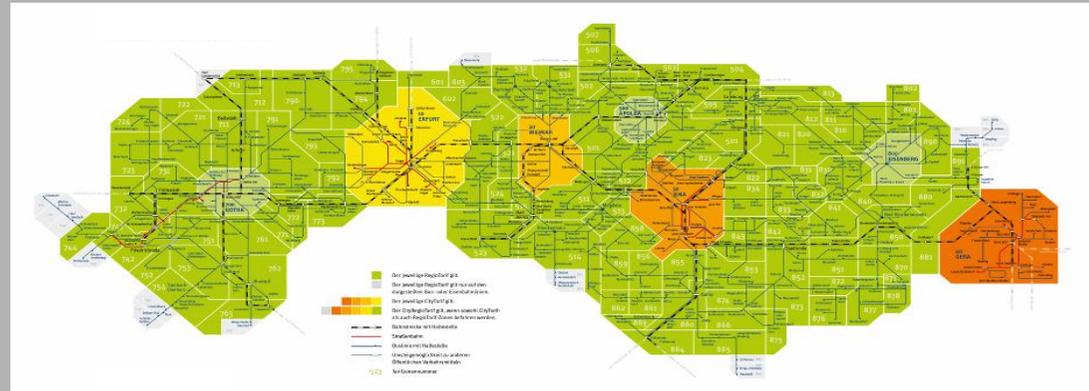


Verkehrsverbund Mittelthüringen



Ein Fahrschein – ein Fahrpreis – ein Fahrplan

Ein Verkehrsverbund für ganz Thüringen



Verkehrsverbände – Beispiel VBB

- Gesellschaft der Länder, Kreise und kreisfreien Städte
 - GmbH koordiniert Verkehrsunternehmen der Region
 - Vorteile:
 - Einheitliches Tarifsystem und Standards in Vertriebsstruktur
 - Abgestimmte Fahrpläne
 - Umfassende Fahrgastinformation
- Attraktivierung des ÖPNV



Quelle: <http://www.vbbonline.de>

Förderung von Verkehrsverbundsgründungen

- Verkehrsverbände kommen nur bei entsprechender finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand zu Stande
- Grund: verbundbedingte Lasten (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste, Regiekosten, Anfangsinvestitionen)
- **Bsp. Brandenburg:**
 - Finanzhilfe von 1999-2007 für VBB, der sich an den verbundbedingten Lasten bemisst
 - jährlicher Höchstbetrag: 3,2 Millionen Euro
- **Bsp. Baden-Württemberg:**
 - Beteiligung an verbundbedingten Lasten durch festgelegten Anteil und einem leistungsorientierten Anteil (Höchstbetrag festgelegt)
 - Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger zu mind. gleicher Höhe
 - Zuschüsse für Erstinvestitionen bei Verbundstart

Förderung einer Verbundsgründung

- **Bsp.: Niedersachsen**

- Beteiligung des Landes zu 50% an den Erstinvestitionen
- Degressive Beteiligung des Landes über 5 Jahre (50%, 40%, 30%, 20%, 10%) an den entstehenden verbundbedingten Lasten

- **Bsp.: Sachsen**

- einmaliger Zuschuss als Anschubfinanzierung für die Verbundgründung
- Ausgleich entstehender Durchtarifierungsverluste umfasst 10DM/5,11€ je Einwohner im Bedienungsgebiet; degressive Reduzierung von 20% jährlich

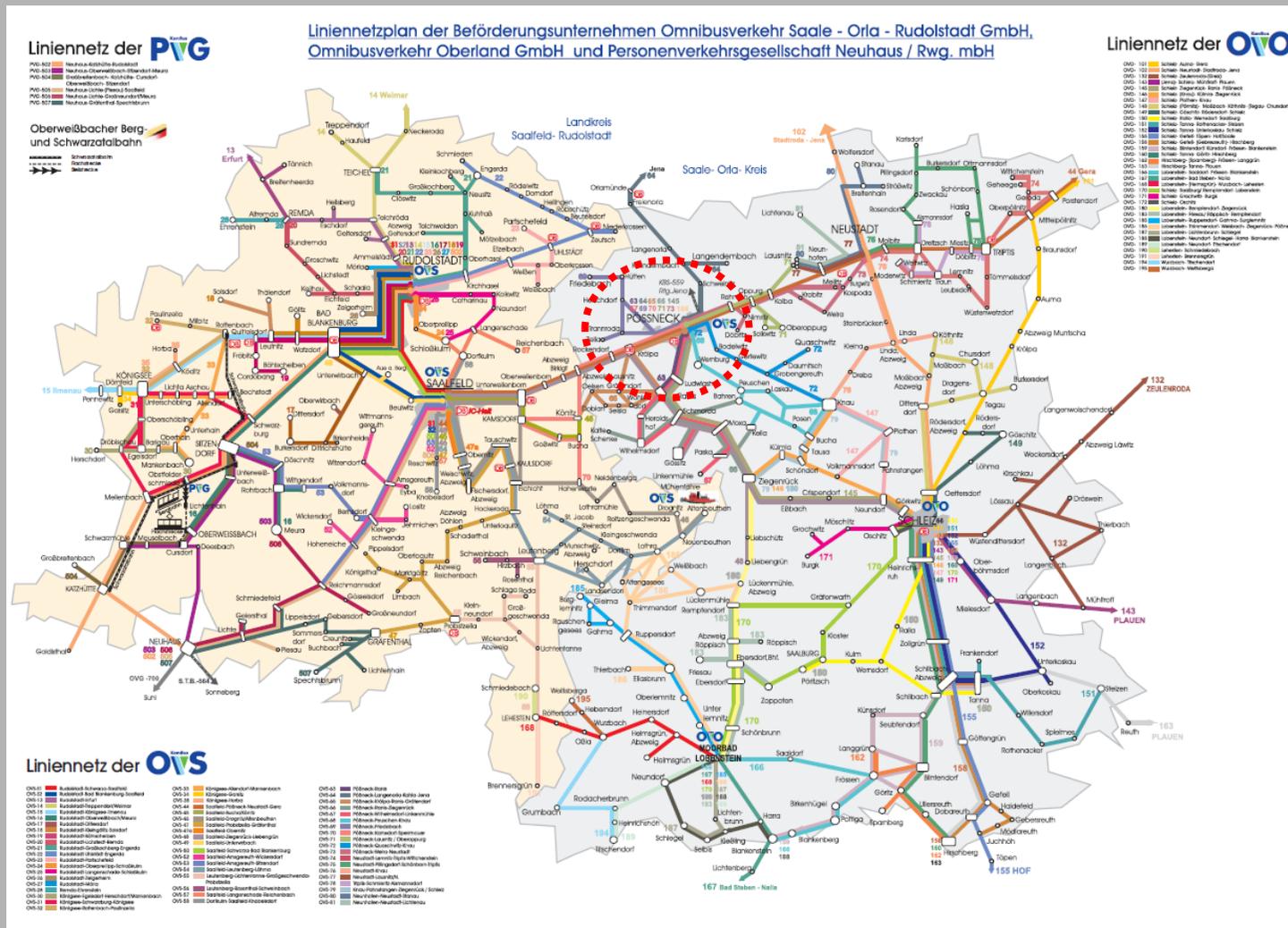
- **Bsp.: Thüringen**

- Erweiterung des VMT um Gera, den Saale-Holzland-Kreis, den Landkreis Gotha und das restliche Weimarer Land 2010
- 70% der verbundbedingten Lasten werden vom Freistaat Thüringen gezahlt

Untersuchungsregion Pößneck

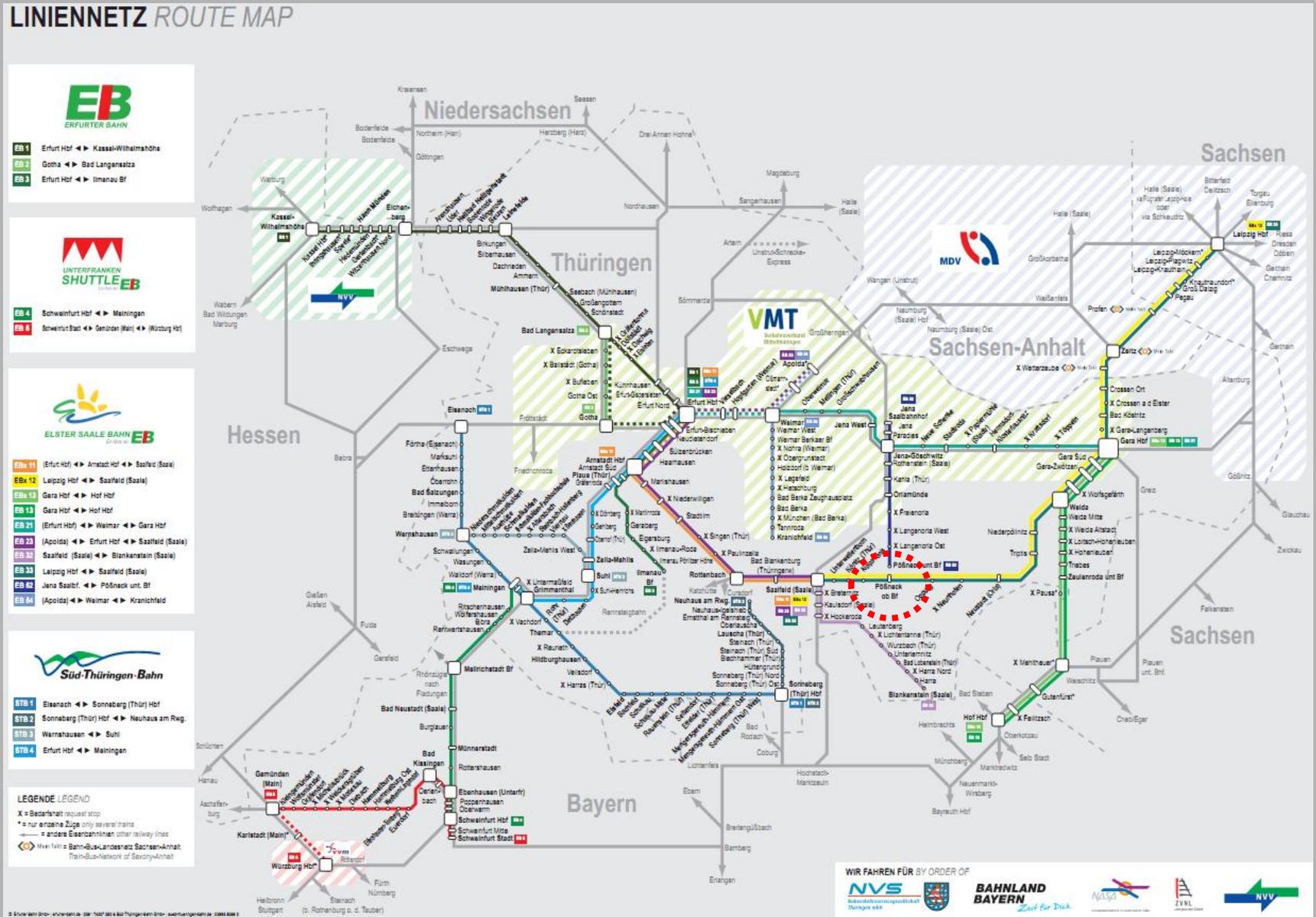
Angebote Liniennetz 2012

KomBus GmbH (holding): Omnibusverkehr Saale-Orla-Rudolstadt GmbH (OVS), Omnibusverkehr Oberland GmbH(OVO) und Personenverkehrsgesellschaft Neuhaus/Rennweg mbH (PVG)



Angebote Liniennetz 2012

- Liniennetz ohne DB



Angebote Liniennetz 2012

KomBus GmbH (Holding)

- 3 Busbetriebe



- kein gemeinsamer Tarif
- Tarifgestaltung unübersichtlich



Tarifgemeinschaft Saale-Orla

Fahrpreisübersicht Regionalverkehr OVO

TPE	EFP Erwachsene	EFP Kind	MFK Erwachsene	MFK Kind	Wo-Ka	Mo-
1 bis 4	1,20	0,90	6,00	5,40	10,20	36,00
5 bis 7	1,30	1,00	6,50	6,00	11,10	39,00
8 bis 10	1,50	1,20	7,50	7,20	12,80	45,00
11	1,70	1,30	8,50	7,80	14,50	51,00
12 bis 14	1,90	1,40	9,50	8,40	16,20	57,00

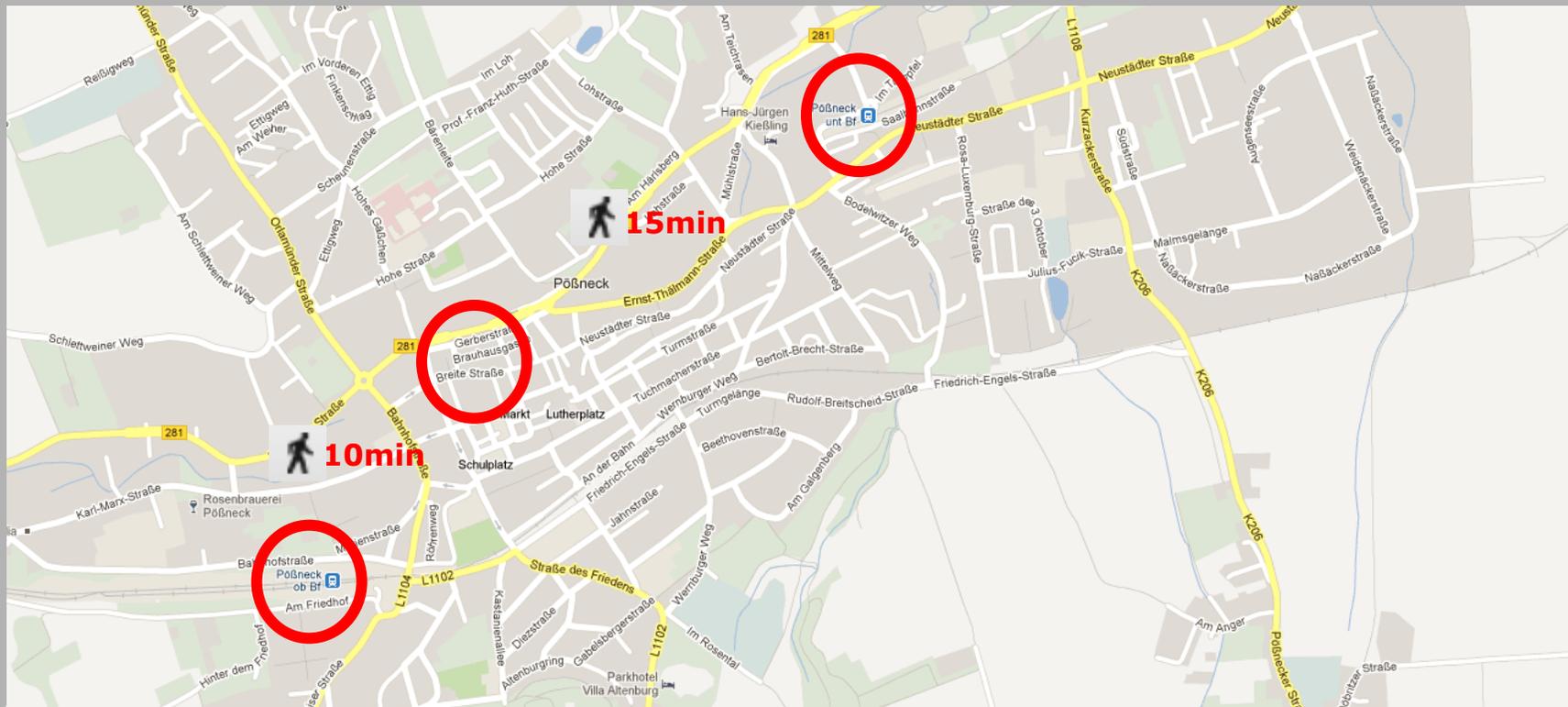
Tarifgemeinschaft Saale-Orla

Fahrpreisübersicht Regionalverkehr PVG

gültig

Tarifpunkt-entfernung	EFP Erwachsene	EFP Kind	MFK Erwachsene	MFK Kind	Wo-Ka	Mo-Ka	SV Wo-Ka	SV Wo-Ka 1 Richt
1 bis 4	1,40	1,10	7,00	6,60	11,20	34,80	8,50	4,30
5 bis 7	1,70	1,30	8,50	7,80	14,00	44,10	10,70	5,40
8 bis 10	2,40	1,70	12,00	10,20	19,00	59,90	14,40	7,20
11	2,60	1,80	13,00	10,80	22,40	71,70	17,20	8,60

Bus+Bahn: Zwei Bahnhöfe, Busbahnhof im Zentrum



www.panoramio.com



www.kombus-online.eu



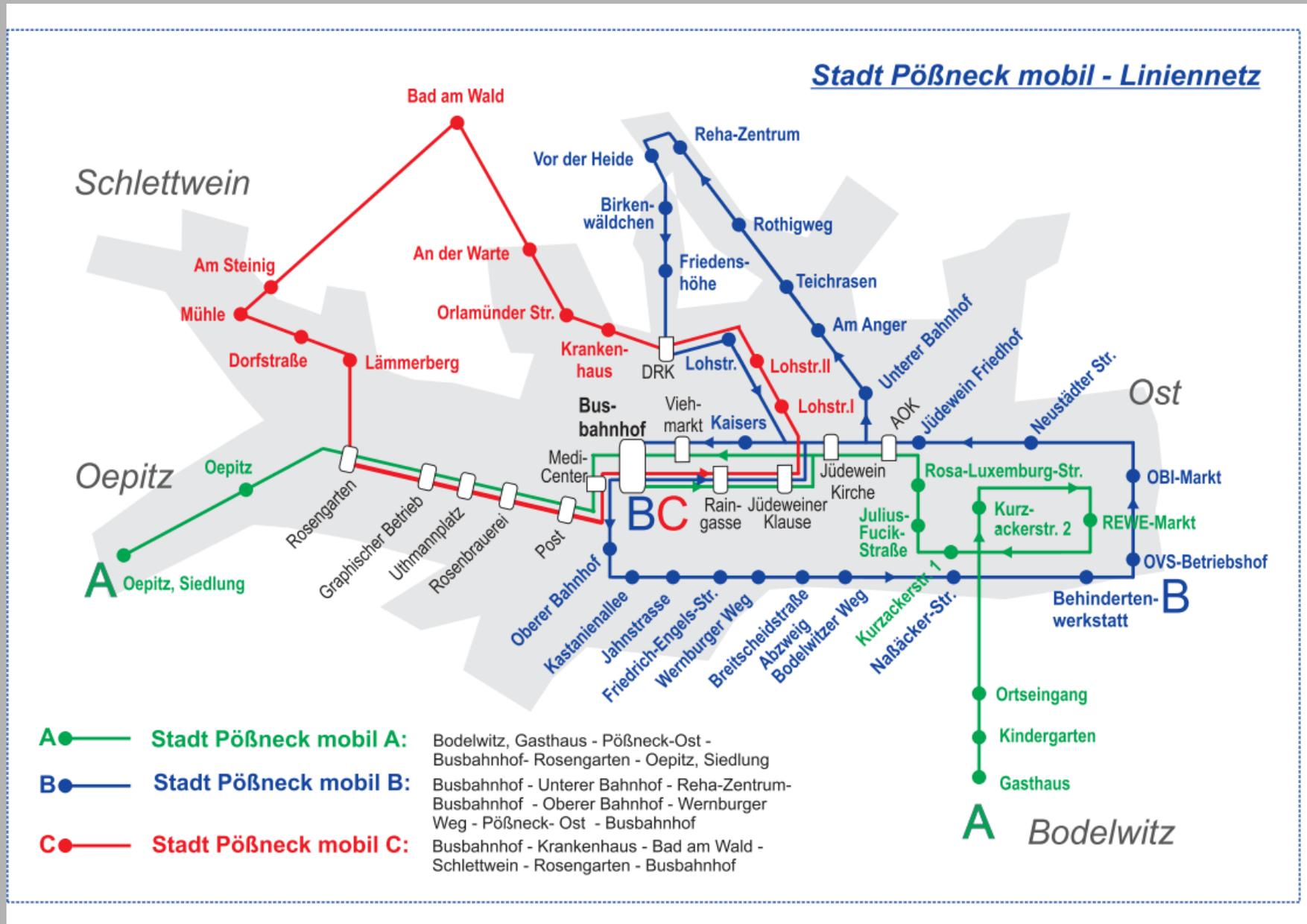
bahnsteigbilder.startbilder.de

Anbindung – Pößneck oberer Bahnhof

- **Oberer Bahnhof:** nach Leipzig über Gera sowie Richtung Bamberg über Saalfeld
- Erfurter Bahn GmbH
- Anbindung stündlich
- tw. unregelmäßiger Takt (Minuten 04., 16 und 18 Ri. Saalfeld)
- oberer Bahnhof durch die „Stadtmobil“-Linie B (KomBus GmbH) mit dem Pößnecker **Busbahnhof im Zentrum** verbunden
→Ankunftszeiten des Busses nur mit den Abfahrtszeiten der Bahn Richtung Saalfeld abgestimmt (aber ca. 15min Umsteigezeit)



Anbindung – Pößneck unterer Bahnhof



Anbindung – Pößneck oberer Bahnhof

- Fehlende Verbindung von Bus- und Bahnfahrplänen in Bezug auf die Abfahrtszeit der Bahn Richtung Gera und der Ankunftszeit Linie B am oberen Bahnhof
- Ankunft Linie B oberer Bahnhof wochentags: nicht jede Stunde, unregelmäßig, z.B. 10:59 Uhr, 11:59 Uhr, 14:14 Uhr
- Abfahrt Richtung Gera: stündlich zwischen 7:41 Uhr und 20:42 Uhr, (unsauberer Stundentakt)
- Bus erreicht Bahnhof nach Abfahrtszeit der Bahn: z.B.: Bahn 11:43 Uhr, Bus 11:59 Uhr
- Linien A und C von „Stadtmobil“ fahren Bahnhöfe nicht an
- Buslinie 66 aus Richtung Ziegenrück z.T. zweistündlich zum oberen Bahnhof/ Busbahnhof
- Buslinie 65 bedient Bahnhof nur einmal am Tag 8:23 Uhr
- Linie 145 Schleiz-Pößneck fährt sechsmal am Tag (unregelmäßiger Takt)

Anbindung – Pößneck unterer Bahnhof

Pößneck **unterer Bahnhof**: Anbindung nach Jena

- Orlabahn der Erfurter Bahn GmbH
- Abfahrtszeiten nach Jena: mind. 2-Stunden-Takt zwischen 5:36 Uhr und 19:48 Uhr (z.T. Verstärker), unsauberer Takt
- Unterer Bahnhof wird bedient von:
Buslinie B „Stadtmobil“ Pößneck nur bis 16:44Uhr → knappe Umsteigezeit bis hin zu keiner Verbindung zwischen Bahnabfahrt
- Unterer Bahnhof wird wenig von Bussen bedient

Verbindung Pößneck unt. Bhf. – ob Bhf.

- Fußverbindung von 25min
- Direkte Busverbindung Linie B mit Umweg:
15 min (9x am Tag)
- Umstieg am Busbahnhof: 11 min – 33 min
- Bsp. Pößneck ob Bhf. – Jena → Pößneck ob – unt. Bhf. (45min)
→ unt. Bhf. – Jena (37min)



Angebote Liniennetz 2012

- nur geringe Bedienungshäufigkeit
- unverständliche Fahrtangaben
- kein Hinweis auf parallel verkehrende Buslinie 66 (bis Ziegenrück)
- mehr Verbindungen mit Bahn/ Bus über Neustadt/Orla (nicht ersichtlich)

145		Pößneck-Ranis-Ziegenrück-Schleiz														ab 03.09.2012			
		Montag bis Freitag																	
Ort und Haltestelle	Fahrtr.	OVS32	2	504	204	OVS15	6	8	10	14	OVS39	18	20	22					
Anmerkungen				S	S		S												
Gültigkeitstage							4												
Pößneck Busbahnhof Hst.5	ab	5.30				7.30			9.10	10.10		14.10	15.15						
Pößneck Oberer Bahnhof		5.32				7.32			9.12	10.12		14.12	15.17						
Pößneck Raniser Straße						7.33			9.13	10.13		14.13	15.18						
Ludwigshof						7.37			9.17	10.17		14.17	15.22						
Ranis Unter der Burg						7.40			9.20	10.20		14.20	15.25						
Ranis Kinderheim						7.42			9.22	10.22		14.22	15.27						
Schmorda						7.45			9.25	10.25		14.25	15.30						
Gössitzer Kreuz						7.47			9.27	10.27		14.27	15.32						
Moxa Seismographische Station						7.51			9.31	10.31		14.31	15.36						
Moxa Wartehalle						7.52			9.32	10.32		14.32	15.37						
Keila Abzweig		5.56				7.57			9.37	10.37		14.37	15.42						
Ziegenrück Schloss		5.59				8.00			9.40	10.40		14.40	15.45						
Ziegenrück Pößnecker Straße		6.01	6.07		7.04	8.02			9.42	10.42	13.10	14.42	15.47	15.50	17.07				
Ziegenrück Saalestr.		6.04	6.10		7.07	8.05			9.45	10.45	13.13	14.45		15.53	17.10				
Ziegenrück Siedlung			6.12	7.00	7.09	8.07			9.47	10.47	13.15	14.47		15.55	17.12				
Walsburg							8.20												
Eßbach Wartehalle			6.18	7.04	7.15	8.13	8.24	9.53	10.53	13.21	14.53		16.01	17.18					
Erkmannsdorf			6.21	7.07	7.18	8.16	8.27	9.56	10.56	13.24	14.56		16.04	17.21					
Crispendorf Wartehalle			6.25	7.10	7.21	8.20	8.31	10.00	11.00	13.28	15.00		16.08	17.25					
Neundorf/Schleiz Ort																			
Volkmannsdorf/Schleiz																			
Neundorf/Schleiz Abzw.			6.29	7.14		8.24		10.04	11.04	13.32	15.04		16.12	17.29					
Mönchgrün					7.26		8.36												
Görkwitz			6.32	7.17	7.32	8.27	8.42	10.07	11.07	13.35	15.07		16.15	17.32					
Schleiz Busbhf. Endhst.			6.35			8.30	8.45	10.10	11.10	13.38	15.10		16.18	17.35					
Schleiz Busbhf. Hst.5	an				7.35														

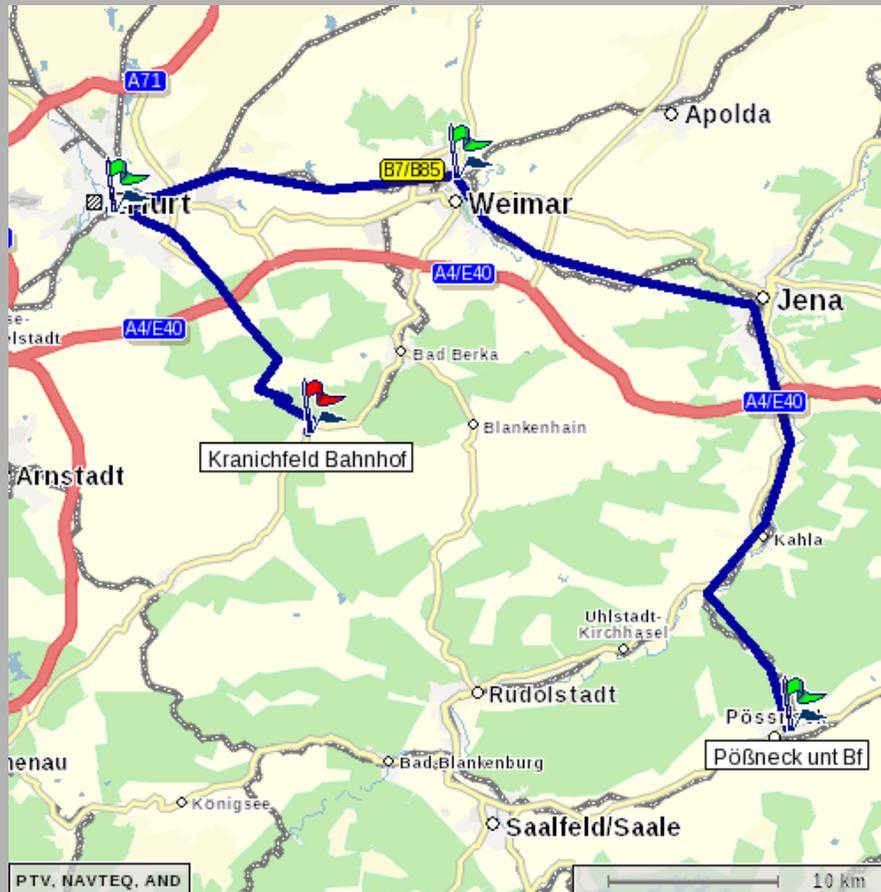
M Minibusfahrt
 S Verkehrt nur an Schultagen
 1 verkehrt über Wernburg
 2 Fahrt beginnt in Ziegenrück Friedhof 1 Min. früher
 3 Fahrt endet in Schleiz Goetheschule 8 Min. später

http://www.kombus-online.eu/files/11B9D2BB988/Linie_145B.pdf

Angebote Liniennetz 2012

Verbindung Pößneck-Kranichfeld

Bahn+Bus über Jena, Weimar, Erfurt



Bus+Bahn über Saalfeld, Arnstadt, Erfurt

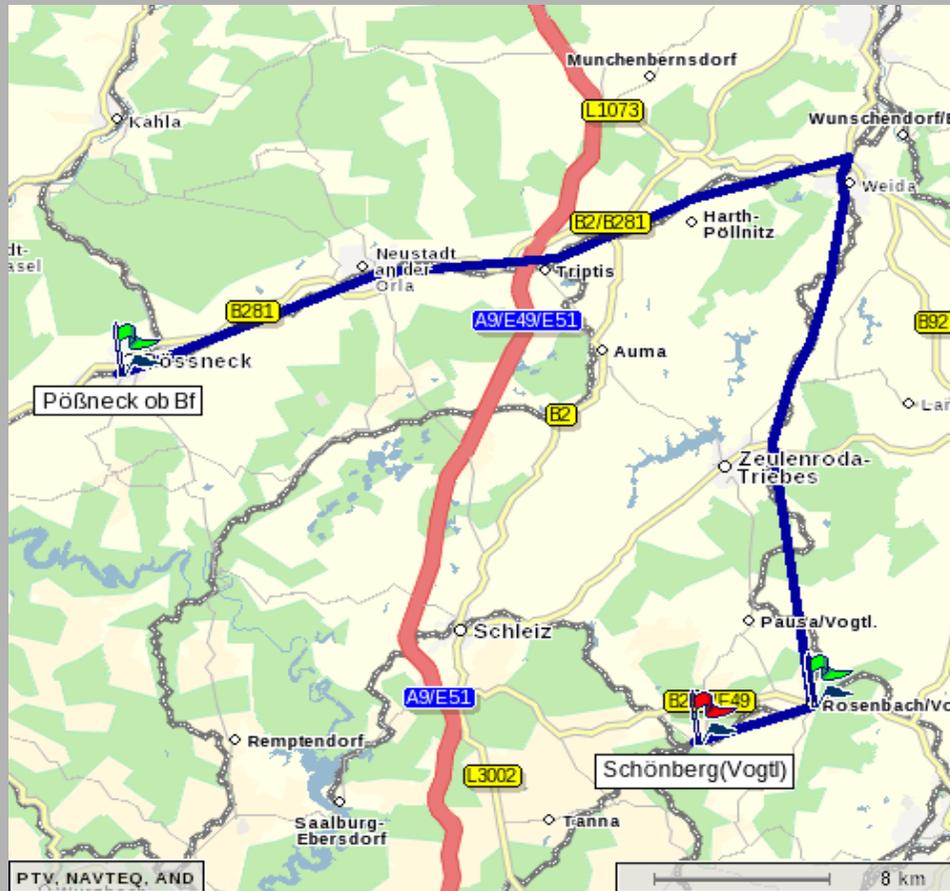


Regelmäßige Direkte Busverbindung fehlt!!!

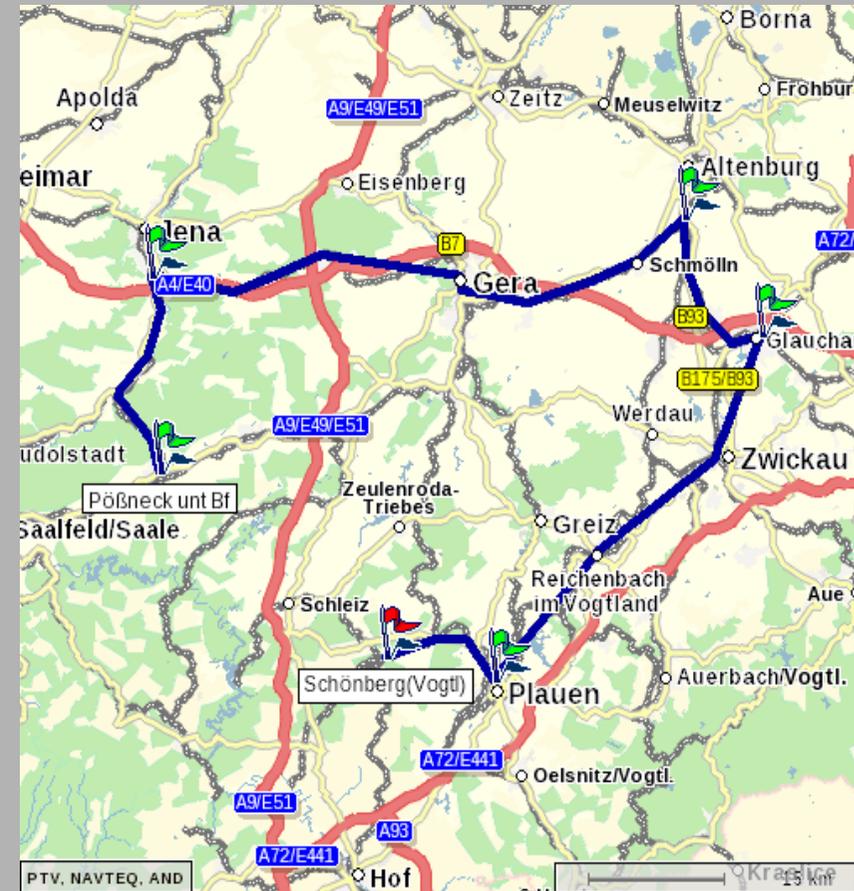
Angebote Liniennetz 2012

Verbindung Pößneck- Schönberg/Vogtland

2x Umsteigen- 1h in Mehltheuer



4x Umsteigen- 45min in Plauen



Unregelmäßige Anbindungen mit stark **abweichenden Streckenführungen** und **Fahrzeiten (2h-4h)**

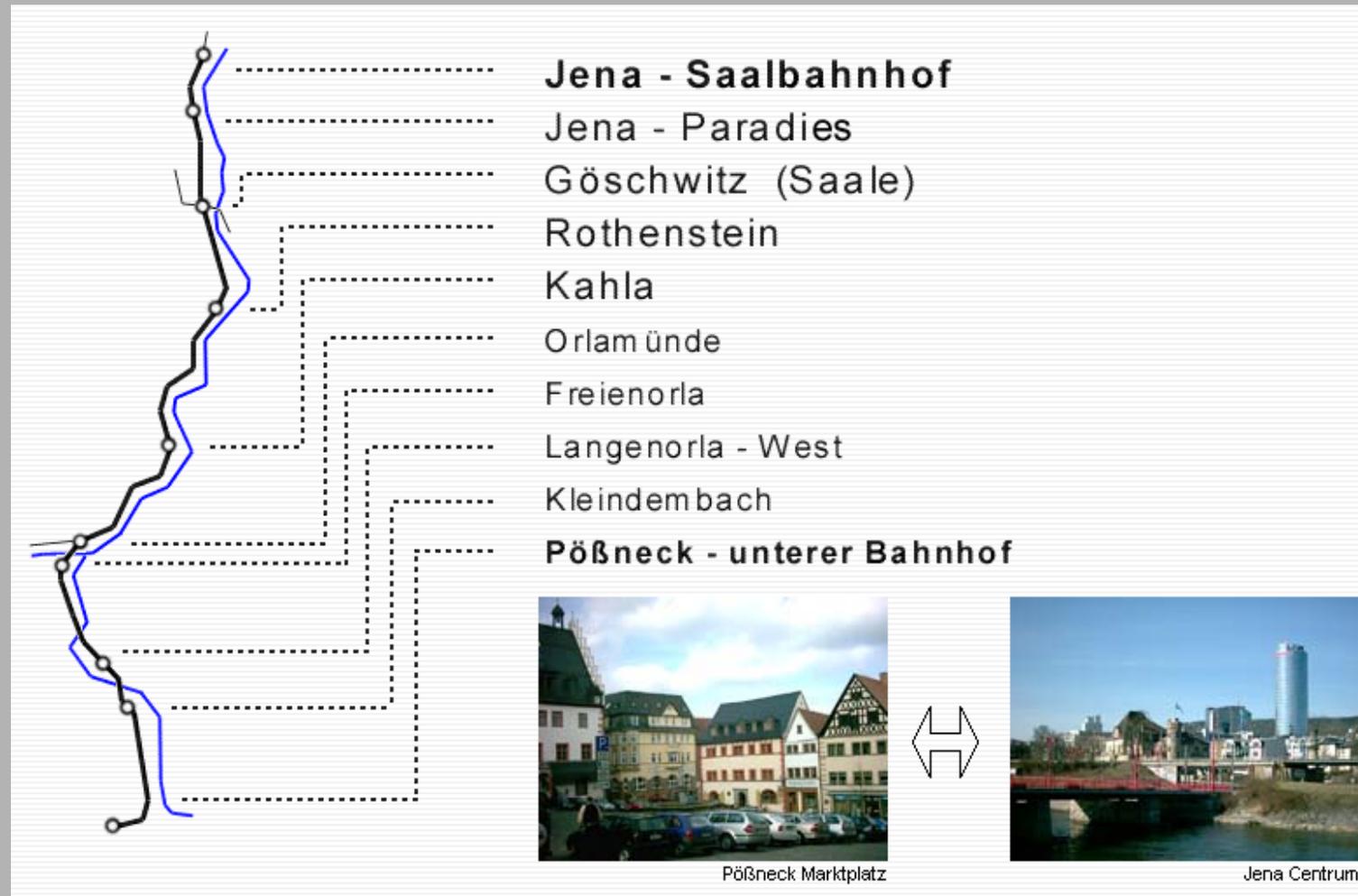
Regelmäßige Direkte Busverbindung fehlt!!!

Linienetz

- Orlabahn

**Direktverbindung
Pößneck-Jena**

Stündlich in 37min



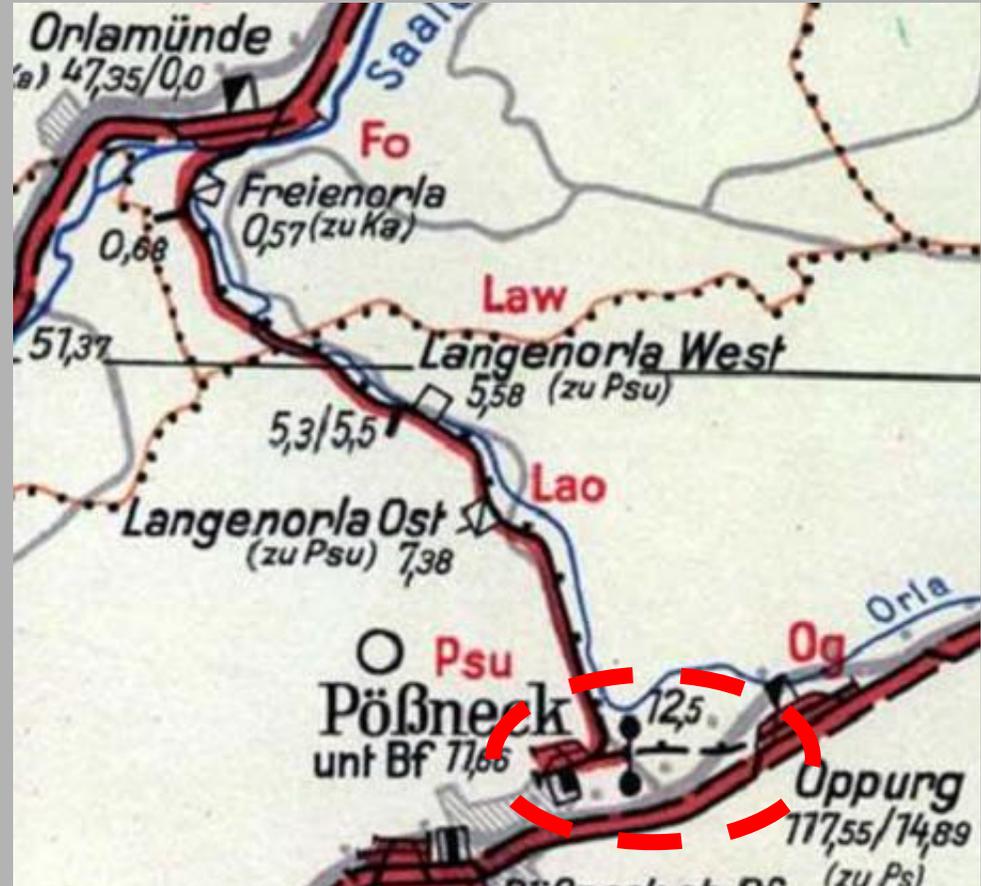
Optimierung Liniennetz

- **Optimierung:**

Streckenreuebau auf alter Trasse:

Pößneck-Oppurg

Somit Anbindung an Ost-West-Achse
inkl. neuer Halt Pößneck
Gewerbegebiet



Angebotsstruktur – Alternative Bedienformen

Linienverkehr	Bedarfslinienverkehr	Richtungsbandverkehr	Flächenverkehr
Anmietverkehr (Frankfurt/Oder)	Anrufbus (Barmstedt) Anrufbus (Wunsiedel)	Anrufbus (Moosbach) Anrufsammelbus (Uetersen)	<i>Mit Haustür-Bedienung:</i>
Bürgerbus (diverse)	Anruflinientaxi (Siegen) Anrufsammeltaxi (Templin)	Anruf-Sammeltaxi (div.) BahnTaxi (diverse)	AnrufBus (Leer) AnrufBürgerBus (Otterberg/Otterbach)
Linientaxi (diverse)	Bedarfsgesteuertes Linientaxi (Rödental) Rufbus (Düren) Rufbus (Köthen, Wolfen - Bitterfeld) Rufbus (Lauchhammer) Rufbus (Odenwald) RufBus (Rignitz - Damgarten) Ruftaxi (Heidelberg) Taxibus (Münsterland)	Burgerbus (Altötting) L.I.F.T. (Berlin) R-Bus (Neustadt/Rbg., Wunstorf tagsüber) Rufbus (Bautzen) , Rufbus (Beelitz) Rufbus (Delmenhorst) Rufbus (Erding) Rufbus (Uetze) Veranstaltungs- Sammeltaxi (diverse) ZugBusTaxi (Husum)	PickUp (Hannover-List) PubliCar (Schweiz) Telebus (Berlin) T-Bus (diverse)
			<i>Mit Bedarfshaltestellen:</i>
			R-Bus (Wunstorf - innenstadt abends) Retax (Wunstorf) Rufbus (Friedrichshafen)



Alternative Bedienformen – Best Practice

Rufbus Dahme-Spreewald: Ruftaste an Bedarfshaltestelle

- Bestimmte Haltestellen werden nur auf Bedarf angefahren
- Anmeldung wenige Minuten vor Abfahrt per Ruftaste an der Haltestelle
- Zusätzl. Orte werden bedient, keine lange telef. Voranmeldung nötig



Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH

Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 

Alternative Bedienformen – Best Practice

Bürgerbus Gransee: Ehrenamtliches Engagement sichert Mobilität

- Betrieb seit April 2005
- 4 Tägliche Fahrten
- 8-Sitzer Bus von Ministerium
- Normaltarif des VBB
- Betriebskosten finanziert VBB
- Erlöse erhält VBB
- 10 ehrenamtliche Fahrer

Weitere Beispiele:

- Seit 09/06 Hoher Fleming (Belzig), seit 12/07 Brieselang (Brandenburg)
- Niedersachsen: 6 Bürgerbusse, Thüringen: Leutenberg bei Saalfeld



Carsharing als innovative Mobilitätsform



Alternative Bedienformen – Best Practice

Traintaxi in den Niederlanden: Sammeltaxi zum Bahnhof

- **Sammeltaxi zum Festpreis**
- **einheitlich 4,20 € pro Person**
- **an 59 Bahnhöfen in den Niederlanden**
- **Taxi wartet 10 Min auf Fahrgäste**
- **30 Min Voranmeld. bei Hinfahrt**



Ergänzende Angebote – Best Practice

Regionales Nachtlinennetz im VVO

- Nachtliniennetz für die Region
- Ergänzung zum städt. Nachtnetz
- 24.000 Fahrgäste in 2006
- weiter steigende Akzeptanz

Weitere Beispiele:

- Nachtaktiv (Bus) – Region Stuttgart
- Nachtschwärmer (Bus) – Osnabrück



Umsetzung und Finanzierung

Effizienzscenario "Thüringen x 2"-

Mehr Leistung für's gleiche Geld

- **Flügelung und optimierte Linienführung schafft Direktverbindungen, spart Trassenpreis und Personal**
- **Umlaufoptimierung – ca. 10 % mehr Zug-km**
- **Ausschreibung von Verkehrsleistungen – ca. 20 % mehr**
- **Günstiger Infrastrukturausbau**
- **Busnetz: Neuorganisation, alternative Bedienformen, perspektivisch Ausschreibung der Busleistungen**

Serviceoffensive für eine neue Bahnkultur



Serviceoffensive für eine neue Bahnkultur



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!