

# Thüringer RegioNetz

---

## Konzept für ein landesweites zentralörtliches Bus-Bahn-Netz im Freistaat Thüringen

---

27. Gothaer Technologenseminar

Regionale ÖV-Planung im Spannungsfeld von Vergaberecht und Kundeninteressen

Fachtagung an der Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha

---

Gotha, 23. April 2015

Landesgruppengeschäftsstelle VDV Sachsen/Thüringen

Matthias Scheidhauer

Ferdinand Fischer

Belvederer Allee 25

99425 Weimar

# Inhalte

---

- 1. Essentials zum Thüringer ÖPNV**
- 2. Landesweites Bus-Bahn-Netz in Thüringen – Warum beschäftigt sich der VDV mit landesweiten Mobilitätsangeboten?**
- 3. Konzeption des Thüringer RegioNetzes**
- 4. Finanzierung des Thüringer RegioNetzes**
- 5. Fazit**

---

# 1. Essentials zum Thüringer ÖPNV

## 1.1 Der Thüringer Weg im ÖPNV hat sich grundsätzlich bewährt

---

**Strukturen und landesrechtliche Rahmenbedingungen werden prinzipiell seitens des Thüringer VDV positiv bewertet.**

- Aufgabenträgerschaft SPNV Land und StPNV Landkreise/kreisfreie Städte.
- Effizientes SPNV-Netz mit Leistungserbringung im Wettbewerb.
- Finanzierungsrichtlinie für den StPNV mit dem sogenannten System der kommunizierenden Röhren sowie Anwendungen der Verordnungen über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im StPNV.
- ÖPNV-Investitionsrichtlinie, hier besonders die Förderung von Kraftomnibussen im Linienverkehr, ÖPNV-Kooperationsrichtlinie.
- Kommunale Unternehmen und mittelständische Thüringer Unternehmen im StPNV.

## 1.2 Die Bedeutung des ÖPNV im Freistaat Thüringen

---

- Busse und Bahnen sichern Mobilität in den städtischen Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum.
- Die Unternehmen des ÖPNV sind bedeutende Arbeitgeber und Träger der Ausbildung junger Menschen.
- Investitionen in den ÖPNV haben eine hohe regionale Wertschöpfungsrate.
- Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle als Standortfaktor bei Unternehmensansiedlungen.
- Der ÖPNV hat eine hohe Bedeutung für den Tourismus als wichtigem Wirtschaftszweig im Freistaat Thüringen.
- Busse und Bahnen sind unverzichtbar für das Erreichen der klima- und umweltpolitischen Ziele, der Erhaltung der Lebensqualität, der Mobilitätsgrundversorgung und der Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit in Stadt und Land.

## 1.3 Warum überhaupt ÖPNV, auch im ländlichen Raum?

---

- Deutschlands Schwerpunkt (nur 30% der Menschen leben in Städten über 100.000 Einwohner), aber insbesondere Thüringens, ist der ländliche Raum.
- Der ländliche Raum ist daher volkswirtschaftlich wie kulturell von erheblicher Relevanz.
- Die Lebenswirklichkeit Deutschlands wie Thüringens ist polyzentrisch und kleinteilig. Und mobil.
- Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland schreibt die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse vor.
- Ein selbstbestimmtes Leben und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben (Arbeit, Freizeit, Bildung, Dienstleistungen, soziale Versorgung und Betreuung) darf in einer freiheitlichen und sozialen Demokratie nicht die Frage des Lebensalters, des Lebensmittelpunkts oder der Verfügbarkeit eines eigenen Autos sein.
- Umwelt- und Nachhaltigkeitsargumente pro ÖPNV gelten in Stadt und Land.

## 1.4 Herausforderungen für den Thüringer ÖPNV

---

- Zunehmende eingeschränkte Finanzierungsmöglichkeiten aber auch Finanzierungsbereitschaft durch die öffentliche Hand (Haushaltskonsolidierung, Schuldenbremse, Konkurrenzierung durch andere politische Themenfelder).
- Zurückliegende Restrukturierungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen haben zu hoher Effizienz bei sinkenden Aufwendungen und steigenden Kostendeckungsgrad geführt – Die weiteren Möglichkeiten von Rationalisierungsmaßnahmen in den Unternehmen sind i. W. ausgeschöpft.
- Einer stärkeren Nutzerfinanzierung durch den klassischen Fahrpreis sind sozialpolitische und akzeptanzbedingte Grenzen gesetzt.
- Keine originären Landesmittel für den ÖPNV.
- Demografischer Wandel und partieller Bevölkerungsrückgang (aber mögliche Entwicklungschancen durch Migration), aber auch neue verkehrliche Verhaltensmuster (Rückgang des Führerscheinbesitzes bei jungen Menschen, autolose Lebensentwürfe in größeren Städten einerseits und Probleme der Automobilität bei der wachsenden Zahl älterer Menschen andererseits), Konzentration von Dienstleistungs-, Versorgungs- und Ausbildungsstandorten, Stärkung der Bedeutung der zentralen Orte.
- Trotz aller künftigen Entwicklungen: Schwerpunkte Thüringens bleibt der ländliche Raum (Bevölkerungszahl, Quellen und Ziele der Mobilität).

## weiter 1.4 Herausforderungen für den Thüringer ÖPNV

---

- Ein Angebotsabbau, insbesondere im ländlichen Raum, würde die Sicherung der Mobilität als Daseinsvorsorgeaufgabe gefährden, die Erreichbarkeit dieser Räume hinsichtlich Arbeitsstätten und touristischer Ziele verschlechtern, damit die Dominanz des MIV stärken und dem Nutzen des ÖPNV-Gesamtsystems insgesamt abträglich sein und darüber hinaus gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen durch Erhöhung des Fixkostenanteil bei ungenügender Auslastung der für den Ausbildungsverkehr ohnehin vorzuhaltenden Fahrzeugen und Anlagen verschlechtern.
- Steigerung von Personal- und Energiekosten.
- Unsicherheit hinsichtlich der Finanzierung allgemein (Revision des RegG, Fortführung GVFG, Ausgleich der Finanzmittelzuführung bei Auslaufen des EntfIG, Zweckbindung dieser Mittel für ÖPNV) und im Besonderen (Unterfinanzierung der kommunalen Gebietskörperschaften, Abnahme der finanziellen Möglichkeiten der kommunalen Versorgungsunternehmen).
- Geplante und auch notwendige Angebotssteigerungen im SPNV (ICE-Knoten Erfurt) erfordern mehr Finanzmittel.
- ICE-Knoten muss positiv spürbar in ganz Thüringen werden.
- Strukturelle Probleme bei der Finanzierung des SPNV (Trassen und Stationen) weiterhin ungelöst.



## 1.5 Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Thüringer ÖPNV und zu diskutierende Lösungswege

---

- ÖPNV muss Schwerpunkt im Handeln von Politik und Gesellschaft werden. Ausreichende, verstetigte, dynamisierte und planbare Finanzierung von Investitionen und Betrieb des ÖPNV entsprechend des politisch gewollten Verkehrsangebotes.
- Der ÖPNV, eben auch im ländlichen Raum sowie in den für Thüringen bestimmenden Klein- und Mittelstädten (zumeist Mittelzentren gem. LEP) muss zum verkehrspolitischen Schwerpunkt werden, dabei muss insbesondere dem Bus in allen seinen Angebotsformen eine stärkere verkehrspolitische und gesellschaftliche Bedeutung zukommen.
- Aber auch: Beachtung der strukturellen Dualität des Freistaates Thüringen: Wachstumsregion entlang der Städtekette, insbesondere Erfurt, Weimar und Jena einerseits, strukturbestimmender ländlicher Raum andererseits.
- Verbesserung der Kooperation von Aufgabenträgern und Verkehrssystemen durch Verbundstrukturen bei entsprechend vorhandenen signifikanten verkehrlichen Verflechtungen; aber viel noch zielführender wäre die zu fördernde Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger, z.B. durch Zweckverbände für den ÖPNV als höchste Form interkommunaler Zusammenarbeit.
- Mögliche neue Finanzierungswege (z.B. Flatrate ÖPNV, Solidarmodelle analog Semester-Ticket - BürgerInnenTicket, City-Maut). Aber niemals Null-Tarif ohne handelsrechtliche Einnahmen für die Verkehrsunternehmen.

## 1.6 Mögliche Gestaltungselemente eines fortentwickelten ÖPNV im Freistaat Thüringen

---

- Katalysatorfunktion des ICE-Knotens Erfurt für einen innovativen Entwicklungsschub des sich bereits auf hohem qualitativen Niveau befindlichen Thüringer ÖPNV.
- **Landesweites, den Freistaat Thüringen erschließendes und die zentralen Orte gem. LEP verbindendes landesweites Bus-Bahn-Netz (Thüringer RegioNetz) als wesentlicher Baustein für ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes ÖPNV-Gesamtsystem.**
- Verkehrsunternehmen als Mobilitätsdienstleister für die gesamte Mobilitätskette bis hin zu alternativen Mobilitätsangeboten.
- **Ausbau und Fortentwicklung der ÖPNV-Kooperation.**
- Nutzung aller möglichen ÖPNV-Bedienformen, dort wo sinnvoll und machbar, nicht nur aus Gründen der Effizienzsteigerung und Kostenminimierung, vielmehr im Sinne einer für die Aufgabenträger finanziell leistbaren Verbesserung des ÖPNV in Form mehrstufig differenzierter und hierarchisierter Bedienmodelle insgesamt. - Aber: Es gibt keinen ÖPNV zum Nulltarif.
- Nutzung **regenerativer Energien für den ÖPNV** (Elektromobilität, aber auch Power-to-Gas/Methanisierung/Gas-to-Liquids) als Bestandteil einer gesamtgesellschaftlichen Strategie. Deshalb: Entlastung der Verkehrsunternehmen und kommunalen Gebietskörperschaften von dadurch verursachten Mehrkosten.

---

## **2. Landesweites Bus-Bahn-Netz im Freistaat Thüringen**

---

Warum beschäftigt sich der VDV mit landesweiten Mobilitätsangeboten?

---

# Warum beschäftigt sich der VDV mit landesweiten Mobilitätsangeboten?

---

- Integrierte mehrstufig differenzierte und hierarchisierte ÖPNV-Bedienkonzepte sind Grundlage innovativer und nachhaltiger Strategien der ÖPNV-Entwicklung.
- Der Grundsatz „Die Bahn erschließt alle Landesteile, der Bus übernimmt dazu Zu- und Abbringerfunktionen und erschließt die Fläche“ beschreibt nur zum Teil die Aufgabe und Bedeutung des Verkehrsmittels Bus. Denn bedingt durch die infolge verschiedentlich verursachter Reduzierung des ursprünglichen Eisenbahnnetzes, kann dieses diese alle Teile des Landes erschließende Funktion nicht mehr wahrnehmen. Es bedarf deshalb eines mit dem SPNV gleichwertigen zweiten dieses ergänzenden Verkehrssystems.
- Landesweit orientierte Konzepte können naturgemäß nicht im Fokus kommunaler Gebietskörperschaften liegen, zumal auch der finanzielle Handlungsspielraum dieser zunehmend eingeschränkt ist.
- Es bedarf deshalb einer verkehrs- und landesplanerischen stärkeren Rolle des Landes verbunden mit entsprechendem finanziellen Engagement.

## Einordnung unserer Aktivitäten

---

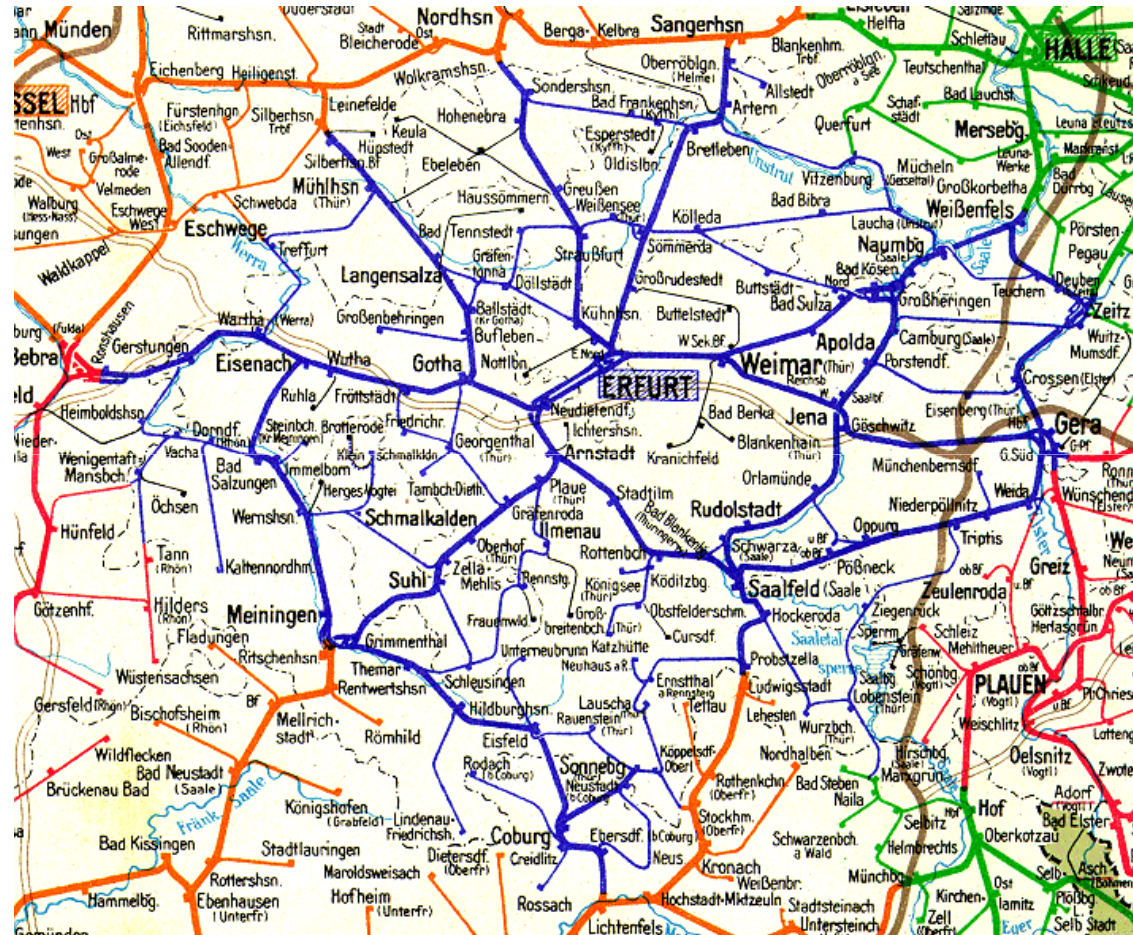
- Im VDV gibt es eine Task Force zum Thema Mobilität im ländlichen Raum. Im Ergebnis wurde ein entsprechendes VDV-Positionspapier erarbeitet und verabschiedet.
- 2009 haben auch die Thüringer Verkehrsunternehmen im VDV eine stärkere Arbeit an Konzepten für den ländlichen Raum beschlossen. Dazu wurden verschiedenste Fachveranstaltungen durchgeführt und eine Zukunftswerkstatt zum ÖPNV im ländlichen Raum von Verkehrsunternehmen, kommunalen Gebietskörperschaften, Verbänden und Kammern geschaffen.
- Arbeitsgruppe PlusBus des VDV für deutschlandweite Premiumbus-Netze

# Einordnung unserer Aktivitäten

---

- Verschiedene Konzepte auch in anderen Regionen sind für uns interessant:
  - Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt
  - PlusBus im MDV
  - Rheinland-Pfalz-Takt
  - Altmarkmodell: Landesnetz Sachsen-Anhalt, regionale Hauptlinien und Flächenrufbus von 5 bis 22 Uhr im 2-Stunden-Takt im Altmarkkreis Salzwedel
  - Schnellbuslinien im Münsterland und bei der Autokraft in Schleswig-Holstein
  - Eben solche Konzepte in den Ländern Baden-Württemberg und Brandenburg
  - Konzept SachsenTakt 21 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Sächsischen Landtag

# Eisenbahnnetz 1937 – Kartenauszug zeigt die RBD Erfurt



[http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpochII/dk/e2d\\_kerf.png](http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpochII/dk/e2d_kerf.png)



# Entwicklung nach der Regionalisierung bis Heute



Eigene Darstellung 2014



# Postbusnetz in Thüringen 1938



RPD Erfurt 1938

---

# **3 Konzeption des Thüringer RegioNetzes**

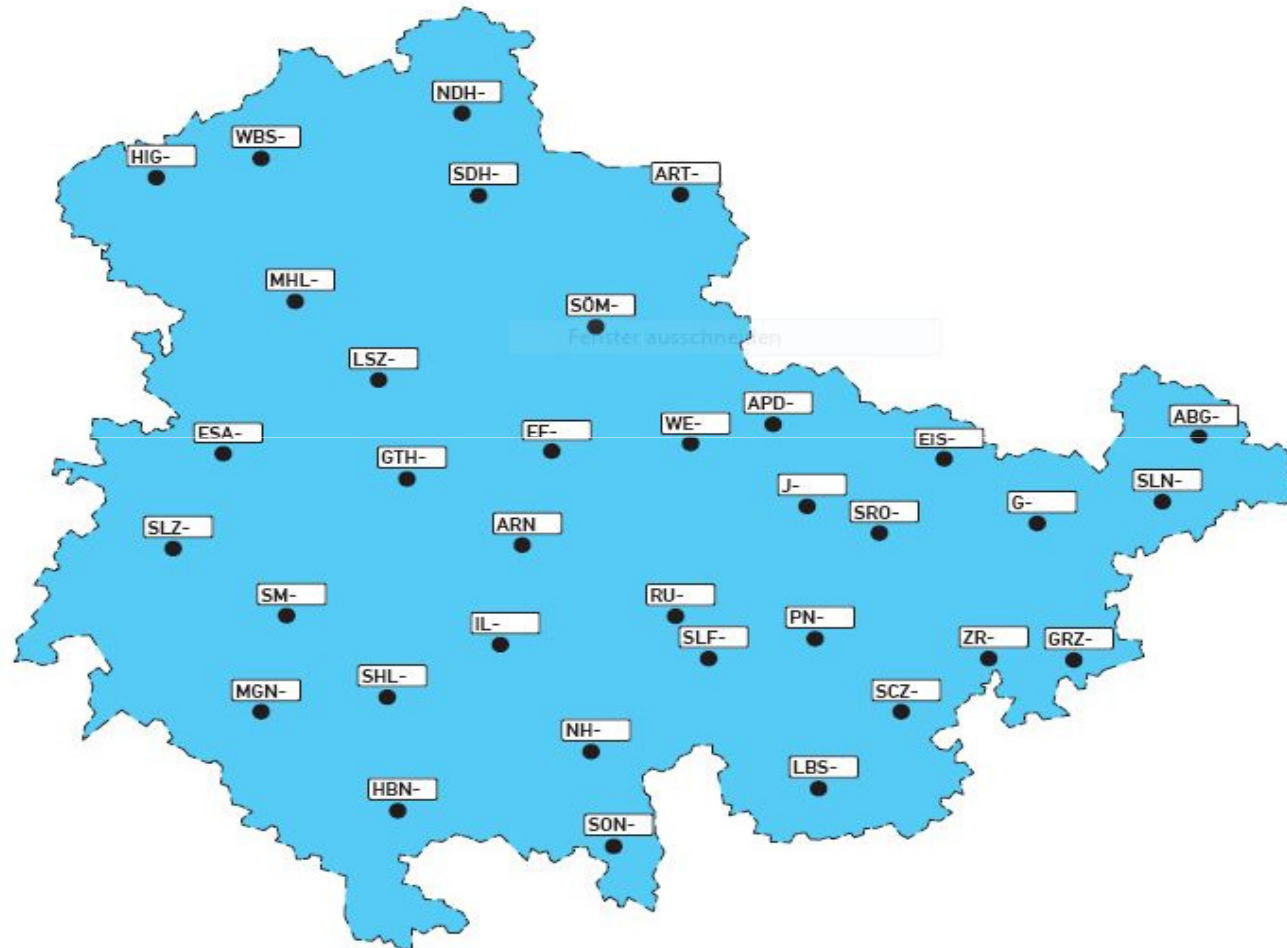
---

Anstoß: Das Thüringer Landesentwicklungsprogramm 2025

---

# Mittelzentren in Thüringen waren einst Kreisstädte... und in früheren Zeiten auch oft Residenzstädte

---



# Merkmale der Mittelzentren

---

- Funktionen nach LEP sind:
  - Entwicklungs- und Stabilisierungsfunktion,
  - Regionale Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion,
  - Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Freizeitfunktion,
  - Steuerungsfunktion und
  - **Überregionale Verkehrsknotenfunktion!**
- Die Verkehrsknotenfunktion wird mit der Verknüpfung von SPNV und ÖPNV erfüllt.
- Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums sind überregionale Verkehrsknoten mit Expressverbindungen im SPNV bzw. SPNV, der der lokalen Erschließung dient.
- **Mittelzentren sind die Entwicklungsanker des ländlichen Raumes, sozusagen die Grundbausteine der Raumstruktur. – Deshalb: Das Nahverkehrsnetz muss diesen landesplanerischen Vorgaben auch entsprechen.**

---

# **3 Konzeption des Thüringer RegioNetzes**

---

**Die Vorbilder**

---

# Vergleich der Vorbildmodelle

| ÖPNV Netz<br>(Bus/Bahn)           | Landesnetz<br>Sachsen-Anhalt<br><O> Mein Takt | PlusBus im MDV<br><+> PlusBus | Rheinland-Pfalz-Takt            |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Verkehrsträger                    | SPNV/StPNV                                    | StPNV                         | SPNV/StPNV                      |
| Takt                              | 1- oder 2-Stunden-Takt                        | 1- oder 2-Stunden-Takt        | 1- oder 2-Stunden-Takt          |
| Fahrzeuge                         | NF und LE vorgegeben                          | NF und LE vorgegeben          | Keine Angaben                   |
| Tarifierkennung                   | DB-<br>Fahrscheinanerkennung                  | Gemäß MDV-Bestimmungen        | DB-Fahrscheinanerkennung        |
| Abstimmung Bus/Bahn               | Vorgegeben durch die<br>NASA                  | MDV koordiniert               | Zweckverbände SPNV-<br>Nord/Süd |
| Aufgabenträger (StPNV-<br>Anteil) | Landkreise                                    | Landkreise                    | Zweckverbände SPNV-<br>Nord/Süd |
| Angebotsbeginn                    | 2006                                          | 2013                          | 1994                            |
| Zentralörtliche<br>Verbindungen   | Ja                                            | Ja, gem. MDV Plan             | Ja, ohne Vorgaben               |
| Finanzierung                      | Bezuschussung NASA                            | Aufgabenträger                | Zweckverbände SPNV-<br>Nord/Süd |

Eigene Zusammenstellung 2014



## Fazit

---

- Ausgangslage in Sachsen-Anhalt und Rheinland-Pfalz ähnlich der strukturellen, demografischen und wirtschaftlichen Situation in Thüringen.
  - Vor allem in Verbindung mit dem demografischen Wandel kann der ÖPNV als „Haltefaktor“ im ländlichen Raum betrachtet werden.
  - Die landesweiten ÖPNV-Angebote sind im ITF der Bahn integriert → Unabhängig von Schultagen und Wochentagen.
  - Ein hochwertiges Bussystem kompensiert die oft als struktureller Nachteil empfundene „Bahnferne“ von Regionen.
- Warum sollte die Eröffnung des ICE-Knoten Erfurt 2015/2017 nicht Anlass für das Thüringer RegioNetz sein? *Die Eröffnung des City-Tunnels in Leipzig war Anlass zu Schaffung von 26 PlusBus-Linien im MDV-Gebiet, auch im Altenburger Land.*

# Definition des Begriffs landesweites Bus-Bahn-Netz in Thüringen

---

Das **Thüringer RegioNetz** ist ein ÖPNV-Netz, in dem der SPNV mittels RB und RE-Zügen, sowie der StPNV als RegioBus, in einem zentralörtlichen Netz, wie es in der Thüringer RegioNetz-Karte vorgeschlagen wird, aufeinander abgestimmt verkehren.

Als ein **Bus-Bahn-Landesnetz** verstehen wir ein **integriertes landesweites ÖPNV-Netz**, welches durch Busse und Bahnen, die in einem **ITF-System** abgestimmt auf **landesbedeutsamen Relationen** innerhalb eines **zentralörtlichen Netzes** verkehren.

Dieses ÖPNV-Netz mit all seinen Netzelementen (Bus- und Bahnlinien) ist durch das Land Thüringen bei Beibehaltung der gegebenen und bewährten Zuständigkeit der Aufgabenträgerschaften gem. ThürÖPNVG zu definieren. Dabei sollen alle landesbedeutsamen Relationen sowie mittel- und oberzentralen Orte berücksichtigt werden und die Planungsregionen, Landkreise sowie kommunalen Gebietskörperschaften angehört werden.



---

# **3 Konzeption des Thüringer RegioNetzes**

---

Das Produkt und das Zielnetz

---

# Produktstandards

---

## Bahn und Bus im Takt

- zentralörtliche Verbindungen
- täglich von 6 bis 20 Uhr im 2-Stunden-Takt
- Anerkennung landesweiter Bahn-Tickets
- kostenlose Fahrrad-, Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme
- abgestimmte Fahrpläne mit Anschlussgewährung

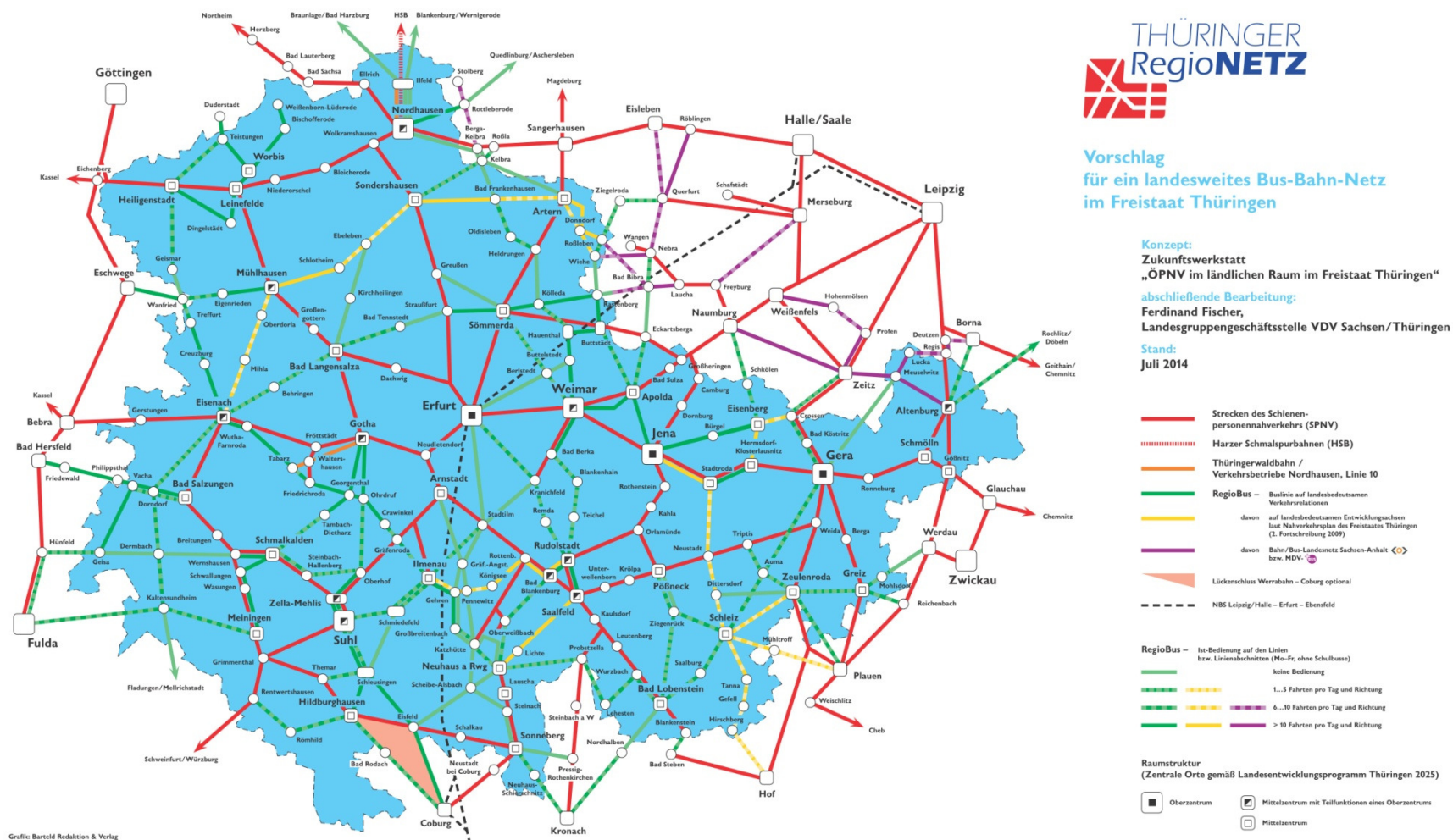
## Landesweiter Öffentlichkeitsauftritt

- Züge, Busse und Haltestellen unter dem Logo des Thüringer RegioNetzes
- landesweites Fahrplan- und Auskunftssystem



Foto: Barteld Redaktion&Verlag

# Thüringer RegioNetz – Vorschlag für landesweites Zielnetz



---

# 3 Konzeption des Thüringer RegioNetzes

---

Linienevaluation

---

# Bewertungskriterien

---

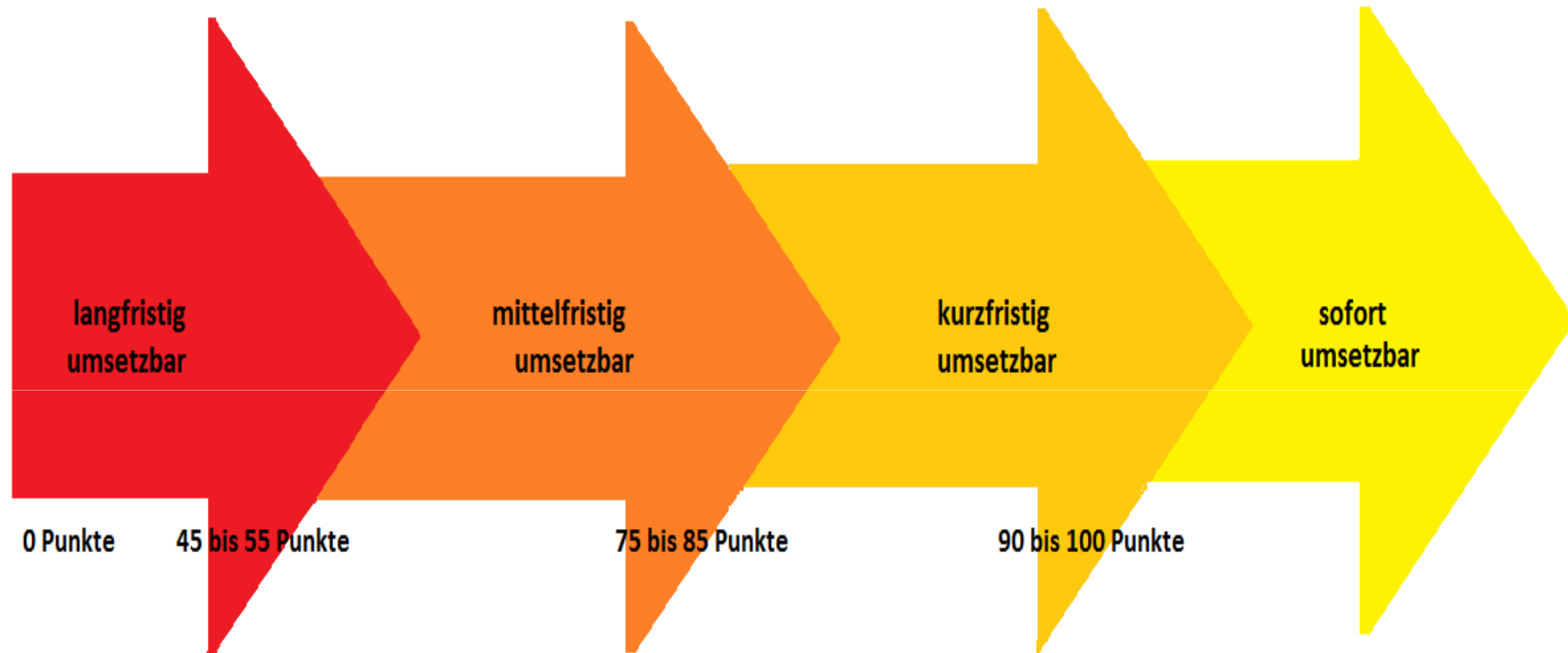
## Bewertung

- Streckenlänge
- Fahrtenpaare (Schultage/Ferientage und am Wochenende)
- Fahrzeugeinsatz
- Tarifierkennung
- Anschluss
- Zentralörtliche Verbindung
- Sogenannter Parallelverkehr im Sinne des Thüringer RegioNetzes

→ Im Ergebnis lassen sich die Linien in vier Kategorien einordnen.

# Punktesystem

---



Eigene Darstellung 2014

# Die ersten 10 Linien...

| Nr.              | Linie | Verkehrsunternehmen                        | Linienlauf                                     | Länge nach Google Maps | Punkte |          |        |          |        |                |        |
|------------------|-------|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------------|--------|
|                  |       |                                            |                                                |                        |        | Mo-Fr    | Punkte | Ferien   | Punkte | Sa,So          | Punkte |
| Sofort umsetzbar |       |                                            |                                                |                        |        |          |        |          |        |                |        |
| 1                | 431   | JES Verkehrsgesellschaft mbH               | Eisenberg – Bürgel – Jena                      | 29,5                   | 5      | 20 Paare | 40     | 20 Paare | 40     | 6 Paare        | 12     |
| 2                | 200   | Veolia Verkehr GmbH                        | Suhl – Schleusingen – Hildburghausen           | 29,2                   | 0      | 16 Paare | 32     | 16 Paare | 32     | 8 bzw 6 Paare  | 14     |
| 3                | 416   | ThÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH | Altenburg – Meuselwitz – Lucka                 | 20,4                   | 0      | 16 Paare | 32     | 16 Paare | 32     | 6 Paare        | 12     |
| 4                | 226   | PVG Weimarer Land                          | Weimar – Buttstädt – Rastenberg                | 28,5                   | 5      | 14 Paare | 28     | 14 Paare | 28     | 6 bzw 4 paare  | 10     |
| 5                | 1     | ew Bus GmbH                                | Dingelstädt – Leinefelde – Worbis – Duderstadt | 31,2                   | 5      | 14 Paare | 28     | 14 Paare | 28     | 3 bzw 2 Paare  | 5      |
| 6                | 405   | KomBus GmbH                                | Saalfeld – Neuhaus                             | 30,6                   | 5      | 11 Paare | 22     | 11 Paare | 22     | 6 bzw 7 Paare  | 13     |
| 7                | 304   | IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau            | Großbreitenbach – Ilmenau                      | 18,1                   | 0      | 15 Paare | 30     | 15 Paare | 30     | 6 Paare        | 12     |
| 8                | E     | Verkehrsbetriebe Nordhausen                | Nordhausen – Rottleberode                      | 16                     | 0      | 14 Paare | 28     | 13 Paare | 26     | 3 Paare        | 6      |
| 9                | 242   | VG Sömmerda                                | Sömmerda – Kölleda – Rastenberg                | 29,5                   | 5      | 13 Paare | 26     | 13 Paare | 26     | 6 bzw 4 paare  | 10     |
| 10               | 100   | Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH     | Bad Salzungen -Dorndorf -Vacha -Bad Hersfeld   | 45,3                   | 5      | 8 Paare  | 16     | 8 Paare  | 16     | 4 bzw. 5 Paare | 9      |

Eigene Darstellung 2014

---

## 4 Finanzierung des Thüringer RegioNetzes

---

Finanzierung und Handlungsleitfaden

---



# Finanzierung

---

## StPNV-Finanzierungsrichtlinie

- Betriebszweige Straßenbahn, Stadtbuss und Regionalbus werden gefördert
- Regionalbus-Fördersatz für den Aufgabenträger lag zuletzt bei 12,7 Cent p. Fplkm
- Fördersatz für Buslinien des Thüringer RegioNetzes in Höhe von **38,1 Cent p. Fplkm**
- beispielsweise Sachsen-Anhalt 1,50 € p. Fplkm Grundangebot und 0,35 € für Tarifierkennung landesweiter Bahnangebote
- Ziel: Aufnahme in die neue StPNV-Finanzierungsrichtlinie (gültig ab 01.01.2016)

# Aufgabenträger

---

- **Landkreise bleiben unverändert Aufgabenträger für den StPNV ( ThürÖPNVG § 3)**
- **Das bedeutet, dass die Landkreise auch die Initiative ergreifen dürfen (s. Beispiele aus den Landkreisen Eichsfeld – ExpressBus, Hildburghausen – Relation Suhl – Schleusingen – Hilburghausen bzw. Eisfeld – Coburg, Saale-Holzland-Kreis – Eisenberg, die Stadt mit den 5 Bahnhöfen)!**
- Das Land definiert entsprechend seiner verkehrs- und landesplanerischen Ziele landesbedeutsame Buslinien mit den definierten Standards, die dann durch die Landkreise als zuständige kommunale Aufgabenträger für den StPNV in eigener Entscheidungshoheit umgesetzt werden bei entsprechender finanzieller Förderkulisse.

## Finanzierung – Fazit der Linienevaluation

---

| Kategorie               | Linienlänge | Leistungsvolumen<br>p.a. | Förderbetrag      |
|-------------------------|-------------|--------------------------|-------------------|
| Sofort umsetzbar        | 278,3 Km    | 1.620.819,2 Km           | 617.532,12 Euro   |
| Kurzfristig umsetzbar   | 503,6 Km    | 2.932.966,4 Km           | 1.117.460,20 Euro |
| Mittelfristig umsetzbar | 538,3 Km    | 3.135.059,2 Km           | 1.194.457,56 Euro |
| Langfristig umsetzbar   | 639,5 Km    | 3.724.448,0 Km           | 1.419.014,69 Euro |
| Gesamt                  | 1959,7 Km   | 11.413.292,8 Km          | 4.348.464,57 Euro |

- 10 Linien könnten morgen schon als Linien des Thüringer RegioNetz gefördert werden.
- Bei einem Fördersatz von 38,1 Cent p. Fplkm werden dafür „nur“ 617 Tsd. Euro benötigt.

# Handungsleitfaden

**Ein Zielnetz mit allen potentiellen Relationen ist ausgangs definiert**

Schritt 1: Prüfung der Relation durch die regionalen Akteure

Schritt 2: Erarbeitung des Bedienkonzeptes

Schritt 3: Anmeldung zum Jahresfahrplan gem. StPNV-Förderrichtlinie

Förderung erfolgt

RegioLinie wird realisiert

Förderung erfolgt nicht, da das Konzept die Anforderungen nicht erfüllt.

RegioLinie wird nicht realisiert

---

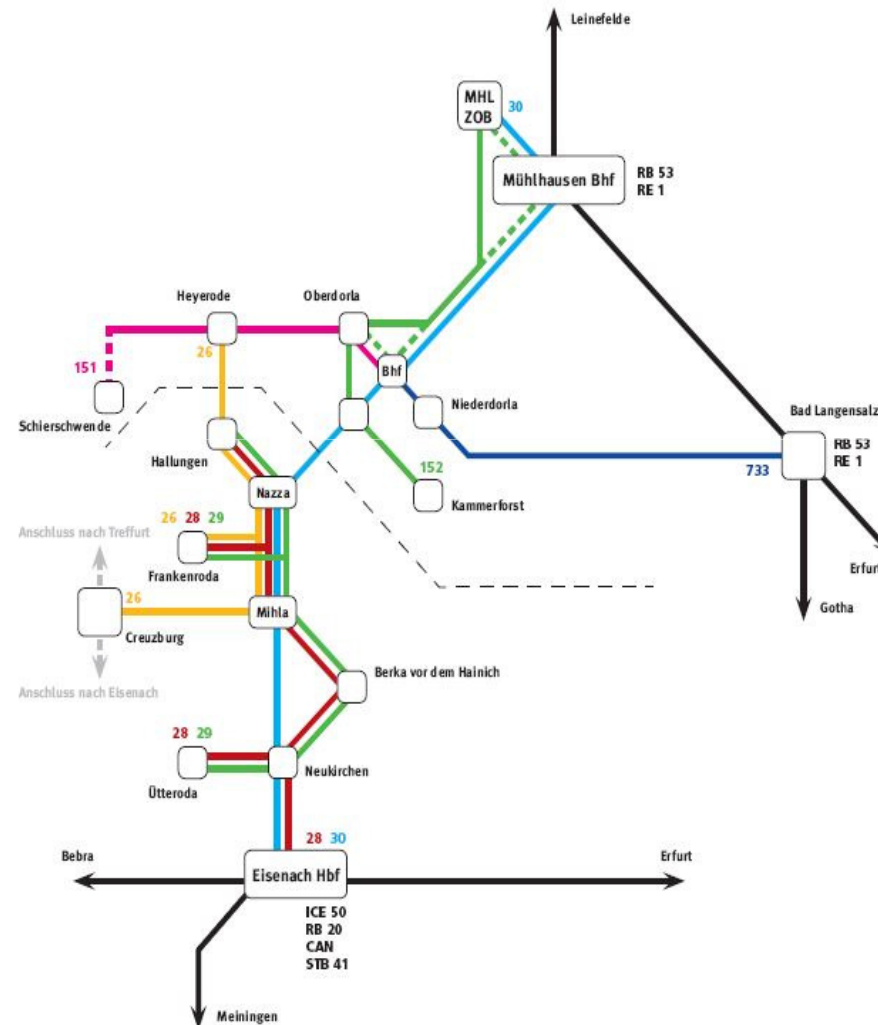
## 4 Mögliches Pilotprojekt

---

Linie 30 Eisenach - Mühlhausen

---

# Neue Linienanordnung im Korridor Eisenach - Mühlhausen



Barteld Redaktion&Verlag 2014

---

## 4 Fazit

---

Schlussbemerkungen

---

# Schlussbemerkungen

---

## Thüringer RegioNetz

- Polyzentrische Raumstruktur und ländlicher Raum im Freistaat Thüringen werden gestärkt.
  - Mittelzentren werden in ihrer Funktion als Verkehrsknoten langfristig stabilisiert.
  - Ganz Thüringen kann somit auch vom ICE-Knoten Erfurt profitieren.
- Denkbares Instrument ist die StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen
- 
- **Wir haben dafür eine Handlungsanleitung erstellt**
- **Ein Pilotprojekt zeigt wie es funktionieren könnte**
- **Unterstützung bei Verbänden und Kammern, wie dem MDO, IHK's, aber auch von Fraktionen des Thüringer Landtages, Bestandteil des Koalitionsvertrages**



---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

---

---