

---

# Landesweit mit Bus und Bahn

---

Landesbedeutsame Buslinien  
als Baustein für ein zentralörtliches Bus-Bahn-Netz  
im Freistaat Thüringen

---

Positionspapier des Thüringer VDV

---



---

## Inhalt

1	Einführung	3
2	Zur Entwicklung zentralörtlicher regionaler Busnetze	4
	2.1 Begriffsabgrenzung	4
	2.2 Beispiele	4
	2.2 Erfordernisse für Thüringen	5
3	Thüringer Bus-Bahn-Landesnetz	7
	3.1 Grundlagen	7
	3.2 Konzept	7
4	Voraussetzungen	10
5	Weiterer Handlungsbedarf	11

---

### Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Landesgruppe Sachsen/Thüringen

### erarbeitet von

Planungsbüro für Verkehr  
Bornkessel & Markgraf Berlin

### Satz

Barteld Redaktion & Verlag Berga/Elster

### Fotos

Frank Barteld, Thüsaac (S. 7)

# 1 Einführung

In den Diskussionen zur Verkehrswende kommt der regionale Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) viel zu kurz. Meist geht es nur um die Großstädte. Wenn Klein- und Mittelstädte und der ländliche Raum vorkommen, dann in erster Linie als „Problemfälle“: Demografischer Wandel, sinkende Schülerzahlen etc. zwingen zu kleineren Fahrzeugen und flexiblen Bedienkonzepten bei strenger Kostenminimierung. Vielerorts scheint eine Abwärtsspirale des konventionellen Linienverkehrs unvermeidbar.

So nötig es ist, auf veränderte Rahmenbedingungen zu *reagieren*, eine echte Verkehrswende setzt *Agieren* voraus. Das heißt: dort ein gutes Verkehrsangebot schaffen, wo es im Moment noch Lücken gibt – gerade in der Region. Die Debatte hat sich zuletzt deutlich in diese Richtung bewegt. Integrierte Bus-Bahn-Landesnetze oder Plusbus/Taktbus-Konzeptionen haben dem regionalen ÖPNV bereits neue und wichtige Impulse gegeben.

Beispiel Mühlhausen – Sondershausen:  
Der Bus schafft die Querverbindung von einer Bahnlinie zur anderen und erschließt dabei die Grundzentren auf dem Weg: Schlottheim und Ebeleben.

Von Beginn an unterstützt die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Entwicklung eines zentralörtlichen Bus-Bahn-Netzes im Freistaat Thüringen.

Wir sehen in dem Konzept einen grundlegenden Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende.

Dieses Arbeitspapier soll Stand und Perspektiven zum Netz landesbedeutsamer Linien aufzeigen. Kapitel 2 beschreibt die Grundlagen, Kapitel 3 die Vorstellungen des Verbands Mitteldeutscher Omnibusunternehmer (MDO) und des Thüringer VDV zum landesweiten Bus-Bahn-Netz. In Kapitel 4 werden die Voraussetzungen erörtert. Kapitel 5 fasst die Erkenntnisse zusammen und zeigt auf, was jetzt zu tun ist.



## 2 Zur Entwicklung zentralörtlicher regionaler Busnetze

### 2.1 Begriffsabgrenzung

Integriert, differenziert, hierarchisiert – diesen drei Anforderungen sollen innovative und nachhaltige ÖPNV-Bedienkonzepte genügen.

Das Prinzip sieht aber bisher so aus: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erschließt weitgehend alle Landesteile, der Bus übernimmt Zu- und Abbringerfunktionen und erschließt die Fläche. Dies beschreibt für den Freistaat Thüringen jedoch nur zum Teil die Aufgabe und Bedeutung des Verkehrsmittels Bus. Denn nicht überall kann der SPNV seine Funktion – verkehrliches „Rückgrat“ zu sein – wahrnehmen. Ursachen dafür sind zum einen das Schrumpfen des ursprünglichen Eisenbahnnetzes, zum anderen siedlungsstrukturelle Besonderheiten.

Es muss also zum SPNV ein zweites, ihn ergänzendes Verkehrssystem von gleicher Qualität treten. Im Zusammenspiel ergibt sich ein **landesweites zentralörtliches Bus-Bahn-Netz**. Darauf können dann ergänzende Mobilitätsangebote aufbauen. Der VDV hat für den Öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum „Leitplanken“ definiert:

- flächendeckendes hierarchisches Bus-Bahn-Gesamtsystem mindestens im Stunden- oder Zweistundentakt,
- konsequente Orientierung auf Angebot, Anschlüsse und Qualität,
- Erschließung der Klein- und Mittelstädte und weiterer Ziele von ÖV-Relevanz,
- ergänzend flexible Bedienformen (On-Demand-Verkehr, Sharing-Angebote, Pooling, P + R etc.),
- einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem.

### 2.2 Beispiele

Anregungen für das Konzept von MDO und Thüringer VDV zum Bus-Bahn-Landesnetz in Thüringen boten solcherart Verkehrssysteme in anderen deutschen Regionen. Dazu zählen:

- Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt,
- PlusBus/Taktbus im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und im Freistaat Sachsen,
- PlusBus/Taktbus im Landkreis Potsdam-Mittelmark und weiteren Kreisen in Brandenburg,
- Rheinland-Pfalz-Takt,
- Verkehrskonzept Altmarkkreis Salzwedel mit
  - Landesbedeutsamen Linien
  - Hauptlinien
  - Flächenrufbus von 5 bis 22 Uhr im 2-Stunden-Takt
- und ähnliche Konzepte in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Nordsachsen, Saalkreis und Wittenberg,
- Schnellbuslinien im Münsterland und bei der Autokraft in Schleswig-Holstein und ebensolche Konzepte im Land Baden-Württemberg.



Seit vielen Jahren bewährt:  
Das Bahn-Bus-Landesnetz in Sachsen-Anhalt.

**Zentralörtliche Regionalbusnetze  
haben anderswo großen Erfolg**

## Nicht die Großstädte, sondern der ländliche Raum hat das größte Potential für die Verkehrswende

### 2.3 Erfordernisse für Thüringen

Weniger als ein Drittel der Menschen in Deutschland lebt in Großstädten (über 100.000 Einwohner). Das Land ist polyzentrisch strukturiert, der Siedlungsschwerpunkt liegt im ländlichen Raum. Volkswirtschaftlich und kulturell hat der ländliche Raum erhebliches, oft unterschätztes Gewicht. Der Landesentwicklungsplan des Freistaates Thüringen setzt entsprechende raumpolitische Ziele: möglichst gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Land, Abbau infrastruktureller Defizite ländlicher und peripherer Räume.

Zu den drei Oberzentren im Land – Erfurt, Jena und Gera – kommt, landesweit verteilt, eine Reihe von Mittelzentren und teilfunktionalen Mittelzentren: ehemalige Kreisstädte oder frühere Residenzstädte. Abbildung 1 verdeutlicht die historisch gewachsene (Gleich-)Verteilung der Zentren anhand der früheren Kreisstädte.

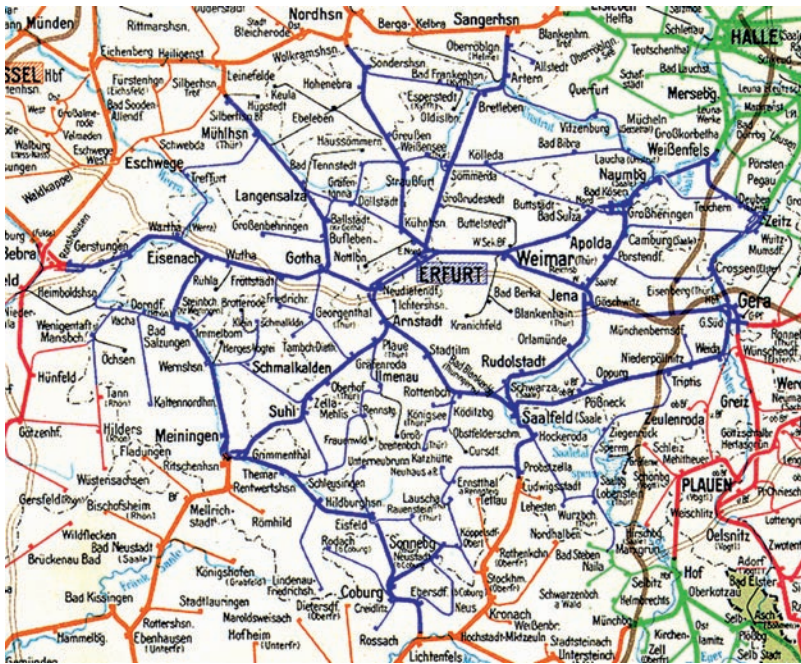
Im ländlichen Raum leben nicht nur mehr Menschen als in den großen Städten, auch ihre Wege – zur Schule, zur Arbeit – sind länger. Arbeitsplätze und Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind in den Ober- und Mittelzentren konzentriert. Immer mehr Menschen (müssen) pendeln. Das Verkehrsaufkommen ist also hoch; das Ziel muss eine Verlagerung hin zum Öffentlichen Verkehr sein.

Abbildung 1: Mittelzentren in Thüringen – (frühere) Kreisstädte



Beispiel Saalfeld – Neuhaus am Rennweg: Die beiden Zentren haben keine direkte Schienen-, aber eine schnelle Straßenverbindung. Der Bus hat hier die Verkehrsfunktion, die anderswo der Bahn zukommt.

Abbildung 2: Früheres Netz der Reichsbahndirektion Erfurt



Doch vielerorts fällt der Busverkehr auf den Hauptachsen im Vergleich zum Schienenverkehr bei Taktung und Bedienzeitraum deutlich zurück. So gibt es etwa entlang abgestellter/stillgelegter Eisenbahnstrecken häufig keinen „stimmigen“ Ersatz in Form eines hochwertigen Busverkehrs. Was vom einst dichten Thüringer Eisenbahnnetz verloren ging, verdeutlichen die Abbildungen 2 und 3.

Es gilt also Lücken zu füllen. Um das kleinteilig strukturierte Thüringen zu erschließen, müssen sich Schienenverkehr und landesbedeutsame Buslinien in einem System ergänzen.

Abbildung 3: SPNV-Netz nach der Regionalisierung



Beispiel Schleiz: Zu den Thüringer Zentren hat es von hier nie einen Eisenbahnanschluss gegeben. Ohne (über-) regionale Busverbindungen wäre Schleiz „abgehängt“.

**Bus und Bahn müssen sich in einem System ergänzen**

## 3 Thüringer Bus-Bahn-Landesnetz

### 3.1 Grundlagen

Das Thüringer Bus-Bahn-Landesnetz ist ein Netz des ÖPNV, in dem

- der SPNV mit RB- und RE-Zügen und
- der Busverkehr als PlusBus/Taktbus in einem zentralörtlichen Netz verkehrt.

Die Angebote von Bus und Bahn sind dabei aufeinander abgestimmt und bilden das Rückgrat des Thüringer ÖPNV.

Dieses Bus-Bahn-Landesnetz verstehen wir somit als ein **integriertes** landesweites ÖPNV-Netz auf Basis eines zentralörtlichen Netzes, in dem **Bus und Bahn** in einem **Taktssystem** abgestimmt auf **landesbedeutsamen Relationen** verkehren.

Ein solches Netz, das heißt die Netzelemente (Bus- und Bahnlinien), ist durch das Land Thüringen bei Beibehaltung der gegebenen und bewährten Zuständigkeit der Aufgabenträgerschaften gemäß ThürÖPNVG zu definieren.

Die jeweiligen Planungsregionen, Landkreise sowie kommunalen Gebietskörperschaften sollen dabei einbezogen werden. Das Netz soll die zentralen Orte verbinden und zusätzliche Orte von ÖPNV-Relevanz (z. B. Gewerbegebiete) berücksichtigen.

Die Leitidee ist, einen attraktiven regionalen ÖPNV zu schaffen, damit auch abseits der Großstädte die Verkehrswende gelingt.

Das Landesnetz soll sich durch einheitlich hohe Standards auszeichnen, etwa kostenfreie Fahrradmitnahme.





### 3.2 Konzept

Die regionalen Buslinien stehen im Mittelpunkt der Überlegungen, da hier – als Ergänzung zum SPNV – der größte Nachholbedarf besteht. Hier bietet sich die Chance, ein beträchtliches neues Kundenpotential für den ÖPNV zu gewinnen.

Basis für das Landesnetz sollen einheitliche Qualitätskriterien sein, verpflichtend für alle Linien. Eine (hohe) Mindestqualität wird also angestrebt, unabhängig vom jeweiligen Aufgabenträger und unabhängig davon, ob auf einer Linie Bahn oder Bus fahren.

Beim SPNV sind Angebots- und Fahrzeugqualität über Verkehrsverträge zwischen Freistaat und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf hohem Niveau gewährleistet. Analog dazu gilt es, für die Buslinien des überregionalen ÖPNV einen einheitlichen Qualitätsstandard zu sichern.

Dieser Standard sollte so aussehen:

- tägliche Verkehrszeiten von 6 bis 20 Uhr mindestens im 2-Stunden-Takt ()  
Montag bis Freitag teils im Stundentakt ()
  - abgestimmte Fahrpläne mit Anschlussgewährung,
  - Anerkennung landesweiter Bahn-Tickets,
  - kostenlose Fahrrad-, Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme,
  - WLAN und USB-Steckdosen in den Fahrzeugen.
- Wünschenswert ist zudem ein passendes Marketing mit landesweit einheitlichem Öffentlichkeitsauftritt und landesweitem Fahrplan- und Auskunftssystem.

Das Land definiert also entsprechend seiner verkehrs- und landesplanerischen Ziele landesbedeutsame Buslinien, die den Qualitätsvorgaben entsprechen sollen/müssen. Die Umsetzung liegt bei den Landkreisen in deren Entscheidungshoheit. Sie bleiben unverändert Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV).

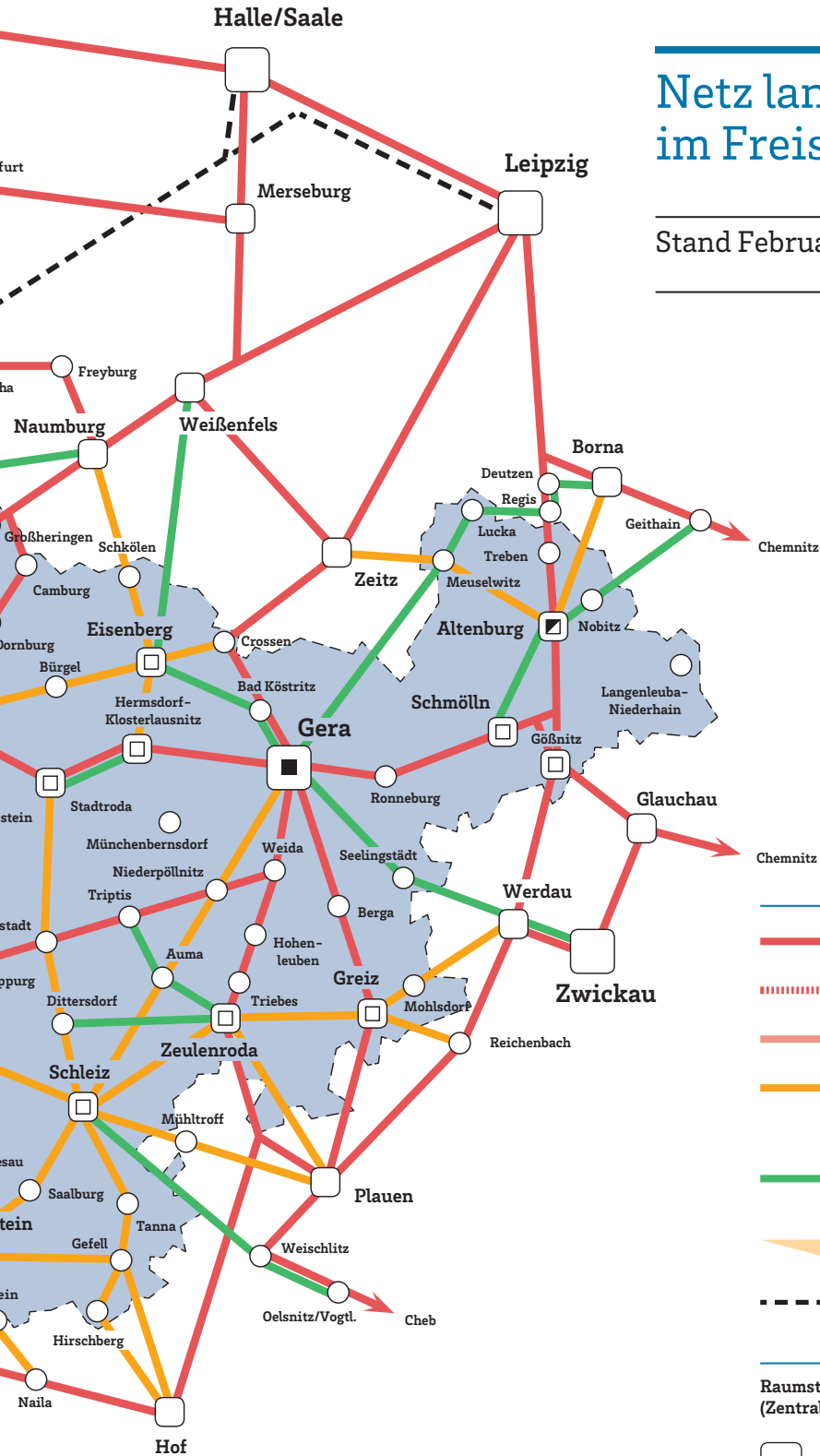
Wie ein so gestaltetes Bus-Bahn-Netz für den Freistaat Thüringen aussehen kann, zeigt das folgende Schema.





# Netz landesbedeutsamer Buslinien im Freistaat Thüringen

Stand Februar 2021



- Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)
- - - - - Harzer Schmalspurbahnen (HSB)
- Thüringerwaldbahn / Verkehrsbetriebe Nordhausen, Linie 10
- Regionalbus – Buslinie auf landesbedeutsamen Verkehrsrelationen gemäß Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie) vom 19.10.2015
- Regionalbus – weitere Buslinie auf landesbedeutsamen Verkehrsrelationen zum Schließen von Netzlücken nach Konzept VDV Sachsen / Thüringen
- Korridor von Linienführungsvarianten
- - - - - NBS Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg

Raumstruktur  
 (Zentrale Orte gemäß Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025)

- Oberzentrum
- ▣ Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums
- Mittelzentrum

○ weiterer zentraler Ort mit besonderer ÖPNV-Relevanz

## 4 Voraussetzungen

Bei den Eisenbahnverbindungen des Thüringer landesweiten Bus-Bahn-Netzes kann das Land als Aufgabenträger für den SPNV über Verkehrsverträge die gewünschten Qualitätsstandards durchsetzen. Für den Busverkehr ist dies nicht der Fall, da die Aufgabenträgerschaft – vernünftigerweise – kommunal verankert ist.

Landesweit orientierte Konzepte können aber naturgemäß nicht im Fokus der Städte und Kreise liegen, zumal auch der finanzielle Handlungsspielraum der Gebietskörperschaften zunehmend eingeschränkt ist.

### Zusätzliche Mittel für die *landesbedeutsamen* Buslinien muss das Land bereitstellen

Für das Angebot auf den landesbedeutsamen Buslinien muss deshalb das Land die zusätzlichen Mittel bereitstellen – im Rahmen einer für die StPNV-Aufgabenträger freiwilligen Regelung. Hierzu bedarf es einer entsprechenden finanziellen Förderkulisse (StPNV-Finanzierungs-Richtlinie). Grundsätzlich müssen dabei folgende Leistungen gefördert werden:

- zusätzliche Fahrplanleistungen zur Verdichtung des Angebotes (Takt entsprechend der Verbindungsfunktion, ausgedehnter Bedienungszeitraum, Bedienung auch an Ferientagen und am Wochenende),
- zusätzliche Fahrplanleistungen für verbesserte Anschlüsse,
- höhere Fahrzeugstandards (barrierefreier Einstieg, optische und akustische Haltestelleninformation),
- möglichst Vermarktung im Rahmen der Dachmarke,
- Anerkennung übergreifender Tarife,
- eine offensive Digitalisierung.



Anschluss gesichert?  
Zum Wesenskern des Landesnetzes gehört der einfache Übergang von Bahn auf Bus – verlässlich auch in Tagesrandlagen. Es soll ein System sein.

## 5 Weiterer Handlungsbedarf

Eine echte Verkehrswende im ländlichen Raum wird es nur mit dem Bus in all seinen Bedienformen geben. Denn die meisten Menschen in Thüringen wohnen abseits des fußläufigen Einzugsbereichs der Bahn.

Landesbedeutsame Buslinien können die Basis für das Regionalverkehrssystem der Zukunft sein. Das Konzept dafür haben der Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer (MDO) und der VDV Sachsen/Thüringen in enger fachlicher Kooperation entwickelt. Die Politik hat es aufgegriffen, seit 2015 ist es in der Richtlinie zur Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Freistaat Thüringen (StPNV-Finanzierungs-Richtlinie) enthalten.

Jedoch: Für eine deutlich spürbare Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum reicht das noch nicht. Das Netz muss qualitativ und quantitativ weiterentwickelt werden.

Das bedeutet: Möglichst alle zentralen Orte des Freistaates Thüringen und Ziele von ÖPNV-Relevanz sollen im PlusBus- bzw. TaktBus-Standard angebunden werden.

Voraussetzung ist eine finanzielle Dotierung, die es den kommunalen Aufgabenträgern des StPNV ermöglicht, auch Sprungkosten bei Neueinrichtung oder wesentlicher Erweiterung zu tragen.

Die bewährten Zuständigkeiten, Strukturen und Richtlinien des Thüringer ÖPNV-Systems sollen dabei natürlich erhalten bleiben. Sie stehen dem Landesnetz auch nicht im Wege, wie ja Anwendungsfälle aus anderen Bundesländern zeigen.

**Der Anfang ist gemacht.  
Nun muss das Netz qualitativ und  
quantitativ ausgebaut werden.**

Das integrierte Bus-Bahn-Landesnetz sehen wir für die Verkehrswende als ausgesprochen wichtig an. Seine Weiterentwicklung sollte in den Haushaltsansätzen des Freistaates Thüringen spätestens ab 2022 finanziell – auch mit originären Landesmitteln – unteretzt werden und Bestandteil einer fortgeschriebenen Finanzierungsrichtlinie für den StPNV im Freistaat Thüringen sein.



Beim Start des landesweiten Busnetzes in Mihla (Wartburgkreis), Dezember 2016.

---

**Kontakt**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Landesgruppe Sachsen/Thüringen

Matthias Scheidhauer

Belvederer Allee 25 · 99425 Weimar

Tel. 03643 498964 · mobil 0163 5797968

scheidhauer@vdv.de