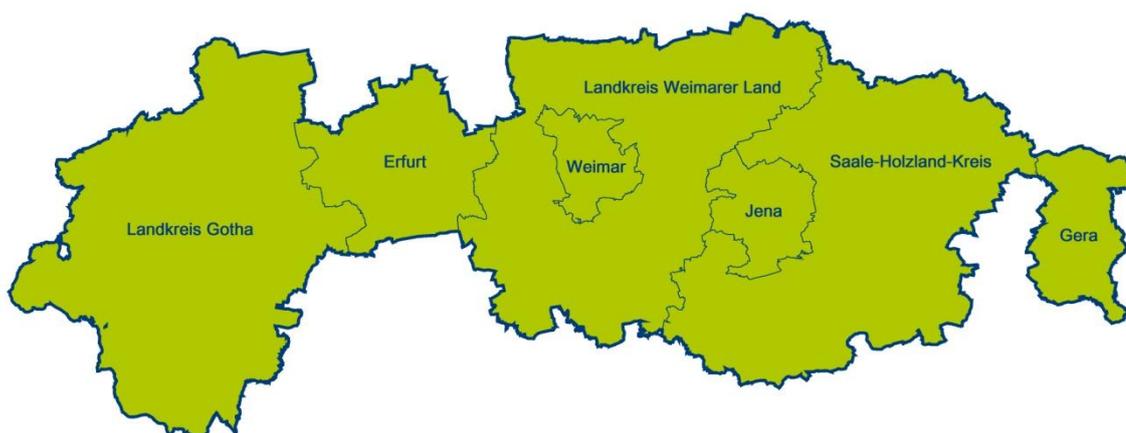


RAHMENPLAN

VERKEHRSVERBUND MITTELTHÜRINGEN

2013 – 2017



VMT

Verkehrsverbund
Mittelthüringen

Dresden, 20.12.2012

Dokument-Informationen

Kurztitel:	VMT-Rahmenplan 2013 – 2017 (Kurzbericht)
Auftraggeber:	Aufgabenträger des StPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen, vertreten durch die: Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG Niederlassung Dresden Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
Erstellungszeitraum:	Dezember 2012

Inhaltsverzeichnis

0	Vorbemerkung	4
1	Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen	4
1.1	Motivation und Akteure	4
1.2	Rechtsrahmen	4
1.2.1	Europäisches Recht	5
1.2.2	Bundesrecht	5
1.2.3	Landesrecht	6
1.3	Funktion und Zielstellung	7
2	Der Untersuchungsraum	8
2.1	VMT-Verbundgebiet.....	8
2.2	Zentralörtliche Gliederung.....	9
2.3	Verbindungsachsen	9
3	Aufgabenträgerübergreifender ÖPNV	10
3.1	Aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Entwicklung	10
3.1.1	Nachfrageentwicklung	10
3.1.2	SPNV-Konzept 2015/2017	11
3.1.3	SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera)	12
3.1.4	Verknüpfungspunkte im ÖPNV	13
3.1.5	Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise	14
3.1.6	Aufgabenträgerübergreifende Bedienung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz	14
3.1.7	Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten	16
3.2	Standards des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV	16
3.2.1	Aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung	16
3.2.2	Harmonisierung des Tarifsystems	17
3.2.3	Verknüpfungspunktekonzert	18
3.2.4	Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation	19
3.2.5	Flexible Bedienformen	20
3.3	Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen.....	21

0 Vorbemerkung

Der vorliegende Kurzbericht fasst wesentliche Ergebnisse des Gesamtberichts „VMT-Rahmenplan 2013 – 2017“ vom 20.12.2012 in verändert gegliederter Form zusammen.

Im Sinne einer einfachen Vergleichbarkeit, entspricht die hier verwendete Nummerierung von Tabellen und Abbildungen der Reihung im Gesamtbericht.

Weiterführende Detailinformationen zu einzelnen Kapiteln bzw. Themen sind im Textteil sowie den 18 Anlagen des Gesamtberichts nachzulesen.

1 Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen

1.1 Motivation und Akteure

Der im Jahr 2006 gegründete Verkehrsverbund Mittelthüringen besitzt seine heutige Größe seit der Erweiterung um die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis, den gesamten Kreis Weimarer Land sowie die kreisfreie Stadt Gera im Dezember 2010. Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen organisierten Partner sind bestrebt, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln. Vor diesem Hintergrund soll der vorliegende Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen als gemeinschaftliches Grundlagenwerk einen aufgabenträgerübergreifenden Handlungsrahmen bis zum Jahr 2017 aufzeigen.

Die im Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten kommunalen Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs: Die kreisfreien Städte Erfurt, Gera, Jena und Weimar sowie die Landkreise Gotha, Saale-Holzland-Kreis und Weimarer Land, vertreten durch die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, haben nach erfolgter Ausschreibung die PTV Planung Transport Verkehr AG Dresden mit der Erstellung des Rahmenplans beauftragt. Zudem begleiten das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr und die Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH als Aufgabenträger bzw. Managementgesellschaft für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr die Bearbeitung.

1.2 Rechtsrahmen

Gesetzliche Grundlagen für die Organisation und Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sind insbesondere im Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) geregelt.

Auch Vorgaben des Bundes und der Europäischen Union bilden einen Teil des rechtlichen Rahmens.

1.2.1 Europäisches Recht

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die **EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr VO 1370/2007**. Die Verordnung legt gemeinschaftsweit einheitlich fest, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Unmittelbar daraus ergeben sich für ÖPNV-Aufgabenträger neue vergaberechtliche Regelungen. Auf Bundesebene ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Zuge seiner aktuellen Novellierung an diese EU-Verordnung angepasst worden.

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen empfiehlt es sich dementsprechend klare Anforderungsprofile mit Qualitätskriterien für Angebots- und Beförderungsqualität zu definieren. Diese können als objektive Leistungs- und Finanzierungsparameter den ÖPNV-Vergabeprozess gemäß EG-VO 1370/2007 unterstützen.

1.2.2 Bundesrecht

Das **Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG)** regelt die Beförderung von Personen in Straßenbahnen, Oberleitungs-Bussen und Kraftfahrzeugen, insbesondere im genehmigungsrechtlichen Zusammenhang. Einen bundesrechtlichen Rahmen für die Personenbeförderung im Eisenbahnverkehr bildet das **Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)**.

Am 01.01.2013 tritt ein umfassend reformiertes PBefG in Kraft. Für den VMT-Rahmenplan wesentliche Änderungen und Neuerungen sind im Folgenden zusammengefasst aufgeführt.

Gemäß § 8 (3) des novellierten PBefG haben die von den Bundesländern benannten Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs:

- die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen zu gewährleisten;
- entsprechende Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integration zu definieren. Dies soll in der Regel mit Hilfe eines Nahverkehrsplans geschehen;
- in der Nahverkehrsplanung die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen besonders zu berücksichtigen. Ziel ist die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, zuständigen Behörden und Interessensverbänden bis zum 01.01.2022 zu erreichen.¹

¹ Von dieser Frist kann abgewichen werden, wenn dies im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet ist.

1.2.3 Landesrecht

Belange des ÖPNV im Freistaat Thüringen regelt zudem das **Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)**. Darin ist ÖPNV als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort und Regionalverkehr zu befriedigen“² definiert. „Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“³

Der öffentliche Personennahverkehr in Thüringen „soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche erschließende Schienenpersonennahverkehr ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen Straßenpersonennahverkehr zu verknüpfen, dass durchgehende weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden.“⁴

Das Gesetz weist auch die Aufgabenträgerschaft mit der damit verbundenen Verpflichtung zur Planung, Organisation und Finanzierung des Thüringer ÖPNV zu:

- Aufgabenträger für den Thüringer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Eisenbahnnetz ist das Land.
- Die Aufgabenträgerverantwortung für die öffentlichen Verkehrsmittel des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) liegt bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und, soweit entsprechende Beschlüsse gefasst wurden, den Großen kreisangehörigen Städten im Freistaat. In ihrem Zuständigkeitsbereich liegt der jeweilige Straßenbahn-, Stadt- und Regionalbusverkehr.

Gemäß ThürÖPNVG sind die ÖPNV-Aufgabenträger insbesondere auch für eine aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit sowie Angebots- und Tarifkoordination in Thüringen und ggf. über die Landesgrenze hinaus verantwortlich. In diesem Sinne ausgestaltete Kooperationen zwischen Aufgabenträgern oder auch Verkehrsunternehmen können vom Land finanziell unterstützt werden.

Die ÖPNV-Aufgabenträger sind zudem verpflichtet für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich unter Beachtung des o. g. PBefG-Absatzes einen Nahverkehrsplan aufzustellen bzw. bedarfsgerecht fortzuschreiben⁵. Dabei ist „den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen“⁶.

² ThürÖPNVG § 1 (2).

³ ThürÖPNVG § 1 (2).

⁴ ThürÖPNVG § 2 (3).

⁵ Üblicherweise in einem fünfjährigen Zyklus.

⁶ ThürÖPNVG § 5 (1).

1.3 Funktion und Zielstellung

Der Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2013 – 2017 soll auf Basis einer umfassenden strukturellen Beschreibung des Verbundgebiets und seiner Umgebung den aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen betrachten, analysieren und entsprechende Zielkonzepte zu dessen künftiger Entwicklung und Ausgestaltung liefern.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfung des StPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie zwischen dem StPNV und dem SPNV im VMT-Verbundgebiet.

Aufgabenträgerinterne Verknüpfungsbeziehungen des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen werden durch den Rahmenplan hingegen nicht betrachtet.

Konzeptioneller Betrachtungsgegenstand ist die Definition von Standards zur abgestimmten Organisation, verlässlichen Verknüpfung und transparenten nutzergerechten Kommunikation des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet.

Ziel des Rahmenplans ist es, die Realisierung abgestimmter Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

Der Rahmenplan ist ein verbindliches Grundlagenwerk zur Fortschreibung der folgenden StPNV-Nahverkehrspläne:

- Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt,
- Gemeinschaftlicher Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz als Nahverkehrsplan der Stadt Gera,
- Nahverkehrsplan des Landkreises Gotha,
- Nahverkehrsplan der Stadt Jena,
- Nahverkehrsplan der Stadt Weimar,
- Nahverkehrsplan des Kreises Weimarer Land,
- Nahverkehrsplan für den Saale-Holzland-Kreis

und findet ebenfalls Berücksichtigung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen.

Dem verbindlichen Charakter des Rahmenplans soll durch Beschlussfassung der jeweiligen Entscheidungsgremien aller am Verkehrsverbund Mittelthüringen beteiligten StPNV-Aufgabenträger Rechnung getragen werden.

2 Der Untersuchungsraum

2.1 VMT-Verbundgebiet

Zentral im Freistaat Thüringen gelegen, erstreckt sich der Verkehrsverbund Mittelthüringen mit einer West-Ost-Ausdehnung von ca. 120 km entlang der sogenannten Thüringer Städtekette. Mit Erfurt, Jena, Gera, Weimar und Gotha liegen die fünf bevölkerungsreichsten Städte des Landes im VMT. Als Gebiete vorwiegend ländlicher Prägung umfasst der Verkehrsverbund Mittelthüringen südliche Teile des Thüringer Beckens, Teile des nördlichen Thüringer Wald-Vorlands, Teile des Mittleren Saaletals sowie das Thüringer Holzland.

Zum **Planungsgebiet** gehören Gebietskörperschaften, die im Verkehrsverbund Mittelthüringen als StPNV-Aufgabenträger kooperieren: der Landkreis Gotha, die Landeshauptstadt Erfurt, der Landkreis Weimarer Land, die Stadt Weimar, die Stadt Jena, der Saale-Holzland-Kreis sowie die Stadt Gera. Dieses Gebiet wird als VMT-Verbundgebiet bezeichnet. Auf einer Fläche von 3.175 km² leben hier ca. 784.000 Einwohner (EW)⁷.

Das **Umland** des VMT-Verbundgebiets setzt sich aus acht Thüringer Landkreisen (Landkreis Sömmerda, Unstrut-Hainich-Kreis, Wartburgkreis, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Ilm-Kreis, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, Saale-Orla-Kreis, Landkreis Greiz) sowie einem Sachsen-Anhaltischen Landkreis (Burgenlandkreis) zusammen.

Das Sachsen-Anhaltische Gebiet gehört zum Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV), dem einzig direkt an das VMT-Verbundgebiet grenzenden Verkehrsverbund.

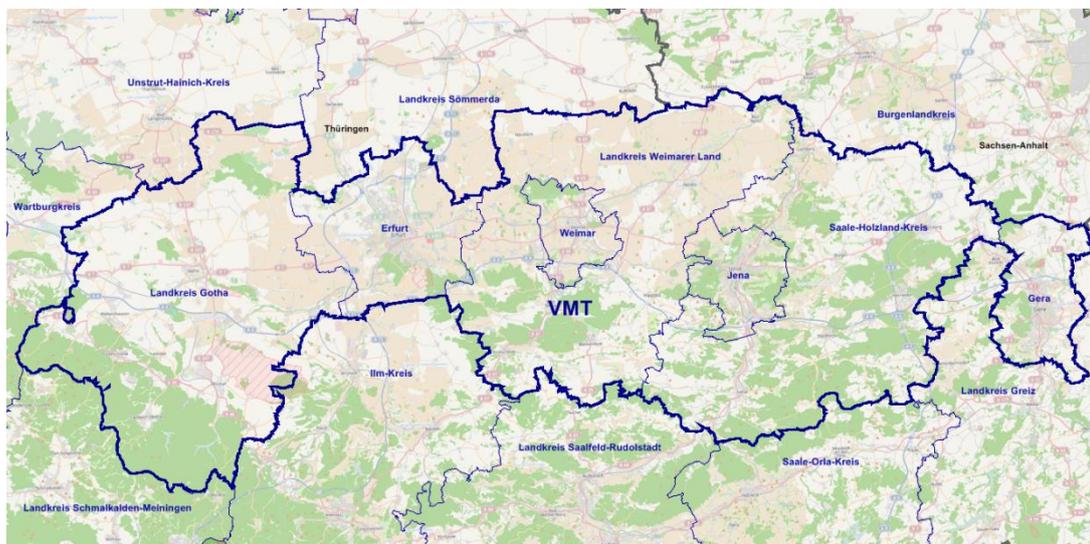


Abbildung 1: VMT-Verbundgebiet und Umland

⁷ Stand 31.12.2011.

2.2 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung gemäß Thüringer Landesentwicklungs- bzw. Regionalplanung unterscheidet zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie ergänzenden Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Abgestuft nach ihrem zentralörtlichen Rang, gewährleisten diese Orte als Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche wesentliche soziale, ökonomische sowie ökologische Funktionalitäten.

Oberzentren (OZ) im Untersuchungsgebiet sind:

- ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Erfurt, kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt (ca. 206.500 EW)
 - ▶ Jena, kreisfreie Stadt (ca. 105.500 EW)
 - ▶ Gera, kreisfreie Stadt (ca. 99.000 EW)

Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums (MOZ) im Untersuchungsgebiet sind:

- ▶ VMT-Verbundgebiet:
 - ▶ Gotha, Kreisstadt des Landkreises Gotha (ca. 45.500 EW; Landkreis: ca. 137.500 EW)
 - ▶ Weimar, kreisfreie Stadt (ca. 65.500 EW)
- ▶ Umland (Auswahl):
 - ▶ Eisenach, kreisfreie Stadt
 - ▶ Saalfeld, Kreisstadt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt; Rudolstadt, Stadt und Bad Blankenburg, Stadt (funktionsteilig verbunden)

Darüber hinaus gibt es im Untersuchungsgebiet zahlreiche Mittelzentren, wie z. B. Apolda, die Kreisstadt des Landkreises Weimarer Land (ca. 23.000 EW, Landkreis: ca. 84.500 EW), Eisenberg, die Kreisstadt des Saale-Holzland-Kreises (ca. 11.000 EW, Landkreis: ca. 86.500 EW) sowie nachgeordnete Grundzentren.

2.3 Verbindungsachsen

Im Thüringer Landesentwicklungsplan sowie den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen sind Verbindungs- bzw. Entwicklungsachsen definiert, die die regionale und landesübergreifende Standortgunst, insbesondere der zentralen Orte, hinsichtlich nachhaltiger Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung stärken sollen. Diese Achsen sollen sich auch durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auszeichnen.

Die diesbezüglich für das VMT-Verbundgebiet bedeutendste Achse verläuft in West-Ost-Richtung von der Landesgrenze zu Hessen entlang der Thüringer

Städtekette über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera bis zur Landesgrenze mit Sachsen.

Entlang der Entwicklungsachsen sind in den Regionalplänen für Mittel- und Ostthüringen auch einige, peripher zu zentralen Orten gelegene Vorranggebiete großflächiger Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen von landesweiter Bedeutung ausgewiesen, z. B. das IG Erfurter Kreuz (Arnstadt / Ichtershausen; Ilm-Kreis; größter Industriestandort Mittelthüringens).

3 Aufgabenträgerübergreifender ÖPNV

3.1 Aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Entwicklung

3.1.1 Nachfrageentwicklung

Aufgrund der überwiegend rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2017 wird – unter der Annahme, dass alle anderen nachfragebeeinflussenden Faktoren konstant gehalten werden – auch die Verkehrsnachfrage zwischen den meisten Gebietskörperschaften abnehmen. Tabelle fasst die Ergebnisse für das VMT-Verbundgebiet zusammen. Die Rückgänge bewegen sich dort zwischen -0,3 % und -6,8 %.

	von/nach	1	2	3	4	5	6	7
1	Erfurt, Stadt	-	-3,2%	1,1%	1,7%	-2,2%	-3,1%	-0,9%
2	Gera, Stadt	-3,2%	-	-2,6%	-2,0%	-5,9%	-6,8%	-4,6%
3	Jena, Stadt	1,1%	-2,6%	-	2,3%	-1,6%	-2,5%	-0,3%
4	Weimar, Stadt	1,7%	-2,0%	2,3%	-	-1,1%	-1,9%	0,2%
5	Lkr. Gotha	-2,2%	-5,9%	-1,6%	-1,1%	-	-5,8%	-3,7%
6	Lkr. Weimarer Land	-3,1%	-6,8%	-2,5%	-1,9%	-5,8%	-	-4,5%
7	Saale-Holzland-Kreis	-0,9%	-4,6%	-0,3%	0,2%	-3,7%	-4,5%	-

Tabelle 35: Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen Gebietskörperschaften des VMT-Verbundgebiets 2011 bis 2017

Ein Wachstum der gebietskörperschaftsübergreifenden Gesamtverkehrsnachfrage ist einzig für folgende Beziehungen zu erwarten:

- Stadt Erfurt <> Stadt Jena: +1,1 %
- Stadt Erfurt <> Stadt Weimar: +1,7 %
- Stadt Jena <> Stadt Weimar: +2,3 %
- Stadt Weimar <> Saale-Holzland-Kreis: +0,2 %

Folgende Faktoren können diese Nachfrageentwicklung beeinflussen:

- Entwicklung der Schülerzahlen und der Schulstandorte, Entwicklung der Altersstruktur, Motorisierungsgrad, Entflechtung von funktionalen Standorten, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwanderung, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Wandel der Verkehrsverhaltens, Wirtschaftliche und politische Einflüsse, Entwicklung des ÖPNV-Angebots

Die Wirkung der genannten Faktoren kann dabei sowohl positiv als auch negativ für die ÖPNV-Nachfrage sein.

3.1.2 SPNV-Konzept 2015/2017

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecken Halle/Leipzig – Erfurt (Projekt VDE Schiene 8.2) im Dezember 2015 und Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) (Projekt VDE Schiene 8.1) im Dezember 2017 wird der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) der Relationen Frankfurt am Main – Fulda – Erfurt – Leipzig – Dresden sowie Berlin – Halle/Leipzig – Nürnberg – München neu geordnet. Der Bahnhof Erfurt Hbf fungiert künftig als Taktknoten dieser beiden Fernverkehrslinien und ist damit der zentrale Zu- und Abgangspunkt zum/vom SPFV im VMT-Verbundgebiet.

Der SPNV wird auf diese neue Funktionalität des Bahnknotens Erfurt Hbf entsprechend ausgerichtet, um abgestimmte attraktive Reiseketten SPFV – SPNV im Sinne einer landesweiten Erreichbarkeit sicherzustellen.

Die getakteten Fernverkehrshalte in Weimar (ab Dezember 2015) sowie in Jena Paradies und Saalfeld (ab Dezember 2017) entfallen mit der Linienführung der Fernzüge über die Neubaustrecken. Zur Kompensation sollen neue SPNV-Expresslinien eingeführt werden, die eine gute überregionale Erreichbarkeit (Bahnknoten Erfurt, Halle, Leipzig, Kassel und Nürnberg) weiterhin gewährleisten.

Schrittweise wird sich das SPNV-Liniennetz im VMT-Verbundgebiet in den nächsten Jahren entsprechend verändern. Im Zielzustand 2017 sind folgende Expresslinien (X-) geplant⁸:

Linie ⁹	Entspricht Linie 2012	Linienweg
X-A	RE 1	Göttingen - Leinefelde - Gotha - Erfurt - Weimar - Jena - Gera – (Greiz/)Zwickau/Glauchau ¹⁰
X-B	RE 3	Erfurt - Weimar - Jena - Gera – Altenburg/Greiz
X-C	RE 5 / RE 6	Nordhausen - Sondershausen - Greußen - Erfurt
X-D	RE 7	Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Bad Neustadt - Schweinfurt - Würzburg
X-E	RE 14	Erfurt - Arnstadt - Suhl - Grimmenthal - Meiningen
X-F	RE 10	Magdeburg - Hettstedt - Sangerhausen - Sömmerda - Erfurt

⁸ Zum Teil werden die genannten Angebote bereits früher eingeführt (vgl. Anlage 14).

⁹ Kurzbezeichnungen zur Unterscheidung im VMT-Rahmenplan, keine offiziellen Titel.

¹⁰ Ziel des TMBLV ist die Verlängerung der Linie bis Chemnitz.

Linie ⁹	Entspricht Linie 2012	Linienweg
X-G	EB 1	Kassel - Leinefelde - Mühlhausen - Kühnhausen - Erfurt
X-H	EBx 13	Gera - Weida - Zeulenroda - Hof
X-I	EBx 12	Leipzig - Zeitz - Crossen - Gera - Neustadt - Pößneck - Saalfeld
X-J	RE 42	Halle - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld - Lichtenfels - Bamberg - Nürnberg
X-K	neu	Leipzig - Weißenfels - Naumburg - Jena - Saalfeld
X-L	neu	Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Leipzig
X-M	neu	Erfurt - Weimar - Apolda - Naumburg - Weißenfels - Halle
X-N	neu	Erfurt - Sömmerda – Sangerhausen - Halle

Tabelle 31: SPNV-Expresslinien im VMT-Verbundgebiet, Konzept 2015/2017

Das Angebot wird durch 15 SPNV-Regionallinien ergänzt.

3.1.3 SPNV-Städteachse (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena (– Gera)

Die Oberzentren Erfurt und Jena sowie das Mittelzentrum Weimar sind struktureller Kern des VMT-Verbundgebiets. Sie weisen jeweils Spitzenwerte zu Bevölkerungszahl, Arbeitsplatzzahl etc. auf und bündeln eine Vielzahl an Standortfunktionen. Es ist ein (wenn auch geringes) Wachstum an Einwohnern zu erwarten. Schon heute ist auf dem SPNV-Streckenabschnitt Erfurt – Weimar – Jena die höchste Verkehrsnachfrage im VMT-Verbundgebiet zu verzeichnen. Aufgrund der Neugestaltung des SPNV-Angebotes ist auf dieser Strecke zusätzliches Wachstum der Verkehrsnachfrage zu erwarten.

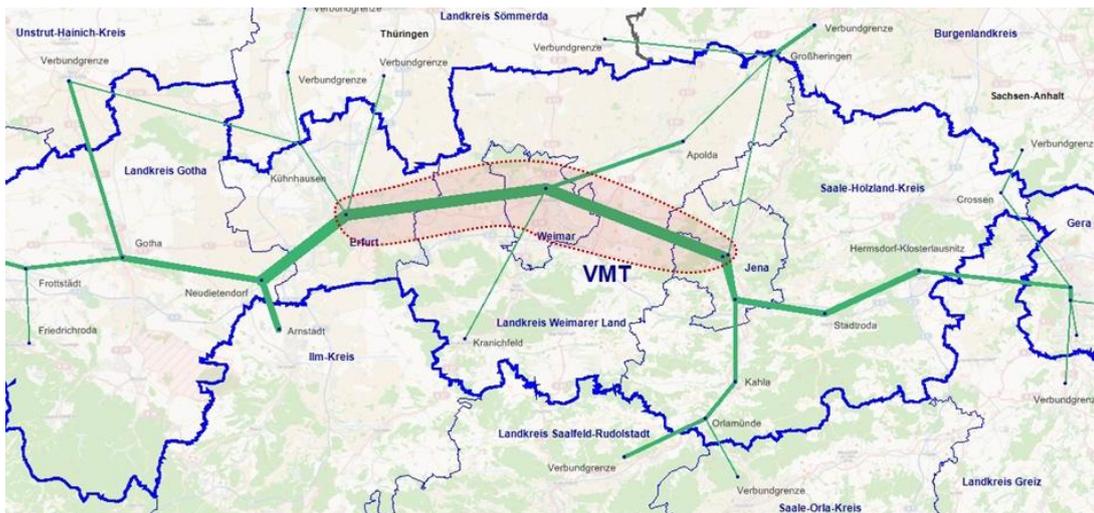


Abbildung 17: Streckenbelastungen SPNV 2011 (Ausschnitt)

Um der Bedeutung der SPNV-Städteachse gerecht zu werden, sind folgende Empfehlungen auszusprechen:

- Das SPNV-Angebot ist insbesondere zwischen Erfurt, Weimar und Jena über das bisher bekannte Maß (Konzept 2015/2017) hinaus zu entwickeln, zugeschnitten auf die Bedürfnisse dieser Städteverbindung.
- Die Eisenbahninfrastruktur Weimar – Jena – Gera ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert auszubauen.
- Es ist im Zielzustand ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-ähnliches SPNV-Angebot auf diesem Streckenabschnitt anzustreben.
- Als tägliches Mindestangebot im Abschnitt (Gotha –) Erfurt – Weimar – Jena-Göschwitz pro Stunde und Richtung ist anzustreben: 1 Expresszug, 2 Regionalzüge, in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge; täglich im Abschnitt Jena-Göschwitz – Gera pro Stunde und Richtung: 1 Expresszug, 1 Regionalzug in bestmöglich gleichmäßiger Fahrtenfolge.

3.1.4 Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Im Planungshorizont sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- weitgehend konstante Haltekonzeption der SPNV-Regional- und Expresslinien an den aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten im Planungshorizont, keine entfallenden Linienhalte
- Aufwertung des Bahnhofs Apolda Haltepunkt des schnellen SPNV im VMT-Verbundgebiet im Zuge der beschriebenen Neueinführung von SPNV-Expresslinien
- neue Schnittstelleninfrastruktur am Bahnhof Apolda
- neue Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof Bad Sulza
- Entscheidung über die Realisierung eines Verknüpfungspunktes in Erfurt-Gispersleben noch offen (in Abhängigkeit von verkehrlichen Planungen zur Bundesgartenschau 2021)
- Ausbau der Schnittstelle Gera-Zwötzen im Rahmen des Eisenbahnstreckenausbaus zwischen Gera und Weida
- Errichtung eines Personentunnels zur Unterquerung der Saalbahn zur verbesserten Erschließung des am Bahnhof Jena-Göschwitz geplanten Gewerbestandorts „Jena21 – Technologiepark Südwest“; städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes; Verknüpfung mit der Stadtbuslinie 13 an der Westseite vorgesehen

3.1.5 Prüfung einer Verbundgebietserweiterung auf benachbarte Landkreise

Im Landkreis Sömmerda und im Ilm-Kreis befinden sich wichtige Industrie- und Gewerbegebiete jeweils in unmittelbarer Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Erfurt. Da die Entwicklung dieser Industrie- und Gewerbegebiete als noch nicht abgeschlossen gilt, ist mit einem weiteren Anstieg diesbezüglicher Pendleraufkommen zu rechnen.

Pendler aus Erfurt, die heute den ÖPNV nutzen möchten, sehen sich mit großen Problemen des in vielen Fällen noch nicht optimal abgestimmten ÖPNV-Angebotes zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern konfrontiert. Vor allem die nicht abgestimmten Tarifangebote der verschiedenen ÖPNV-Betreiber vor Ort stehen einer ÖPNV-Nutzung im Weg.

In gleicher Weise ist die Verflechtung des Oberzentrums Gera mit dem Landkreis Greiz zu bewerten. Hier liegt die mit Abstand stärkste Pendlerbeziehung von Gera zum Landkreis Greiz vor.

Es können folgende Schritte zum weiteren Vorgehen empfohlen werden:

- In struktureller und verkehrlicher Hinsicht ist bei einer mittelfristigen Verbunderweiterung besonders die Integration der Landkreise Sömmerda, Ilm-Kreis und Greiz anzustreben.
Diese Erweiterungen sind für eine gestärkte Weiterentwicklung des integrierten aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV um die Oberzentren Erfurt und Gera von großer Bedeutung.
- Kurzfristig sind für spezielle Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV zwischen Verbundgebiet und Umland geeignete Übergangslösungen zu schaffen.

3.1.6 Aufgabenträgerübergreifende Bedienung des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz

Das Industrie- und Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ befindet südwestlich des namensgebenden Autobahnkreuzes Erfurt zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 71 im Ilm-Kreis. Werktäglich pendeln ca. 2.400 Personen aus Erfurt in die Gemeinden Arnstadt und Ichtershausen ein, wobei davon auszugehen ist, dass die Ziele eines Großteils dieser Personen im genannten Industrie- und Gewerbegebiet liegt. Der Strom von Arbeitnehmern und Auszubildenden insbesondere aus dem unmittelbaren Umland und der Stadt Erfurt wird kurz- und mittelfristig weiter zunehmen, da sich stetig weitere Unternehmen im IG Erfurter Kreuz ansiedeln.

Im Vergleich zu seiner verkehrlichen Bedeutung ist das IG Erfurter Kreuz momentan nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem VMT-Verbundgebiet erreichbar. Als einzige ÖPNV-Linie führt die zum Arnstädter Stadtverkehr gehörende Linie D 345 der RBA Regionalbus Arnstadt GmbH durch

das IG Erfurter Kreuz. Pendler aus dem VMT-Verbundgebiet benötigen außerdem für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im IG Erfurter Kreuz bis zu drei verschiedene Einzeltickets bzw. Zeitkarten, da dieser Standort nicht in den Verkehrsverbund Mittelthüringen integriert ist.

Es wird empfohlen, solange das Bedienegebiet nicht zum VMT gehört, für diese Relationen zum IG Erfurter Kreuz einen sogenannten Übergangstarif einzuführen, der die Benutzung der o.g. Linien bzw. Verkehrsunternehmen gestattet. Zur künftigen Gewährleistung einer schnellen, leistungsfähigen und bedeutungsgerechten ÖPNV-Anbindung des IG Erfurter Kreuz an das VMT-Verbundgebiet, wird empfohlen, eine verbundintegrierte Buslinie zum nahe gelegenen Knotenbahnhof Neudietendorf einzurichten.



Abbildung 18: Lage des Industrie- und Gewerbegebiets Erfurter Kreuz (weiße Schraffierung)

3.1.7 Potenziale aufgabenträgerübergreifender Bedienung in Schwachverkehrszeiten

In fünf aufgabenträgerübergreifenden Untersuchungsgebieten wurden Potenziale der unternehmensübergreifenden Linienbedienung in Schwachlastzeiten (Montag bis Freitag vor 6 und nach 18 Uhr sowie Samstag, Sonn- und Feiertag jeweils ganztägig) geprüft, die bei Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne vertieft weiterführend untersucht werden sollten.

Korridor Erfurt-Frienstedt, Gamstädt, Erfurt-Ermstedt (EVAG / RVG), mögliche Maßnahmen:

- Anpassung von Linienführungen
- Harmonisierung von Linienwegen
- abwechselnde Bedienungen von EVAG und RVG
- Abstimmung zeitlicher Lagen von Regional- und Stadtbusfahrten,
- integrierte Fahrplanbuchseiten für parallel verkehrende Linien

Korridor Weimar – Bad Berka (EB / OVG / SWG), mögliche Maßnahmen:

- Integration von Regionalbuslinien in Stadtbuslinien
- Linienbrechung

Korridor Jena-Mühlthal, mögliche Maßnahmen:

- Harmonisierung von Linienwegen

Bedienung Jena-Wogau (JNV / JES) , mögliche Maßnahmen:

- Verbesserte Anschlussbeziehungen

Korridor Gera – Kraftsdorf– Hermsdorf (GVB / RVGL), mögliche Maßnahmen:

- Linienwegharmonisierung und funktionale Gliederung von Linien

3.2 Standards des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV

3.2.1 Aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung

Die aufgabenträgerübergreifende Abstimmung in der lokalen Nahverkehrsplanung der Gebietskörperschaften hat eine zentrale Bedeutung, um der Zielstellung des Rahmenplans gerecht zu werden, abgestimmte Mobilitätsketten im aufgabenträgerübergreifenden StPNV/SPNV als Qualitätsmerkmal des ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Folgende Vorgaben sind in der lokalen Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger zu beachten:

- Bei Gestaltung und Weiterentwicklung der aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien (insbesondere der Liniengrundtypen 1 und 2) im lokalen Nahverkehrsplan bezieht der linienverantwortliche Aufgabenträger benachbarte betroffene Aufgabenträger ein.
- Der aufgabenträgerübergreifende Einbezug erfolgt dabei bereits frühzeitig in der Analyse- und Planungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (nicht erst am Ende des Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens).
- Der Betroffene benachbarte Aufgabenträger wird vom planenden Aufgabenträger zu Stellungnahmen bzgl. der Einschätzung von Funktionalität und eventuellem gestalterischem Handlungsbedarf der betroffenen aufgabenträgerübergreifenden StPNV-Linien aufgefordert.
- Die Stellungnahmen sind vom planenden Aufgabenträger im Nahverkehrsplan geeignet zu dokumentieren und bei Planung aufgabenträgerübergreifender Linien nach Möglichkeit zu berücksichtigen oder ggf. mit besonderer Begründung nicht zu berücksichtigen.
- Die letztendliche Planungshoheit verbleibt beim jeweiligen Aufgabenträger.
- Besondere Probleme des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV (beispielsweise die ÖPNV-Erschließung des IG Erfurter Kreuz aus dem VMT-Verbundgebiet) sind über die lokalen Nahverkehrsplanung hinaus in entsprechenden Gremien des Verkehrsverbunds Mittelthüringen und ggf. bei der Fortschreibung des Rahmenplans zu thematisieren.
- Standards der Mindestbedienung (Fahrtenhäufigkeit pro Tag) im StPNV sind je nach Ermessen in dem lokalen Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers in eigener Verantwortung möglichst in Abstimmung mit der VMT GmbH festzulegen. Für den Regionalbusverkehr außerhalb des Schülerverkehrs wird diesbezüglich vorgeschlagen:

Die Fahrtenhäufigkeit ist von den Aufgabenträgern in ihren lokalen Nahverkehrsplänen in Abhängigkeit von der Nachfrage pro Linie und der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes sowie unter Beachtung des wirtschaftlich Vertretbaren festzulegen. Als Richtwerte sollen dabei die in Tabelle 36 genannten Werte gelten. Eine Bedienung soll nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt liegt. Ansonsten sind flexible Bedienformen anzuwenden.

Einwohnerzahl je zu erschließendem Ort	<100	<200	<400	<600	<1.000	<3.000	<5.000	≥5.000
Fahrtenpaar(e)	0	1	2	3	5	7	9	12

Tabelle 36: Richtwerte der Mindestbedienung im regionalen aufgabenträgerübergreifenden StPNV in Abhängigkeit der Einwohnerzahl zu erschließender Orte

3.2.2 Harmonisierung des Tarifsystems

Eine wesentliche Zielstellung ist die Harmonisierung des Tarifsystems im VMT-Verbundgebiet. Damit verbunden ist die Vermeidung von Unterwanderungen des Verbundtarifes bei bestimmten Tarifangeboten. Folgende Vorgaben wurden festgesetzt:

- verbundweit gültige Semesterticketvereinbarungen
- einheitliche Regelung der Sozialticketbedingungen, insbesondere für die Ausgleichsregelungen der daraus entstehenden Verluste
- Reduzierung oder Harmonisierung bestehender Haustarifangebote im VMT, außer Sondertarife im Rahmen temporärer Ereignisse oder tarifliche Kombi-Angebote
- einheitliche Regelung der Tarifizuschläge für Bedarfsverkehre bzw. einheitliche Abschaffung von Tarifizuschlägen für Bedarfsverkehre
- unterschiedliche Regelungen zum Verkauf und zur Entwertung des VMT-Tarifs harmonisieren, insbesondere im Rahmen neuer Ausschreibungen von Verkehrsleistungen
- engere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr durch organisatorische, tarifliche, bauliche und fahrzeugseitige Maßnahmen

3.2.3 Verknüpfungspunktekonzep

Verknüpfungspunkte werden nach der Art der Systemverknüpfung unterschieden und nach Typen mit unterschiedlichen Standards kategorisiert. Für die Verknüpfung von SPNV und StPNV werden drei Typen definiert, für die StPNV-interne Verknüpfung ein weiterer Typ:

Typ A „Zentraler Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → Hauptverknüpfungspunkte in Ober- und Mittelzentren

Typ B „Wichtiger Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → Verknüpfungspunkte zum städtischen StPNV oder aufgabenträgerübergreifend bedeutsamen regionalem StPNV

Typ C „Bedeutender Verknüpfungspunkt SPNV – StPNV“ → wie Kategorie B, jedoch prioritär nachgeordnet (bspw. bzgl. Ausbaubedarf oder Konflikten der komplexen Fahrplanabstimmung)

Typ D „Aufgabenträgerübergreifend bedeutender Verknüpfungspunkt StPNV – StPNV“ → wesentliche aufgabenträgerübergreifende StPNV-Verknüpfungspunkte, die sich nicht in räumlicher Nähe einer SPNV-Zugangsstelle befinden

Folgende Standards sind bei der Systemverknüpfungsgestaltung des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im VMT-Verbundgebiet zu beachten:

- In Fahrplaninformationsmedien und bei der Vermarktung sind integrierte Anschluss- und Übergangsbeziehungen zu berücksichtigen.
- Übergangsbeziehungen sind auf die Hauptumsteigebeziehungen auszurichten (ggf. tageszeitenabhängig) und die schnelle Erreichbarkeit von ober- und mittelzentralen Orten ist zu gewährleisten.
- Als Anschluss ist eine fahrplanmäßige Wartezeit beim Übergang von maximal 10 Minuten (zzgl. evtl. Wegezeiten) anzustreben.
- Übergangswege betragen maximal 250 m (nur in Ausnahmefällen größere Distanzen).
- Barrierefreiheit bei der Aus- und Umgestaltung der Verknüpfungspunkte
- Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen und älteren Menschen sind bei Aus- und Neubau zu berücksichtigen.
- Anschlusssicherung bei Fahrplanabweichungen
- Infrastrukturelle Ausstattung nach festgelegten Mindest- und optionalen Merkmalen, z. B. DFI-Anzeiger, Fahrscheinautomat, P+R-Plätze etc.

Die Einhaltung der Standards ist bei der Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne zu überprüfen und gegebenenfalls Handlungsbedarf abzuleiten. Zwischen der DB AG, den beteiligten Verkehrsunternehmen, der VMT GmbH und den Aufgabenträgern sind im Sinne der gemeinsamen Verantwortung für die aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkte Verhandlungen aufzunehmen, wie die angestrebten Standards realisiert werden können.

Die aufgabenträgerübergreifende Systemverknüpfung ist darüber hinaus in der gemeinsamen Arbeit von Aufgabenträgern und VMT GmbH stetig planerisch weiterzuentwickeln. Diesbezüglich sind ebenfalls beteiligte Verkehrsunternehmen, Schnittstelleninfrastruktureigentümer und -betreiber sowie Fahrgastinteressensgruppen einzubeziehen.

3.2.4 Fahrzeugeinsatz und Fahrgastinformation

Bei der Gestaltung des ÖPNV im VMT-Verbundgebiet sind Qualitätsstandards für den Fahrzeugeinsatz und die Fahrgastinformation von Bedeutung. Der Rahmenplan formuliert diesbezüglich Vorgaben mit empfehlendem Charakter im Sinne einer verbundweit einheitlichen Qualität und Attraktivität für den Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV sowie für die Fahrgastinformation.

- Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bezüglich Abgasemission, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung.
- Bei Anschaffung von Neufahrzeugen ist die jeweils höchste Abgasnorm zu gewährleisten.
- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten.
- Wartung der Fahrzeugtechnik nach gesetzlich vorgeschriebenen Intervallen

- Gewährleistung notwendiger Fahrzeugkapazitäten, d. h. je nach Einsatzzweck und Fahrgastaufkommen ausreichende Sitz- und Stehplatzkapazitäten
- Die eingesetzten Fahrzeuge sind von den Verkehrsunternehmen nach ihrer Bauart so auszuwählen, dass sie Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Zugang zum Verkehrsmittel ermöglichen. Neufahrzeuge sollen barrierefrei (Niederflurtechnik oder Liftsysteme) ausgestattet sein.
- Es wird angestrebt im regionalen StPNV mindestens jede 2. Fahrt mit barrierefreien Fahrzeugen zu bedienen. Busfahrten, die nicht barrierefrei bedient werden können, sollen im Fahrplan (Positivkennzeichnung barrierefreier Fahrten) sowie in den anderen Medien entsprechend gekennzeichnet werden.
- Für hör- und sehbehinderte Fahrgäste sollen geeignete optische und/oder akustische Fahrgastinformationen zum Einsatz kommen.
- Die jeweiligen Baulastträger haben bei der Gestaltung und ggf. beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten einen barrierefreien Zugang zu diesen sicherzustellen.
- Die Unternehmen veröffentlichen Fahrpläne, Tarife und weitere für den Kunden wichtige Informationen über Internetportale und geeignete Applikationen mobiler Internetanwendungen im einheitlichen VMT-Design. Diese Informationen sind auch telefonisch zugänglich zu machen.
- Anzustreben ist die Einführung und Inbetriebnahme von ITC-Systemen (Intermodal Transport Control System - rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bei allen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Weiterführend sollten diese untereinander vernetzt, im Sinne eines VMT-weiten Anschlusssicherungssystems, die verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung im operativen Betrieb des aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV im Verbundgebiet unterstützen.

Weitergehende Qualitätsstandards zum Fahrzeugeinsatz und zur Fahrgastinformation werden in den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen der Gebietskörperschaften auf Grundlage der VMT-Standards festgelegt.

3.2.5 Flexible Bedienformen

Es wird das Ziel verfolgt, mit flexiblen Bedienformen eine Kostenersparnis im Vergleich zum konventionellen Linienbetrieb zu erreichen, ohne dabei das ÖPNV-Angebot insbesondere in ländlichen Regionen bzw. in verkehrsschwachen Zeiten zu kürzen. Mit dem Einsatz von flexiblen Bedienformen kann der Forderung nach einer noch effektiveren Verwendung der knappen finanziellen Mittel entsprochen werden.

Für den Fahrgast entstehen bei Anrufverkehren Zugangshemmnisse, da für die Benutzung dieser Angebote zum einen die Fahrt vorher angemeldet werden muss und zum anderen ggf. tarifliche Besonderheiten (Zuschlag) zu beachten sind. Außerdem muss sich der Fahrgast bei den unterschiedlichen Angebotsformen

der flexiblen Bedienformen vielfach neu orientieren (unterschiedliche Telefonnummern, Anmeldefristen etc.).

Um dem Fahrgast den Zugang zu den flexiblen Bedienformen im VMT so einfach wie möglich zu gewährleisten, wird das Ziel verfolgt, die Handhabung der flexiblen Bedienformen im VMT-Verbundgebiet möglichst zu vereinheitlichen. Das betrifft zum einen die Anmeldung in Bezug auf Anmeldezeit und Prozedere der Anmeldung und zum anderen die tariflichen Bestimmungen für die Benutzung der flexiblen Bedienformen im VMT. Es ist darüber hinaus sinnvoll, die Vermarktung dieser Angebotsformen verbundeinheitlich unter der Federführung des VMT vorzunehmen.

Für die Organisation von flexiblen Bedienformen sind am Markt verschiedene rechnergestützte Dispositionssysteme verfügbar. Es wird empfohlen, diese zu bewerten und hinsichtlich ihrer Eignung für das Verbundsystem zu überprüfen. Das Ergebnis ist den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als Grundlage für weitere Entscheidungen vorzustellen.

3.3 Entwicklung des Verkehrsbunds Mittelthüringen

Die Kooperation im VMT zielt darauf ab, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen zu erhöhen und den ÖPNV über die Anforderungen einer reinen Daseinsvorsorge hinaus zu entwickeln. Es wird das übergeordnete Ziel verfolgt, im Verbundgebiet des VMT das integrierte ÖPNV-System unter Einbeziehung aller Verkehrsarten intermodal weiter zu entwickeln. Damit verbunden sind die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Senkung der Kosten bei den Verkehrsunternehmen.

Hierzu ist es perspektivisch sinnvoll, folgende Handlungsfelder zu betrachten und entsprechend zu entwickeln:

- Entwicklung einer verständlicheren Tarifsystematik im VMT
- Entwicklung abgestimmter Verkehrsangebote und deren Sicherung im Betrieb (analoges Ziel VMT-Rahmenplan)
- Umfassende einheitliche elektronische Fahrgastinformation (Datendrehscheibe, Smartphone, Ortung, Ist-Daten)
- Unternehmensübergreifende, zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit
- Flächendeckende Kontrolle über Barcodes (insb. Einstiegskontrolle bei Bussen, eTicketing)
- Gemeinsame Abo-Kundenbetreuung
- Zentrale Disposition von alternativen Bedienformen
- Einsparungen durch gemeinsame Beschaffungsprozesse

All diese angeführten Handlungsfelder sollen in der zukünftigen Entwicklung des VMT verstärkt Berücksichtigung finden und in ihrer Erfüllungsqualität hinsichtlich der Ziele des VMT analysiert und bewertet werden.