

Finanzierungsgrundlagen

- im Thüringer ÖPNV gibt es gesetzlich festgelegte Zuständigkeiten
- sowohl Gestaltungshoheit als auch Finanzierungsverpflichtung sind geregelt
- ITF umfasst als Instrument sowohl StPNV als auch SPNV
- Schienenverkehr (SPNV) fällt in Hoheit des Landes
- Straßenverkehr (StPNV) fällt in die Hoheit der regionalen Gebietskörperschaften

- ITF erfordert bewusstes und ergebnisorientiertes Zusammenwirken
- Freistaat ist sich bewusst, dass es gemeinsamer finanzieller Anstrengungen bedarf
- abseits der klassischen Aufgabenträgerschaften soll eine Finanzierungsbeteiligung an der Entwicklung und Umsetzung des ITF sichergestellt sein
- diese Verantwortung nimmt der Freistaat gerne an

- in den vergangenen Jahren hat der Freistaat den StPNV mit umfangreichen Mitteln unterstützt:

Finanzierungsbereiche (in Mio. €)	IST 2023	IST 2024	Plan 2025
Unternehmensförderung (RL-ÖPNV-U)	34,6	25,0	21,1
Kommunale Förderung (RL-KVI)	6,6	5,5	6,1
EFRE-Mittel	11,5	13,8	2,2
GVFG-Mittel	3,5	3,9	8,4
Summe Investitionen	56,2	48,2	37,8
Finanzhilfe „Grundförderung“	31,5	37,8	34,6
Gesetzlicher Ausgleich § 45a PBefG	51,8	28,2	53,9
Finanzhilfe landesbedeutsames Busnetz	4,1	4,3	5,0
Deutschlandticket	26,5	47,9	69,2
Summe Zuschüsse / Ausgleiche	113,9	118,2	162,7
Gesamtfinanzierung	170,1	166,4	200,5

- besondere Rolle des Deutschlandtickets
- verursacht neben dem Nutzen für die Fahrgäste sowohl immensen administrativen als auch verkehrlichen Aufwand
- bedarf großer finanzierungsseitiger Anstrengungen
- Veranschlagung Haushalt 2025 für den StPNV: rund 200 Millionen Euro

- Haushaltsentwurf 2026 sieht für den StPNV eine Erhöhung um 22% gegenüber 2025 vor
- zur Verfügung stehen 245,5 Millionen Euro
- 2027 ist eine weitere Steigerung um knapp 10 Millionen Euro vorgesehen

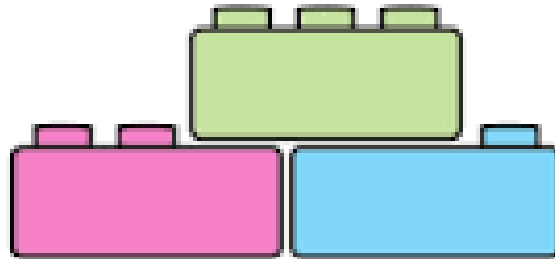
Finanzierungsbereiche (in Mio. €)	Entwurf 2026	Entwurf 2027
Unternehmensförderung (RL-ÖPNV-U)	51,0 (-0,9)	61,9 (-1,8)
davon ITF (Investition)	5,3	5,3
Kommunale Förderung (RL-KVI)	5,1	5,1
EFRE-Mittel	14,5	6,9
GVFG-Mittel	16,8	28,5
Summe Investitionen	92,7 (91,8)	107,7 (105,9)
Finanzhilfe „Grundförderung“	35,1	35,6
Gesetzlicher Ausgleich § 45a PBefG	53,9	53,9
Finanzhilfe landesbedeutsames Busnetz	6,4	7,3
Deutschlandticket	55,7	47,7
ITF (Betriebskostenzuschüsse)	1,7 (+1,0)	1,8 (+1,0)
Summe Zuschüsse / Ausgleiche	152,8 (152,9)	146,3 (147,3)
Gesamtfinanzierung	245,5 (245,6)	254,0 (253,2)

- Haushalts-Entwurf 2026/2027 berücksichtigt ITF
- 2026 erstmals investive und konsumtive Mittel für ITF-Umsetzung
- Förderung von Investitionen
 - 5,3 Mio. € in 2026
 - 5,3 Mio. € in 2027
- Betriebskostenzuschüsse
 - 2,7 Mio. € in 2026
 - 2,8 Mio. € in 2027

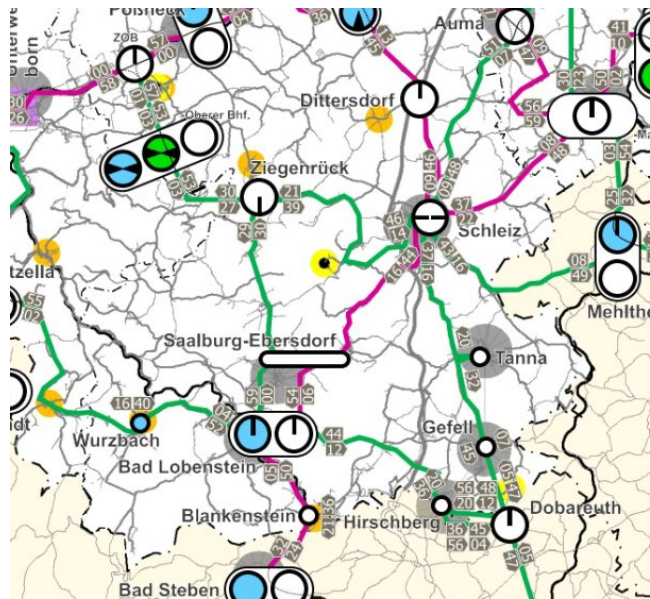
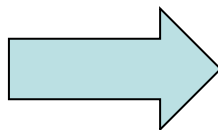
- ITF hat planungsseitig bereits umfassende Betrachtung erfahren
- konkrete Umsetzung ist nächste Herausforderung
- mögliche Ausgestaltung der Finanzierungsstrukturen ist Gegenstand aktueller Überlegungen
- 2026 sind diese mit kompetenten Partnern in Gesprächsformaten zu diskutieren
- Freistaat ist zuversichtlich, dass StPNV-Finanzierungsrichtlinie anforderungsgerecht reformiert werden kann

- reformierte Richtlinie wird effizientes ÖPNV-System schaffen
- zugleich Grundlage, auf welcher der Freistaat seinen finanziellen Beitrag leisten kann
- aus Gesprächen wissen wir, dass Branche und Kommunen hier an unserer Seite sind, was uns sehr freut

Spoiler: 1.Baustein



Paradigmenwechsel von einzelnen Achsen zu einer (Gesamt-) Netzhierarchie



dafür:

- Zuordnung aller Linien in den regionalen Nahverkehrsplänen zu jeweils einer Hierarchie notwendig
- bereits heute müssen im Rahmen der Beantragung der Grundförderung Buslinien den Betriebszweigen Regionalbus und Stadtbus zugeordnet werden
- Auf Basis des Fahrplans Montag bis Freitag werden nachfolgende Arbeitstitel vorgeschlagen:

Betriebs- zweig	Hierarchieebene	Wagenfolge (Montag bis Freitag)
Regional- verkehr	Grundnetz 1.Ordnung	mindestens alle 60 min
	Grundnetz 2.Ordnung	mindestens alle 120 min
	Ergänzungsnetz	seltener als alle 120 min sowie unvertaktete Verkehre
	Zubringernetz	on-Demand entweder fahrplangebunden oder fahrplanlos
Stadt- verkehr	Stadtbus und Straßenbahn bilden jeweils eine separate Hierarchie	

- Synchronisation der regionalen Netzhierarchien in den Grenzbereichen benachbarter Aufgabenträger
- Ziel: Netzstrukturen und -hierarchien passen landesweit wie ein Puzzle zusammen, möglichst auch landesgrenzenübergreifend
- damit erfolgt die Übertragung des ITF-Rahmennetzplans in die regionalen Planungsdokumente der Aufgabenträger
- Abstimmungen mit den Aufgabenträgern erfolgen im Rahmen der regionalen Detailplanungen

(weiter in 2026)

...to be continued....

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !