

## **BERICHT**

### **des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft**

nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über  
öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der  
Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, geändert durch die  
Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember  
2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes  
für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

für das Jahr 2018

**– Bereich Schienenpersonennahverkehr –**

## **A) Hintergrund**

Die am 03. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates<sup>1</sup> sieht bestimmte Veröffentlichungspflichten vor.

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 VO 1370/07 hat jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu veröffentlichen. Der Gesamtbericht hat über die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte zu informieren. Entsprechend der Regelungen der Verordnung 1370/07 hat der Bericht zwischen Busverkehr und schienengebundenem Verkehr zu unterscheiden und muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeiten enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedstaat aufgeführt sind, berücksichtigen.

## **B) Allgemeine Ausführungen**

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Deutschland Bestandteil der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.

Beim Begriff ÖPNV wird im Freistaat Thüringen grundsätzlich unterschieden in Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Im Freistaat Thüringen sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den *StPNV*. Sie haben dementsprechend den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.

Für den **SPNV** ist hingegen der Freistaat Thüringen selbst Aufgabenträger und damit zuständige Behörde im Sinne des Art. 7 Abs. 1 VO 1370/07. Folglich enthält der vorliegende Bericht die gemäß Artikel 7 Abs.1 VO 1370/07 vorgesehenen Informationen ausschließlich für den Bereich des SPNV. Der hierbei näher zu betrachtende Zuständigkeitsbereich des Freistaats Thüringen für den SPNV richtet sich grundsätzlich nach dem sog. Territorialitätsprinzip, d.h. der Freistaat ist zuständige Behörde für den SPNV, der im Hoheitsgebiet des Freistaats erbracht wird.

## **C) Politische Zielsetzung**

Die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen sind im ThürÖPNVG und im Landesverkehrsprogramm festgeschrieben. Sie sind mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms und der Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung in Einklang zu bringen. Der Nahverkehrsplan (NVP) des Freistaats Thüringen stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die Planungen für die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV dar.

---

<sup>1</sup> Nachfolgend: VO 1370/07.

Der aktuelle NVP gilt für die Jahre 2018 bis 2022. Der NVP folgt den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung sowie Landesplanung und beachtet die Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit wie auch der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Er bildet zudem die Basis für die ÖPNV-Investitionsplanung. Die Fachplanungen des Freistaates stehen im Spannungsfeld aus rechtlichen, finanziellen, verkehrlichen wie strukturellen Rahmenbedingungen.

Die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Erhöhung des Anteils des ÖPNV an der Gesamtverkehrsleistung
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Gestaltung attraktiver und bedarfsgerechter Verkehrsangebote
- Vertaktung von SPFV und SPNV
- Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV, dem MIV und dem Rad- und Fußverkehr
- Schaffung durchgehender Reiseketten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- sozial-, umwelt- und gesellschaftspolitische Zielstellungen
- Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse
- Unterstützung der Raumschließung und -entwicklung
- Sicherung der Daseinsvorsorge
- ausgewogene sozialverträgliche Tarife
- Barrierefreiheit
- Reduzierung der Schadstoffemissionen
- stärkere Nutzung alternativer Energien
- Elektrifizierung als Beitrag zur Energiewende
- finanzpolitische Ziele / Sicherung der Finanzierung
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit

Die konkrete Rahmenplanung des NVP beinhaltet ein Handlungskonzept für die Akteure und Entscheider im SPNV sowie eine Darstellung der finanziellen Grundlage für die Umsetzung. Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung des gesamten ÖPNV wie auch Festlegungen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung geben die Zielrichtung des Thüringer SPNV wieder. Im NVP sind im Vorfeld die wesentlichen grundlegenden Standards über die Ausgestaltung der Verträge definiert.

## D) Daten

### 1) Gesamtbericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Im Berichtszeitraum erbrachten auf Basis von Verkehrsdurchführungsverträgen acht verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) SPNV-Leistungen (detaillierte Auflistung siehe Anlage 1).



Abb. 1: Darstellung der EVU in Thüringen 01.01. bis zum 08.12.2018



Abb. 2: Darstellung der EVU in Thüringen ab 09.12.2018

## 2) Öffentliche Aufträge und ausgewählte Betreiber

Im Berichtszeitraum wurden keine neuen Verkehrsdurchführungsverträge abgeschlossen.

Es wurde im Berichtszeitraum eine Vereinbarung über die Anerkennung von Nahverkehrstarifen im Schienenpersonenfernverkehr mit der DB Fernverkehrs AG geschlossen. Das Vergabeverfahren erfolgt nach den Bestimmungen des 4. Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) als Verhandlungsverfahren mit vorherigem Teilnahmewettbewerb gemäß § 119 Abs. 5 GWB sowie nach Maßgabe der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV). Die Vereinbarung hat eine Laufzeit vom 9. Dezember 2018 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023.

## 3) Gewährte Ausgleichsleistungen

Im Jahr 2018 hat der Freistaat Thüringen für die Erbringung der o.g. Verkehrsleistungen der acht beauftragten EVU ein Entgelt in Höhe von rund 228,0 Mio. Euro gezahlt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 10,09 Euro pro Fpkm, davon entfallen durchschnittlich 62 Prozent auf die Trassen- und Stationsentgelte.

## 4) Gewährte ausschließliche Rechte und ggf. gewährte Ausschließlichkeitsrechte

Den beauftragten Betreibern wurde grundsätzlich zugesichert, dass auf den vertragsgegenständlichen Strecken bis auf vorher definierte Ausnahmen im Rahmen des Regelfahrplans grundsätzlich keine Bestellung von weiteren SPNV-Leistungen bei einem anderen EVU vorgenommen wird.

## 5) Qualität

Der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) obliegt im Auftrag des Freistaats Thüringen das Vertragscontrolling. Dies beinhaltet insbesondere die Überwachung der Einhaltung der in den Verkehrsdurchführungsverträgen definierten Qualitätsanforderungen.

### 5.1 Pünktlichkeit

Die Gesamtpünktlichkeit<sup>2</sup> der EVU in Thüringen lag im Berichtszeitraum mit 96,8 Prozent leicht unter dem Vorjahresniveau (96,9 Prozent). Die Pünktlichkeit für Thüringen lag in keinem Monat unter 95 %.



Abb. 3: Pünktlichkeit in Thüringen je Monat in den Jahren 2017 und 2018

Die gute Pünktlichkeitsentwicklung aus dem Jahr 2017 konnte in 2018 verstetigt werden. Bei einem Vergleich der Jahresdurchschnitte der letzten zehn Jahre ist 2018 das Jahr mit der drittbesten Pünktlichkeitsquote.

<sup>2</sup> Als pünktlich werden Zugankünfte mit einer Verspätung von bis zu fünf Minuten gewertet.

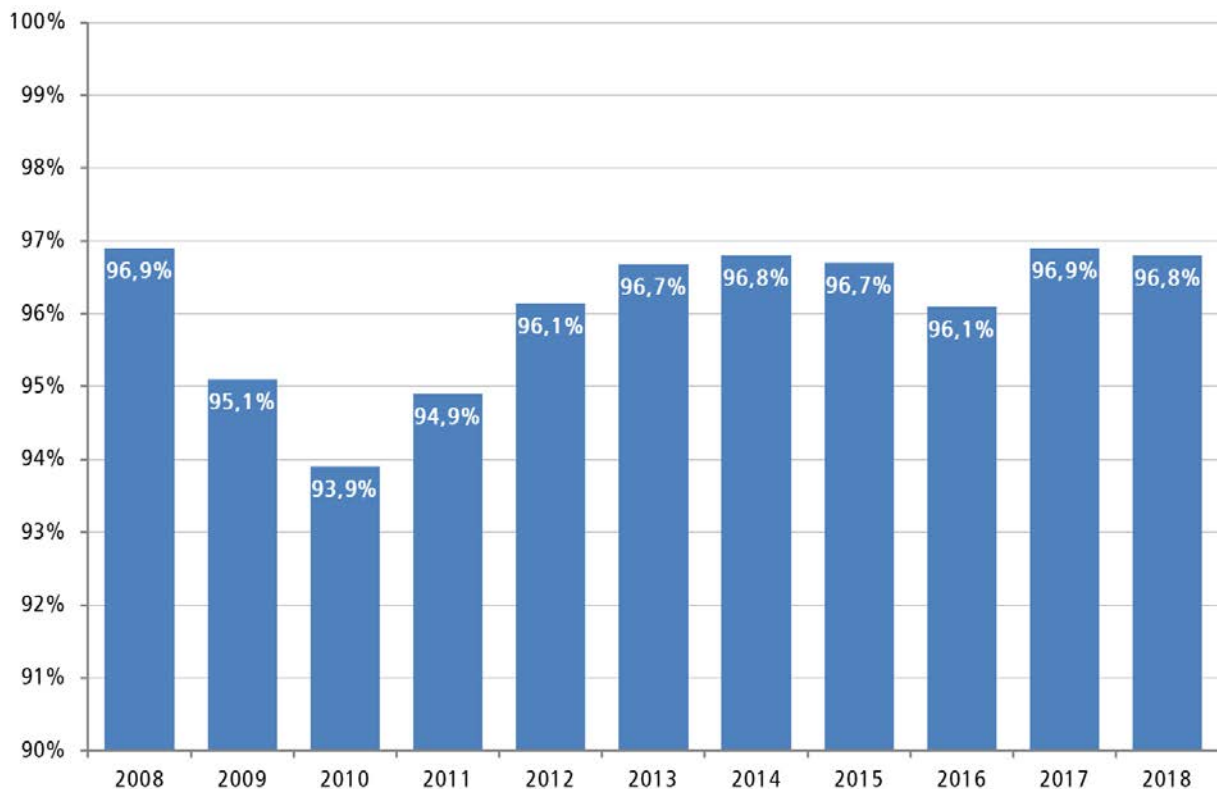


Abb. 4: Entwicklung der Pünktlichkeit in Thüringen in den vergangenen Jahren

Die Pünktlichkeit liegt für drei Verkehrsdurchführungsverträge fast ganzjährig unter der jeweils geforderten Pünktlichkeitsquote (Verträge 2, 9, und 13<sup>3</sup>). Dem gegenüber stehen acht Verkehrsdurchführungsverträge, die ganzjährig die vertraglich vereinbarte Pünktlichkeitsquote erfüllen. Dies trifft für die Verträge 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 und 15 zu.

Die Pünktlichkeit 2018 liegt zwar schon auf einem guten Niveau, ist aber aus Sicht des Freistaats als Aufgabenträger für den SPNV noch verbesserungswürdig.. Im Jahr 2018 haben sich vor allem Störungen der Infrastruktur, wie beispielsweise Weichenstörungen, Bahnübergangsstörungen, Fahrbahnstörungen und Signalstörungen auf die Pünktlichkeit ausgewirkt. Verspätungen durch Baumaßnahmen sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.

<sup>3</sup> Nummerierung der Verträge hat keinen Bezug zur Tabelle in Anlage 1

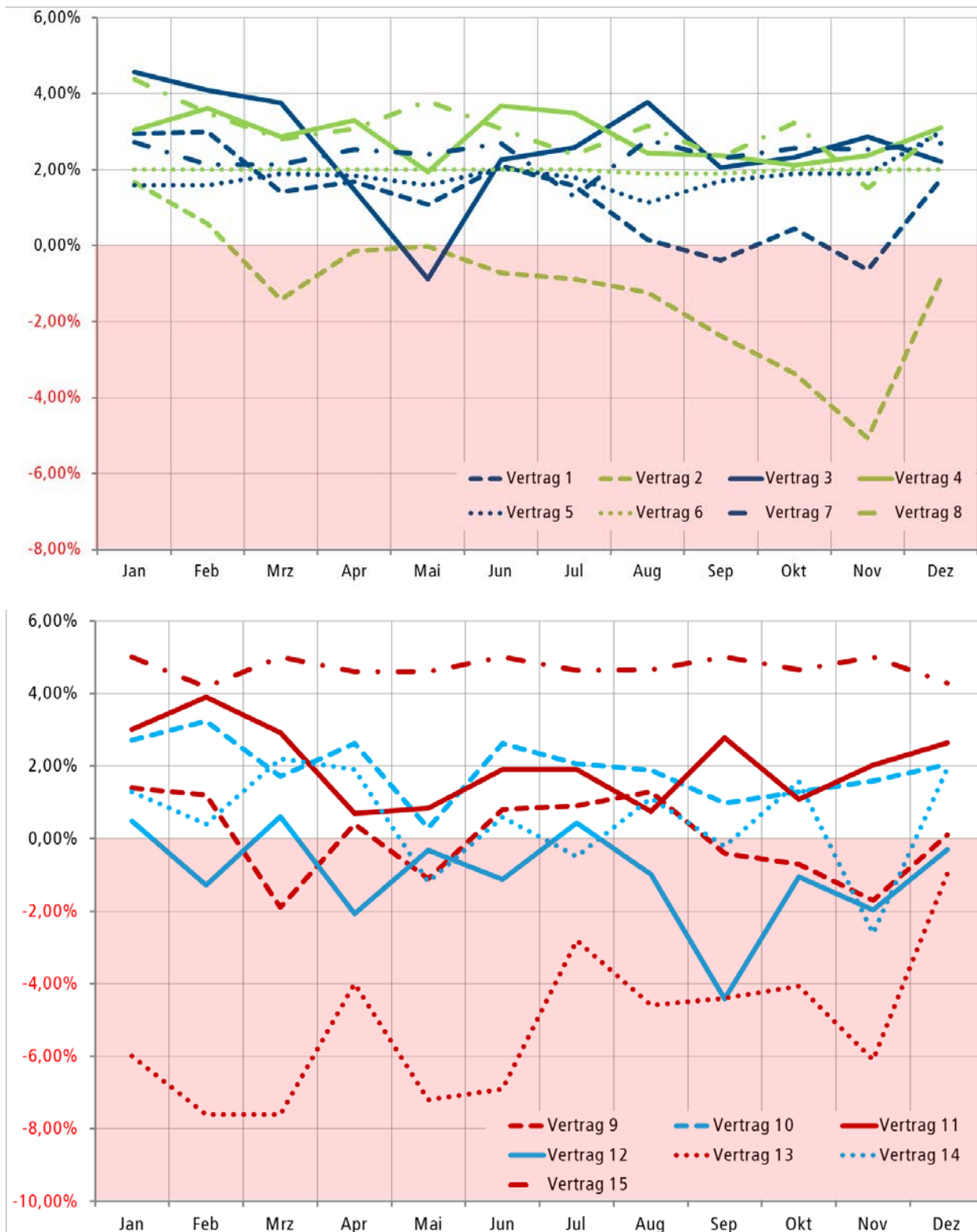


Abb. 5: Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2018

Die Pünktlichkeit im Vertrag 2 wurde vor allem durch Störungen der Infrastruktur (Bahnübergangstörungen, Weichenstörungen), Rotausleuchtungen durch Kabeldiebstahl und liegengeliebene Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen negativ beeinflusst.

Im Vertrag 12 haben in 2018 vor allem Störungen der Bahnübergänge, Signal- und Weichenstörungen und warten auf Anschlussreisende die Pünktlichkeit negativ beeinflusst. Durch viele eingleisige Strecken mit Kreuzungszwangspunkten übertragen sich in diesem Netz



Verspätungen besonders häufig auch auf Gegenzüge. Ein Gegensteuern ist mit der vorhandenen Infrastruktur kaum möglich.

Vertrag 9 hat in sieben Monaten das geforderte Pünktlichkeitsniveau erreicht. Das anspruchsvolle Fahrplankonzept mit vielen Flügelungen wurde durch verspätete Fernverkehrszüge und viele kleine Baumaßnahmen ganzjährig stark negativ beeinflusst.

Im Vertrag 13 wurde die vertraglich vereinbarte Netzpünktlichkeit in keinem Monat erreicht. Die schlechte Pünktlichkeit wurde von einer Vielzahl an schlecht ausgeregelten Baumaßnahmen im Großraum Halle/Leipzig, Störungen der Infrastrukturanlagen (Signalstörung, Weichenstörung, Brandalarm) und Störungen bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht.

## **5.2 Minderbespannung**

Die abgeschlossenen Verkehrsverträge enthalten i.d.R. konkrete Anforderungen zu den Mindestsitzplatzkapazitäten. Im Jahr 2018 wurden 5.882 Fahrten erfasst, bei denen von diesen Vorgaben abgewichen wurde. Diese negative Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (4.521 Fahrten) ergibt sich aus mehreren Verträgen. Im Vertrag 1 kam es wieder zu einem Anstieg der Minderbespannungen (1015 Fahrten). Durch Revisionen, ein Unfallfahrzeug und einen Brandschaden standen hier zeitweise nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung. Im Vertrag 2 hat sich die Anzahl der Leistungen, die mit verringertem Platzangebot durchgeführt worden sind gegenüber dem Vorjahr (1.489 Fahrten) verdoppelt. Dies hängt damit zusammen, dass bei operativen Störungen ein im Jahresfahrplan umlaufbedingt verplantes Reservefahrzeug zum Entgegensteuern fehlt. Dieses Fahrzeug wurde benötigt um im Fahrplanjahr 2018 zusätzliche Leistungen zu erbringen. Die Aufgabenträger haben der Reduzierung der Reservequote zugestimmt. Im Vertrag 13 war die Bespannung wie im Vorjahr unbefriedigend. Auf den beiden Linien, die durch Thüringen führen, wurden im Berichtsjahr 2.994 Fahrten mit reduzierten Sitzplatzkapazitäten erbracht. Viele Werkstattaufenthalte wegen Problemen mit den Fahrmotoren oder den Radsätzen sowie viele Graffitiangriffe, welche zu zusätzlichen Standzeiten führten, haben zu der angespannten Sitzplatzsituation geführt.

## **5.3 Zugausfälle**

Im Betrachtungszeitraum 2018 sind 653.295 Fahrplankilometer (Fplkm) der bestellten Leistungen ausgefallen. Dies entspricht einem Anteil von 2,9 Prozent der bestellten Leistungen. In 74 Prozent der Zugausfälle wurde die Beförderung der Fahrgäste durch Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr sichergestellt. Zusätzlich konnten in 4 Prozent der Zugausfälle die Fahrgäste vor dem nächsten Taktnachfolger mit einem anderen Zug oder eine Straßenbahn weiterbefördert werden.

Zugausfälle infolge längerfristig bekannter Baumaßnahmen werden in der Regel im Vorfeld geplant und den Reisenden vorab bekannt gegeben, d.h. die Reisenden können sich auf den Zugausfall bzw. Schienenersatzverkehr einstellen. Diese sogenannten planmäßigen Ausfälle haben einen Anteil von 71 Prozent (465.125Fplkm). Im Vergleich zu dem Jahr 2017 sind im Berichtszeitraum mehr als doppelt so viele Zugleistungen durch Baumaßnahmen ausgefallen.

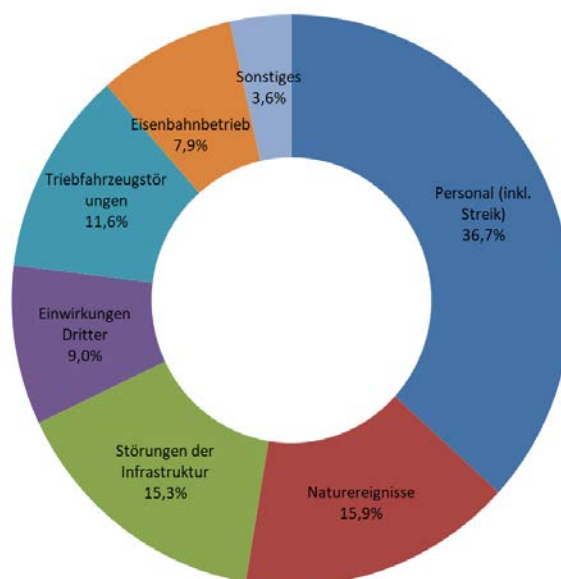
Daneben gibt es operative Zugausfälle. Diese können den Reisenden nicht im Vorfeld bekannt gegeben werden, da sie in der Regel ungeplant sind bzw. auf kurzfristigen Ereignissen/Störungen beruhen. In Abb. 6 sind die Ursachen für die operativen Zugausfälle dargestellt. Im Vergleich zum Jahr 2017 (100.066 Fplkm) sind im Berichtszeitraum mit 188.169 ausgefallenden Fahrplankilometern deutlich mehr Fahrplankilometer ausgefallen. Gegenüber dem Vorjahr sind die Ausfallkilometer in allen Kategorien gestiegen. Den stärksten Anstieg gab es bei den Ausfällen aufgrund von Personal. Erstmals ist hier nicht Streik sondern, Personalmangel die Hauptursache für die Ausfälle. Die vielen Infrastrukturstörungen, die sich negativ auf die Pünktlichkeit ausgewirkt haben, führten auch zu Zugausfällen. Erneut gestiegen

sind auch die Ausfälle wegen Naturereignissen. Hier sind insbesondere der Sturm Frederike im Januar sowie ein später Wintereinbruch im März für den Anstieg verantwortlich.

#### Operative Zugausfälle 2018 [Fplkm]

Personal (inkl. Streik)	69.122	36,7%
Naturereignisse	29.882	15,9%
Störungen der Infrastruktur	28.835	15,3%
Einwirkungen Dritter	16.983	9,0%
Triebfahrzeugstörungen	21.767	11,6%
Eisenbahnbetrieb	14.910	7,9%
Sonstiges	6.670	3,6%
<b>Summe</b>	<b>188.169</b>	<b>100,0%</b>

Abb. 6: Operative Zugausfälle 2018



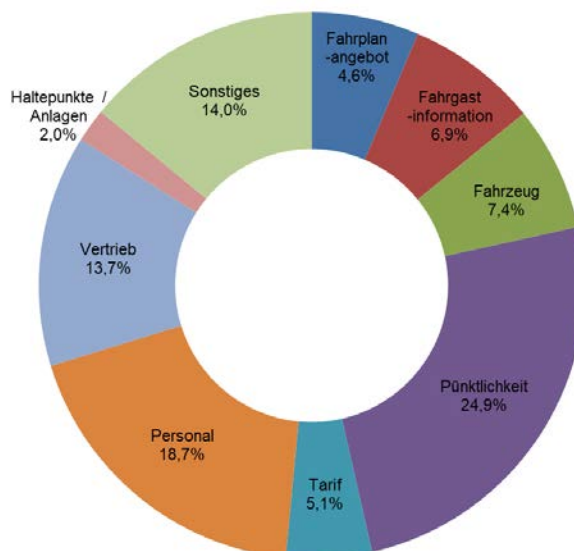
## 5.4 Beschwerden

Die NVS kann aus den bei ihr und den EVU eingehenden Beschwerden Rückschlüsse auf die erbrachte Qualität ziehen. Insgesamt sind im Jahr 2018 bei der NVS und bei den EVU 4.709 Beschwerden<sup>4</sup> eingegangen. In Summe ist die Anzahl der Beschwerden gegenüber dem Vorjahr (4.849) gesunken. Mehr Beschwerden gab es in den Kategorien „Vertrieb“ und „Sonstiges“. In der zuletzt genannten Kategorie werden neben Beschwerden auch teilweise Anfragen zum Fahrplan und den Tarifen erfasst werden

#### Beschwerdegründe 2018 [Anzahl]

Fahrplanangebot	300	6,4%
Fahrgastinformation	367	7,8%
Fahrzeug	348	7,4%
Pünktlichkeit	1172	24,9%
Tarif	239	5,1%
Personal	882	18,7%
Vertrieb	646	13,7%
Haltepunkte / Anlagen	94	2,0%
Sonstiges	661	14,0%
<b>Summe</b>	<b>4.709</b>	<b>100,0%</b>

Abb. 7: Beschwerdegründe 2018



Der häufigste Grund für Fahrgastbeschwerden im Jahr 2018 waren wie im Vorjahr unpünktliche Züge. Der Freistaat begegnet diesen Problemen indem er u.a. das Leistungsentgelt für Schlechtleistungen reduziert, um so einen Anreiz für einen pünktlichen Zugbetrieb zu setzen. Gleichzeitig wird das Fahrplanangebot unter Berücksichtigung der finanziellen und technischen Rahmenbedingungen zusammen mit den EVU angepasst, um künftig entsprechende Probleme vorausschauend zu vermeiden. Am zweithäufigsten wurde sich über das Personal beschwert.

<sup>4</sup> Ohne Vertrag 13, Anteil Thüringens nur vergleichsweise kleiner Streckenabschnitt, Beschwerden lassen sich nicht einzelnen Strecken zuordnen

Der Freistaat spricht dies regelmäßig gegenüber den EVU an und fordert entsprechende Maßnahmen, z. B. zur Mitarbeiterschulung ein.

# Anlage 1: Teilnetze in Thüringen 2018

Netz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EUV	Ist Leistungsumfang [Fpkm/a 2018]
	von	bis				
Neigetechnik-Netz	Jan. 12	Dez. 21	RE 1	Göttingen – Erfurt – Zwickau/Glauchau	DB Regio AG (DB Regio)	3.545.853
			RE 3	Erfurt – Weimar – Gera – Altenburg / Greiz		
			RE 7	Erfurt – Schweinfurt – Würzburg		
Netz RE 10	Jan. 12	Dez. 18	RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	DB Regio	384.496
Ostthüringer Dieselnetz	Jun. 12	Dez. 24	EBx13	Gera – Weida – Zeulenroda	Erfurter Bahn GmbH (EB)	3.806.254
			EBx22	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			EB 51	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			EB 32	Saalfeld – Blankenstein – Lobenstein		
			EB 28	Jena – Pölsneck unt Bf		
			EB 23	(Apolda –) Erfurt – Saalfeld		
			EBx 2	Arnstadt – Saalfeld		
			EB 21	(Erfurt –) Weimar – Jena – Gera		
EB 26	(Apolda –) Weimar – Kranichfeld					
Zeulenroda - Hof	Jun. 12	Jun. 22	EBx13	Zeulenroda – Hof	EB	100.251
E-Netz Saale-Thüringen-Südharz	Dez. 15	Dez. 30	RB 20	Halle-Naumburg-Erfurt-Eisenach	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM)	5.259.111
			RB 24	Naumburg-Saalfeld		
			RB 51	Heilbad Heiligenstadt-Nordhausen		
			RB 59 / RE 19	Halle-Erfurt / Halle-Leinefelde		
			RB 75	Heilbad Heiligenstadt-Esleben-Halle-Eisenach		
			RE 16	Naumburg-Erfurt		
			RE 17	Leipzig-Naumburg-Erfurt		
			RE 9	Kassel-Nordhausen-Halle-Bitterfeld		
SE 15	Leipzig-Naumburg-Jena-Saalfeld					
Vogtlandnetz	Dez. 12	Dez. 27	VL 4	Gera – Greiz – Weischlitz	Vogtlandbahn-GmbH (VGB)	185.692
Nordost-Hessen-Netz	Dez. 16	Dez. 31	R 6	Eisenach – Bebra	Cantus *	224.994
OBS-Netz	Jul. 01	Dez. 21		Rottenbach – Kätzhütte	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, OBS **	338.315
				Obstfelderschmiede – Cursdorf		
HSB-Netz	Jan. 15	Dez. 20		Nordhausen – Ilfeld – Drei Annen Hohne	HSB ***	174.749
E-Netz Franken	Dez. 11	Dez. 23	RE 30	Sonneberg – Nürnberg	DB Regio AG, Regio Nordostbayern	682.337
			RE 42	(Leipzig) – Jena Saalf – Lichtenfels		
			RB 18	Saalfeld – Bamberg		
Nordthüringer Dieselnetz	Dez. 13	Dez. 25	RE 2	Leinefelde – Eichenberg – Kassel-Wilhelmshöhe	DB Regio	2.150.331
			RE 55/56	Erfurt – Nordhausen		
			RB 52	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza		
			RB 53	Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde		
MDSB-Netz	Dez. 13	Dez. 25	S5	Leipzig/Halle Flughafen - Altenburg - Zwickau	DB Regio	601.932
			S5X	Halle - Altenburg - Zwickau		
Gößnitz - Glauchau	Dez. 13	Jun. 21	RB 37	Gößnitz - Glauchau	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Erzgebirgsbahn	23.387
Dieselnetz Niedersachsen-Südost	Dez. 14	Dez. 29	RB 80	Nordhausen – Northeim – Göttingen	DB Regio	185.316
Kissinger Stern	Dez. 14	Dez. 26	EB 40	Meiningen – Schweinfurt	EB	139.341
Pfefferminzbahn	Dez. 17	Dez. 24	EB 27	Sömmerda – Buttstädt	EB	143.145
Dieselnetz Südthüringen	Dez. 17	Dez. 28	STB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB)	3.938.987
			STB 42	Neuhaus am Rennweg – Sonneberg		
			STB 43	Wernshausen – Zella-Mehlis – Suhl		
			STB 44	Erfurt – Meiningen		
			STB 46	Erfurt - Plaue - Ilmenau		
			STB 48	Fröttstädt – Friedrichroda		
Dieselnetz Sachsen-Anhalt	Dez. 18	Dez. 32	RE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABRM)	23.794
RE Jena - Halle	Dez. 18	Dez. 23	RE 10	Jena - Halle	DB Regio	19.121