

Posteingang LRA Gotha				
Amt für Bildung, Schule, Jugend, Sport				
Ifd. Nr. 329652				
04. APR. 2016				
MZ	Ku./Sp.	ÖPNV	JuH	Sport
KMS		KVHS		
W.V.		Ablage		

CDU Fraktion
FDP im Kreistag Gotha

Landratsamt Gotha
Herr Landrat Gießmann
18.-März-Straße 50
99867 Gotha

POSTEINGANG LANDRAT				
Gesamtverantwortung/Original 4.9				
LR	1. BG	2. BG X	EBG	
Reg.-Nr. 328630				
31. MRZ. 2016				
04	1.1	2.1	3.1	4.1 X
05	1.1	3.1	6.2	5.1
06	1.2	3.2	8.1	5.2
08	1.3	3.3	KAS	7.1

BA:
weiterer Verteiler: *WTB*

Gotha, den 29.03.2016


Entwurf Nahverkehrsplan

Sehr geehrter Herr Landrat,

im Auftrag der CDU/FDP –Kreistagsfraktion sende ich Ihnen in der Anlage die Stellungnahme bzw. Anregungen, Bedenken und Fragen, bezüglich des o.g. Entwurfes, zur weiteren Beratung in den Ausschüssen und im Kreistag.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Brychcy
Fraktionsvorsitzender

i. A.


Die von der Fraktion beauftragte Arbeitsgruppe (anwesend waren: Jörg Kellner, Michael Allin, Jens Leffler, Christian Jacob) traf sich am 21.03.2016 zur Vorberatung einer Stellungnahme für den Nahverkehrsplan 2017-2022.

Folgende Ergebnisse/Schwerpunkte wurden ausgearbeitet:

1. Allgemein ist festzustellen, dass sich der von der Fa. Econum erstellte Entwurf des NVP mit der Schilderung des Ist-Zustandes, der Auflistung der vorhandenen Infrastruktur und nur sehr wenig mit einer tiefgreifenden Analyse und dem Aufzeigen von größeren Einsparpotentialen sowie alternativen Verkehrsangeboten auseinandersetzt.
2. Die vorgeschlagenen Einsparpotentiale (Pkt. 8.3.1.1) belaufen sich auf 350.000 € pro Jahr und damit auf gerade einmal auf 4 % der Gesamtkosten. Die Kosteneinsparung wird überwiegend zu Lasten der ländlichen Bevölkerung vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen 2 + 3 laut Abb. 46 und damit die Ausdünnung der Samstags- und Sonntagsbedienung ohne Alternativangebote bzw. ein Grundangebot werden abgelehnt. Ebenso die Maßnahme 4 zur Reduzierung der Taktung auf durchgängig 2 Stunden am Montag bis Freitag. Die Reduzierung des Angebotes auf „0“ bzw. weniger Fahrten wird keinen Anreiz schaffen zukünftig mehr auf das ÖPNV-Angebot auszuweichen, was ja grundsätzlich erreicht werden soll.
3. Es wird vorgeschlagen die Linie 4 (Überlandlinie) der TWSB (Pkt. 8.3.1.2 Abs. 3) generell auf einen 30-Minuten-Takt zu erweitern. Nähere Aussagen zu evtl. Überschneidungen und Einflüssen auf ggf. parallel verkehrende Linienbusse fehlen. Hier ist generell fraglich, ob der Verstärkung des Straßenbahnverkehrs mit dem höchsten Zuschussbedarf unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten sinnvoll erscheint.
4. Einsparpotentiale werden generell nur bei den Linienbussen gesehen und aufgezeigt, als Grund hierfür sind die laufenden Betrauungsverträge mit der TWSB bis 2024 angeführt. Dies sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass schon mit dem neuen NVP Einflussnahmemöglichkeiten bestehen bzw. gegebenenfalls Investitionen für die Folgezeiträume getätigt und angeregt werden. Laut Ausführungen in der Beschreibung des IST-Zustandes sind die Kosten für die Straßenbahn wesentlich höher als für Linienbusse. Aussagen zu Einsparpotentialen in diesem Bereich fehlen jedoch völlig. Auf Seite 26 (Pkt. 3.2.1) ist ausgeführt, dass das „hohe Durchschnittsalter der Straßenbahnfahrzeuge auf einen dringenden Reinvestitionsbedarf“ hinweist. Dennoch soll als Ziel (Nr. 8.3.2.4) festgeschrieben werden, dass keine Straßenbahn älter als 30 Jahre sein soll oder / und mehr als 3 Millionen Kilometer Laufleistung aufweist, soweit keine grundlegende Modernisierung erfolgte. Ein gewisser Widerspruch ergibt sich heraus schon, da sehenden Auges der Investitionsstau durch eine Forderung nach neueren bzw. modernisierten Fahrzeugen „beseitigt“ werden soll.

Eine tiefer gehende Analyse des Straßenbahnverkehrs mit folgenden Fragestellungen muss daher noch erfolgen:

- Wo besteht Parallelverkehr zu den Straßenbahnlinien durch Linienbusse?
- Könnte dieser Verkehr auch durch Linienbusse abgewickelt werden und ist dies wirtschaftlicher?
- Wie hoch ist der Investitionsaufwand für Fahrzeuge und Schienennetz in den nächsten Jahren, insbesondere im Hinblick auf die unter Pkt. 8.3.2.4 beabsichtigte Festlegung von Höchstalter / Höchstlaufleistungen?
- Der Landkreis ist auch Gesellschafter der TWSB, welche Aufwendungen sind aus den Forderungen ggf. hier zusätzlich zu erwarten?
- Inwieweit bestehen Bindefristen für empfangene Fördermittel für Investitionen im Bereich der TWSB und in welcher Höhe sind die Fördermittel geflossen? Wann enden die Bindefristen?

5. Der Tourismus spielt im Landkreis eine wichtige Rolle und wird unter Pkt. 2.1.3.3 auch abgehandelt. Nicht nur im Thüringer Wald bestehen bedeutsame Regionen, auch das Drei-Gleichen-Gebiet, die Fahner Höhe und das Nesselal haben wichtige Ausflugsziele. Hier sollte die Einrichtung von „Tourismusklinien“ von und zu diesen Gebieten beleuchtet werden, die gleichfalls auch ein Grundangebot für den ländlichen Raum insbesondere an Wochenenden abdecken könnten. Eine aktive Bewerbung dieser „Tourismusklinien“ könnte auch die Fahrgastzahlen steigern.
6. Eine Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern in Randlagen des Landkreises hat offenbar nicht weitreichend stattgefunden und ist zu verbessern sowie anhand konkreter Linien auch sinnvollerweise praktisch umzusetzen.

Anknüpfungspunkte könnten beispielsweise sein:

- im Westen eine Verbindung nach Eisenach (Eisenach – Behringen/Hainich – Friedrichswerth –Gotha)
- im Osten weitere sinnvolle Verbindungen nach Erfurt (Neudietendorf – Ingersleben – Molsdorf – Erfurt)

Ein kreisübergreifenden Lösungsansatz und ggf. die Leistungserbringung durch Unternehmen aus dem anderen Zuständigkeitsgebiet könnten die erst vor einigen Jahren entstandene „Trennung“ der historisch verwachsenen Regionen wieder beseitigen. Konkret könnten zum Beispiel Busse der EVAG die nach Molsdorf fahren und sowieso das Gebiet des Landkreises Gotha queren müssen, zukünftig wieder über Marienthal – Ingersleben zum Bahnhof Neudietendorf und zurück fahren. Damit wäre wieder eine Anbindung an das Erfurter Busnetz gegeben und gleichzeitig die Anbindung von Molsdorf an das Grundzentrum Neudietendorf sowie den wichtigen Umsteigebahnhof Neudietendorf. Für den Siedlungsteil Marienthal wäre auch wieder eine Anknüpfung an den Verwaltungssitz und Knotenpunkt Neudietendorf vorhanden, barrierefreie Bushaltestellen sind bereits vorhanden und derzeit ungenutzt.

Die Gothaer Linie 881 Ingersleben – Neudietendorf könnte damit entfallen bzw. von Erfurter Seite mit bedient werden. Eine wesentliche Kostensteigerung wäre damit nicht verbunden, da jetzt schon eine Finanzierung der RVG-Linie 881 stattfindet und dann nur ein anderer Leistungserbringer die Zahlung erhält.

Die im Rahmen des Verbundes zum Erfurter Kreuz vom Regionalbus Arnstadt betriebene Linie zum Bahnhof Neudietendorf ist der richtige Ansatz, damit wird mehr Verknüpfung über die Landkreisgrenzen erreicht. Die Ausnutzung des Angebotes ist ausbaufähig und muss sicher noch mehr beworben und ggf. auch in das Angebot des Landkreises Gotha eingebunden werden. Derzeit wird die Linie nur durch den Ilm-Kreis finanziert.

7. Alternative Angebote (Rufbusse, Bedarfslinienbetrieb, Anruftaxi, Linientaxi ...) sind bisher immer nur angerissen und als ineffektiv und zu wenig kostensparend abgelehnt worden. Sicher gibt es in anderen Regionen Deutschlands und Thüringens schon entsprechende Erfahrungen und Beispiele, die ernsthaft in die Überlegungen einbezogen werden sollten. Somit wären sicher Kosteneinsparungen und gleichzeitig eine ausreichende Bedienung der ländlich geprägten Region des Landkreises Gotha möglich. Anhaltspunkt weiterer Überlegungen könnte der Aufsatz „Alternative Bedienungsformen im ÖPNV“ von RA'in Dennig, Bremen und Dr. Niklas Sieber, Stuttgart sein (Anlage).

8. Im Entwurf des NVP wird das Ziel der Steigerung des Zuschussbedarfs für den Landkreis nicht über der Entwicklung des Verbraucherpreisindex (Seite 61, Abb. 45) festgeschrieben.

Dieses Ziel wird nicht plausibel mit dem vorgelegten Nahverkehrsplan-Entwurf erreicht.

Nach dem Statistischen Bundesamt ist der Verbraucherpreisindex von 2014 auf 2015 um 0,3% gestiegen. Bezogen auf Januar 2015 ist der Verbraucherpreisindex im Januar 2016 um 0,5% gestiegen. Aktuellere Daten liegen noch nicht vor. Allerdings ist auch in nächster Zeit angesichts der allgemeinen Zinsentwicklung allenfalls mit einer moderaten Steigerung des Verbraucherpreisindex zu rechnen.

Es ist scheint daher naheliegend, von folgender Entwicklung auszugehen:

Von 2014 auf 2015	Von 2015 auf 2016	Von 2016 auf 2017
0,3% (amtlich festgestellt)	0,5% (geschätzt)	1,0% (geschätzt mit Sicherheitszuschlag)

Das bedeutet bis 2017 ausgehend vom Niveau 2014 eine Steigerung von 1,81%.

Überträgt man dieses nun auf den Zuschussbedarf des Landkreises für den ÖPNV, dürfte dieser unter Beachtung des formulierten Ziels von 2014 bis 2017 um 1,81% steigen. Allerdings ergibt sich anhand des Nahverkehrsplan-Entwurfs folgendes:

Jahr	Zuschuss	Steigerungsrate	Fundstelle
2014	6.586.649 €		Folie 25 der Präsentation
2015	keine Angabe		
2016	keine Angabe		

Jahr	Zuschuss	Steigerungsrate	Fundstelle
2017	7.613.000 €	im Verhältnis zu 2014: 15,6% (statt der geschätzten, zu erwartenden Steigerung für diesen Zeitraum von <u>1,81%</u> . Bei einer Steigerung von 1,81% dürfte für 2017 nur ein Zuschussbedarf von 6.705.867 € ausgewiesen werden.)	S. 77 unten, Abb. 54
2018	7.970.000 €	im Verhältnis zu 2017: 4,69%	S. 77 unten, Abb. 54

Damit die im Nahverkehrsplan-Entwurf für den 3-Jahres-Zeitraum 2014 bis 2017 vorausgesetzte Steigerungsrate von 15,6% erreicht würde, müsste der Verbraucherpreisindex von 2014 bis 2017 viel stärker steigen als die angenommenen 1,81%. Selbst wenn die Annahme von 1,81% zu niedrig sein sollte, bleibt sehr viel Luft, um die Bewertung aufrechtzuerhalten, dass das hier untersuchte finanzielle Ziel für 2017 (bei weitem) mit den bisher im Nahverkehrsplan-Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erreicht wird.

Auch für 2018 wird in der Relation zu 2017 das Ziel wohl nicht erreicht werden. Die im Nahverkehrsplan-Entwurf vorgesehene Steigerung beläuft sich auf 4,69%. Angesichts der gegenwärtigen volkswirtschaftlichen Entwicklungen erscheint dieser Wert für die Veränderung des Verbraucherpreisindex von 2017 auf 2018 viel zu hoch.

Damit würde der Kreistag schon von Anfang an das selbst definierte Ziel nicht umsetzen und erreichen. Hier besteht Nachbesserungsbedarf, da ansonsten eine unrichtige Angabe zum Tragen kommt.

9. Eine weitere Möglichkeit, die Kosten zu senken, ist das **Senken der Standards**, soweit diese nicht gesetzlich vorgeschrieben sind:
Hier sind folgende Ausführungen kritisch zu hinterfragen:

a) Welche Vorteile hat die „Datendrehscheibe Thüringen“ für den Landkreis? Sind die positiven Wirkungen aus der Einführung nachweislich größer als die Kosten für die Anschaffung, Einführung und Unterhaltung der RBL-Komponenten? Wodurch ist die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen? (S. 66 ganz unten, Folie 48 Punkt 3, Folie 51 Punkt 5) Auch anhand der Angaben auf S. 69f. kann die Wirtschaftlichkeit nicht überprüft werden.

b) Warum wird ein Durchschnittsalter der (Bus)Fahrzeugflotte von maximal 8 Jahren angestrebt? Anhand welcher Unterlagen ist die Wirtschaftlichkeit dieses Standards durch eine Vergleichsrechnung mit anderen Durchschnittsaltern nachgewiesen? (S. 67, Folie 49 Punkt 4)

c) Ist die Wirtschaftlichkeit der Haltestellen-Standards nachgewiesen? (z. B. DFI-Anzeige, Folie 27)

Aufgestellt:

Christian Jacob

Fraktion SPD – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **Kreistagsfraktion Gotha**



Fraktion SPD–BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Hauptmarkt 36, 99867 Gotha

Landratsamt Gotha
Landrat
Herr Gießmann
18. – März – Straße – 50
99867 Gotha

Telefon: (03621) 865863
Fax.: (03621) 865864
Mobil: (0152) 22767624
E-mail : fraktion-spd-gruene@gmx.de

Internet:
www.spd-kreistagsfraktion-gotha.de

31.03.2016

Fragen und Bitten zum Entwurf des Nahverkehrsplans zur weiteren Beratung im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Bau und Umwelt

- Es wird um Zuarbeit aller eingegangenen Stellungnahmen zum Nahverkehrsplanentwurf an die Mitglieder des Kreisausschusses und an die Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Bau und Umwelt gebeten!
- In welcher Form wird die Verwaltung die in den Stellungnahmen vorgebrachten Argumente abwägen? Ist ein Abwägungsprotokoll geplant? Es wird um Zuarbeit der Abwägung gebeten!
- Die Erstellung des für die Bestellung des zukünftigen Nahverkehrs immens wichtigen Nahverkehrsplans fällt hinein in eine Zeit weitreichender struktureller und gesetzlicher Veränderungen? Welche Möglichkeiten von Öffnungsklauseln im Hinblick auf eine sich ändernde Gebietskulisse und im Hinblick auf eine sich ändernde Eisenbahn- und Buspolitik (Stichwort Landesbuslinien) sieht die Verwaltung? Warum wurden solche Öffnungsklauseln bisher nicht aufgenommen?
- Wäre es möglich, die Nahverkehrsleistungen ab 2019 auch nur für 6 Jahre zu vergeben?
- Gibt es für die einzelnen vorhandenen Bus- und Straßenbahnlinien Fahrgastzählerhebungen und können die Ergebnisse dieser Erhebungen den Mitgliedern des Kreisausschusses und des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Bau und Umwelt zugearbeitet werden, wenn nein, warum nicht?
- In der letzten Beratung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Bau und Umwelt wurde ausgeführt, dass die Möglichkeiten flexibler Schulanfangszeiten weitgehend ausgeschöpft seien. Wurden in die Betrachtung die Schulen aller Schulträger im Landkreis sowie alle im Landkreis vorhandenen Verkehrsträger einbezogen (Bus und Straßenbahn)?

- Es wird um eine Zuarbeit der Schulanfangszeiten der einzelnen Schulen im Landkreis Gotha, einschließlich der Schulen in der Stadt Gotha und der Stadt Waltershausen gebeten!
- In welchen Landkreisen in Thüringen werden flexible Bedienformen im ÖPNV angewandt, wie sind diese flexiblen Bedienformen organisiert und welche Erfahrungen wurden damit gemacht?
- Warum hat die Verwaltung darauf verzichtet flexible Bedienformen als zukünftiges Element der Erbringung von Nahverkehrsleistungen in den Nahverkehrsplanentwurf aufzunehmen?
- Das Thema Digitalisierung spielt im vorgelegten Nahverkehrsplanentwurf kaum eine Rolle, wird aber für den Vertrieb von Nahverkehrsleistungen immer bedeutsamer? Wie begründet die Verwaltung das weitgehende Ausblenden dieses Themas?
- Warum werden in Anhang 5 „Zukünftiges Verkehrsangebot“ so starre Vorgaben gemacht? Welche Möglichkeiten gibt es für den Aufgabenträger von diesen Vorgaben in Zukunft wieder abzuweichen, wenn sich beispielsweise Rahmenbedingungen ändern?
- Wie ist der Nationalpark Hainich per Bus aus dem Landkreis Gotha zu erreichen? Könnte ein saisonal betriebener Wanderbus unter Einbeziehung möglichst vieler Orte im Nordkreis eine Ergänzungsfunktion für fehlende Wochenendbindungen bieten?
- Es wird um Darstellung gebeten, zu welchen Zeiten und wie oft die Bürger jedes Ortes/Ortsteils im Kreisgebiet ihr jeweiliges Grundzentrum bzw. die Kreisstadt mit Bus oder Bahn erreichen können!



Stefan Schambach
Fraktionsvorsitzender

Fraktion Freie Wähler/BI Landkreis Gotha

c./o. Myconiusplatz 2, 99867 Gotha

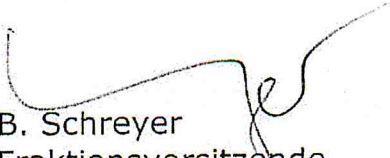
Landratsamt
Herrn Landrat K.Gießmann
über Kreistagsbüro

29.03.2016

Fortschreibung Nahverkehrsplan 2017 bis 2021 Erste Einschätzungen Kreistagsfraktion FW/BI

In einer Fraktionsklausur am 19.3.2016 hat sich unsere Fraktion mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans beschäftigt. Folgende Punkte wurden herausgearbeitet:

- Die vorgeschlagenen Kürzungen bzw. der Wegfall von Buslinien (Maßnahmen Seite 63 ff.) an den Wochenenden ist inakzeptabel. Damit werden die Bürgerinnen und Bürger der betroffenen ländlichen Gemeinden an den Wochenenden völlig vom ÖPNV abgeschnitten. Dies stellt einen starken Einschnitt in die Lebensqualität, besonders der älteren, weniger mobilen Einwohner aber auch Jungendlicher dar und ist mit dem Grundsatz der Daseinsfürsorge nicht vereinbar. Will man junge Familien motivieren, sich in unseren Dörfern anzusiedeln, so spielt der Aspekt der durchgängigen Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso eine wichtige Rolle.
- Maßnahmen zur Optimierung von Linien und die Integrierung von Haltestellen sollten geprüft werden. (betr. Vorschlag 5, bzw. Linie E).
- Die Einrichtung von Sammelverkehrslinien mit Anschluss möglichst vieler territorial geeignet gelegener Gemeinden sollte geprüft werden.
- Besonderes Augenmerk sollte im Stadtverkehr Gotha auf den Parallelverkehr von Bussen und Straßenbahnen gelegt werden. Hier sind Optimierungspotentiale zu erschließen.
- Marketingmaßnahmen zur Attraktivitätssteigerung sollten in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden.


B. Schreyer
Fraktionsvorsitzende

Stephan Müller
Erfurter Straße 10 f
99958 Tonna OT Gräfontonna

, den 31. März 2016

vorab per Telefax

Landratsamt Gotha
- Kreistagsbüro -
18.-März-Straße 50

99867 Gotha

POSTEINGANG LANDESRAT					
Gesamtverfahren/Original					
LR	1. PG	2. PG	K	EBG	
Reg.-Nr. 328947					
31. MRZ. 2016					
04	1.1	2.1	3.1	4.1	K
05	1.1	3.1	3.2	5.1	
06	1.2	3.2	3.1	5.2	
08	1.3	3.3	KAS	7.1	
BA:					
weiterer Verteiler: KTB					

Vollzug des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

hier: Anregungen zum Entwurf eines Nahverkehrsplanes für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2017 - 2021 mit Stand 08. Februar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Kreistagsmitglied gebe ich zu dem vorgelegten Entwurf eines Nahverkehrsplanes für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2017 - 2021 nachfolgende Stellungnahme ab:

1. Nahverkehrsangebote:

Es ist für das nördliche Gebiet des Landkreises Gotha nicht nachvollziehbar, warum die quantitativen Verkehrsangebote auf den Linien 812 und 813 nunmehr ausgedünnt werden sollen. Vielmehr sind die Fahrten künftig insbesondere an die Hortöffnungszeiten der Grundschulen in Dachwig und Großfahner anzupassen.

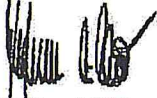
2. Investitionsmaßnahmen:

Dem Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2017 - 2021 lässt sich unter dessen Nummer 3.6.2 entnehmen, dass für Haltestellen eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit inklusive der Zuwegungen zu erreichen ist. Für die (Verbindungs-) Bushaltestellen Döllstädt (Bahnhof) und Gierstädt (Ortslage Gierstädt) lassen sich dem Investitionsplan zum Entwurf des Nahverkehrsplanes allerdings keine Investitionsmaßnahmen des Landkreises Gotha als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr für einen behindertengerechten Ausbau dieser **Verbindungshaltestellen** entnehmen. Es muss insoweit vorrangiges Ziel des Aufgabenträgers für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sein, zunächst - überörtliche Funktion tragende - Verbindungshaltestellen behindertengerecht und damit barrierefrei auszubauen. Um Nachbesserung des Investitionsplanes für die Verbindungshaltestellen Döllstädt (Bahnhof) und Gierstädt (Ortslage Gierstädt) wird daher dringend gebeten.

3. Ausmaß der Verkehrsangebote:

Es erschließt sich mir bislang nicht, warum parallel zum straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr noch ein schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr in der Kreisstadt Gotha und in Teilen des südlichen Landkreisgebietes vorgehalten werden muss. Allein aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist der Landkreis Gotha als Aufgabenträger der straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in seinem Kreisgebiet gehalten, hierzu eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung anzustellen und daraus ableitend das wirtschaftlichste Verkehrsangebot hierzu im Nahverkehrsplan für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Gotha 2017 - 2021 niederzulegen.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Müller

Landratsamt Gotha
Herr Konrad Gießmann

CDU-Fraktion im Kreistag Gotha
Herr Michael Brychcy

Thomas Kratsch
Mitglied des Stadtrates
Mitglied des Kreistages

Ohrdruf, 30. März 2016

Stellungnahme und Änderungswunsch zum NVP Kreis Gotha 2017 - 2021

Sehr geehrter Herr Gießmann, sehr geehrter Herr Brychcy,

wie in der Fraktionssitzung am 29. März 2016 bereits angekündigt, möchte ich die folgenden Änderungswünsche zum NVP zur Einarbeitung mitteilen:

In Stadt und Umland des Grundzentrums Ohrdruf leben etwa 12 000 Einwohner. Nicht alle sind in der Lage, selbst in die Kreisstadt Gotha zu fahren. Viele Behörden, Ärzte und Versorgungseinrichtungen sind ausschließlich in Gotha ansässig, eine Alternative besteht nicht.

Außerdem ist Ohrdruf ein ausgewiesener Tourismusschwerpunkt im Landkreis Gotha und liegt darüber hinaus an der direkten Verbindung der Tourismusschwerpunkte Gotha und Oberhof.

Mit diesem Schreiben möchte ich auf die Belange der mobilitätseingeschränkten Einwohner der Region Ohrdruf, Touristen mit Gepäck und Sportausrüstung (Ski, Rad usw.), Mütter und weitere aufmerksam machen und eine verstärkte Berücksichtigung erreichen.

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Ohrdruf konsequent Bushaltestellen im Innenstadtbereich mit hohen, der Niederflur- und Low-Entry-technik angepassten Bordsteinen ausgerüstet und so die Voraussetzung für barrierefreien öffentlichen Nahverkehr gelegt. Der Einsatz von Niederflurtechnik ist also ab sofort sinnvoll möglich. Wie im Schreiben der Stadt Ohrdruf vom 18. März dargestellt, wird die Stadt, diese Investitionen kontinuierlich fortsetzen und bis zum Jahr 2021 sämtliche Haltestellen barrierefrei ausgebaut haben.

Ich bitte darum, im NVP 2017 - 2021 festzuschreiben, dass auf den Buslinien 860 (Gotha - Ohrdruf - Oberhof) und 861 (Gotha - Ohrdruf - Crawinkel) regelmäßig Niederflurbusse eingesetzt und diese Verbindungen im Fahrplan kenntlich gemacht werden.

Der NVP ist die Grundlage für künftige Ausschreibungen und nur die hier enthaltenen Vorgaben können später auch verbindlich eingefordert werden. Ich bitte deshalb um Berücksichtigung.

Ich bitte bis zum 28. April um Nachricht, ob und in welchem Umfang mein Anliegen berücksichtigt werden konnte.

Mit herzlichen Grüßen, Ihr

Thomas Kratsch

Bahnhofstrasse 1 b
99885 Ohrdruf

Telefon: 0 36 24 – 31 14 82 * Telefax: 0 36 24 – 40 14 15
e-Mail: thomaskratsch1968@posteo.de

www.thomas-kratsch.de

Landratsamt Gotha
Herr Konrad Gießmann

CDU-Fraktion im Kreistag Gotha
Herr Michael Brychcy

Thomas Kratsch
Mitglied des Stadtrates
Mitglied des Kreistages

Ohrdruf, 30. März 2016

Kopien dieses Schreibens sende ich an:

- Behindertenverband im Landkreis Gotha
- Stadt Ohrdruf
- RVG

Mit herzlichen Grüßen,

Thomas Kratsch

Mitglied des Stadtrates

Bahnhofstrasse 1 b
99885 Ohrdruf

Telefon: 0 36 24 – 31 14 82 * Telefax: 0 36 24 – 40 14 15
e-Mail: thomaskratsch1968@posteo.de

www.thomas-kratsch.de