

Zusammenfassung und Würdigung der sonstigen Stellungnahmen zum Entwurf (Stand 08.02.16) des NVP 2017 – 2021 des Landkreises Gotha

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung	
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMfIL)	S. 17 - Schienennetz	Linie RB 20 wird durch Abellio Rail Mitteldeutschland bedient	wird eingearbeitet	
	S. 19 – 2.2 Rechtsgrundlagen	Nach § 8 Abs. 3a PBefG wirkt die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Befugnisse an der dem Aufgabenträger obliegenden Aufgabe nach § 8 Abs. 2 S. 1 mit.	wird eingearbeitet	
	S. 37 – 42	Zusammenspiel von Ausbaustand / Ausrüstung der Haltestelle und den die Haltestelle anfahrenen Fahrzeugen muss verdeutlicht werden	wird eingearbeitet	
	S. 49 – Finanzierung aus Sicht VU	Kooperationsförderung des Freistaates läuft nicht über die AGT (eigenständig)	wird eingearbeitet; zzgl. Investitionsförderung	
	S. 50 - Finanzierung aus Sicht VU	Ausführung zur Trennungsrechnung TWSB sind angreifbar	wird eingearbeitet; Trennungsrechnung notwendig	
	S. 50 f - Finanzierung aus Sicht AGT	Entspricht die dargestellte Finanzierung den Vorgaben der EG-VO 1370/2007?	ja; wird eingearbeitet	
	S. 52 ff- Analyse des Ist-Zustandes	Inzwischen liegen die Daten der Finanzuntersuchung 2014 vor, bitte aktualisieren.	zur Kenntnis genommen	
	S. 54 - Analyse des Ist-Zustandes	Nochmals auf den hohen Zuschussbedarf durch die Strab hinweisen.	zur Kenntnis genommen	
	S. 57 - Handlungsbedarf und künftige Anforderungen	Abb. 44: Fristen stellen stets den letzt möglichen Termin dar; Konflikt könnte nach Zuschlagserteilung entstehen, da die Zeit für die Genehmigungsanträge ggf. zu kurzfristig ist	zur Kenntnis genommen	
	S. 62 – Organisationsstrukturen im StPNV	Organisationsstrukturen und Vergabeverfahren zu vage		wird eingearbeitet
		Die ist auch erforderlich, damit die Genehmigungsbehörde im Rahmen der jährlichen Veröffentlichung der Linienverkehrsgenehmigungen gem. § 18 Abs. 1 PBefG den richtigen Hinweis aufnehmen kann, zu welchen Fristen der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs gestellt werden kann.		zur Kenntnis genommen
	S. 72 - Barrierefreiheit	Die Ausführungen zur Barrierefreiheit sind zu vage. Wie will der Landkreis bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit erreichen?	zur Kenntnis genommen	
S. 74 – Linienbündel und Lose	2 Linienbündel können genehmigungsrechtlich nicht umgesetzt werden. Linienbündel ohne verkehrlichen, betrieblichen	zur Kenntnis genommen, wird vom TMfIL nochmals geprüft		

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung
		oder wirtschaftlichen Zusammenhang sind nicht genehmigungsfähig. Genehmigungsrechtlich erscheint die vorgenommene Bündelung angreifbar.	
	S. 106 - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Vorgaben des AGT zur Linienführung und zum Fahrplan können nur unter Beachtung des Genehmigungsrechtes umgesetzt werden.	zur Kenntnis genommen
	S. 168 - Investitionsplan	Investitionsplan bezieht sich nicht auf den Planungszeitraum	zur Kenntnis genommen; wird jährlich fortgeschrieben
Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen	S. 3 - 2 Generelle Rahmenbedingungen	Bedeutung LEP und Regionalplan ergänzen	zur Kenntnis genommen
	S. 6 - 2.1.3.1 Raumplanung S. 22 - 3 Bestandsaufnahme	Erreichbarkeit der zentralen Orte nicht im einzelnen geprüft und formuliert, wie die vorhandenen Angebote den Grundsätzen der Raumordnung entsprechen	zur Kenntnis genommen
	S. 9 - 2.1.3.3 Tourismus	Grundsätze des G 3-25 einfügen	wird eingearbeitet
	S. 40 - 3.4.2 Verknüpfungspunkte	Definition optimale Umsteigezeit	zur Kenntnis genommen
CDU/FDP Fraktion im Kreistag Gotha	allgemein	zu wenig tiefgreifende Analyse und Aufzeigen von größeren Einsparpotentialen sowie alternativen Verkehrsangeboten	zur Kenntnis genommen
	S. 64 - 8.3.1.1 Anpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit	Vorgeschlagene Maßnahmen 2 + 3 (Verzicht auf Sa/So Bedienungen) werden abgelehnt	zur Kenntnis genommen / Verweis auf bisherige Stellungnahmen im Anhörungsverfahren
	S. 65 - Sonstige Anpassungen und Maßnahmen	Genereller 30 min-Takt der Linie 4 ist auf parallele verkehrende Buslinien und Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen	zur Kenntnis genommen; kein Bezug
	S. 64. - 8.3.1.1 Anpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit	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. ggf. Investitionen für Folgezeiträume getätigt und angeregt werden.	zur Kenntnis genommen

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung
	S. 26 - 3.2.1 Betriebliche Infrastruktur: Straßenbahnen S. 68. - 8.3.2.4 Straßenbahnen	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 aufgeführt, 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 Mio Kilometer Laufleistung aufweist, soweit keine grundhafte Modernisierung erfolgte. Ein gewisser Widerspruch ergibt sich heraus schon, da sehenden Auges der Investitionsstau durch die Forderung nach neueren bzw. modernisierten Fahrzeugen „beseitigt“ werden soll.	zur Kenntnis genommen
	S. 52 - 4 Analyse des Ist-Zustandes	Wo besteht Parallelverkehr zu den Straßenbahnlinien durch Linienbusse? Könnte dieser Verkehr auch durch Linienbusse abgewickelt werden und ist dies wirtschaftlicher?	Analyse hat keine Parallelverkehre festgestellt; Quell-Ziel-Beziehung berücksichtigen
	/	Wie hoch ist der Investitionsaufwand für Fahrzeuge und Schienennetz in den nächsten Jahren, insbesondere im Hinblick auf die unter Pkt. 8.3.2.4 beabsichtigten Festlegung von Höchstalter / Höchstlaufleistung?	Investitionsbedarf bis 2022 aus Sicht der TWSB: Fahrzeuge: ca. 10 Mio € Infrastruktur: ca. 9,6 Mio €
	/	Der Landkreis ist auch Gesellschafter der TWSB, welche Aufwendungen sind aus den Forderungen ggf. hier zusätzlich zu erwarten?	Keine
	/	Inwieweit bestehen Bindefristen für empfangene Fördermittel für Investitionen im Bereich der TWSB und in welcher Höhe sind die Fördermittel geflossen? Wann enden die Bindefristen?	jede vom Freistaat geförderte Investitionsmaßnahme beinhaltet eine zeitliche Zweckbindung; die TWSB hat bisher Investitionsfördermittel in Höhe von 33,9 Mio € erhalten; die Bindefristen geförderter Investitionsmaßnahmen der TWSB enden im Zeitrahmen 2017 – 2036 (Stand: 2016)
	S. 106 ff – Linienbeschreibung	Wochenendbedienungen in Bereichen mit touristischer Bedeutung	wird eingearbeitet
	/	Abstimmung mit anderen AGT in Randlagen des Landkreises haben offenbar nicht weitreichend stattgefunden	zur Kenntnis genommen; siehe Anhörungsverfahren

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung
	/	Verbindung nach Eisenach (Eisenach – Behringen - Friedrichswerth – Gotha) Verbindungen nach Erfurt (Neudietendorf – Ingersleben – Molsdorf – Erfurt)	Stellungnahmen WBK und EF liegen vor; genannte Verbindungen wurden hierbei nicht angesprochen
	/	EVAG könnte Verkehrsleistungen der Linie 881 mit der Linie 51 übernehmen	RVG ist bis zum 30.06.2019 mit der Verkehrsleistung betraut und zurzeit Inhaber der Liniengenehmigung; anschließend Vergabe entsprechend NVP
	S. 13 und S. 48	richtiger Ansatz RBA Erfurter Kreuz - Neudietendorf	zur Kenntnis genommen; Hinweis: Ilm-Kreis hat den Verkehr im eigenen Interesse auf eigene Rechnung initiiert
	S. 106 - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Alternative Angebote wurden nicht ausreichend betrachtet bzw. berücksichtigt	zur Kenntnis genommen; es liegen eigene Erfahrungen vor, wonach solche Angebote so gut wie gar nicht nachgefragt werden; der flächendeckenden Ausweitung alternativer Angebote müsste ein vollständiger Systemumbruch vorausgehen
	S. 60 f - 7 Verkehrspolitische Ziele	Kopplung der Steigerung des Zuschussbedarfs an den Verbraucherpreisindex	wird eingearbeitet; Kopplung von Kostensteigerung an den Verbraucherpreisindex erforderlich
	S. 69 f - 8.3.2.5 Laufender Betrieb	Kosteneinsparungen durch Senkung der Qualitätsanforderungen: Datendrehscheibe, RBL	DDS ist Bestandteil des VMT; Nutzerfreundlichkeit erhöhen und hiermit die Nutzerfinanzierung bei Einwohnerrückgang erhalten; Landkreis profitiert von innovative Ansätze im VMT durch die hohe Förderquote des Freistaates
	S. 67 - 8.3.2.3 Busse	Durchschnittsalter Fahrzeuge (Bus) max. 8 Jahr	gute Durchmischung von neuen und älteren Fahrzeugen; Ausschluss der Möglichkeit der Überalterung der Fahrzeugflotte; Heraufsetzen den Durchschnittsalters führt durch die Investitionsförderung des Freistaates und die höheren Betriebskosten älterer Fahrzeuge nicht zwangsläufig zu Kosteneinsparungen
	S. 38 f - 3.4.1 Haltestellen im Überblick	Wirtschaftlichkeit von Haltestellen-Standards nachgewiesen? (DFI)	DFI nur an wichtigen Umsteigestellen; Attraktivität des ÖPNV steigt durch veränderte Wahrnehmung der Wartezeit; Wirtschaftlichkeit (ÖPNV-Nutzer) mangels Vergleichsdaten ohne DFI nicht messbar
Kreistagsfraktion Gotha	/	Zuarbeit der eingegangenen Stellungnahmen	eingestellt im Ratsinformationssystem
SPD –	/	Form der Auswertung der Stellungnahmen	durch vorliegende Zusammenfassung und Würdigung
SPD –	/	Öffnungsklauseln aufgrund möglicher sind ändernder Ge-	NVP ist auf heutige Gebietsstruktur bezogen aufge-

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		bietskulissen	stellt; strukturelle oder gesetzliche Veränderungen können eine vorzeitige Fortschreibung des NVP erfordern
	/	Wäre es möglich, die Nahverkehrsleistungen ab 2019 auch nur für 6 Jahre zu vergeben?	ja; Kostensteigerung
	S. 45 - 3.10 Beförderungsfälle	Gibt es Fahrgasterhebungen? Können die Ergebnisse dieser Erhebung dem Kreisausschuss zugearbeitet werden?	ja nein; betriebsinterne Daten der RVG
	S. 34 - 3.3.3 Taktungen	Wurden in die Betrachtung die Schulen aller Schulträger im Landkreis sowie alle im Landkreis vorhandenen Verkehrsträger einbezogen?	ja
	/	Zuarbeit der einzelnen Schulzeiten im LKG	wird vorgelegt
	/	In welchen Landkreisen in Thüringen werden flexible Bedienformen im ÖPNV angewandt, wie sind diese flexiblen Bedienformen organisiert und welche Erfahrungen wurden damit gemacht?	Landesweite Informationen zu flexiblen Bedienformen liegen nicht vor
	S. 106 - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Warum hat die Verwaltung darauf verzichtet flexible Bedienformen als künftiges Element der Erbringung von Nahverkehrsleistungen in den Nahverkehrsentwurf aufzunehmen?	zur Kenntnis genommen; es liegen eigene Erfahrungen vor, wonach solche Angebote so gut wie gar nicht nachgefragt werden; der flächendeckenden Ausweitung alternativer Angebote müsste ein vollständiger Systemumbruch vorausgehen; alternative Bedienformen sind zur Erbringung der Linienverkehrsleistung zulässig (S. 106)
	/	Das Thema Digitalisierung spielt im NVP-Entwurf kaum eine Rolle. Wie begründet die Verwaltung das weitgehende Ausblenden dieses Themas?	digitale Elemente der Betriebsdurchführung und der Information sind u.a. auf den Seiten 28ff, 38ff, 41ff, 70ff aufgeführt
	S. 106 ff - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Warum werden in Anhang 5 „Zukünftiges Verkehrsangebot“ so starre Vorgaben gemacht?	bewährtes ÖPNV-Angebot soll mit Blick auf die kommende Neuvergabe von Busverkehrsleistungen erhalten bleiben
	/	Welche Möglichkeiten gibt es für den AGT von diesen Vorgaben in Zukunft wieder abzuweichen, wenn sich beispielsweise Rahmenbedingungen ändern?	geänderte Rahmenbedingungen erfordern ggf. vorzeitige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
	S. 9 - 2.1.3.3 Tourismus	Erreichbarkeit des Nationalparks Hainich; saisonal betriebener Wanderbus als Ergänzung für fehlende Wochenendverbindungen	abgelehnt; Kostensteigerung; Zuständigkeit liegt beim Unstrut-Hainich- und Wartburgkreis

Stellungnahme von/vom	Bezug im NVP	Anmerkung (sinngemäß)	Würdigung
	S. 106 ff - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Es wird um Darstellung gebeten, zu welchen Zeiten und wie oft die Bürger jedes Ortes/Ortsteil im Kreisgebiet ihr jeweiliges Grundzentrum bzw. die Kreisstadt mit Bus oder Bahn erreichen können!	siehe Anlage 5 - Linienbeschreibung
Fraktion Freie Wähler / BI Landkreis Gotha	S. 64 - 8.3.1.1 Anpassungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit	Kürzungen am Wochenende inakzeptabel	zur Kenntnis genommen / Verweis auf bisherige Stellungnahmen im Anhörungsverfahren
	S. 118 f - Linienbeschreibung	Maßnahmen zur Optimierung von Linien und die Integrierung von Haltestellen sollen geprüft werden. (betr. Vorschlag 5, bzw. Linie E)	abgelehnt; Kostensteigerung
	S. 106 ff - Anhang 5: Zukünftiges Verkehrsangebot	Die Einrichtung von Sammelverkehrslinien mit Anschluss möglichst vieler territorial geeignet gelegener Gemeinden soll geprüft werden.	kein Umbruch des bewährten StPNV-Systems vorgesehen
	S. 52 - 4 Analyse des Ist-Zustandes	Parallelverkehr im Stadtverkehr Gotha zw. Bus und Strab	Analyse hat keine Parallelverkehre festgestellt; Quell-Ziel-Beziehung berücksichtigen
	/	Marketingmaßnahmen zur Attraktivitätssteigerung sollten in den NVP eingearbeitet werden.	zur Kenntnis genommen; Marketingmaßnahmen erfolgen u. a. über die VU TWSB, RVG, und VMT; sind Teil der Verkehrsdurchführung
Kreistagsmitglied Thomas Kratsch	S. 146 ff - Linienbeschreibung	Festschreibung, dass auf den Linien 860 und 861 regelmäßig Niederflurbusse eingesetzt und diese Verbindungen im Fahrplan kenntlich gemacht werden.	zur Kenntnis genommen; prozentualer Einsatz von Niederflurfahrzeugen im NVP vorgegeben; da nicht alle Fahrzeuge mit AFZS ausgestattet sind muss die Umlaufplanung flexibel bleiben
Kreistagsmitglied Stephan Müller		- gleichlautende Anmerkungen wie VG „Fahner Höhe“ -	siehe Würdigung der Stellungnahme der VG „Fahner Höhe“