



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fraktion im Kreistag Gotha

**Fraktion im Kreistag Gotha
Steffen Fuchs**

Fraktionsvorsitzender

**An den Landrat des Landkreises
Gotha**Herrn Onno Eckert
Landratsamt
18.-März-Straße 50
99867 Gotha

POSTEINGANG LANDRAT				
Gesamtverfahren/Original				
LR	1. BG	2. BG	EBG	
Reg.-Nr. 79875				
10. MRZ. 2021				
04	Pa	2.1	0.1	4.1
05	1.1	3.1	5.2	5.1
06	1.2	3.2	6.1	5.2
08	1.3	3.3	KAS	7.1

Geschäftsstelle
Lucas-Cranach-Straße 5,
99867 Gotha
Tel.: +49 (361) 576500
Fax: +49 (361) 5765035
info@gruene-gotha.de
http://www.gruene-gotha.de

10.03.2021

Antrag A 05/2021**Landkreis Gotha: Regio-S-Bahn im 15 Minuten-Takt für die Thüringer
Städtekette mit guten Umsteigebeziehungen**

Sehr geehrter Herr Landrat,

Der Kreistag beschließt:

1. Der Kreistag des Landkreises Gotha bittet die Landesregierung, im nächsten Thüringer Nahverkehrsplan ab 2022 für die Thüringer Städteachse einen regionalen Nahverkehr in der Qualität eines S-Bahn-Angebots mit 15-minütiger Taktfolge einzuplanen und diesen zügig umzusetzen.
2. Der Landrat wird beauftragt, in Kooperation mit den Amtskolleg*innen in den Landkreisen und den Bürgermeister*innen der Städte daran mitzuwirken, dass die Parlamente entsprechende Beschlüsse fassen. Gegenüber der Landesregierung soll eine gemeinsame Kommunikation zu Gunsten der S-Bahn für die Thüringer Städtekette vereinbart werden.
3. Der Landrat wird gebeten zu evaluieren, wo im Landkreis weitere Haltepunkte einer S-Bahn sinnvoll wären.
4. Über den aktuellen Stand zur Umsetzung des Beschlusses und zur Vorbereitung der Regio-S-Bahn für die Thüringer Städtekette berichtet der Landrat halbjährlich im Kreistag.

Begründung:

Zu den großen Herausforderungen unserer Gesellschaft gehören neben der aktuellen Pandemieproblematik die Klimakrise, zu der Verkehr in nicht unerheblichem Maße beiträgt, und die Auswirkungen sich ändernder Siedlungsstrukturen, die zur Benachteiligung ländlicher Räume führen. Die Verkehrspolitik war jahrzehntlang durch den

„Individualisierungstrend“ geprägt und hat vor allem auf den privaten PKW gesetzt, der damit eine dominante Position erlangte. Pfadabhängigkeiten und Routine haben im Verkehr eine große Bedeutung, so dass ein Wandel aktiv gestaltet werden muss. Dabei gilt es, vor allem im ÖPNV von der Nachfrageorientierung weg und hin zu einer Angebotsorientierung zu kommen. Nur so kann eine Mobilitätswende Wirkung entfalten.

Eine wichtige Achse in Thüringen ist die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), die als nachfragestärkste Strecke Thüringens inzwischen weitgehend zweigleisig ausgebaut ist. Die Elektrifizierung der Strecke zwischen Weimar und Gößnitz ist in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen und soll bis 2028 abgeschlossen werden. Bereits im letzten Nahverkehrsplan des Landes Thüringen wurde festgelegt, dass langfristig für die Städteachse ein S-Bahn-Angebot bereitgestellt werden soll.

Ziel eines dichten S-Bahn-Taktes ist die bestmögliche Verbindung der Städte der Thüringer Städtekette untereinander und die Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Freistaates. Die verstärkte Einführung dezentraler, regionaler Park and Ride-Systeme kann darüber hinaus zur Entlastung der Kfz-Zulaufstrecken sowie zur Entspannung der Parkraumsituation in den Oberzentren beitragen.

Weitere relevante Aspekte der Intensivierung eines getakteten ÖPNV sind die entstehenden Vorteile für die Regionalentwicklung. Durch eine attraktive Anbindung mit dem ÖPNV können kleine und mittlere Städte an Attraktivität als Wohnort für Menschen gewinnen, die Vorteile günstigeren und weniger anonymen Wohnens mit den Angeboten und Annehmlichkeiten von gut erreichbaren Ballungszentren verbinden wollen.

Durch eine Verbesserung der Taktfolge und damit des Angebotes entlang der Städtekette ließe sich der Anteil der Pendler*innen, welche die Bahn nutzen, weiter erhöhen. So liegt beispielsweise das Pendlerpotential zwischen Gotha und Erfurt bei 9.900, während die Anzahl der tatsächlichen Bahn-Pendler 2016 bei 2.860 lag (Quelle: Nahverkehrsplan 2018-2022, Daten der Bundesagentur für Arbeit, Gemeindekonkrete Pendlerverflechtungen, Stand 30.06.2016).

Gleichzeitig ist eine überregionale Anbindung an den Fernverkehr in die Ballungsgebiete in Hessen (Raum Kassel), Niedersachsen (Raum Göttingen), Bayern (Schweinfurt, Würzburg, Bamberg etc.), Sachsen-Anhalt und Sachsen (Raum Halle/Leipzig) auch für den Landkreis Gotha von herausragender Bedeutung. Aktuell ist es zwar beispielsweise möglich mit der Regionalbahn in 1,25 Stunden von Gotha nach Göttingen zu fahren (eine Fahrzeit, die mit dem PKW kaum zu erreichen ist), aber nur im 2-Stunden-Takt. Die Anbindung nach Kassel ist ebenso schnell, aber hinsichtlich der Taktung dieser schnellen Verbindung genauso ungünstig.



Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landes Thüringen wird eine S-Bahn mit folgenden charakteristischen Eigenschaften beschrieben:

- Dichte Taktung der Züge (15 min Takt in den zentralen Bereichen)
- Eigene Gleisanlagen insbesondere auf stark befahrenen Streckenabschnitten
- Geringe Haltestellenabstände mit ausgeprägter Vernetzung mit dem ÖPNV an den Bahnhöfen und Haltepunkten
- Barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen mit entsprechenden Dimensionen für einen schnellen Fahrgastwechsel
- Leistungsstarke Triebzüge zur Gewährung von hohen Beförderungsleistungen (elektrischer Antrieb, hohe Beschleunigungswerte)
- Z.T. abweichende Regelungen in der EBO für Infrastruktur und Fahrzeuge

Ein solches S-Bahn-Angebot besteht derzeit in Thüringen nicht. Im Nahverkehrsplan wird ein solches Angebot als nicht zweckmäßig eingeschätzt. Diese Einschätzung teilen wir ausdrücklich nicht. Ein attraktives, getaktetes S-Bahn-Angebot mit ausgeprägter Vernetzung mit dem ÖPNV und dem Fernverkehr wäre das Rückgrat eines attraktiven Öffentlichen Verkehrsangebotes in Thüringen. Es böte eine Verknüpfung der Thüringer Ballungszentren untereinander, die Anbindung der ländlichen Räume an diese Ballungszentren und eine überregionale Anbindung Thüringens an die Ballungszentren der Nachbarländer.

Auch wenn die oben genannten Eigenschaften einer S-Bahn in Thüringen nicht in Gänze kurzfristig realisiert werden können, ist mindestens das Angebot eines 15 Minuten-Taktes für die Thüringer Städtekette mit guten Umsteigebeziehungen im Rahmen des Nahverkehrsplans ab 2022 durchaus umsetzbar. Ein Haltepunkt-konzept für den Landkreis Gotha ist zu entwickeln.

Quellen

5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022

Bundesagentur für Arbeit: Gemeindegroße Pendlerverflechtungen stand 30.06.2016 (zitiert nach 5. Nahverkehrsplan)

<https://www.agora-verkehrswende.de>

Steffen Fuchs
Fraktionsvorsitzender

Dr. Katrin Vogel
stellv. Fraktionsvorsitzende