

Landkreis Gotha
Büro des Landrats
18.-März-Straße 50

99867 Gotha

16. Juni 2026

**Änderungsantrag zum Antrag der CDU/FDP-Kreistagsfraktion:
„Berücksichtigung innovativer Mobilitätskonzepte bei der Fortschreibung
des Nahverkehrsplans 2027–2031 des Landkreises Gotha“**

Der Kreistag möge beschließen:

Der Beschlusstext wird wie folgt neu gefasst:

Der Landrat wird beauftragt, im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2027–2031 des Landkreises Gotha folgende Punkte ergebnisoffen, verkehrsträgerneutral sowie unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Betriebssicherheit und Nutzen für die Fahrgäste zu prüfen:

1. Doppel- und Parallelverkehre vermeiden

Es ist zu prüfen, in welchem Umfang Regionalbuslinien im Stadtgebiet Gotha sowie im übrigen Landkreis parallel zu bestehenden Angeboten von Bus, Stadtbus, Straßenbahn oder Bahn verkehren. Ziel ist es, unnötige Linienkilometer zu vermeiden und freiwerdende Betriebsleistungen vorrangig zur Verbesserung des Angebotes im ländlichen Raum einzusetzen.

2. Verknüpfungspunkte und Taktfahrplan stärken

Regionalbus, Stadtbus, Straßenbahn, Bahn und motorisierter Individualverkehr sollen stärker miteinander verknüpft werden. Geeignete Haltestellen und Umsteigepunkte, insbesondere an bestehenden Hauptachsen, sind als Verknüpfungspunkte zu prüfen und bei Bedarf weiterzuentwickeln. Dabei sind auch Park-and-Ride-Möglichkeiten sowie, wo sinnvoll, Fahrradabstellanlagen einzubeziehen. Voraussetzung sind kurze und barrierefreie Umsteigewege, Witterungsschutz, Beleuchtung, verständliche Fahrgastinformationen sowie eine verlässliche Anschlusssicherung im Rahmen eines Taktfahrplans.

3. Busse gezielt für Zubringer- und Erschließungsaufgaben einsetzen

Dort, wo bestehende ÖPNV-Achsen Verbindungen zuverlässig übernehmen können, sollen Busse stärker als Zu- und Abbringer sowie zur Erschließung der Fläche eingesetzt werden. Dadurch können kleinere Orte, Wohngebiete, Gewerbestandorte, medizinische Einrichtungen, touristische Ziele und bislang schwächer bediente Bereiche besser angebunden werden. Geeignete Haltestellen der Thüringer Wald- und Straßenbahn sind dabei gleichberechtigt mit anderen ÖPNV-Knoten als mögliche Verknüpfungspunkte zu prüfen.

4. Freiwerdende Betriebsleistungen im ländlichen Raum einsetzen

Durch eine Neuordnung freiwerdende Betriebsleistungen sollen vorrangig zur Verbesserung des Angebotes im ländlichen Raum eingesetzt werden, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist und nachweislich zu einem besseren Nutzen für die Fahrgäste führt. In Betracht kommen insbesondere bessere Takte, zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen, Wochenendverbindungen, Schülerverkehr, Berufsverkehr, Versorgungsfahrten sowie die Anbindung kleinerer Orte.

5. Anschlusssicherung verbindlich regeln

Umstiege sind in einem Taktfahrplan Teil eines funktionierenden ÖPNV-Systems. Entscheidend ist jedoch, dass sie verlässlich geplant und betrieblich abgesichert werden. Der Nahverkehrsplan soll daher verbindliche Anforderungen an Umsteigezeiten, Echtzeitinformation, Wartepflichten bei vertretbaren Verspätungen und barrierefreie Umsteigewege enthalten. Ziel ist nicht zwingend der Erhalt jeder heutigen Direktverbindung, sondern eine insgesamt bessere, verlässlichere und leichter verständliche Erreichbarkeit im gesamten Landkreis.

6. Bestehende Infrastruktur sachlich bewerten

Bestehende Bus-, Straßenbahn-, Bahn- und Haltestelleninfrastruktur ist sachlich und ergebnisoffen zu bewerten. Eine Vorfestlegung zugunsten oder zulasten einzelner Verkehrsmittel oder Linien wird abgelehnt. Vor möglichen Ersatz-, Kürzungs-, Ausbau- oder Investitionsentscheidungen sind Fahrgastzahlen, künftige Fahrgastentwicklungen, Netzfunktion, Erschließungswirkung, Anschlusssicherheit, Investitionsbedarf, Betriebskosten, Folgekosten und langfristige Wirtschaftlichkeit belastbar zu prüfen. Dies gilt für Buslinien ebenso wie für Straßenbahnrelationen und andere ÖPNV-Angebote.

7. Liniengebundene Rufbusse gezielt prüfen

Liniengebundene Rufbusse, Bedarfshalte, Stichfahrten auf Anmeldung, Kleinbusse und andere bedarfsorientierte Angebote können in Tagesrandlagen, am Wochenende, in Ferienzeiten und in schwach nachgefragten Räumen sinnvoll sein. Vorrangig zu prüfen sind fahrplan- und haltestellengebundene Modelle, die sich in den Taktfahrplan einfügen. Freie Bedarfsverkehre ohne klare Linienbindung sollen nur nachrangig geprüft werden.

Vor Einführung oder Ausweitung sind Kosten je Fahrt, Kosten je Fahrgast, Zuschussbedarf, Auslastung, Leerfahrtenanteil, Bestellfrist, telefonische Buchungsmöglichkeit, Anschlussqualität, Auswirkungen auf bestehende Linienverkehre und Tarifgestaltung darzustellen. Liniengebundene Rufbusse sollen grundsätzlich in den bestehenden ÖPNV-Tarif integriert werden. Zuschläge oder Sondertarife sind nur bei nachgewiesener Notwendigkeit und sozialer Zumutbarkeit zu prüfen.

8. Alternative Antriebe wirtschaftlich und technologieoffen prüfen

Alternative Antriebe, Ladeinfrastruktur und mögliche Eigenstromerzeugung sind technologieoffen und auf Grundlage belastbarer Wirtschaftlichkeits- und Machbarkeitsberechnungen zu prüfen. Bei Elektrobussen ist insbesondere darzustellen, ob an Betriebshöfen und Ladepunkten ausreichende Netzkapazitäten vorhanden sind oder mit vertretbarem Aufwand geschaffen werden können. Gerade im ländlichen Raum sind Netzanschlüsse, Transformatoren- und Leitungserweiterungen, Ladeleistung, Lastmanagement, Bauzeiten, Investitionskosten, laufende Netzentgelte und Folgekosten zu berücksichtigen. Eine einseitige Festlegung auf Elektrobuse wird abgelehnt.

9. Bürgerfreundlichen Fahrscheinerwerb sicherstellen

Bei künftigen Vertriebs- und Digitalisierungskonzepten ist sicherzustellen, dass der Erwerb von Fahrscheinen für alle Bevölkerungsgruppen zumutbar bleibt. Kinder, Jugendliche, Senioren, Menschen ohne Smartphone, Menschen ohne Bankkarte und Gelegenheitsfahrer dürfen nicht vom ÖPNV ausgeschlossen werden. Digitale Angebote können ergänzt werden, dürfen aber nicht zur einzigen Zugangsmöglichkeit werden.

10. Entscheidungen auf belastbare Daten stützen

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind belastbare Grundlagen vorzulegen. Dazu gehören insbesondere Fahrgastzahlen, Kosten je Linienkilometer, Auslastung, Parallelverkehre, Umsteigezeiten, Anschlusssicherheit, Reisezeitveränderungen, Schülerverkehrsbedarfe, Auswirkungen auf den ländlichen Raum und Folgekosten für Landkreis und Verkehrsunternehmen.

Begründung:

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2027–2031 soll den ÖPNV im Landkreis Gotha wirtschaftlicher, verlässlicher und bürgernäher gestalten. Maßstab ist der konkrete Nutzen für Fahrgäste, ländlichen Raum und Kreishaushalt.

Doppel- und Parallelverkehre sollen geprüft und freiwerdende Betriebsleistungen – soweit wirtschaftlich vertretbar – gezielt zur Verbesserung des Angebots im ländlichen Raum eingesetzt werden. Gleichzeitig sind bessere Verknüpfungen zwischen Bus, Straßenbahn, Bahn und motorisiertem Individualverkehr sowie eine verlässliche Anschlusssicherung erforderlich.

Liniengebundene Rufbusse können eine sinnvolle Ergänzung sein, wenn sie in den Taktfahrplan eingebunden werden. Alternative Antriebe und die dafür notwendige Infrastruktur sind technologieoffen und auf Grundlage belastbarer Wirtschaftlichkeitsprüfungen zu bewerten.

Der ÖPNV soll gezielt dort weiterentwickelt und gestärkt werden, wo bestehende Defizite erkennbar sind, konkreter Bedarf besteht und für die Bürger ein spürbarer Mehrwert entsteht.

Ziel ist ein Nahverkehrsplan mit weniger Doppelverkehr, besseren Anschlüssen, mehr Angebot im ländlichen Raum und nachvollziehbaren Entscheidungen auf Grundlage belastbarer Daten.

Im Namen der Fraktion



Miriam Kütter
Fraktionsvorsitzende