

Nahverkehrsplan

**für den Straßenpersonennahverkehr des
Landkreises Gotha 2022 - 2026**



Stand 13.09.2021

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	IV
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	VI
Impressum	VIII
1 Einleitung	1
2 Generelle Rahmenbedingungen	2
2.1 Geographische und strukturelle Grundlagen des Nahverkehrsraumes	2
2.1.1 Geographie und administrative Gliederung	2
2.1.2 Demographische Rahmendaten	3
2.1.3 Strukturelle Rahmenbedingungen	4
2.1.3.1 Raumplanung	4
2.1.3.2 Schulen	5
2.1.3.3 Tourismus	7
2.1.3.4 Arbeitgeber als Verkehrserzeuger	8
2.1.4 Anbindung an das Verkehrsnetz	10
2.1.4.1 Straßennetz	10
2.1.4.2 Schienennetz	11
2.1.4.3 Flughäfen	12
2.2 Rechtsgrundlagen	12
3 Bestandsaufnahme	15
3.1 Organisation des StPNV im Landkreis Gotha	15
3.1.1 Überblick über das StPNV-System	15
3.1.2 Organisation und Durchführung des Betriebs	17
3.2 Betrieb des StPNV im Landkreis Gotha - Infrastruktur	18
3.2.1 Betriebliche Infrastruktur: Straßenbahnen	18
3.2.2 Betriebliche Infrastruktur: Busse	20
3.2.3 Betriebliche Infrastruktur: Sonstiges	21
3.3 StPNV-Angebot	22
3.3.1 Liniennetz	22
3.3.2 Bedienzeiten / Taktungen	24
3.3.3 Verkehrsleistungsumfang	24
3.4 Haltestellen und Verknüpfungspunkte	24
3.4.1 Haltestellenkataster	24
3.4.2 Bushaltestellen	25
3.4.3 Straßenbahnhaltestellen	26
3.4.4 Verknüpfungspunkte	27
3.5 Service	27
3.6 Barrierefreiheit	28
3.6.1 Fahrzeuge	29
3.6.2 Haltestellen	29
3.6.3 Service- und Informationsangebot	29
3.7 Integration der Schülerbeförderung	30

3.8	<i>Umwelt- und Klimaschutz</i>	30
3.9	<i>Fahrleistungen</i>	32
3.10	<i>Tarife und Beförderungsbedingungen</i>	32
3.11	<i>Finanzierung</i>	34
3.11.1	Finanzierung aus Perspektive der Verkehrsunternehmen	34
3.11.2	Finanzierung aus Perspektive des Aufgabenträgers	35
4	<i>Analyse des Ist-Zustandes</i>	38
4.1	<i>Organisation</i>	38
4.2	<i>betriebliche Infrastruktur</i>	38
4.3	<i>StPNV-Angebot / Verkehrsquantität</i>	38
4.4	<i>Verkehrsqualität</i>	40
4.5	<i>Wirtschaftlichkeit</i>	41
4.6	<i>Haltestellen / Verknüpfungsstellen</i>	42
4.7	<i>Tarif</i>	42
4.8	<i>Integration der Schülerbeförderung</i>	43
4.9	<i>Zusammenfassung</i>	43
5	<i>Prognostizierter StPNV-Bedarf</i>	44
5.1	<i>Allgemeine Bevölkerungsentwicklung</i>	44
5.2	<i>Entwicklung der StPNV-Nachfrage</i>	45
6	<i>Verkehrspolitische Ziele im Planungszeitraum 2022 bis 2026</i>	45
7	<i>Ableitung von Maßnahmen</i>	49
7.1	<i>Organisationsstrukturen im StPNV</i>	49
7.1.1	Übergeordnete Management- und Planungsfunktion	49
7.1.2	Busverkehr	49
7.1.3	Straßenbahnverkehr	49
7.2	<i>Verkehrsangebot</i>	51
7.2.1	Quantitatives Verkehrsangebot	51
7.2.1.1	Anpassungen des StPNV	51
7.2.1.2	Anpassungen im Stadtverkehr Gotha	52
7.2.1.3	Anpassungen im Nordkreis	57
7.2.1.4	Anpassungen im Straßenbahnverkehr	60
7.2.1.5	Aufwertung der touristischen Verkehrsverbindung zum Großen Inselsberg (Inselsbergbus Linie 857)	61
7.2.1.6	Sonstige Anpassungen und Maßnahmen	61
7.2.2	Qualitatives Verkehrsangebot	62
7.2.2.1	Zielbezug	62
7.2.2.2	Fahrzeugübergreifend	63
7.2.2.3	Busse	64
7.2.2.4	Straßenbahnen	65
7.2.2.5	Laufender Betrieb	65
7.2.2.6	Verknüpfungsfunktion	66
7.2.2.7	Sonstige Anpassungen und Maßnahmen	66
7.2.2.8	Pönalekatalog	67
7.2.2.9	Anforderungen an den Landkreis als Aufgabenträger	67
7.3	<i>Barrierefreiheit</i>	68
7.3.1	Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen	69

8	<i>Linienbündel</i>	71
8.1	Busverkehr	71
8.2	Straßenbahnverkehr	72
9	<i>Finanzierung</i>	73
Anhang 1: Verkehr in Mittelthüringen		75
Anhang 2: VMT-Tarifzonenplan der Region Gotha		76
Anhang 3: Zielkonzept Stadtlinienverkehrs Gotha		77
Anhang 4: Zielkonzept Taktnetz Norkreis „Nessetal“		78
Anhang 5: Zielkonzept Taktnetz Norkreis „Fahner Höhe / Nesseaue“		79
Anhang 6: Linienbeschreibung		80
Anhang 7: Pönalekatalog		84
Anhang 8: Investitionsplan		85
Anhang 9: Festlegung von Haltestellenkategorien im Stadtverkehr Gotha		91
Anhang 10: Festlegung von Haltestellenkategorien im Regionalbereich		92

Abkürzungsverzeichnis

Bf.	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
DFI	Dynamisches Fahrgast-Informationssystem
EF	Einzelfahrt(en)
Fplkm	Fahrplankilometer
HU	Hauptuntersuchung
HVZ	Hauptverkehrszeit
IOV	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
LEP	Landesentwicklungsprogramm
NVG	Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Gotha mbH
NVZ	Normalverkehrszeit
Obus	Oberleitungsomnibus
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RVG	Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StPNV-Richtlinie	„Richtlinie über die Gewährung von Zuschüssen als Teil der Erträge von gemeinwirtschaftlichem Straßenbahnverkehr im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) –

Linienverkehr – im Bereich des Aufgabeträgers Landkreis Gotha
(StPNV-Richtlinie 2019)“

TEN	Transeuropäische Netze
ThürKO	Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (Thüringer Kommunalordnung)
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ThürSchFG	Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen
TLS	Thüringer Landesamt für Statistik
TWSB	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VLG	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (Verkehrsverbund Mittelthüringen)

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Karte des Landkreises Gotha	3
Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Gotha 1989-2019	3
Abb. 3: Schulstandorte im Landkreis Gotha	6
Abb. 4: Thüringerwaldbahn in Friedrichroda	8
Abb. 5: Nesselal-Radweg	8
Abb. 6: Verkehr in Mittelthüringen	10
Abb. 7: Schienennetz: SPNV im Landkreis Gotha	11
Abb. 8: StPNV-System im Landkreis Gotha	15
Abb. 9: Fuhrpark der TWSB für den Linienbetrieb (ohne Partybahn und historische Fahrzeuge)	19
Abb. 10: TWSB-Triebwagen Nr. 222 (Typ Be4/8) & Nr. 508 (GT 8)	20
Abb. 11: Fuhrpark der VLG für den Linienbetrieb	21
Abb. 12: Regionalbus-Liniengenehmigungen der VLG	22
Abb. 13: Stadtbus-Liniengenehmigungen der VLG	23
Abb. 14: Liniengenehmigungen der TWSB	23
Abb. 15: Liniennetz innerhalb der Stadt Gotha	23
Abb. 16: kreisübergreifende Linienverkehre benachbarter Aufgabenträger	24
Abb. 17: Auswertung der Borde und Bordhöhen der Bushaltestellen	25
Abb. 18: Auswertung der Ausstattung der Bushaltestellen	25
Abb. 19: Auswertung der Borde und Bordhöhen der Straßenbahnhaltestellen	26
Abb. 20: Auswertung der Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen	26
Abb. 21: Übersicht wesentlicher Verknüpfungspunkte	27
Abb. 22: Schadstoffklassen der Omnibusse	31
Abb. 23: Gesamt-Fahrleistungen nach Verkehrsmitteln	32
Abb. 24: VMT-Tarifzonen im Landkreis Gotha	33
Abb. 25: StPNV-Finanzierung 2020 aus Sicht der TWSB	35
Abb. 26: StPNV-Finanzierung 2020 aus Sicht des Aufgabenträgers	36
Abb. 27: Vergleich Fahrplankilometer Landkreis Gotha versus Landkreise Thüringen	39
Abb. 28: durchschnittliche Belegung je angebotenden Fahrt der Linie 4 an Wochentagen	40
Abb. 29: Kosten pro Fahrplankilometer Landkreis Gotha versus Aufgabenträger Thüringen	41
Abb. 30: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Gotha (Prognose)	44
Abb. 31: Prognostizierte Schülerzahlen im Landkreis Gotha	44
Abb. 32: Prognose der Schülerzahlen und der Bevölkerung ohne Schüler	45
Abb. 33: Verkehrspolitische Ziele des Landkreises	48
Abb. 34: Ablaufschema zur Vergabe der Straßenbahnverkehrsleistung	50
Abb. 35: Zielkonzept zur Weiterentwicklung des Stadtlinienverkehrs in Gotha	53
Abb. 36: Strukturierung der wesentlichen qualitativen Anforderungen	62
Abb. 37: Dimensionen der Barrierefreiheit	69
Abb. 38: Haltenkategoriebildung anhand von Nutzungsdaten	70
Abb. 39: Linien im Busverkehr-Linienbündel	71
Abb. 40: Linien im Straßenbahnverkehr-Linienbündel	72
Abb. 41: Finanzprognose Busverkehrsleistungen	73
Abb. 42: Verkehr in Mittelthüringen (große Darstellung)	75
Abb. 43: VMT-Tarifzonenplan der Region Gotha (große Darstellung)	76
Abb. 44: Zielkonzept Stadtlinienverkehrs Gotha (große Darstellung)	77

Abb. 45: Zielkonzept Taktnetz Nordkreis „Nessetal“ (große Darstellung)	78
Abb. 46: Zielkonzept Taktnetz Nordkreis „Fahner Höhe / Nesseaue“ (große Darstellung).....	79
Abb. 47: Linienbeschreibung Stadtbusverkehr	81
Abb. 48: Linienbeschreibung Regionalbusverkehr.....	82
Abb. 49: Linienbeschreibung Straßenbahnverkehr.....	83
Abb. 50: Pönalekatalog	84
Abb. 51: Investitionsplan für das Jahr 2020	85
Abb. 52: Investitionsplan für das Jahr 2021	88
Abb. 53: Haltestellen im Bereich des Stadtverkehrs Gotha.....	91
Abb. 54: Haltestellen im Regionalbereich mit einer wöchentlichen Nutzung zw. 15 und 500.....	92
Abb. 55: Haltestellen im Regionalbereich mit einer wöchentlichen Nutzung zw. 0 und 15.....	93

Impressum

Herausgeber

Landratsamt Gotha

Büro Landrat / ÖPNV

18.-März-Str. 50

99867 Gotha

Internet: www.landkreis-gotha.de

Erstellung

Landratsamt Gotha

Büro Landrat / ÖPNV

18.-März-Str. 50

99867 Gotha

Internet: www.landkreis-gotha.de

Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Gotha mbH

Reinhardsbrunner Straße 23

99867 Gotha

Internet: <https://www.nvg-gotha.info/>

Bearbeitungsstand: 13.09.2021

Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist gemäß § 1 Abs. 1 RegG und § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er gehört zur Grundversorgung der Bevölkerung und soll die notwendige Mobilität zur Teilnahme am Erwerbsleben und gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle v. a. zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen und bei der Schaffung einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV soll sichergestellt werden.

ÖPNV ist nach § 1 Abs. 2 ThürÖPNVG „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ ÖPNV teilt sich i. W. in Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Schienenwegen der Eisenbahn und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) mit Bussen und Straßenbahnen auf. Zum Zusammenspiel zwischen StPNV und SPNV heißt es im ThürÖPNVG in § 2 Abs. 3: „Der ÖPNV soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche des Landes erschließende SPNV ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen StPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden. [...]“

Aufgabenträger für den ÖPNV sind nach § 3 Abs. 1 ThürÖPNVG

- das Land für den SPNV,
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den StPNV

und

- die großen kreisangehörigen Städte für den Stadtverkehr, soweit der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat.

Der Gothaer Stadtrat hat einen solchen Beschluss nicht gefasst. Aufgabenträger für den StPNV im gesamten Landkreis Gotha inklusive der großen kreisangehörigen Stadt Gotha ist somit der Landkreis Gotha. Die Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (ThürKO) regelt in § 2 und § 87 die Durchführung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises der Kommunen.

Der Nahverkehrsplan ist für den Aufgabenträger das wesentliche Instrument, um seine verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Vorstellungen zum Ausdruck zu bringen und durchzusetzen. Der Aufgabenträger ist nach § 5 Abs. 1 ThürÖPNVG verpflichtet, einen Nahverkehrsplan für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben. Das hier vorliegende Dokument ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den StPNV im Landkreis Gotha für die Jahre 2022 bis 2026.

Der Landkreis Gotha und die StPNV-Verkehrsunternehmen im Landkreis sind im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) organisiert. Wegen dieser engen

Verknüpfung zu benachbarten Nahverkehrsräumen wurde der Rahmenplan 2019-2023 des VMT bei der Fortschreibung des hier vorliegenden Dokuments als Grundlage herangezogen.

2 Generelle Rahmenbedingungen

2.1 Geographische und strukturelle Grundlagen des Nahverkehrsraumes

Der für diesen Nahverkehrsplan relevante Nahverkehrsraum umfasst den Landkreis Gotha. Eine enge Verknüpfung zu benachbarten Nahverkehrsräumen, auf die ebenfalls eingegangen wird, ergibt sich vor allem durch die Kooperation des Landkreises Gotha im Verkehrsverbund Mittelthüringen und auch durch landkreisübergreifende Verkehrsangebote wie den Schienenpersonennahverkehr und das Straßennetz.

Rahmenbedingungen für den hier vorliegenden Nahverkehrsplan stellen v. a.

- das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025 aus dem Jahr 2014 und
 - der Regionalplan Mittelthüringen aus dem Jahr 2011
- dar.

Zudem ist der VMT-Rahmenplan 2019-2023 bei der Erstellung dieses Nahverkehrsplans herangezogen worden.

2.1.1 Geographie und administrative Gliederung

Der Landkreis Gotha befindet sich im Westen Mittelthüringens. Innerhalb des Freistaates Thüringen liegt der Landkreis westlich der Landeshauptstadt Erfurt und nördlich der Kammlagen des Thüringer Walds. Der Landkreis umfasst eine Fläche von rund 936 km².

Im Geländeprofil variiert der Landkreis Gotha vom Tiefland im Norden und Nordosten, das an die Ausläufer des Thüringer Beckens grenzt, über Hochplateaus wie die Ohrdruffer Platte im Osten bis hin zu den Erhebungen des Thüringer Waldes im Süden. Unweit dessen Höhenlinie, des Rennsteigs, befindet sich bei Bad Tabarz auch der Große Inselsberg (916 Meter über Normalnull).

Der Landkreis Gotha ist umgeben von

- der Stadt Erfurt (im Osten),
- dem Ilmkreis (im Südosten),
- dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen (im Süden),
- dem Wartburgkreis (im Westen),
- dem Unstrut-Hainich-Kreis (im Norden)

und

- dem Landkreis Sömmerda (im Nordosten).

Der Landkreis Gotha gliedert sich in 30 Gemeinden (inklusive der Großen kreisangehörigen Stadt Gotha), die in der untenstehenden Karte dargestellt werden.



Abb. 1: Karte des Landkreises Gotha

2.1.2 Demographische Rahmendaten

Im Landkreis Gotha leben derzeit 134.908 Menschen (Stand 31.12.2019, Thüringer Landesamt für Statistik). Von 157.422 Einwohnern im Jahr 1989 hat sich die Bevölkerung bis ins Jahr 2019 um 22.514 (14,3%) Menschen verringert. Die folgende Tabelle zeigt diese Entwicklung auf Basis der Zahlen des Thüringer Landesamtes für Statistik (TLS) auf:

Bevölkerung (Ist-Werte)									
Ziff.	1989	1998	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2019
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	157.422	149.625	147.418	144.833	141.405	138.056	135.155	135.430	134.908

Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Gotha 1989-2019

2.1.3 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.3.1 Raumplanung

Einen zentralen strukturellen Rahmen für die Nahverkehrsplanung gibt die Raumplanung vor. Raumplanerisch wird der Landkreis im Regionalplan Mittelthüringen von 2011 behandelt. Der Regionalplan weist hierzu zentrale Orte (Grundzentren, Mittelzentren usw.) aus, die Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen für ihre Umgebung ausüben. Für das Umland dieser Zentren werden sog. Grundversorgungsbereiche definiert. Diese bilden einerseits den zugehörigen Einzugsbereich für die Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen der jeweiligen zentralen Orte zur Sicherung der erforderlichen Tragfähigkeit entsprechender Einrichtungen (Schulen etc.). Die zentralen Orte halten andererseits diese Leistungen für ihren Grundversorgungsbereich vor.

Im Landkreis Gotha ist die Große kreisangehörige Stadt Gotha ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

Auf der untersten Ebene zentraler Orte weist der Regionalplan zudem die Grundzentren

- Friedrichroda,
- Nesse-Apfelstädt,
- Ohrdruf,
- Bad Tabarz,
- Tambach-Dietharz und
- Waltershausen

aus.

Für den Landkreis werden im Regionalplan Mittelthüringen von 2011 weiter folgende Grundversorgungsbereiche ausgewiesen, die den Einzugsbereich der Zentren darstellen:

- Grundversorgungsbereich Gotha (Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) – Stadt Gotha, die Gemeinden Emleben, Eschenbergen, Friemar, Molschleben, Nesselal, Pferdingsleben, Schwabhausen, Sonneborn, Tonna, Tröchtelborn und Tüttleben sowie die Ortschaft Günthersleben-Wechmar der Gemeinde Drei Gleichen, die Ortschaft Petriroda der Landgemeinde Georgenthal und die Ortschaften Aspach, Metebach und Trügleben der Gemeinde Hörsel.
- Grundversorgungsbereich Friedrichroda (Grundzentrum) – Stadt Friedrichroda sowie die Ortsteile Engelsbach, Gospiteroda, Leina, Schönau v. d. W. und Wipperoda (seit 2020 Landgemeinde Georgenthal),
- Grundversorgungsbereich Nesse-Apfelstädt (Grundzentrum) – Gemeinde Nesse-Apfelstädt sowie die Gemeinde Drei Gleichen (ausgenommen der Ortschaft Günthersleben-Wechmar),

- Grundversorgungsbereich Ohrdruf (Grundzentrum) – Stadt Ohrdruf sowie die Gemeinden Georgenthal (ausgenommen der ehemaligen Gemeinde Leinatal), Herrenhof und Luisenthal,
- Grundversorgungsbereich Bad Tabarz (Grundzentrum) – Gemeinde Bad Tabarz sowie die Ortsteile Fischbach, Schmerbach, Schwarzhausen und Winterstein der Stadt Waltershausen,
- Grundversorgungsbereich Tambach-Dietharz (Grundzentrum) – Stadt Tambach-Dietharz,
- Grundversorgungsbereich Waltershausen (Grundzentrum) – Stadt Waltershausen sowie die Landgemeinde Hörsel (ausgenommen der Ortschaften Aspach, Metebach und Trügleben).

Zudem zählen die Gemeinden Bienstädt, Dachwig, Döllstädt, Gierstädt, Großfahner, Nottleben und Zimmernsupra, die im Landkreis Gotha liegen, zum Grundversorgungsbereich der Stadt Erfurt als Oberzentrum.

Ein wesentliches Kriterium in der Abgrenzung dieser Grundversorgungsbereiche ist gemäß Landesentwicklungsplan die Erreichbarkeit ihres jeweiligen zentralen Ortes mit dem ÖPNV binnen maximal 30 Minuten. Zur Grundsicherung der Daseinsvorsorge sollen so Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen angemessen erreichbar und auch tragfähig sein. Der gesamte Landkreis wird im Regionalplan Mittelthüringen als Ländlicher Raum beschrieben. Für den ÖPNV im Allgemeinen wird der folgende Anspruch im Regionalplan formuliert: „Auf der Grundlage seiner vielgestaltigen Struktur sollen die spezifischen endogenen Potenziale des Ländlichen Raumes angepasst entwickelt und entsprechend den lokalen Gegebenheiten und Möglichkeiten durch [...] angemessene flächendeckende ÖPNV-Bedienung genutzt werden.“

Zudem weist der Regionalplan Mittelthüringen 2011 für die Stadt Gotha und das ländliche Umfeld einen „Stadt- und Umland-Raum“ ohne gemeindescharfe räumliche Abgrenzung aus. Dahinter steht der Grundsatz der Einbeziehung unterschiedlicher Gemeinden in Abstimmungen je nach Aufgabenstellung oder speziellem Handlungsbedarf. Diese Herangehensweise korrespondiert mit dem inhaltlich und räumlich sinnvollen Prinzip der Freiwilligkeit für interkommunale Kooperationen.

2.1.3.2 Schulen

Im Schuljahr 2019/20 besuchten 12.878 Schüler die 54 allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Gotha. Die fünf berufsbildenden Schulen im Kreis wurden im Schuljahr 2019/20 von 3.153 Schülern besucht.

Die folgende Landkarte zeigt die Verteilung der Schulstandorte im Landkreis Gotha je nach Schulart.

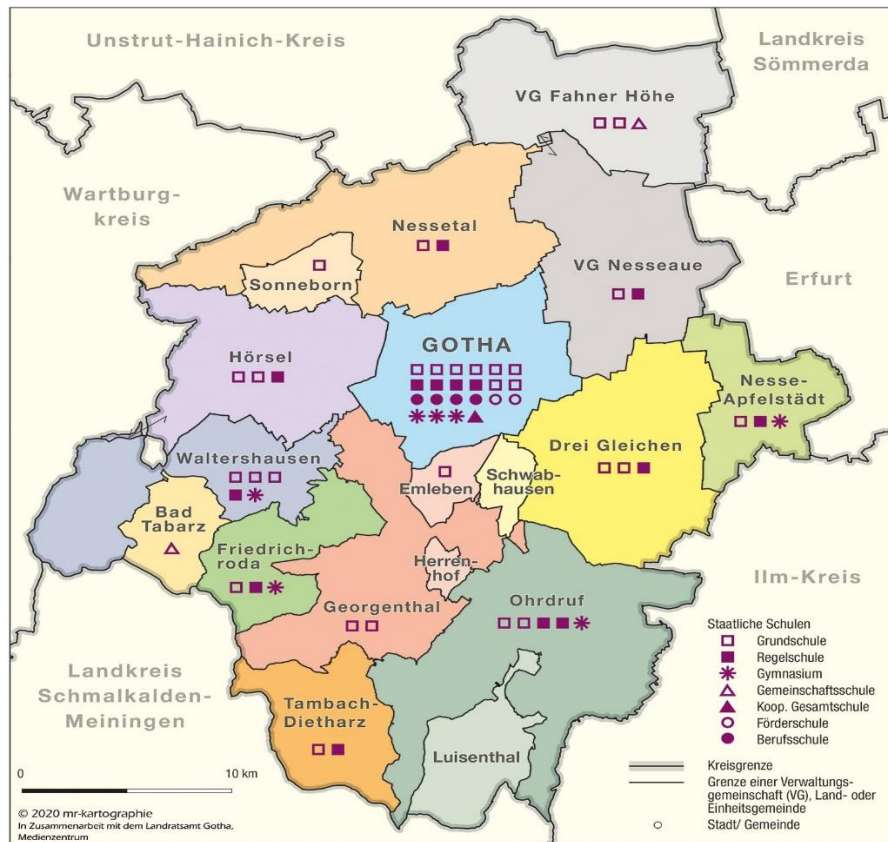


Abb. 3: Schulstandorte im Landkreis Gotha

(Eigene Darstellung auf Basis der Schulliste des Amtes für Bildung, Schulen, Sport und Kultur)

Auf die Integration der Schülerbeförderung in den StPNV-Linienverkehr wird in Kapitel 3.7 näher eingegangen.

2.1.3.3 Tourismus

Ein bedeutender Wirtschaftsfaktor im Landkreis Gotha ist der Tourismus. Seit den 1990er Jahren führt der Landkreis die Thüringer Beherbergungstatistik an. So verzeichnete das Thüringer Landesamt für Statistik für den Landkreis im Jahr 2019 insgesamt 980.459 touristische Übernachtungen in den gewerblichen Beherbergungsbetrieben. Entsprechend den jährlichen Erhebungen des Tourismusverbandes Thüringer Wald/Gothaer Land e.V. kamen aus den Bereichen Camping und Privatvermietungen noch einmal gut 65.000 Übernachtungen hinzu. So dass im Landkreis Gotha allein in 2019 über 1.045 Mio. Übernachtungen von Touristen, Geschäftsreisenden und Kurgästen stattfanden.

Als wesentliche Säulen für die weitere touristische Entwicklung im Freistaat weist das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 den Natur- und Aktivtourismus, den Kultur- und Städtetourismus und den Gesundheitstourismus aus. Alle drei werden im Landkreis bereits erfolgreich abgedeckt. In diesem Zusammenhang formuliert das Landesentwicklungsprogramm auch einen Anspruch an den ÖPNV (Kapitel 4.4 LEP, Ziffer 5, Leitvorstellungen): „Die vorhandene regional und überregional bedeutsame touristische Wegeinfrastruktur soll gesichert und weiterentwickelt werden. Der Verknüpfung mit der Wegeinfrastruktur benachbarter Länder sowie Anbindung an den ÖPNV kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu.“

Die Räume mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung im Landkreis Gotha stellen der gesamte Südkreis Teil des Naturraums Thüringer Wald, die besonderen Landschaftsgebiete Thüringer Burgenland Drei Gleichen im Südosten und die Fahner'sche Höhe im Norden sowie die große kreisangehörige Stadt Gotha in der Kreismitte dar.

Die Städte Gotha, Waltershausen und Ohrdruf sind von Bedeutung für den Stadt-, Bildungs- und Kulturtourismus. Die Stadt Gotha wird diesbezüglich explizit im Regionalplan Mittelthüringen als Ort mit Tourismus- und Erholungsfunktion ausgewiesen, in dem der Kultur- und Bildungstourismus weiter entwickelt werden soll. Regional bedeutsame Tourismusorte als Schwerpunkte der touristischen Entwicklung und der Sicherung der Tourismus- und Erholungsfunktion im Landkreis Gotha sind Crawinkel, Friedrichroda, Georgenthal, Luisenthal, Drei Gleichen, Bad Tabarz und Tambach-Dietharz (Regionalplan Mittelthüringen 2011, Ziel Z 4-9).

Insbesondere die Gebiete des Thüringer Waldes im Süden des Landkreises sind ein beliebtes Erholungsgebiet. Von Bedeutung für den Tourismus im Landkreis Gotha ist auch die traditionsreiche Thüringerwaldbahn. Diese Überlandstraßenbahn der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) verkehrt als Linie 4 zwischen Gotha und Waltershausen/Bad Tabarz. Die Thüringerwaldbahn übernimmt als regional bedeutsame Schienenverbindung (Regionalplan Mittelthüringen 2011, Ziel Z 3-1) einerseits touristische Funktionen und bindet andererseits das Grundzentrum Bad Tabarz an die Große kreisangehörige Stadt Gotha mit ihren zahlreichen Umsteigemöglichkeiten an. Zudem ist auch die Strecke 606 des Schienenpersonennahverkehrs (Fröttstädt – Waltershausen – Friedrichroda) bedeutsam für den Tourismus im Landkreis Gotha.

Einen nachhaltigen Schub für die touristische Entwicklung soll in den Folgejahren die Erschließung des Großen Inselsberges mit sich bringen. Hierzu sind die Anrainerkommunen und -landkreise eine Kooperation eingegangen. Mittelfristig ist

dieser touristischen Destination auch in Sachen verkehrlicher Anbindung Rechnung zu tragen.



Abb. 4: Thüringerwaldbahn bei Wahlwinkel



Abb. 5: Nesselal-Radweg

(Bildquelle: Lisa Kristin Schrötter, ©Tourismusverband Thüringer Wald/Gothaer Land e.V.)

2.1.3.4 Arbeitgeber als Verkehrserzeuger

Neben Schulstandorten und Tourismus-Schwerpunkten sollen auch weitere singuläre Verkehrserzeuger benannt werden. Dies sind vor allem große Arbeitgeber im Landkreis Gotha und seiner Umgebung. Die dort beschäftigten Erwerbstätigen sind als potenzielle ÖPNV/StPNV-Nutzer anzusehen. Gemäß Statistik der Bundesagentur für Arbeit waren im Juni 2020 im Landkreis Gotha 49.556 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (davon: Vollzeitbeschäftigte: 37.490; Teilzeitbeschäftigte: 12.066; Thüringer Landesamt für Statistik: Arbeitsortangaben).

Die deutlichen Arbeitsplatz-Schwerpunkte im Landkreis Gotha ergeben sich u. a. durch

- die Gewerbegebiete in der Stadt Gotha, darunter „Gotha Ost“, „Gotha Süd“, „Kindleber Straße“, „Luftschiffhafen“,
- die Gewerbegebiete in Waltershausen, darunter „Waltershausen Nord“ und „Gothaer Straße“,
- die Gewerbegebiete in der Gemeinde Hörsel, „Marktal 1“ und „Marktal 2“ und
- das Gewerbegebiet „Ohrdruf-Herrenhof-Hohenkirchen“ bei Ohrdruf
- das Gewerbegebiet Sonneborn

sowie zahlreiche weitere kleinere Gewerbegebiete.

Ergänzend zu betrachten sind auch Auspendler, deren Arbeitsplätze sich außerhalb des Landkreises Gotha befinden.

Es wird deutlich, dass neben den Arbeitsplätzen im Landkreis Gotha auch die Pendler-Bewegungen ein beträchtliches Potenzial an ÖPNV/StPNV-Nutzern bedeuten.

Die Stadt Erfurt mit ihren 109.632 Arbeitsplätzen (Thüringer Landesamt für Statistik: Arbeitsortangaben Juni 2020) ist ein wichtiges Ziel für Pendler aus dem Landkreis Gotha. Die VLG bindet die Stadt Erfurt mit ihren Regionalbuslinien 812, 891 und 894 an den Landkreis Gotha an.

Das Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz, östlich des Landkreises Gotha bei Arnstadt im Ilm-Kreis gelegen, ist als großer Industrie- und Gewerbestandort ein wichtiger Verkehrserzeuger auch für den Landkreis Gotha. Zusammen mit den Industrie- und Gewerbegebieten in Thörey, Arnstadt und Rudisleben sind in dem rund 6 km² großen Gebiet über 8.000 Arbeitnehmer beschäftigt. In Nähe des Erfurter Kreuzes befinden sich zudem die Gewerbegebiete (GWG) der Gemeinde Nesse-Apfelstädt in den Ortsteilen Kornhochheims („GWG Kornhochheim“ und Apfelstädt (GWG „Niederwiese“ und GWG „Ortsausgang West“) mit rund 1.100 Beschäftigten. In dieser Region kann in Summe derzeit von rund 9.100 bis 9.500 Werktätigen ausgegangen werden.

Für die Gewerbe- und Industrieflächen am/rund um das Erfurter Kreuz (inkl. Thörey, Arnstadt und Rudisleben) wird aufgrund weiterer Ansiedlungen ein Zuwachs von ca. 2.000 Arbeitsplätzen prognostiziert (Quelle: Wirtschaftsförderung der Stadt Arnstadt; Mai 2021).

Der Ilm-Kreis, der Landkreis Gotha und die Stadt Erfurt kooperieren, um die Region rund um das Erfurter Kreuz als Entwicklungsmotor weiter zu stärken. Mit mehreren Regionalbuslinien bietet die IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau ein dichtes Liniennetz im Bereich des Erfurter Kreuzes an. Davon fährt die Linie 3 den Bahnhof Neudietendorf an, zu Hauptverkehrszeiten halbstündlich, und bietet in Verknüpfung mit dem SPNV eine Anbindung in den Landkreis Gotha hinein. Dieses Verkehrsangebot erfolgt in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), das VMT-Ticket gilt auch für diese Fahrten.

2.1.4 Anbindung an das Verkehrswegenetz

Das Verkehrswegenetz im Landkreis Gotha stellt für den ÖPNV eine zentrale Rahmenbedingung dar. Neben dem Straßennetz für den StPNV werden auch weitere Verkehrswege betrachtet, die in Kombination mit dem StPNV für eine verkehrsmittelübergreifende Fahrt von Bedeutung sein können.

Einen Überblick über das Verkehrswegenetz im Landkreis Gotha und seiner Umgebung bietet die untenstehende Grafik.

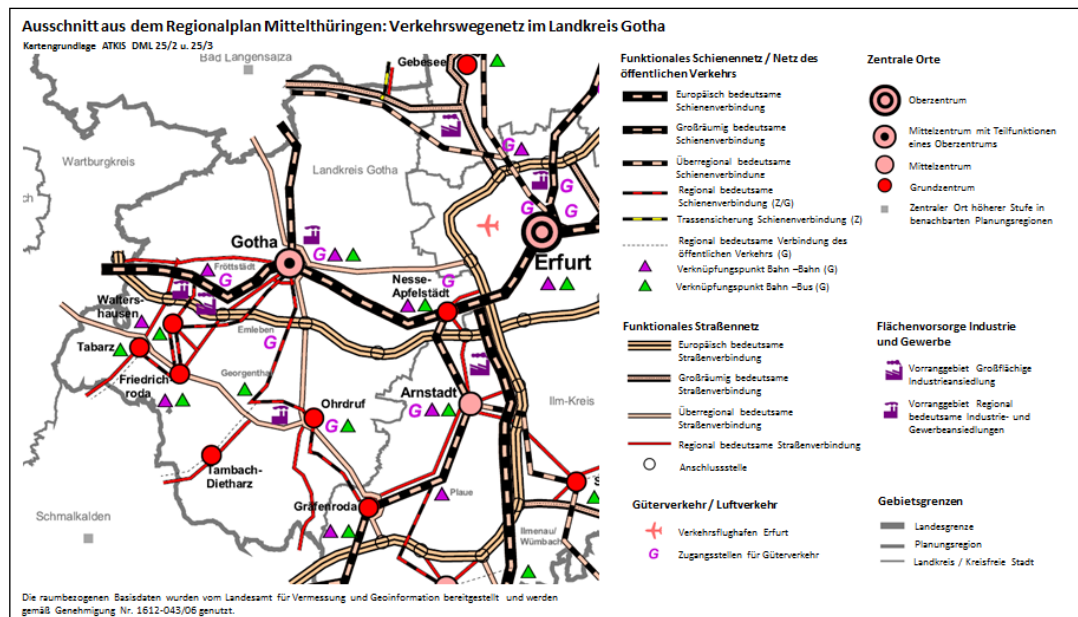


Abb. 6: Verkehr in Mittelthüringen

Abbildung 6 ist aus dem Regionalplan Mittelthüringen entnommen. Die Darstellung weicht von der heutigen Situation in der Form ab, dass hierbei der zum 11.12.2011 eingestellt Schienenpersonennahverkehr auf der Ohrtalbahn sowie deren Verknüpfungen zum Straßenpersonennahverkehr noch enthalten ist.

2.1.4.1 Straßennetz

Zentrale Straßenverbindungen im Landkreis sind vor allem

- die Bundesstraße 7 (Ost-West-Richtung: Erfurt – Gotha) (ab Gotha bis Eisenach weiter als Landesstraße L3007),
- die Bundesstraße 88 (Ost-West-Richtung: Ilmenau – Ohrdruf – Eisenach)

und

- die Bundesstraße 247 (Nord-Süd-Richtung: Bad Langensalza – Gotha – Ohrdruf) (ab Ohrdruf bis Oberhof weiter als Landesstraße L3247).

Zudem verläuft die Bundesstraße 176 durch den äußersten Norden des Landkreises.

Die Bundesautobahn 4 führt mit den Anschlussstellen Neudietendorf, Wandersleben, Gotha, Gotha-Boxberg und Waltershausen in Ost-West-Richtung durch den Landkreis. Dieser Abschnitt wird nicht für den StPNV genutzt. Als Teil der

Europastraße 40 ist die Bundesautobahn 4 eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen und für den Landkreis ein bedeutender Anschluss an den straßengebundenen (Fern-) Verkehr.

Hinzu kommt ein Netz von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen und sonstigen Straßen. Das Straßennetz im Landkreis Gotha gliedert sich ungefähr auf in

- 89 km Bundesstraßen,
- 222 km Landesstraßen

und

- 117,6 km Kreisstraßen

sowie Gemeindestraßen und sonstige Straßen.

2.1.4.2 Schienennetz

Der für die Anbindung an den Fernverkehr wesentliche Bahnhof im Landkreis ist der Bahnhof Gotha. In den Richtungen Frankfurt (Main) und Leipzig wird Gotha zweistündlich und in Einzelfahrten mit ICE-Zügen bedient. Ebenfalls besteht ein Anschluss an das IC-Netz. Hierbei erfolgt eine Bedienung mit drei Zugpaaren Kassel – Gotha – Gera sowie Einzelfahrten auf der Relation Frankfurt – Gotha – Leipzig. Über den rund 20 Fahrminuten entfernten Erfurter Hauptbahnhof bestehen über weitere Umsteigemöglichkeiten zu den Fernverkehrszügen in Richtung Halle/Berlin bzw. Nürnberg/München.

Die (abschnittsweise) durch den Landkreis Gotha verlaufenden Linien des SPNV sind in der folgenden Tabelle aufgelistet. Diese Linien werden von der DB Regio Südost, der Erfurter Bahn/Elster Saale Bahn, Abellio Rail Mitteldeutschland und der Süd Thüringen Bahn betrieben.

SPFV/SPNV-Linien im Landkreis Gotha					
Ziff.	Linie	Streckenverlauf	Bedienungshäufigkeit	Bediente Halte im Landkreis Gotha (Systemhalte, ohne Halte einzelner Züge)	Betreiber
1	Schienerpersonnenfernverkehr (SPFV)				
2	ICE 50	(Wiesbaden –) Mainz – Frankfurt (Main) – Gotha – Erfurt – Leipzig – Dresden	zweistündlich	Gotha	DB Fernverkehr AG
3	IC 51	Köln – Düsseldorf – Kassel – Gotha – Erfurt – Gera	Einzelzüge	Gotha	DB Fernverkehr AG
4	Schienerpersonnenahverkehr (SPNV)				
5	RE 1	Göttingen – Gotha – Erfurt – Gera – Glauchau (Sachs)	zweistündlich	Gotha, Neudietendorf	DB Regio AG
6	RE 2	Kassel – Leinefelde – Döllstadt – Erfurt	zweistündlich	Döllstadt	DB Regio AG
7	RE 7	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Grimmenthal – Würzburg	zweistündlich	Neudietendorf	DB Regio AG
8	RE 45	Eisenach – Gotha – Erfurt – Naumburg (Saale) – Leipzig	stündlich	Meckterstadt, Fröttstadt, Gotha, Seeborgen, Wandersleben, Neudietendorf	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
9	RE 47	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Saalfeld (Saale)	stündlich	Neudietendorf	Erfurter Bahn GmbH
10	RE 50	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Meiningen	zweistündlich	Neudietendorf	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
11	RB 20	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Ilmenau	Einzelzüge	Neudietendorf	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
12	RB 23	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Ilmenau (– Rennsteig)	stündlich	Neudietendorf	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
13	RB 44	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Saalfeld (Saale)	Einzelzüge	Neudietendorf	Erfurter Bahn GmbH
14	RB 46	Fröttstadt – Friedrichroda	stündlich	Fröttstadt, Hørselgau, Waltershausen, Waltershausen-Schnepfenthal, Reinhardbrunn-Friedrichroda, Friedrichroda	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
15	RB 48	Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Meiningen	Einzelzüge	Neudietendorf	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
16	RB 52	Leinefelde – Döllstadt – Erfurt	zweistündlich	Gräfenonna, Döllstadt, Dachwig	DB Regio AG
17	RB 53	Bad Langensalza – Gotha	zweistündlich	Ballstädt, Bußleben, Gotha Ost, Gotha	DB Regio AG

Abb. 7: Schienennetz und Angebot: SPFN/SPNV im Landkreis Gotha

Eine weitere Eisenbahntrasse im Landkreis Gotha ist die Kursbuchstrecke Nr. 572 von Gotha nach Gräfenroda (Ohratalbahn). Diese Trasse wird derzeit nicht für den SPNV genutzt; der Freistaat Thüringen hat die Leistung mit Wirkung zum 11. Dezember 2011 abbestellt. Die bestehende Verkehrsnachfrage entlang der Strecke wird stattdessen durch die Regionalbuslinien 850, 851, 852, 856, 857, 860 und 861

bedient. Der Landkreis Gotha fordert auf Basis eines Kreistagsbeschlusses die Wiederbestellung des Personennahverkehrs auf der Ohratalbahn.

2.1.4.3 Flughäfen

Etwas östlich der Grenze des Landkreises und ca. 25 km östlich der Stadt Gotha gelegen befindet sich der internationale Verkehrsflughafen Erfurt-Weimar. Weiter sind der Flughafen Frankfurt am Main und der Flughafen Leipzig/Halle aus der Stadt Gotha per Bahn binnen rund zwei Stunden erreichbar.

2.2 Rechtsgrundlagen

Auf ausgewählte Rechtsgrundlagen ging bereits die Einleitung (Kapitel 1) ein. In diesem Abschnitt sollen nun ergänzend weitere wesentliche Rechtsgrundlagen Erwähnung finden, die den zentralen Rahmen für die Aufstellung des NVP und die Durchführung des StPNV bilden, ohne dabei einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Der in diesem NVP im Fokus stehende StPNV umfasst gemäß § 8 Abs. 1 und 2 PBefG den ÖPNV mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (Obussen) und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie auch den Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der den ÖPNV mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Eine wesentliche Rechtsgrundlage für den ÖPNV im Freistaat Thüringen ist die Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (Thüringer Kommunalordnung, kurz ThürKO). Sie regelt in § 2 und § 87 die Durchführung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises der Kommunen.

Weitere wesentliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Freistaat Thüringen definiert das ThürÖPNVG, v. a. sind dies

- Ziele und Grundsätze des ÖPNV in § 2 ThürÖPNVG,
- die Rolle und Pflichten der Aufgabenträger in den §§ 3 und 4 ThürÖPNVG,
- den Ablauf der Nahverkehrsplanung und die Inhalte eines NVP (siehe oben) in den §§ 5 und 6 sowie
- die Finanzierung des ÖPNV unter Beteiligung des Landes in § 8 ThürÖPNVG.

Im PBefG werden zentrale Regelungen für den ÖPNV getroffen. Unter anderem regelt das PBefG

- die entgeltliche bzw. geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahrzeugen in § 1 PBefG,
- das Vorgehen für Anträge, Genehmigungen und Zulassungen von Unternehmern für die genehmigungspflichtige Personenbeförderung in den §§ 2 bis 27 PBefG, insbesondere
 - die Definition öffentlichen Personennahverkehrs in § 8 Abs. 1 und 2 PBefG,

- wesentliche Zwecke des Nahverkehrsplanes und Vorschriften zu seiner Aufstellung in § 8 Abs. 3 PBefG,
- Grundsätzliches zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im ÖPNV-Bereich, darunter insbesondere die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für Verkehrsleistungen, die nicht bei ausreichender Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich erbracht werden können in § 8a PBefG,
- grundsätzliche Anforderungen an ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 der VO EG Nr. 1370/2007 in § 8 b PBefG
- sowie die Genehmigung von Verkehren in den §§ 9 bis 27 PBefG,
- die Tarifflicht in § 39 PBefG.

In § 8 PBefG sind Festlegungen zur Förderung der Verkehrsinteressen im ÖPNV getroffen. Nach § 8 Abs. 3a PBefG wirkt die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Befugnisse an der dem Aufgabenträger obliegenden Aufgabe nach § 8 Abs. 3 Satz 1 mit.

Die Genehmigungsbehörde hat einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

§ 8 Abs. 3 Satz 3ff PBefG geht auf die Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ab dem 1. Januar 2022 ein: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...]“

Mit der letzten Novellierung des PBefG wurden Vorschriften erlassen, welche u. a. die Bereitstellung von Verkehrsdaten vorsieht. Solange diese Vorschriften nicht vom Bundesministerium für Verkehr mit einer Mobilitätsdatenverordnung präzisiert werden, lassen sich keine konkreten Anforderungen hieraus für die Verkehrsunternehmen bzw. für die Aufgabenträger ableiten.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bietet den Aufgabenträgern ein Instrumentarium, um im Einklang mit EU-Recht gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Dienstleistungen an die Betreiber vergeben und hierfür Ausgleichsleistungen gewähren zu können. Maßgebliche Bedeutung hat hierbei der öffentliche Dienstleistungsauftrag, dessen Ausgestaltung in den Artikeln

- 3 (Öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften),

- 4 (Obligatorischer Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften),
- 5 (Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge),
- 6 (Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) und
- 7 (Veröffentlichung)

geregelt ist.

Die Regelungen zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sind zu beachten. Das PBefG wurde entsprechend novelliert, um die vorgeordneten EU-rechtlichen Regelungen zu berücksichtigen.

Eine wichtige Grundlage zur Regelung der Finanzierung/Bezuschussung des Straßenbahnverkehrs im Landkreis Gotha ist zudem die „Richtlinie über die Gewährung von Zuschüssen als Teil der Erträge von gemeinwirtschaftlichem Straßenbahnverkehr im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) – Linienverkehr – im Bereich des Aufgabenträgers Landkreis Gotha“ (StPNV-Richtlinie 2019).

Das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften“ (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Damit wurden die europäischen Vorgaben für Beschaffungsquoten von sauberen Fahrzeugen ins deutsche Recht überführt. Die Regelungen sind bei der Neuvergabe von ÖPNV-Leistungen zu berücksichtigen.

Fahrzeug- klasse	Definition „sauberes Fahrzeug“	Beschaffungsquoten 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquoten 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
Lkw (> 3,5 t zGM)	Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID bspw. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe**, Biokraftstoffe**)	10 %	15 %
Busse (> 5 t zGM)		45 % *	65 % *

Quelle: BMVI

* Die Hälfte der beschafften Busse muss emissionsfrei sein, d.h. weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen, z.B. Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge.

** Alternative Kraftstoffe dürfen nicht mit konventionellen, fossilen Kraftstoffen gemischt werden.

3

3.1 Organisation des StPNV im Landkreis Gotha

3.1.1 Überblick über das StPNV-System

Die untenstehende Grafik stellt den Kern der Organisation des StPNV im Landkreis Gotha im aktuellen Ist-Zustand schematisch dar.

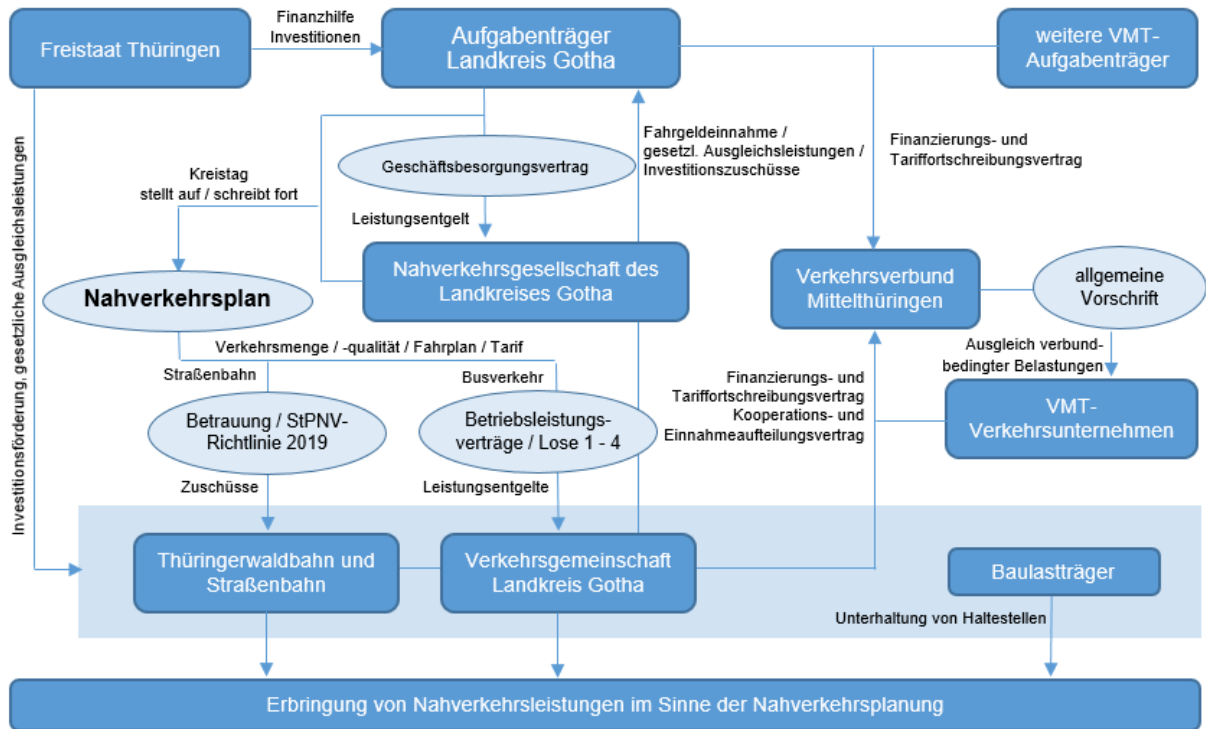


Abb. 8: StPNV-System im Landkreis Gotha

Der **Landkreis Gotha** ist **Aufgabenträger** für den StPNV sowohl im Landkreis als auch für das Gebiet der großen kreisangehörigen Stadt Gotha.

In Umsetzung der vorangegangenen Nahverkehrsplanung wurde zur Erbringung der übergreifenden Management- und Organisationsleistung die **Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Gotha mbH (NVG)** (Beschluss des Kreistages Nr. 34/2016) gegründet. Nach Betriebsaufnahme lag die Hauptaufgabe der NVG darin, die wettbewerbliche Vergabe der Busverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens im Busverkehr umfassen die Haupttätigkeitsfelder der NVG für den Landkreis

- Management und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs
 - Betrieb des vom Landkreis vorgehaltenden Rechnergestützten Betriebleitsystems (RBL)
 - Betrieb des Kundenzentrums (Gotha Hauptbahnhof)
 - Fahrplanabstimmung/-vorgaben
 - Fahrscheinakquise (Betreuung von Abo- bzw. Großkunden)

- Unterstützung des Landkreises im Verkehrsverbund Mittelthüringen
- Vergabe und Bewirtschaftung der Verkehrsdienstleistungen
 - Vertragsbewirtschaftung
 - Vorbereitung/Durchführung der Vergabe von Verkehrsleistungen

Die Verkehrsunternehmen Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) im Straßenbahnverkehr und die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR(VLG) im Busverkehr erbringen den gemeinwirtschaftlichen StPNV im Landkreis Gotha (näheres im Punkt 3.1.2).

Insofern der StPNV nicht auf eigener Infrastruktur (betrifft nur die TWSB) erbracht wird, stellen die jeweils zuständigen **Baulastträger** diese zur Verfügung. Dies betrifft neben öffentlichen Halte- bzw. Verknüpfungsstellen auch Einrichtungen, welche für einen effektiven ÖPNV unerlässlich sind.

Der **Freistaat Thüringen** leistet zum einen Finanzhilfen an die StPNV-Aufgabenträger. Zum anderen unterstützt er die mit der Durchführung des StPNV beauftragten Verkehrsunternehmen finanziell bei Investitionen und zahlt gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45a PBefG und für die Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX. Weiterhin fördert der Freistaat Thüringen kommunale Baulastträger beim Aus-/Um-/Neubau von barrierefreien Haltestellen sowie weiterer ÖPNV-Infrastruktur.

Der **Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)** ist ein Zusammenschluss von fünfzehn Verkehrsunternehmen in Mittelthüringen. Das Gebiet des VMT umfasst die Städte Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie die Landkreise Gotha, Weimarer Land, Saale-Holzland-Kreis, Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis. Ziel des Verbundes ist die gemeinsame Schaffung eines attraktiven einheitlichen Nahverkehrsangebotes. Hierzu stimmen die beteiligten Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne aufeinander ab, bieten einen gemeinsamen Verbundtarif an und präsentieren sich mit dem VMT gemeinsam in der Öffentlichkeit. Im Verbundgebiet haben die Fahrgäste die Möglichkeit, mit einem Ticket Bus, Bahn und Straßenbahn zu fahren.

VMT-Verkehrsunternehmen sind:

- Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
- DB Regio AG, Regio Südost
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
- Erfurter Bahn GmbH
- Erfurter Verkehrsbetriebe AG
- GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH
- Jenaer Nahverkehr GmbH
- JES Verkehrsgesellschaft mbH

- KomBus GmbH
- Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
- Süd Thüringen Bahn GmbH
- Stadtwirtschaft Weimar GmbH
- Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH
- Verkehrsunternehmen Andreas Schröder
- Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR.

Dem Verkehrsverbund Mittelthüringen liegen zwei zentrale Verträge zugrunde: Der VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag zwischen den Aufgabenträgern, den beteiligten Verkehrsunternehmen sowie der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH regelt den Verbundtarif sowie die finanziellen Ausgleichsverpflichtungen der beteiligten Aufgabenträger. Der VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungungsvertrag zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH regelt die Zusammenarbeit der Verbundpartner insb. bezüglich des Verbundmanagements, der Einnahmeverteilung und der Abstimmung des Verkehrsangebotes im Verbundgebiet.

3.1.2 Organisation und Durchführung des Betriebs

Entsprechend der Nahverkehrsplanung für den Zeitraum 2017 – 2021 wurde der gesamte öffentliche Busverkehr, verteilt auf vier Lose, europaweit ausgeschrieben und in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren an eine Bietergemeinschaft, bestehend aus den privaten Busunternehmen

- Fuhrbetrieb Lorenz & Sohn GmbH,
- Büchner Omnibus GmbH,
- Omnibus- und Güterverkehr Klaus Gessert e. K. und
- Wollschläger & Partner GmbH,

neu vergeben. Die zugehörigen Betriebsleistungsverträge für die Lose 1 bis 4 wurden am 21.12.2018 mit der Bietergemeinschaft geschlossen. Der Leistungszeitraum erstreckt sich vom 01.07.2019 bis zum 30.06.2029. Zur Erfüllung der Betriebsleistungsverträge wurde zwischen den Verkehrsunternehmen der Bietergemeinschaft ein Arbeitsgemeinschafts-Vertrag geschlossen. Seither firmiert diese als Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR (VLG).

Als Subunternehmer der VLG erbringt die Firma Omnibusbetrieb Herrmann, Inhaber Benjamin Herrmann e. K einen Teil der Fahrplanleistung im Süden des Landkreises. Der Betreiberwechsel zum 01.07.2019 erfolgte nahtlos und reibungsfrei. Aufgrund der gewählten Ausgestaltung der Betriebsleistungsverträge (Bruttoverträge) stehen die Fahrgeldeinnahmen sowie die gesetzlichen Ausgleichsleistungen dem Landkreis zu. Damit trägt der Landkreis Gotha vollständig das Einnahmerisiko für den beauftragten

Busverkehr. Die VLG erhält entsprechend der bezuschlagten Angebotspreise, der Regelungen zur Preisgleitung und Spitzabrechnung Leistungsentgelte für die Verkehrsdurchführung.

Die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH wurde durch Kreistagsbeschluss vom 17.06.2009 und dessen Umsetzung mit Vertragsschluss zwischen Landkreis und TWSB vom 09.09.2009 mit öffentlichen Verkehrsleistungen im Sinne der Nahverkehrsplanung betraut. Die Betrauung gilt seit dem 01. Juli 2009 und endet mit Ablauf des 30. Juni 2024.

Die StPNV-Richtlinie 2019 bildet die Grundlage zur Finanzierung des Straßenbahnverkehrs. Sie wurde vom Landkreis Gotha als Aufgabenträger (Beschluss des Kreistages Gotha Nr. 02/2019) erlassen. In der Richtlinie ist die Finanzierung bzw. Bezuschussung des Straßenbahnverkehrs durch den Landkreis geregelt. Die Fahrgeldeinnahmen sowie die gesetzlichen Ausgleichsleistungen verbleiben bei der TWSB und senken deren Zuschussbedarf.

Damit wird der Straßenpersonennahverkehr im Landkreis Gotha von

- der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha GbR (VLG) im StPNV mit Bussen und
 - der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) im StPNV mit Straßenbahnen und ggf. im Schienenersatzverkehr mit Bussen
- erbracht.

Taxi- und Mietwagenunternehmen sind im Landkreis Gotha lediglich im Bereich der freigestellten Schülerbeförderung tätig, nicht jedoch im regulären StPNV.

3.2 Betrieb des StPNV im Landkreis Gotha - Infrastruktur

Im Folgenden soll auf die betriebliche Infrastruktur für die Durchführung des StPNV eingegangen werden. Zur betrieblichen Infrastruktur zählen die betriebsnotwendigen Fahrzeuge sowie die betriebsnotwendigen baulichen Anlagen.

3.2.1 Betriebliche Infrastruktur: Straßenbahnen

Die betriebliche Infrastruktur für den Straßenbahnbetrieb umfasst nach Angaben der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (Stand 12.05.2021) i. W.

- Straßenbahnfahrzeuge (Triebwagen, Beiwagen, Sonderfahrzeuge),
- Straßenbahnbetriebshof Gotha („Wagenhalle“) an der Waltershäuser Straße 98 mit Verwaltungsgebäuden, Werkstätten, Betriebsdienstgebäuden, Abstellhalle und Lagerflächen,
- die Streckenanlagen, bestehend u. a. aus

- Ober- und Unterbau der unabhängigen und der besonderen Bahnkörper und straßenbündigen Bahnkörper,
- die Energieversorgungs- und Fahrleitungsanlagen,
- Sicherheitsanlagen, Nachrichtentechnik, Signalanlagen, Betriebsleitsystem (ITCS) und Fernwirktechnik,
- Ingenieurbauwerken wie Brückenbauwerken, Stützbauwerken, Erdbauwerken

sowie

- die Haltestellen und deren Ausstattung.

Das Streckennetz besteht aus ein- und zweigleisigen Abschnitten und umfasst 36,35 km. Insbesondere außerhalb von Ortslagen sind unabhängige Bahnkörper vorherrschend. Innerhalb der Ortslagen in Gotha und Waltershausen dominieren straßenbündige und besondere Bahnkörper.

Über die Gesamtstrecke führen 54 Bahnübergänge, von denen ein Teil technisch gesichert ist.

Zur Fahrstromversorgung werden 5 Gleichrichterunterwerke in Gotha Hersdorfstraße, Gotha Waltershäuser Straße, Boxberg, Wahlwinkel sowie Friedrichroda genutzt.

An allen Endhaltestellen sowie am Boxberg, auf und vor dem Betriebshof befinden sich insgesamt 8 Gleisschleifen.

Zusätzlich sind entsprechende Betriebsdienstgebäude an den Haltestellen Ostbahnhof, Kreiskrankenhaus, Waltershausen, Wahlwinkel, Reinhardsbrunn Bahnhof, Friedrichroda, Marienglashöhle und Bad Tabarz vorhanden.

Derzeit befinden sich für den regulären Linienbetrieb folgende Straßenbahnfahrzeuge im Bestand der TWSB.

Straßenbahnfahrzeuge der TWSB im Linienbetrieb							
Ziff.	Anzahl 1	Typ 2	Hersteller 3	Baujahr 4	Durchschnittsalter (Stand Mai 2021) 5	Kapazität Sitzplätze 6 Stehplätze 7	
1	13	4-Achser KT4D	CKD Prag	1981-1990	32 Jahre	34-39	85
2	2	4-Achser KT4D Zweirichter	CKD Prag	1990	31 Jahre	32	90
3	3	8 Achser GT8 mit Niederflurmittelteil	DÜWAG/BBC	1962-1964	58 Jahre	55	80
4	6	8 Achser mit Niederflurmittelteil Be4/8	Schindler	1979-1981	41 Jahre	54	78
5	Σ 24				Ø 37,4		

Abb. 9: Fuhrpark der TWSB für den Linienbetrieb (ohne Partybahn und historische Fahrzeuge)

Für den Linienbetrieb stehen 18 Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung. Weitere 6 Fahrzeuge befinden sich im Zulassungsverfahren. Seit 1998 wurden alle Fahrzeuge des Typs KT4D(-Mod) modernisiert. Dennoch weist das hohe Durchschnittsalter der Straßenbahnfahrzeuge auf einen dringenden Investitionsbedarf hin. Gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan für die Jahre 2017-2021 (Datenstand 2016) hat sich das Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Linienbetrieb von 33 auf 36 Jahre (Stand 2021) erhöht. Neben den o. g. Fahrzeugen für den regulären Linienbetrieb verfügt die TWSB zudem über historische Straßenbahnzüge sowie Sonderfahrzeuge und Arbeitsfahrzeuge. Die 8-Achser-Straßenbahnwagen vom Typ GT 8 und Be4/8

verfügen über ein rollstuhlfahrgerechtes Niederflurmittelteil. Für den Einstieg an Haltestellen ohne angepasste Bordhöhe sind in den Straßenbahnfahrzeugen Typ GT 8 eigens Klapprampen installiert. Der Einsatz dieser Fahrzeuge im Linienverkehr ist in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet und wurde soweit möglich mit Behindertenvertretern abgestimmt.



Abb. 10: TWSB-Triebwagen Nr. 222 (Typ Be4/8) & Nr. 508 (GT 8)

(Bildquelle: <http://waldbahn-gotha.de>)

3.2.2 **Betriebliche Infrastruktur: Busse**

Zur betrieblichen Infrastruktur für den Linienverkehr mit Bussen zählen i. W.

- die Omnibusse und
- die Omnibusbetriebshöfe.

Der Verkehr findet ausschließlich unter der Nutzung öffentlicher bzw. öffentlich zugänglicher Straßen statt und ist in der Regel übrigen Straßenverkehrsteilnehmern im Nutzungsstatus gleichgestellt. Besondere Fahrspuren für Omnibusse führen zu keiner Sondernutzung im Sinne des Straßenrechts.

Die Einzelunternehmen der VLG sowie das beauftragte Subunternehmen verfügen im Landkreis Gotha über Omnibusbetriebshöfe. Davon wurden 5 Omnibusbetriebshöfe mit Hilfe von GVFG-Fördermitteln in den Jahren 1993 bis 1998 errichtet. Für die Laufzeit der Betriebsleistungsverträge wurde von der VLG ein Betriebshof in der Schlegelstraße in Gotha angemietet.

Die Anzahl der benötigten Busse wird vor allem durch die Spitzenstunde zwischen ca. 7 und 8 Uhr an einem Werktag in der Schulzeit vorgegeben. Hierfür sichert die VLG nach den mit dem Landkreis geschlossenen Betriebsleistungsverträgen den Mindesteinsatz von 89 Fahrzeuge ab. Der im Linienbetrieb für den Landkreis Gotha gesamte eingesetzte Fuhrpark der VLG-Omnibusunternehmer setzte sich im Juni 2021 nach der monatlich dem Landkreis vorzulegenden Fahrzeugliste folgendermaßen zusammen:

Ziff.	Bauart 1	Anzahl 2	davon Niederflur oder Low Entry 3	mit Rollstuhl- Stellplatz 4	Durchschnittsalter (Stand April 2021) 5	Kapazität	
						Sitzplätze 6	Stehplätze 7
1	Standardlinienbus (12 m)	88	75	88	5,1	40 - 53	17 - 66
2	Linienbus 15 m	8	5	8	3,8	51 - 66	36 - 59
3	Gelenkbus	3	3	3	8,1	41 - 55	74 - 103
4		Σ 99	Σ 83	Σ 99	Ø 5,1		

Abb. 11: Fuhrpark der VLG für den Linienbetrieb

Die 99 Busse beinhalten bereits die Einsatzreserve. Die Zusammensetzung des Fahrzeugbestandes wird sich durch weitere geplante Neubeschaffungen verändern.

Die Angaben zu Sitz- und Stehplätzen erfolgen auf Basis repräsentativer Fahrzeugmodelle. Die Spannweiten bei den Linienbussen ergeben sich bauartbedingt durch eine geringere Anzahl von Sitzplätzen und eine höhere Anzahl von Stehplätzen in Niederflurfahrzeugen und umgekehrt für Hochflurfahrzeuge.

Die Busse in Niederflur- und Low Entry-Bauform ermöglichen mit ihrem niedrigen Boden einen vereinfachten Einstieg für gehbehinderte Fahrgäste, Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Kinderwagen usw. Zudem werden auch das Ein- und Aussteigen der übrigen Fahrgäste durch diese Bauweisen erleichtert beziehungsweise beschleunigt.

Der Einsatz von Hochflurfahrzeugen ist nur dann zulässig, wenn diese Fahrzeuge der Fahrzeugreserve zuzurechnen sind, die Fahrzeuge noch der Zweckbindung der Investitionsförderung durch den Freistaat Thüringen unterliegen oder wenn es die Kapazitäts- bzw. Sitzplatzanforderungen der integrierten Schülerbeförderung erforderlich machen.

Alle Busse verfügen neben den gesetzlichen Mindestanforderungen nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) über moderne Innenanzeigen und ein Durchsagesystem.

Gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan für die Jahre 2017-2021 (Datenstand 2016) hat sich das Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Linienbetrieb von 7 auf 5,1 Jahre (Stand April 2021) verringert.

3.2.3 **Betriebliche Infrastruktur: Sonstiges**

Im gemeinsamen Kundencenter von NVG und TWSB am Bahnhof Gotha werden den Fahrgästen unter anderem eine persönliche Beratung zum Verkehrsangebot und eine Fahrscheinverkaufsstelle angeboten.

Die VLG und die TWSB nutzen jeweils ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). Der Landkreis stellt dieses der VLG zur Verfügung. Die Bewirtschaftung des kreislichen RBL erfolgt durch die NVG. Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI), die mit dem RBL vernetzt sind, wurden bereits an einer Vielzahl von Haltestellen in der Stadt Gotha sowie an weiteren Haltestellen im Landkreis Gotha installiert. Mit dem Ziel zur Vereinheitlichung der DFI-Anzeigen wurde im Jahr 2020 die Erneuerung der DFI-Anzeigen gemeinsam von der TWSB und dem Landkreis Gotha ausgeschrieben und vergeben. Hiernach erfolgt in Abhängigkeit der Investitionsförderung durch den Freistaat Thüringen eine schrittweise Umstellung auf neue TFT-Anzeigen. Für bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen

Verkehrsangeboten der VLG und der TWSB erfolgt bereits jetzt eine Abstimmung zwischen den RBL-Systemen. Fahrgastzählsysteme sind in allen Linienbussen und in 5 Straßenbahnfahrzeugen installiert.

Die NVG verfügt über eine Werkstatt, in der kleinere Reparaturen an der kreiseigenen RBL - Technik durchgeführt werden können. Der 2020 beschaffte Werkstattswagen ermöglicht schnellen Austausch von Geräten auf den Betriebshöfen der VLG oder im laufenden Linienverkehr. Reparaturen können vor Ort ausgeführt werden.

3.3 StPNV-Angebot

3.3.1 Liniennetz

Die erbrachten Verkehrsleistungen der VLG und TWSB basieren auf den folgenden derzeit gültigen Liniengenehmigungen:

a) Regionalbuslinien der VLG

Liniengenehmigungen der VLG (Stadtbus)							
Ziff.	Linie	von	nach	über	Genehmigung ab	Genehmigung bis	Länge [km]
1	2	3	4	5	6	7	
1	810	Gotha Siebleben Gymnasium	Gräfontonna	Warza - Ballstädt	01.07.2019	30.06.2029	45,6
2	812	Gebesee Gymnasium	Erfurt Europaplatz	Dachwig - Gierstädt	01.07.2019	30.06.2029	30,9
3	813	Ballstädt	Kleinfahner	Gierstädt	01.07.2019	30.06.2029	36,0
4	820	Gotha	Mechterstädt	Sonneborn - Weingarten	01.07.2019	30.06.2029	33,9
5	821	Gotha	Wolfsbehringen	Sonneborn	01.07.2019	30.06.2029	25,9
6	822	Gotha	Wolfsbehringen	Wangenheim	01.07.2019	30.06.2029	29,6
7	823	Goldbach	Wangenheim	Warza	01.07.2019	30.06.2029	29,4
8	830	Gotha	Mechterstädt	Trügleben	01.07.2019	30.06.2029	28,2
9	831	Trügleben	Friedrichroda	Mechterstädt - Waltershausen	01.07.2019	30.06.2029	37,3
10	840	Friedrichroda	Einselnach	Tabarz - Seebach	01.07.2019	30.06.2029	35,1
11	841	Waltershausen	Seebach	Tabarz	01.07.2019	30.06.2029	27,1
12	842	Gotha	Seebach	Tabarz	01.07.2019	30.06.2029	44,6
13	843	Wahlwinkel	Waltershausen	Schönau v. d. W.	01.07.2019	30.06.2029	3,9
14	844	Finsterbergen	Reinhardsbrunn	Friedrichroda	01.07.2019	30.06.2029	12,2
15	845	Georgenthal	Waltershausen		01.07.2019	30.06.2029	19,7
16	846	Finsterbergen	Reinhardsbrunn	Catterfeld - Friedrichroda	01.07.2019	30.06.2029	32,3
17	850	Ohrdruf	Tambach-Dietharz	Georgenthal	01.07.2019	30.06.2029	15,3
18	851	Gotha	Schmalkalden	Georgenthal - Tambach-Dietharz	01.07.2019	30.06.2029	48,6
19	852	Gotha	Finsterbergen	Georgenthal	01.07.2019	30.06.2029	28,0
20	853	Gotha	Cumbach	Schönau v. d. W.	01.07.2019	30.06.2029	31,6
21	854	Gotha	Wechmar	Emleben	01.07.2019	30.06.2029	31,5
22	856	Brotterode	Ohrdruf	Friedrichroda	02.07.2019	01.07.2029	51,8
23	857	Brotterode	Crawinkel Schule	Tabarz - Friedrichroda - Ohrdruf	01.07.2019	30.06.2029	44,1
24	860	Gotha	Oberhof	Ohrdruf	01.07.2019	30.06.2029	36,2
25	861	Gotha	Crawinkel	Ohrdruf	01.07.2019	30.06.2029	29,5
26	862	Crawinkel	Luisenthal	Ohrdruf	01.07.2019	30.06.2029	26,8
27	865	Ohrdruf	Tambach-Dietharz	Georgenthal	01.07.2019	30.06.2029	25,9
28	870	Gotha	Neudietendorf	Wechmar - Mühlberg	01.07.2019	30.06.2029	37,5
29	871	Gotha	Wechmar	Seebach	01.07.2019	30.06.2029	39,2
30	880	Gotha	Neudietendorf	Großrethbach	01.07.2019	30.06.2029	17,3
31	881	Neudietendorf	Ingersleben		01.07.2019	30.06.2029	4,0
32	890	Gotha	Bienstädt	Molschleben	01.07.2019	30.06.2029	27,6
33	891	Gotha	Erfurt Flughafen	Friemar - Gamstädt	01.07.2019	30.06.2029	36,2
34	892	Gotha	Dachwig	Friemar - Gierstädt	01.07.2019	30.06.2029	40,2
35	893	Tüttleben	Molschleben		01.07.2019	30.06.2029	16,1
36	894	Bienstädt	Erfurt	Gamstädt	01.07.2019	30.06.2029	26,6
37	895	Bienstädt	Neudietendorf	Gamstädt	01.07.2019	30.06.2029	22,9
38	Summe Streckenlänge						Σ 1.108,6

Abb. 12: Regionalbus-Liniengenehmigungen der VLG

Die 37 Regionalbuslinien der VLG umfassen eine Gesamtlinienlänge von 1.108,60 km.

b) Stadtbuslinien der VLG

Ziff.	Linie	Liniengenehmigungen der VLG (Stadtbus)				Genehmigung ab	Genehmigung bis	Länge [km]
		von	nach	über				
1	A	Gotha, Kreiskrankenhaus	Tüttleben	Gartenstr. - Huttenstr.		01.07.2019	30.06.2029	16,2
2	B	Gotha, Am Schmalen Rain	Remstadt, Am Gut	Huttenstr.		01.07.2019	30.06.2029	12,7
3	C	Gotha, Eschleber Straße	Gotha, Töpfleben	Hauptbahnhof - Burbachstr.		01.07.2019	30.06.2029	13,5
4	E	Gotha, Oskar-Gründler-Str.	Gotha, Stadion	Hauptbahnhof		01.07.2019	30.06.2029	9,3
5	F	Gotha, Uelleben Marktstr.	Gotha, Hauptfriedhof	Gartenstr. - Huttenstr.		01.07.2019	30.06.2029	13,8
6	Summe Streckennetz							Σ 65,5

Abb. 13: Stadtbus-Liniengenehmigungen der VLG

c) Linien der TWSB

Ziff.	Linie	Liniengenehmigungen / Streckenlänge der TWSB				Genehmigung ab	Genehmigung bis	Länge [km]
		von	nach	über				
1	1	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Kreiskrankenhaus			01.07.2017	30.06.2024	6,1
2	2	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Ostbahnhof			01.07.2017	30.06.2024	3
3	3	Gotha, Ostbahnhof	Gotha, Waltershäuser Straße			01.07.2017	30.06.2024	4
4	6	Waltershausen, Gleisdreieck	Waltershausen, Bahnhof			01.07.2017	30.06.2024	2,4
5	Zwischensumme Streckenlänge Stadtverkehr							15,5
6	4	Gotha, Hauptbahnhof	(ü.KKH) Bad Tabarz			01.07.2017	30.06.2024	(22,7) 21,7
7	Gesamtstreckenlänge							38,2

Abb. 14: Liniengenehmigungen der TWSB

Mit der im Jahr 2017 vorgenommenen Neukonzessionierung aller Straßenbahnlinien wurde entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2017 – 2021 die Straßenbahnverkehrsleistung auf der Relation Waltershausen Gleisdreieck – Waltershausen Bahnhof als eigenständiger Linienverkehr (Linie 6) ausgeführt.

Die TWSB betreibt Stadtlinien mit einer Länge von 15,5 km und eine Regionallinie/Überlandstraßenbahn von 22,7 km. Die Länge der Linien der TWSB beträgt in Summe 38,2 km.

Der von der TWSB nach § 43 Nr. 2 PBefG konzessionierte Schülerverkehr (Bus) zwischen Wahlwinkel und Waltershausen wurde bis zum 30.06.2019 durchgeführt und planmäßig innerhalb der Busleistungsvergabe dem zuständigen Verkehrsträger als Linie 843 überlassen.

Die untenstehende Grafik zeigt das Liniennetz innerhalb der Stadt Gotha auf.

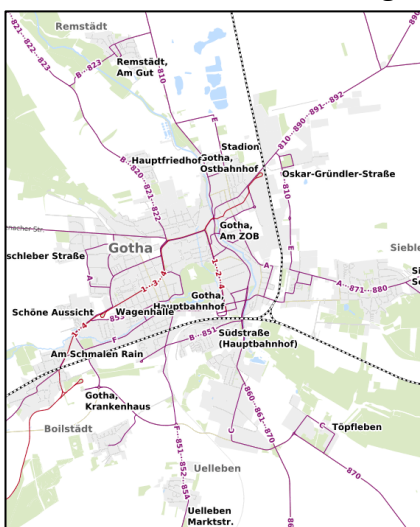


Abb. 15: Liniennetz innerhalb der Stadt Gotha

d) Weitere Verkehrsangebote

Zudem führen auch Verkehrsangebote anderer Aufgabenträger teils in den Landkreis Gotha hinein, vor allem in Randgebiete.

Ziff.	ben. Aufgabenträger 1	Linie 2	einbrechende kreisübergreifende Buslinienverkehre	
			Linien-Verlauf 3	Betreiber (Stand 2021) 4
1	Ilm-Kreis	3	Rudisleben - Erfurter Kreuz - Neudietendorf - Apfelstädt	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
2		352	Arnstadt - Gräfenroda - Crawinkel	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
3		354	Arnstadt - Holzhausen - Mühlberg	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
4		360	Arnstadt - Gossel - Wölfis	IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
5	Unstrut-Hainich-Kreis	735b	Döllstadt - Herbsleben - Bad Tennstedt - Ballhausen - Gebesee	REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
6		735	Bad Langensalza - Gräfentonna - Großvargula - Herbsleben	Salza - Tours König OHG
7		736	Bad Langensalza - Nüchelstedt - Gräfentonna - Burgtonna (- Aschara)	Salza - Tours König OHG
8		738	Bad Langensalza - Nüchelstedt - Gräfentonna	Salza - Tours König OHG
9	Wartburgkreis	142	Eisenach - Seebach - Ruhla - kl. Inselsberg - Bad Tabarz	Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR
10	(Wartburgmobil)	144	Mosbach - Kittelsthal - Winterstein - Seebach - Ruhla	Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR
11		152	Eisenach - Deubach - Söndra - Meckterstädt	Verkehr Hainich OHG

Abb. 16: kreisübergreifende Linienverkehre benachbarter Aufgabenträger

Im Sinne der nach § 5 Abs. 4 ThürÖPNVG in den Jahren 1996 bis 2000 zwischen den benachbarten Aufgabenträgern und dem Landkreis Gotha geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen steht die Landesfinanzhilfe nach § 8 Abs. 2 ThürÖPNV immer dem Aufgabenträger zu, welcher den gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsauftrag an das jeweilige Verkehrsunternehmen, welches kreisübergreifenden Linienverkehr durchführt, vergeben hat.

3.3.2 Bedienzeiten / Taktungen

Als Bedienzeit wird in dieser Auswertung der Zeitraum zwischen dem Beginn der ersten und dem Ende der letzten Fahrt des Tages auf der jeweiligen Linie (oder Teilstrecken der Linie) verstanden. Verbindungen nach dem Rufbus-Prinzip werden in der Ermittlung der Bedienzeiten mit berücksichtigt. In der Linienbeschreibung (Anhang 6) sind die Bedienzeiten und Taktungen aller Bus- und Straßenbahnlinien im Status Quo dargestellt. Hierbei wird aufgrund der langzeitigen Baustellensituation im Stadtverkehr Gotha ebenfalls zwischen der Normalfahrplanung und dem Status Quo unter Berücksichtigung der Baustellenfahrpläne unterschieden

3.3.3 Verkehrsleistungsumfang

Ebenfalls in der Linienbeschreibung (Anhang 6) wurde der für das laufende Jahr 2021 hochgerechnete Verkehrsleistungsumfang für alle Verkehrsträger dargestellt.

3.4 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Im Folgenden soll ein Überblick über die Bus- und Straßenbahn-Haltestellen im Landkreis Gotha gegeben werden.

3.4.1 Haltestellenkataster

Das für den Nahverkehrsplan 2017 – 2021 aufgestellte Haltestellenkataster wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens an die betreffenden Haltestellenträger gegeben und

der aktualisierte Rücklauf eingepflegt. Das Haltestellenkataster wird auf der Internetpräsenz des Landkreises zur Verfügung gestellt und fortlaufend aktualisiert.

3.4.2 Bushaltestellen

Betrachtet man die Haltestellen einzeln je Fahrtrichtung und, soweit vorhanden, auch nach Steigen, so befinden sich im Landkreis Gotha insgesamt 499 Bushaltestellen. Diese Zahl versteht sich inklusive wegen Baumaßnahmen aufgehobener Haltestellen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bordsteine und Bordhöhen der Bushaltestellen.

Auswertung Haltestellenkataster			
Ziff.	Merkmal 1	Anzahl 2	Anteil 3
1	Haltestellen insgesamt	499	100%
2	- davon mit Bordstein	395	79%
3	- davon mit Bordhöhe 13 - 23 cm	244	49%
4	- davon mit Bordhöhe 18 cm	155	31%

Abb. 17: Auswertung der Borde und Bordhöhen der Bushaltestellen

Die Mehrheit (79%) der Bushaltestellen ist mit einem Bordstein befestigt. Ein sog. Kasseler Bordstein (29% der Haltestellen) unterstützt gegenüber den meisten anderen Bordsteinarten (49% der Haltestellen) ein reifenschonendes nahes Heranfahren der Busse an das Bord.

31% der Haltestellen verfügen über eine Bordhöhe von 18 cm über der Straßenhöhe und ermöglichen so einen idealen Einstieg in Niederflurbusse ohne Höhenunterschied.

Weitere Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen sind in der untenstehenden Tabelle zusammengefasst.

Auswertung Haltestellenkataster			
Ziff.	Merkmal 1	Anzahl 2	Anteil 3
1	Haltestellen insgesamt	499	100%
2	- davon mit Beleuchtung	334	67%
3	- davon mit Wetterschutz	226	45%
4	- davon mit DFI-Anzeige	24	5%

Abb. 18: Auswertung der Ausstattung der Bushaltestellen

Alle Haltestellen sind mit einem Fahrplan-Kästchen oder einem alternativen Fahrplan-Aushang (z. B. im Wetterschutz) ausgestattet.

67% der Haltestellen sind beleuchtet; 45% verfügen über einen Wetterschutz.

An 24 stark frequentierten Haltestellen sind DFI-Anzeigen einsehbar. Dies entspricht ca. 5 % der Haltestellen.

Die Ausstattung der Haltestellen wird sich durch geplante Baumaßnahmen kontinuierlich weiter verbessern.

3.4.3 Straßenbahnhaltestellen

Betrachtet man die Haltestellen einzeln je Fahrtrichtung und gegebenenfalls auch Steig, so befinden sich im Landkreis Gotha insgesamt 64 Straßenbahnhaltestellen. Diese Zahl versteht sich inklusive wegen Baumaßnahmen aufgehobener Haltestellen etc. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bordsteine und Bordhöhen der Haltestellen.

Auswertung Haltestellenkataster			
Ziff.	Merkmal 1	Anzahl 2	Anteil 3
1	Haltestellen insgesamt	64	100%
2	- davon mit Bordstein	64	100%
3	- davon mit Bordhöhe 16 - 23 cm	61	95%
4	- davon mit Bordhöhe 21 cm	37	58%

Abb. 19: Auswertung der Borde und Bordhöhen der Straßenbahnhaltestellen

Alle Straßenbahnhaltestellen sind mit einem Bordstein befestigt. Ein sog. Kasseler Bordstein ist an 50% der Haltestellen verbaut, an 50% der Haltestellen werden andere Bauformen verwendet.

58% der Haltestellen verfügen über eine Bordhöhe von 21 cm über der Schienenoberkante und ermöglichen so im Regelfall einen idealen Einstieg in Straßenbahnen mit Niederflurmittelteil ohne Höhenunterschied. Insgesamt liegen sogar bereits 95% der Haltestellen mit ihren Bordhöhen über der Schienenoberkante in einem Toleranzbereich von 21 cm +/- 5 cm. Diese Haltestellen können im Zusammenspiel mit abgestimmten anderen Komponenten des StPNV, insbesondere Straßenbahnwagen in (teilweiser) Niederflurbauweise, einen weitestgehend barrierefreien StPNV ermöglichen.

Auswertung Haltestellenkataster			
Ziff.	Merkmal 1	Anzahl 2	Anteil 3
1	Haltestellen insgesamt	64	100%
2	- davon mit Beleuchtung	60	94%
3	- davon mit Wetterschutz	41	64%
4	- davon mit DFI-Anzeige	18	28%

Abb. 20: Auswertung der Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen

Beinahe alle Haltestellen sind mit einem Fahrplan-Kästchen oder einem alternativen Fahrplan-Aushang (z. B. im Wetterschutz) ausgestattet. Die Abweichung von 100% ergibt sich im Wesentlichen durch Fahrplanaushänge an gegenüberliegenden Haltestellen o. ä.

94% der Haltestellen sind beleuchtet; 64% verfügen über einen Wetterschutz.

An 18 stark frequentierten Haltestellen sind DFI-Anzeigen einsehbar. Dies entspricht ca. 28% der Haltestellen.

Die Ausstattung der Haltestellen wird sich durch geplante Baumaßnahmen kontinuierlich weiter verbessern.

3.4.4 Verknüpfungspunkte

Im Folgenden sollen Verknüpfungspunkte, also für den Umstieg von Fahrgästen bedeutsame Haltestellen (bei mehreren Richtungen zusammengefasst) näher betrachtet werden. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf bedeutende aufgabenträgerübergreifende Systemverknüpfungen im Landkreis Gotha sowie wichtige landkreisinterne Verknüpfungspunkte. Zudem werden auch wesentliche Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises Gotha genannt, die von StPNV-Angeboten des Landkreises Gotha angefahren werden.

Die untenstehende Tabelle listet wesentliche Verknüpfungspunkte und die dort verknüpften Verkehrsangebote auf.

Ziff.	Verknüpfungspunkt 1	SPNV-Kursbuchstrecke 2	Straßenbahn-Linien 3	Stadtbus-Linien 4	Regionalbus-Linien 5
1	Bad Tabarz Busbf		4		VUW 142, 840, 841, 842, 857
2	Crawinkel Schule				IOV 352, 360, 857, 861, 862
3	Döllstadt Bf	603			UHK 735 b, 812, 813, 892
4	Gamstadt				891, 894, 895
5	Georgenthal Ort				845, 850, 851, 852, 857, 865
6	Gierstadt				812, 813, 892
7	Gotha Gartenstraße		1, 3, 4	A, B, F	820, 821, 822, 830, 842
8	Gotha Hbf	540.1, 580.2, 604, 605	1, 2, 4	B, C, D, E	810, 820, 821, 822, 830, 842, 851, 852, 853, 854, 860, 861, 870, 871, 880, 890, 891, 892
9	Gotha Huttenstraße		1, 2, 4	A, B, E, F	810, 820, 821, 822, 830, 842, 890, 891, 892
10	Gräfentonna Bf	603			Salza Tours 735, 736, 810, 813
11	Neudietendorf Bf	540.1, 561, 566, 570, 570.7, 571, 580.2, 604, 605			IOV 3, 870, 880, 881, 895
12	Ohrdruf Kirche				850, 857, 860, 861, 862
13	Reinhardtsbrunn Bf	606	4		844, 846, 856, 857
14	Waltershausen Bf	606	6		831, 842
15	Erfurt Europaplatz		EVAG 1, 3	EVAG 10, 95	EVAG 111, 812
16	Erfurt Flughafen / Airport		EVAG 4		894
17	Oberhof Busbf				MBB 422, 448, 860
18	Seebach				VUW 140, 142, 144, 840, 841, 842

Abb. 21: Übersicht wesentlicher Verknüpfungspunkte

Weiterhin ist teilweise richtungsbezogenes Umsteigen zwischen Regionalbuslinien an den Haltestellen Ballstädt und Bienstädt möglich.

Aufgrund der Ausrichtung des Buslinienverkehrs auf den Verknüpfungspunkt (Friedrichroda) Reinhardtsbrunn Bahnhof, an welchem neben dem SPNV auch der Übergang zur Straßenbahn gegeben ist, wird der Haltestelle Friedrichroda Bahnhof aktuell keine Verknüpfungsfunktion zugewiesen.

Der VMT organisiert verkehrsmittel- und verkehrsunternehmensübergreifende Abstimmungen, u. a. zu Übergangszeiten an Verknüpfungspunkten. Der VMT-Rahmenplan mit seinen Empfehlungen zur Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten wird hierbei beachtet.

3.5 Service

Das gesamte VMT-Fahrkartensortiment kann im Wesentlichen, inklusive persönlicher Beratung, an allen Verkaufsstellen des VMT erworben werden. Im Landkreis Gotha sind dies vor allem

- das Kundenzentrum am Hauptbahnhof Gotha,

- das Reisezentrum der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof Gotha

sowie

- die Verkaufsstellen am TWSB-Betriebshof in der Waltershäuser Straße in Gotha und in der Tourist-Information Gotha/Gothaer Land in der Stadt Gotha.

Weiter können Fahrkarten an Automaten der Deutschen Bahn und Abellio am Hauptbahnhof Gotha, bei den Fahrern und in weiteren Verkaufsstellen in diversen Geschäften erworben werden. Der VMT bietet seinen Fahrgästen zudem die Möglichkeit, online Fahrkarten zu kaufen.

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) bietet seinen Fahrgästen seit März 2020 die Möglichkeit ihre Fahrt in Bus, Zug und Straßenbahn über die FAIRTIQ-App mittels Check-in/Check-out abzurechnen. Dieses System vereinfacht die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs um ein Vielfaches.

Die Fahrpläne des VMT sind neben den Aushängen an Haltestellen usw. unter anderem online einsehbar. Zudem betreibt der VMT ein Service-Telefon. Eine Online-Auskunft zeigt dem Fahrgast für jede mögliche Fahrtverbindung im Landkreis Gotha sowie alle Verbindungen im gesamten Verbundgebiet des VMT unter anderem die jeweiligen Verbindungen und Fahrpreise für alle Fahrscheingruppen an. Wichtige Informationen werden zusätzlich über Pressemitteilungen und Informationsbroschüren publiziert. Zudem können den Kommunen im Landkreis Fahrgastinformationen zur eigenständigen Veröffentlichung in den Amts- und Verkündungsblättern zur Verfügung gestellt werden. Auch die elektronische Fahrgastinformation kann in deren Webpräsenzen verlinkt werden.

Die Einführung einer VMT-App ist abgeschlossen. Diese App ermöglicht für die Verkehrsangebote aller Verbundpartner vor allem Fahrplanauskünfte und einen vereinfachten Ticketkauf. Im Landkreis Gotha sind zudem für jede Haltestelle die tatsächlichen Ist-Ankunfts- und Abfahrtszeiten (also Verspätungsinformationen) verfügbar.

Die VLG hat mit der Aufnahme des Betriebes in Gotha in der Schlegelstraße ein Betriebsbüro eingerichtet und betreibt dort eine Leitstelle. Diese ist an 7 Tagen die Woche zu den Bedienzeiten telefonisch erreichbar, um Kundenanfragen insbesondere zu Verspätungen zu beantworten. Im Rahmen des Beschwerdemanagements werden an dieser Stelle eingehendene Fahrgastbeschwerden bearbeitet. Die Leitstelle übernimmt zudem die Koordination zur Behebung von Betriebsstörungen (z. B. nach Unfällen).

3.6 Barrierefreiheit

Eine zentrale Anforderung an einen behindertengerechten Straßenpersonennahverkehr ist ein erleichterter Einstieg in die Fahrzeuge für Menschen mit motorischen Einschränkungen, beispielsweise gehbehinderte Fahrgäste oder Rollstuhlfahrer. Ein vereinfachter Einstieg wird vor allem durch die Kombination von Fahrzeugen mit tief liegenden Böden und Haltestellen mit einer darauf abgestimmter Bordhöhe und in Kombination mit weiteren Komponenten des StPNV-Systems ermöglicht. Auf ein weiter gefasstes Verständnis von Barrierefreiheit wird in Kapitel 7.3 eingegangen.

3.6.1 Fahrzeuge

Die TWSB setzt derzeit regelmäßig 12 Fahrzeuge im Linienverkehr ein, wovon 3 mit einem Niederflurmittelteil ausgestattet sind. Weitere 6 Bahnen mit Niederflurmittelteil sind in Zulassung. Die Fahrer sind angewiesen, Personen mit Handicap bei Bedarf beim Einstieg in die Straßenbahnen zu helfen.

Als alternative Beförderungsmöglichkeit bietet die TWSB für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste bei Verfügbarkeit einen Shuttledienst mit einem barrierefreien Bus an. Für den Schienenersatzverkehr stehen zwei barrierefreie Linienstandardbusse zur Verfügung.

3.6.2 Haltestellen

Im Zusammenspiel zwischen niederflurigen Fahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen, die teilweise über einen Niederflur verfügen, ermöglichen Haltestellen mit angepasster Bordhöhe einen vereinfachten Einstieg für Rollstuhlfahrer und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen. Für Busse ist bei der Infrastruktur im Landkreis Gotha eine Bordhöhe von 18 cm als ideal anzusehen. Bei Straßenbahnen werden 21 cm ab Schienenoberkante angestrebt. Ein Höhenunterschied von bis zu +/- 5 cm wird oftmals noch als akzeptable Abweichung angesehen und deshalb separat als Toleranzbereich ebenfalls ausgewertet.

Die Bushaltestellen verfügen zu 31% über eine ideale Bordhöhe von 18 cm. Weitere ca. 18% der Haltestellen liegen bis zu 5 cm über oder unter den 18 cm, sodass insgesamt bereits rund 49% der Haltestellen als weitestgehend rollstuhlgerecht bezeichnet werden können.

Die Straßenbahnhaltestellen verfügen zu 14% über eine Bordhöhe von idealen 20 cm ab Schienenoberkante. Weitere 72% liegen bis zu 5 cm unter der Idealhöhe. Insgesamt sind damit bereits 86% der Straßenbahnhaltestellen als weitestgehend rollstuhlgerecht zu bewerten.

Die Anpassung weiterer Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist geplant. Bei Baumaßnahmen wird – soweit möglich – darauf geachtet, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit inklusive der Zuwegungen zu erreichen.

3.6.3 Service- und Informationsangebot

Das gemeinsame Kundencenter von TWSB und NVG am Gothaer Hauptbahnhof ist für Rollstuhlfahrer und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen zugänglich.

Bei der Erneuerung der dynamischen Fahrgast Informationsanzeiger an den Haltestellen (DFI) wurde eine Vorlesefunktion eingeführt, um die Informationsmöglichkeiten für sensorisch eingeschränkte Personen zu verbessern.

Die TWSB und die NVG betreiben eigene Webseiten und stellen Informationen für die Fahrgäste zur Verfügung. Auf den jeweiligen Facebookseiten werden darüber hinaus aktuelle Informationen zu Fahrplanänderungen oder Betriebsstörungen kommuniziert.

Über die VMT App können eine Vielzahl von Informationen abgerufen werden. So z.B. die GPS basierte Standortsuche, bestmögliche Verbindungssuche mit Haltestelle & Abfahrtszeit, Haltestellenübersicht mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie Umgebungskarte, Angabe von Echtzeitdaten für Verspätungsinformationen und adressscharfe kartenbasierte Fußwegenavigation. Darüber hinaus können Reiseinformation in Kalender übertragen oder an andere Personen versendet werden.

3.7 Integration der Schülerbeförderung

Nach § 2 Abs. 5 ThürÖPNVG sowie dem § 4 Abs. 3 ThürSchFG sollen Sonder- und Schülerverkehre als öffentliche Linienverkehre durchgeführt werden. Ein entsprechender Beschluss (Nr. 23/2000) wurde hierzu vom Kreistag Gotha gefasst. Die Integration der Schülerbeförderung im Landkreis Gotha liegt für das Jahr 2021 bei ca. 96,9%. Dieser Anteil ist gegenüber dem Jahr 2015 (92%) angestiegen. Dies ist damit zu begründen, dass Schülerfahrten, welche als Sonderformen des Linienverkehrs betrieben wurden, in „normale“ Linienfahrten überführt wurden und sich die Anzahl an Schülern der freigestellten Schülerbeförderung verringert hat.

3.8 Umwelt- und Klimaschutz

Die Höhe des mit dem Pariser Klimaabkommens festgesetzten, noch verbleibenden globalen Emissionsbudgets ist bei einem Temperaturziel von maximal 2 °C extrem knapp bemessen. Deutschland wird noch vor dem Jahr 2030 einen Großteil seiner Emissionen einsparen müssen, wobei auch der Umbau des Verkehrssektors hin zu mehr nachhaltigen Mobilitätsformen von entscheidender Bedeutung ist. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wirkt sich die EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) direkt auf die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen aus. Durch Vorgaben bei der Auftragsvergabe der öffentlichen Hand wird mit der CVD das Ziel verfolgt, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitestgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Nach Inkrafttreten der CVD zum 2. August dürfen 2021 bis Ende 2025 bundesweit nur noch 55 % der Neubeschaffungen Dieselsebusse sein. Mind. 45 % der insgesamt in diesem Zeitraum im Rahmen neu vergebener Beförderungsaufträge beschafften bzw. eingesetzten Fahrzeuge müssen der Definition „sauber“ entsprechen, die Hälfte davon (mind. 22,5 %) hat „emissionsfrei“ entsprechend der Definition der CVD zu sein. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 % (bzw. 32,5 %).

Im Vergleich zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellt der ÖPNV bereits an sich einen Baustein des Klimaschutzes dar. Nach Angaben Umweltbundesamtes (UBA 2020) sind die Emissionen von Treibhausgasen (THG) pro Personenkilometer (Pkm) im Bereich des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) mit 80 g CO₂-Äq./Pkm um 44% und im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SNPNV) mit 55 g CO₂-Äq./Pkm sogar um 62 % geringer als die durch MIV verursachten THG-Emissionen (143 g CO₂-Äq./Pkm). Durch den Verkehr mit Bussen und Bahnen werden laut VDV deutschlandweit pro Jahr rund 15 Millionen Tonnen an Treibhausgasemissionen eingespart.

Der Landkreis Gotha hat als erster Landkreis in Mittelthüringen ein Integriertes Klimaschutzkonzept für sich und seine Kommunen erstellt und im Kreistag beschlossen. Dieses Konzept befasst sich auch mit dem Thema ÖPNV. Demnach sind insbesondere der Ausbau der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern besonders auf den Verbindungsstrecken zum Thüringer Wald, der Erhalt der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha sowie die Umsetzung des ÖPNV-Vorranges im Straßenverkehr anzustreben.

Neben der allgemein umweltschonenden Wirkung des ÖPNV sind auch konkrete Umweltschutz-Maßnahmen des StPNV im Landkreis Gotha zu berücksichtigen.

Die Belange des Klimaschutzes flossen in die durchgeführten wettbewerblichen Vergabe der Busverkehrsleistung in der Form ein, dass Anbieter durch den geplanten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen (Elektro/Wasserstoff) bzw. mit besonders geringem Energieverbrauch Zusatzpunkte in den qualitativen Bewertungskriterien erreichen konnten.

Gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan für die Jahre 2017-2021 (Datenstand 2016) hat sich das Durchschnittsalter der Busse im Linienbetrieb von 7 auf 5,1 Jahre (Stand 2021) verringert. Aufgrund verbesserter technischer Standards in den Bereichen Effizienz und Emissionsreduzierung ist die Verjüngung des Busfuhrparks als aktiver Beitrag zum Umweltschutz anzusehen. In der folgenden Tabelle sind Schadstoffklassen der 99 Busse im Linienverkehr im Landkreis Gotha dargestellt.

Schadstoffklassen des VLG Fuhrparks						
Ziff.	Linie 1	Euro 4 2	Euro 5 3	Euro 6 4	Euro 6 D	EEV 5
1	Aufteilung absolut	2	21	68	3	5
2	Auteilung relativ	2,0%	21,2%	68,7%	3,0%	5,1%

Abb. 22: Schadstoffklassen der Omnibusse

Die Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 haben ein Alter von 13 - 14,5 Jahren erreicht und werden Endes des Jahres 2021 bzw. im Jahr 2023 ersetzt.

Zur Umrüstung der ÖPNV-Busflotten auf emissionsärmere Antriebsarten (bis zu 80 % Förderung durch den Freistaat Thüringen) sowie für konzeptionelle Klimaschutzmaßnahmen auf Bundes- und Landesebene bestehen Fördermöglichkeiten.

Ein weiterer Aspekt des Klimaschutzes ist die Verknüpfung des (touristischen) Radverkehrs mit dem ÖPNV durch Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder, die bis zum Jahr 2022 auf ausgewählten Linien geschaffen werden sollen.

Carsharing-Anbieter betreiben seit September 2015 zwei Ausleihstationen in der Stadt Gotha (am Neuen Rathaus und an der Bürgeraue). Für Abokunden des VMT ist eine Nutzung zu Sonderkonditionen möglich.

3.9 Fahrleistungen

Die folgende Darstellung listet die IST-Fahrleistungen (Fahrplankilometer pro Jahr) der Stadtbusse und Regionalbusse sowie der Straßenbahnen für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes 2017 – 2020 auf.

Ziff.	Fahrleistung [Fplkm/Jahr]				Summe
	Jahr 1	Stadtbus 2	Regionalbus 3	Straßenbahn 4	
1	2017 ¹	879.440	3.416.917	751.146	5.047.504
2	2018	939.473	3.445.869	752.027	5.137.370
3	2019 ²	949.644	3.486.236	753.021	5.188.901
4	2020	982.392	3.522.753	759.963	5.265.108
¹ 01.01.2017 - 28.01.2017 eingeschränkter Fahrplan im Stadtbusverkehr aufgrund Auseinandersetzung RVG mit Subunternehmer					
² Betreiberwechsel (RVG -> VLG) im Busverkehr zum 01.07.2019					

Abb. 23: Gesamt-Fahrleistungen nach Verkehrsmitteln

Eine Hochrechnung der Fahrleistung im Jahr 2021 ist in der Leistungsbeschreibung im Anhang 6 Abb. 47 enthalten.

3.10 Tarife und Beförderungsbedingungen

Im Landkreis Gotha wird seit dem 12.12.2010 der Verbundtarif Mittelthüringen angewendet. Der VMT-Tarif umfasst die Tarifbestimmungen und Beförderungsbestimmungen des VMT. Diese sind zum Beispiel online auf der Internetseite www.vmt-thueringen.de einsehbar. Nutzer des ÖPNV können innerhalb des Verbundgebietes mit einer Fahrkarte landkreis- und unternehmensübergreifende Fahrten mit Bussen, Straßenbahnen und dem Schienenpersonennahverkehr der Verbundpartner antreten. In den Tarifzonen Erfurt, Weimar, Jena und Gera gilt der jeweils gültige CityTarif. Werden die Tarifzonen Erfurt, Weimar, Jena und/oder Gera in Verbindung mit weiteren Tarifzonen befahren, gilt der CityRegioTarif. Werden die Tarifzonen Erfurt, Weimar, Jena und Gera nicht befahren, gilt der RegioTarif. Die Preisstufe ergibt sich durch Auszählen der Tarifzonen, die entlang der Linienverläufe befahren werden.

In den letzten 15 Jahren fanden stets Neuerungen zur Attraktivitätssteigerung im VMT statt. Zu diesen von 2013 bis 2020 im VMT-Verbundgebiet eingeführten Neuerungen zählen vor allem

- 2013 gemeinsame Beschaffung von Fahrausweispapier zwecks Nutzung von Synergieeffekten und Erhöhung des Sicherheitsstandards (Fälschungssicherheit)
- 2016 Einführung von Chipkarten für Abonnenten (noch nicht im Landkreis Gotha umgesetzt),
- 2017 über die VMT-App und VMT-Homepage sind Fahrplanauskünfte in Echtzeit abrufbar ,
- 2018 Start „Azubi-Ticket Thüringen“,
- 2020 Einführung der FAIRTIQ-App mit Check-in/Check-out System mit Bestpreis Abrechnung und

- die Verbunderweiterung Ende 2020 um den Saale-Orla-Kreis und den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt sowie Ausweitung auf der Eisenbahn bis nach Sömmerda, Eisenach, Arnstadt und Bad Kösen.

Die VMT-Tarifzonen innerhalb des Landkreises Gotha sind in der folgenden Grafik abgebildet.

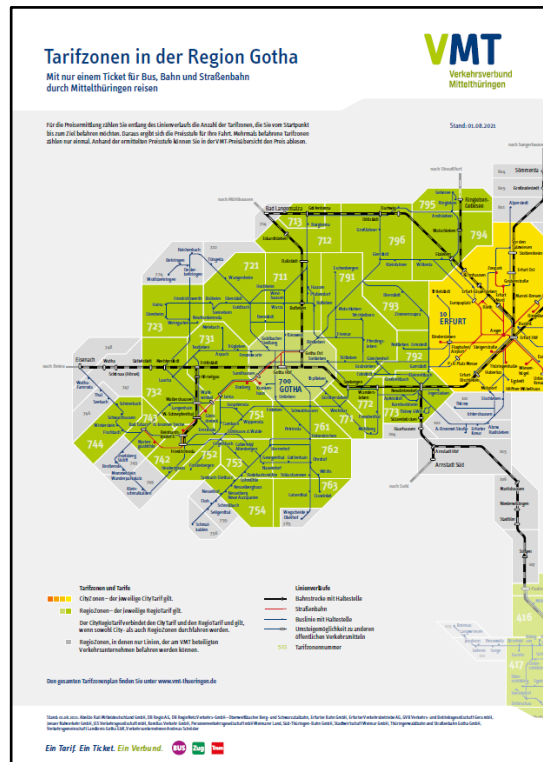


Abb. 24: VMT-Tarifzonen im Landkreis Gotha

(Bildquelle: Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, große Darstellung siehe Anhang 2)

Zudem gibt es ein spezielles Ferienangebot für Schüler. Das Ferienangebot „Schüler-Ferien Ticket Thüringen“ (SFT) gilt bei allen Partner im VMT Gebiet, bei den daran beteiligten Verkehrsunternehmen sowie bei den Nahverkehrszügen in Thüringen.

Die Anbindung des Erfurter Kreuzes im Ilm-Kreis erfolgt seit 01.07.2019 durch die IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau. Obwohl der Ilm-Kreis nicht Teil des VMT-Verbundgebietes ist, gelten durch eine Kooperation VMT-Fahrausweise auch für diese Fahrten.

Für spezielle Zusatzangebote haben VLG und TWSB zudem besondere Tarifbestimmungen aufgestellt. Dort geregelt sind gegenseitige Tarifierkennungen sowie Zusatzvereinbarungen. Diese besonderen Tarifbestimmungen und die Beförderungsbedingungen sind zum Beispiel auf der Internetseite der NVG unter www.nvg-gotha.info verfügbar.

Zudem ist die Anerkennung von Ländertickets „Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt“ der DB AG zu erwähnen.

Fast alle Thüringer Verkehrsunternehmen arbeiten an der Entwicklung eines gemeinsamen „eTarif Thüringen“, dessen Einführung im Jahr 2022 vorgesehen ist.

3.11 Finanzierung

Im Folgenden soll die Finanzierung der Durchführung des StPNV im Landkreis Gotha erläutert werden. Die Finanzierung wird sowohl aus Sicht der Verkehrsunternehmen als auch aus der Perspektive des Landkreises Gotha als Aufgabenträger dargestellt.

3.11.1 Finanzierung aus Perspektive der Verkehrsunternehmen

Mit der Neuvergabe der gesamten Busverkehrsleistung im Landkreis Gotha und der hierbei gewählten Vertragsgestaltung (Brutto-Verträge), änderte sich die Finanzierung aus der Perspektive des Busverkehrsunternehmens VLG grundlegend (ab 01.07.2019). Die durch die VLG erbrachte Busverkehrsleistung wird über vertraglich festgelegte Leistungsentgelte durch den Landkreis vergütet. Die Auskömmlichkeit der Leistungsentgelte wurde im Rahmen der Angebotsauswertung geprüft und bestätigt (Ausschluss von Dumpingangeboten). Weiterhin kann das Unternehmen Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen an im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen erzielen.

Die Finanzierung des StPNV für die TWSB setzt sich aus

- den Einnahmen aus den Beförderungsentgelten,
- der Aufteilung bzw. Umverteilung dieser Einnahmen im VMT,
- den gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45a PBefG und für die Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX,
- Zuschüssen des Landkreises Gotha als Aufgabenträger, also der leistungsabhängigen StPNV-Förderung,
- der Investitionsförderung des Freistaates Thüringen

sowie

- weiteren sonstigen betrieblichen Erträgen

zusammen.

Aufgrund der pandemiebedingten Sondersituation im Jahr 2020 (und voraussichtlich auch im Jahr 2021) nimmt der Freistaat Thüringen über die „Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Freistaat Thüringen (Richtlinie Corona-Beihilfe ÖPNV-Thüringen“) den Ausgleich von pandemiebedingten Einnahmeausfällen vor.

Für das Jahr 2020 ergibt sich folgende Darstellung der Finanzierung aus Sicht der TWSB:

Aufwand/Erträge der TWSB im Jahr 2020		
Ziff.	Position 1	TWSB [TEUR/Jahr] 2
1	Aufwand	6.106
2	Erträge	
3	Fahrgeld normal	1.325
4	Fahrgeld Schüler	253
5	Ausgleich Schülerverkehr	297
6	Ausgleich Schwerbehinderte	69
7	Ausgleich VMT	41
8	Sonstige Erträge	681
9	Erträge gesamt	2.665
10	Förderung (inkl. Landesmittel)	3.388
11	Jahresergebnis	-54

Abb. 25: StPNV-Finanzierung 2020 aus Sicht der TWSB

Eine Trennungsrechnung zur Abgrenzung von Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen ist notwendig. Diese Sonderfahrten sind an dieser Stelle in den sonstigen Erträgen und dem Aufwand enthalten. Personalaufwand für die Sonderfahrten fiel aufgrund der Durchführung der Fahrten durch den Verein der Gothaer Straßenbahnfreunde nicht an. Die übrigen Kosten der Sonderfahrten wurden auf Basis des testierten Kostensatzes veranschlagt. Die nicht separierte Tätigkeit erbringt nach Angaben der TWSB einen positiven Deckungsbeitrag.

Zusätzlich zu der obigen Darstellung werden Investitionen der Verkehrsunternehmen durch den Freistaat Thüringen gefördert. Diese Investitionsförderung ist nicht im Zuschussbedarf der obigen Tabelle enthalten. Investitionen sind in dieser Darstellung lediglich durch Abschreibungen und Fremdkapitalaufwand in der Zeile „Aufwand“ berücksichtigt. Ein Überblick über die Investitionen befindet sich im Anhang 8 an dieses Dokument im Investitionsplan.

3.11.2 Finanzierung aus Perspektive des Aufgabenträgers

Der Landkreis Gotha als Aufgabenträger für die Durchführung des StPNV wird durch Finanzhilfen des Freistaates Thüringen unterstützt. Durch die gewählte Vertragskonstellation des neu vergebenen Busverkehrs stehen die Fahrgeldeinnahmen sowie die gesetzlichen Ausgleichsleistungen (Schülerverkehr, Schwerbehinderten) dem Landkreis Gotha zu und werden zur Finanzierung der ÖPNV-Ausgaben eingesetzt. Gleiches gilt auch für die erhobenen Pönalezahlungen, welche die VLG entsprechend des vereinbarten Pönalekataloges bei selbst zu vertretenden Abweichungen von der vereinbarten Leistungserbringung an den Landkreis zu leisten hat. Mit dem Ausbruch der Covid-19 Pandemie im März 2020 haben sich in diesem Jahr finanzielle Besonderheiten (Rückgang Fahrgeldeinnahme; Sonderzahlungen des Freistaates) ergeben. Insgesamt ergibt sich die unten dargestellte Finanzierungsstruktur für den StPNV im Landkreis Gotha für das Jahr 2020.

Finanzierung aus Sicht des Landkreises Gotha		
Ziff.	Position 1	[TEURO/Jahr] 2
1	Zuschuss TWBS - Straßenbahn	3.388
2	Leistungsentgelte VLG - Busverkehr	11.397
3	VMT Verbundausgleich (TWBS)	22
4	VLG VMT-Kostenerstattung	50
5	NVG Geschäftsbesorgungsentgelt	693
5	Ausgaben gesamt	15.550
6	Landesfinanzhilfe	2.093
7	Landesförderung der Verbundtätigkeit	48
8	Fahrgeldeinnahme Busverkehr	3.545
9	gesetzl. Ausgleichleistungen Busverk.	2.092
10	Pönale/Vertragsstrafzahlungen VLG	9
11	Landesmittel ÖPNV-Rettungsschirm	869
12	Einnahmen gesamt	8.656
13	Eigenmittel des Landkreises Gotha	6.894

Abb. 26: StPNV-Finanzierung 2020 aus Sicht des Aufgabenträgers

Für eine sachgerechte Ermittlung des für 2020 aufzubringenden kreislichen finanziellen Eigenmittelanteils – im Wesentlichen gespeist durch die Kreisumlage – wurden folgende periodenfremde Mittelflüsse in der oben stehenden Tabelle berücksichtigt:

Leistungsentgelte VLG -Busverkehr

- Herausrechnung des Nachzahlbetrages für das Jahr 2019
- Einrechnung Nachzahlbetrages für das Jahr 2020 (Mittelfluss in 2021)

Landesmittel ÖPNV-Rettungsschirm

- Einrechnung des Ausgleichsbetrages für das Jahr 2020 (Mittelfluss in 2021)

Weiter zu beachten ist, dass die in Abb. 37 angeführte Landesfinanzhilfe eine außergewöhnliche Corona-Sonderzahlung des Freistaates Thüringen an den Landkreis Gotha in Höhe von 175 T€ beinhaltet.

Auch wenn die Vergleichbarkeit durch die Covid-19-Pandemie nur eingeschränkt gegeben ist, muss auf den vergleichsweise geringen Anstieg des vom Landkreis aufzubringenden Eigenanteils zum Stand 2014 verwiesen werden. Hierbei ist lediglich ein Anstieg um 307 T€ (absolut +4,7% oder +0,8 % pro Jahr) festzustellen.

Das Verfahren zur Ausreichung der finanziellen Mittel des Landkreises wird nunmehr im Busverkehr durch die Regelungen der geschlossenen Betriebsleistungsverträge bestimmt. Für den Straßenbahnverkehr erfolgt die Förderung über die im Jahr 2019 durch den Kreistagsbeschluss Nr. 02/20219 fortgeschriebene StPNV-Finanzierungsrichtlinie 2019, welche im Wesentlichen die Weiterführung des bisher bewährten Verfahrens vorsieht. Hierbei richtet sich die Förderung des Straßenbahnverkehrs an der gemäß Nahverkehrsplan betrauten gemeinwirtschaftlichen Leistungserbringung (Fahrplankilometer) und den hierfür jährlich festgelegten Fördersatz aus. Nach Abschluss eines Wirtschaftsjahres erfolgt eine Leistungs- und Überkompensationskontrolle und ggf. die Rückforderung von der Förderung für nicht erbrachte Verkehrsleistungen oder übermäßiger Gewinne.

Mit der Einführung bzw. Anwendung des Verbundtarifes Mittelthüringen durch Vertragsschluss im Dezember 2010 hat sich der Landkreis Gotha vertraglich dazu verpflichtet, tarifbedingte Verluste (Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste) von Verkehrsunternehmen, welche selbst das Einnahmerisiko tragen, auszugleichen. Dies betrifft nach der Busleistungsneuvergabe im Landkreis Gotha nur noch die TWSB. Mit der aktuell laufenden, umfassenden Überarbeitung/Fortschreibung des VMT-Vertragswerkes sollen ab 01.01.2022 die Prozesse zur Aufstellung und Anwendung des VMT-Tarifes anhand der bisherigen Anwendungspraxis geschärft und die allgemeine Vorschrift zum Ausgleich verbundbedingter Kosten/Verluste der anspruchsberechtigten VMT-Verkehrsunternehmen neu justiert werden. Die Belange von Aufgabenträgern, welche selbst das Einnahmerisiko tragen (Brutto-Aufgabenträger), werden dabei erstmals berücksichtigt.

Mit der Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen bieten sich zusätzliche Fördermöglichkeiten für landesbedeutsame Buslinien. Eine entsprechende Förderung konnte nach Ausrichtung der Linie 860 (Gotha – Oberhof) erstmals für das Jahr 2019 durch den Landkreis in Anspruch genommen werden.

4 Analyse des Ist-Zustandes

4.1 Organisation

Das in Punkt 3.1.1 beschriebene System zur Organisation und Durchführung des StPNV-Betriebes wurde nunmehr in der Form zwei Jahre lang praktiziert und hat sich bewährt.

Der Landkreis Gotha verfügt mit der Überlandstrecke der Thüringer Wald- und Straßenbahn über eine historisch gewachsene einzigartige und auch touristisch bedeutsame Verkehrsanbindung des südwestlichen Landkreisgebietes. Die derzeitige StPNV-Förderung geht von dem Willen des Kreistages aus, die Thüringer Wald- und Straßenbahn in ihrer Gesamtheit und Streckenausdehnung zu erhalten und im Bereich des vorhandenen Schienennetzes die öffentlichen Verkehrsleistungen vorwiegend mit Straßenbahnen zu erbringen, auch wenn diese durch kostengünstigere Verkehrsmittel erbracht werden könnten.

Die im Busverkehr geschlossenen Betriebsleistungsverträge und die StPNV-Förderung der TWSB entsprechen den Anforderungen der VO (EG) 1370/2007. Der Landkreis Gotha geht davon aus, dass die Förderung beim Straßenbahnverkehr bis zum Ende der Laufzeit des Betrauungsvertrages mit der TWSB am 30. Juni 2024 aufrechterhalten werden kann. Die weitere Anwendbarkeit der StPNV-Richtlinie ab 01.07.2024 ist anhand der Ausgestaltung der Leistungsneuvergabe im Straßenbahnverkehr zu prüfen. Die Laufzeiten der im Busverkehr geschlossenen Betriebsleistungsverträge gehen über den Zeitraum dieses Planes hinaus, sodass im regulären Fall von einer durchgehenden Anwendbarkeit ausgegangen werden kann.

4.2 betriebliche Infrastruktur

Die betriebliche Infrastruktur im Bus- und Straßenbahnverkehr entspricht den heutigen Anforderungen (Stand Juni 2021) und sichert die Durchführung des Betriebes ab. Diese Anforderungen werden durch die Festlegung des Personenbeförderungsgesetzes zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 deutlich angehoben. Seit dem 01.01.2020 dürfen nach den im Busverkehr geschlossenen Betriebsleistungsverträgen im gewöhnlichen Betrieb ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Einhaltung wird im Rahmen der Vertragsbewirtschaftung von der NVG überwacht.

Mit dem aktuellen Fuhrpark der TWSB können die ab 2022 umzusetzenden Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit nicht eingehalten werden. Auch mit der bevorstehenden schrittweisen Zulassung von 6 weiteren Fahrzeugen mit Niederfluranteil wird diese Zielstellung nicht im Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplans zu erreichen sein.

4.3 StPNV-Angebot / Verkehrsquantität

Im Vergleich zu den anderen Landkreisen im Freistaat Thüringen ist das im Landkreis Gotha angebotene Verkehrsleistungsniveau in Fahrplankilometern als überdurchschnittlich zu beurteilen, wie die in nachstehender Abbildung dargestellten Kennzahlen für das Jahr 2018 zeigen.

Finanzuntersuchung des Freistaates Thüringen 2018			
Ziff.	Kennzahl 1	alle Thüringer Landkreise 2	Landkreis Gotha 3
1	Fahrplankilometer pro Einwohner	37,1	37,9
2	Fahrplankilometer pro km ² Fläche	3.805,0	5.489,0

Abb. 27: Vergleich Fahrplankilometer Landkreis Gotha versus Landkreise Thüringen

(Quelle: Finanzuntersuchung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen im Jahr 2018)

Der durchgehende Betrieb der StPNV-Verkehrsleistung musste im Landkreis Gotha nur eingeschränkt werden, wenn witterungsbedingt (Schnee) die Straßen- bzw. Haltestellenverhältnisse teilweise oder keine Bedienung zuließen. Im Zeitrahmen 01.01.2017 bis 28.01.2017 kam es zudem vorwiegend im Stadtgebiet Gotha zu Fahrplaneinschränkungen.

Das Verkehrsleistungsangebot (Streckenführung, Bedienzeiten) gewährleistet die Daseinsvorsorge. Es ist im Wesentlichen auf den Beförderungsbedarf ausgerichtet, wobei mit Blick auf den nicht unerheblichen Finanzierungsbedarf des Landkreises Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen sind. Das bewährte Fahrplanangebot ist in seinen Grundzügen seit Jahren weitgehend unverändert und wird in den Details laufend weiter optimiert. Die Auswertung der Anhörung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden ergab eine weitreichende Zufriedenheit mit dem Verkehrsleistungsangebot. Jedoch wurden punktuelle Anpassungen als auch strukturell umfassendere Verbesserungsmaßnahmen zur Prüfung angeregt. Diese betrifft hauptsächlich Verbesserungspotentiale:

- im Stadtverkehr Gotha,
- im Nordkreis (Verbindung in die Verwaltungszentren und nach Gotha),
- zum örtlichen Verwaltungszentrum Wechmar,
- zur Anbindung von Gemeinden des ehemaligen Leinatal in das neue örtliche Verwaltungszentrum Georgenthal,
- von touristischen Verkehren auf den Inselsberg,
- bei der Auslastung von bestehenden Schülerfahrten,
- bei heute unzureichenden Angeboten der integrierten Schülerbeförderung.

Im Kapitel 7 werden hierzu in diesem Plan konkrete Maßnahmen abgeleitet.

Die 3 Fahrten der Linie 810 und 813, welche im aktuellen Fahrplan als Rufbusse angeboten werden, wurden in den letzten zwei Jahren nicht in Anspruch genommen.

Eine Auswertung von Belegungsdaten (vor der Covid-19-Pandemie) des Straßenbahnverkehrs zeigt, dass auf den Stadtverkehrslinien 1 und 2 aufgrund des ganztägigen sehr dichten Angebotstaktes sowie der teilweisen Überlagerung der Streckenverläufe (z. B. zwischen den Haltestellen Gotha Huttenstraße und Gotha Hauptbahnhof) eine geringe Auslastung der Fahrzeugkapazitäten vorliegt. Hingegen ist auf der Überlandlinie 4 ganztägig eine vergleichsweise gute Auslastung festzustellen. In den Bedienzeiten 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr, an welchen ein stündliches

Angebot auf der Linie 4 vorgehalten wird, sind Belegungsspitzen zu beobachten, welche die Fahrzeugkapazitäten teilweise voll beanspruchen.

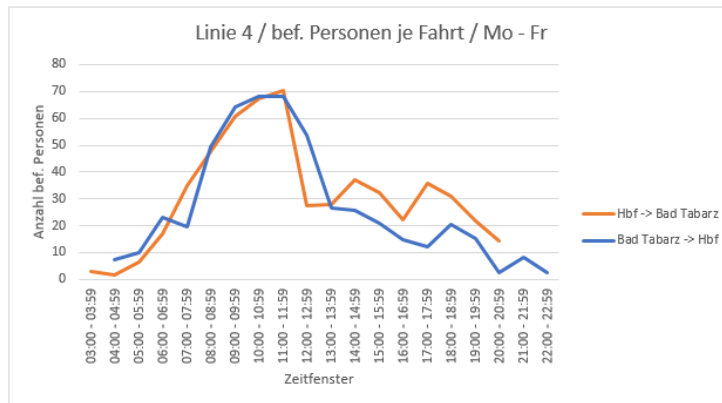


Abb. 28: durchschnittliche Belegung je angebotenden Fahrt der Linie 4 an Wochentagen

Eine eigentlich für die Nahverkehrsplanung an dieser Stelle vorgesehene Auswertung der über gesonderte Beschlüsse des Kreitages initiierten Pilotprojekte „Aufwertung der ÖPNV-Anbindung in der Relation Gotha – Gewerbegebiet Ohrdruf“ und „ÖPNV-Anbindung des Berghotels in Friedrichroda“ kann aufgrund der laufenden Corona-Pandemie nur eingeschränkt erfolgen. In dem kurzen Zeitraum vor der Corona-Pandemie waren messbar mehr Fahrgäste in den betreffenden Linien bzw. Fahrten festzustellen.

4.4 Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität ist mit der Neuvergabe der Busverkehrsleistung ab 01.07.2019 gestiegen. Dies ist u. a. damit zu begründen, dass zur Leistungsaufnahme die Verkehrsunternehmen der VLG eine hohe Anzahl an niederflurigen Neufahrzeugen beschafft und im Linienbetrieb eingesetzt haben. Diese senken das Fahrzeugdurchschnittsalter und steigern den Anteil an Niederflurfahrzeugen weit über das im der Nahverkehrsplanung des Landkreises geforderte Maß. Weiterhin sind die funktionale Arbeitsweise der VLG-Leistestelle und die gute Umsetzung des geforderten Beschwerdemanagement in diesem Zusammenhang hervorzuheben. Das Beschwerdeverfahren bishin zur Rückmeldung an den Beschwerdeführer wird von der VLG dokumentiert und seitens der NVG überwacht bzw. ausgewertet. Das mit der Busvergabe neu eingeführte Qualitätssicherungsinstrument des Pönalekataloges wird als zweckdienlich eingeschätzt. Im Jahr 2020 wurden 11 angezeigte Vorfälle pönalisiert. Die monatliche Auswertung des Beschwerdemanagements deutet auf eine kontinuierlich gute Leistungserbringung im Busverkehr der VLG hin.

Das im Straßenbahnverkehr kontinuierlich betriebene Beschwerdemanagement konnte im Jahr 2020 mit der ISO 9001 zertifiziert werden. Der beabsichtigte vermehrte Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen mit Niederflurmittelteil verzögerte sich über den erforderlichen Umbau und die aufwendigere Zulassung der gebraucht beschafften Fahrzeuge aus Basel.

4.5 Wirtschaftlichkeit

Ein Blick auf die Kostenseite im Jahr 2018 zeigt, dass die Kosten für die Straßenbahn deutlich unter dem Thüringer Mittelwert liegen. Dies ist u. a. auf eine günstige Personalstruktur und -vergütung sowie auf vergleichsweise geringe Infrastrukturkosten (keine Neufahrzeuge) zurückzuführen. In den genannten Bereichen sind nach Angaben der TWSB-Geschäftsführung jedoch zur weiteren Gewährleistung des Betriebes künftig Anpassungen notwendig. Die Kosten für den Busverkehr liegen 2018 (RVG) etwas unter dem Mittelwert im Freistaat Thüringen (siehe nachstehende Abbildung).

Finanzuntersuchung des Freistaates Thüringen 2018			
Ziff.	Kennzahl 1	alle Thüringer Aufgabenträger 2	Landkreis Gotha 3
1	Kosten Straßenbahn pro Fplkm	11,10 €	7,39 €
2	Kosten Bus pro Fplkm	3,06 €	3,02 €

Abb. 29: Kosten pro Fahrplankilometer Landkreis Gotha versus Aufgabenträger Thüringen

(Quelle: Finanzuntersuchung des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen im Jahr 2018)

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kosten des Busverkehrs in ganz Thüringen maßgeblich von denen der großen Stadtverkehre (z. B. Erfurt) angehoben werden. Ohne die großen Stadtverkehre liegen die Kosten des Busverkehrs im Landkreis Gotha über dem Mittel aller Thüringer Landkreise:

Finanzuntersuchung des Freistaates Thüringen 2018			
Ziff.	Kennzahl 1	alle Thüringer Landkreise 2	Landkreis Gotha 3
1	Kosten Bus pro Fplkm	2,81 €	3,02 €

Zur Einordnung der aktuellen Kostenstrukturen im Busverkehr der VLG wurde für den Landkreis Gotha anhand der VLG-Angebotspreise und unter Berücksichtigung der Kostenverlagerung der Managementleistungen auf die NVG sowie der Investitionstätigkeit (Bereitstellung RBL, DFI) auf den Landkreis Gotha ein Vergleichswert ermittelt:

Finanzuntersuchung des Freistaates Thüringen 2018			
Ziff.	Kennzahl 1	alle Thüringer Landkreise 2	Landkreis Gotha 3
1	Kosten Bus pro Fplkm	2,81 €	2,64 €

Hiernach ist das Ergebniss der durchgeführten wettbewerblichen Leistungsvergabe im Busverkehr als wirtschaftlich sinnvoll zu bewerten.

Bei der Würdigung der vorstehenden Kennzahlen ist zu beachten, dass die Differenzierung nach Verkehrsmitteln und der Bezug auf Fahrplankilometer nur einige der maßgeblichen Kostentreiber berücksichtigt (Gebietsstruktur, Streckenlänge). Darüber hinaus existieren weitere wesentliche Kosteneinflussgrößen, wie zum Beispiel Busbedarf in der Spitzenstunde, realisierbare Geschwindigkeit gemäß Fahrplan, Anteil erforderlicher Leerfahrten sowie An- und Rückfahrten von/zum Betriebshof, die hier nicht berücksichtigt werden. Eine gesicherte Aussage zur Wirtschaftlichkeit ist auf dieser Basis nicht möglich.

Die Höhe der zur Finanzierung des ÖPNV im Jahr 2018 ausgereichten Zuschüsse (Landkreis- und Landesmittel) für die Erbringung der Verkehrsleistungen liegt im

Landkreis Gotha mit ca. 68,46 Euro pro Einwohner und Jahr erheblich über dem Mittel der Landkreise im Freistaat Thüringen (42,51 Euro pro Einwohner und Jahr). Die Ursachen liegen insbesondere begründet durch den Straßenbahnverkehr sowie der oben geschilderten Angebotssituation. Dem gegenüber konnten mit der Aufwertung der Linie 860 Mittel des Freistaates für landesbedeutsame Linien für die Finanzierung des ÖPNV hinzugewonnen werden.

Der Aufwand für die Verkehrsleistungen der TWSB wird nur zu etwas mehr als der Hälfte durch Fahrgeldeinnahmen sowie Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und nach §§ 145 ff SGB IX, Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Verluste (VMT) und sonstige Erträge gedeckt. Der Restbetrag wird durch Zuschüsse des Landkreises Gotha und des Freistaates Thüringen finanziert.

Im Gegensatz dazu wird der Aufwand für die Verkehrsleistungen der VLG fast vollständig (ggf. noch Einnahmen durch Fahrzeugaußenwerbung) durch das vertraglich vereinbarte Leistungsentgelt getragen (Brutto-Vertrag). Die Brutto-Vertragsgestaltung bietet in einem wettbewerblichen Verfahren den Vorteil, dass schwer kalkulierbare Einnahmerisiken nicht mit eingepreist werden müssen und entsprechend günstigere Angebotspreise erzielt werden können. Weiterhin bietet die Übernahme des Einnahmerisikos durch den Landkreis das Potential, von verbesserten Einnahmesituationen direkt profitieren zu können (Senkung des Eigenmitteleinsatzes für ÖPNV-Ausgaben). In der laufenden Covid-19-Pandemie hat sich zudem gezeigt, dass die Kontinuität der Verkehrserbringung durch die VLG nicht von Einnahmerisikobetrachtungen überlagert werden musste. Für die anstehende Leistungsvergabe im Straßenbahnverkehr ist eine vergleichsweise Abwägung der Vertragsgestaltung vorzunehmen.

4.6 Haltestellen / Verknüpfungsstellen

Die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Gotha erfüllt die gesetzlichen Anforderungen (Stand Juni 2021). Darüber hinaus ist fast die Hälfte der Haltestellen mit Wetterschutz versehen und rollstuhlgerecht gestaltet. Viele stark frequentierte Haltestellen verfügen bereits über eine dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anzeige), welche derzeit schrittweise erneuert werden (Umstellung auf TFT-Anzeigen).

In Auswertung der Automatischen Zählsysteme muss mit Bezug auf die Haltestellennutzung zwischen Haltestellen im Stadtverkehr Gotha (höherer Nutzungsgrad; bis zu 1800 Personen pro Woche) und Haltestellen im Regionalverkehr (bis zu 500 Personen pro Woche) unterschieden werden. In beiden Bereichen gibt es kaum genutzte Haltestellen. Zu diesen sind teilweise Maßnahmen im Kapitel 7 vorgesehen.

4.7 Tarif

Der Landkreis Gotha ist Vertragspartner im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Entsprechend wird seit 10.12.2010 im Landkreis – wie im gesamten Verbundgebiet – ein attraktives einheitliches Tarifsystem angeboten, in dem Nahverkehrsangebote verkehrsmittelübergreifend mit nur einem Fahrschein genutzt werden können. Zudem

wird in der Weiterentwicklung des VMT-Tarifes (ggf. thüringenweiter eTarif) zukunftsweisendes Potential gesehen.

4.8 Integration der Schülerbeförderung

Die Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr ist mit 96,9 % als sehr gut anzusehen.

4.9 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das seit Jahren in seinen Grundzügen unveränderte StPNV-Angebot im Landkreis Gotha den Anforderungen gut entspricht. Das Angebotsniveau ist überdurchschnittlich. Für den Landkreis Gotha empfiehlt es sich daher, seine Positionierung zwischen einer ausgeprägten Grundversorgung einerseits und einer wirtschaftlichen Durchführung des StPNV andererseits auf Optimierungs- bzw. Verbesserungsbedarf hin zu betrachten.

5 Prognostizierter StPNV-Bedarf

5.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung

Unbestritten ist die Bevölkerungsentwicklung, sowohl absolut als auch hinsichtlich der Altersstruktur, einer der wesentlichen Einflussfaktoren auf die StPNV-Nachfrage. Prognosewerte des TLS lassen eine Fortsetzung der zuletzt rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Gotha vermuten.

Die untenstehende Grafik stellt die Bevölkerungsprognose des TLS in Fünfjahresschritten dar (Stand 2018).

Bevölkerungsentwicklung					
Ziff.	2020 1	2025 2	2030 3	2035 4	2040 5
1	134.900	132.200	128.300	124.600	121.400

Abb. 30: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Gotha (Prognose)

(Quelle: TLS: Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung 2018*) bis 2040 nach Kreisen in Thüringen)

Sollten diese prognostizierten Zahlen sich bestätigen, ginge die Bevölkerung des Landkreises Gotha von dem Wert 2020 ausgehend bis ins Jahr 2040 um rund 10% zurück.

Eine wesentliche Nutzergruppe des StPNV im Landkreis Gotha sind Schüler. Die erwartete Entwicklung der Schülerzahlen ist in der untenstehenden Grafik dargestellt.

Prognose Anzahl Schüler nach Schularten im Landkreis Gotha									
Ziff.	Schuljahr 1	Grundschule 2	Regelschule 3	Gemeinschafts- schule 4	Gymnasium 5	Gesamtschule/ Sonstige Schule 6	Förderschule 7	Berufsbildende Schule 8	Gesamt Summe 9
1	21/22	4.848	2.886	944	3.301	871	227	3.378	16.455
2	22/23	4.941	2.925	978	3.335	867	230	3.355	16.631
3	23/24	5.006	2.957	1.000	3.377	877	235	3.343	16.795
4	24/25	4.995	2.988	1.025	3.430	874	239	3.356	16.907
5	25/26	4.930	3.026	1.042	3.481	874	240	3.371	16.964
6	26/27	4.829	3.060	1.059	3.520	875	240	3.397	16.980
7	27/28	4.713	3.088	1.069	3.551	883	242	3.414	16.960
8	28/29	4.625	3.102	1.070	3.566	880	239	3.427	16.909
9	29/30	4.555	3.096	1.067	3.555	876	237	3.441	16.827
10	30/31	4.490	3.070	1.058	3.542	871	235	3.458	16.724
11	31/32	4.428	3.028	1.043	3.520	859	231	3.479	16.588
12	32/33	4.369	2.973	1.025	3.484	848	228	3.505	16.432
13	33/34	4.315	2.916	1.007	3.437	835	225	3.524	16.259
14	34/35	4.266	2.868	991	3.380	821	221	3.519	16.066
15	35/36	4.226	2.828	977	3.321	807	218	3.494	15.871

Abb. 31: Prognostizierte Schülerzahlen im Landkreis Gotha

(Quelle: Statistikstelle des Thüringer Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport; Stand August 2015)

Für den Planungszeitraum des hier vorliegenden Nahverkehrsplans von 2022 bis 2026 werden stabile, zwischenzeitlich sogar leicht steigende Schülerzahlen erwartet. Ab dem Jahr 2027 muss jedoch mit einer Abnahme der Schülerzahlen gerechnet werden. Vom Schuljahr 2021/22 bis zum Schuljahr 2035/36 ist ein Rückgang um rund 10 % zu erwarten.

5.2 Entwicklung der StPNV-Nachfrage

Um den Schülern als einer der größten StPNV-Nutzergruppen gerecht zu werden, werden sie bei der Prognose der StPNV-Nachfrage separat betrachtet. Hierzu stellt die untenstehende Grafik die zuvor bereits dargestellten prognostizierten Entwicklungen der Schülerzahlen und der Gesamtbevölkerung ohne Schüler gegenüber.

Prognosewerte Schüleranzahl / Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Gotha							
Ziff.	1	2021 2	2022 3	2023 4	2024 5	2025 6	2026 7
1	Schüler gesamt	16.455	16.631	16.795	16.907	16.964	16.980
2	Entwicklung ggü. 2021	-	1,1%	2,1%	2,7%	3,1%	3,2%
3	Gesamtbevölkerung ./. Schüler	118.055	117.419	116.705	115.973	114.226	114.450
4	Entwicklung ggü. 2021	-	-0,5%	-1,1%	-1,8%	-3,2%	-3,1%

Abb. 32: Prognose der Schülerzahlen und der Bevölkerung ohne Schüler

(Quellen: Statistikstelle des Thüringer Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport; TLS)

Die Gesamtbevölkerung ohne Schüler geht im Planungszeitraum zurück, doch können die steigenden Schülerzahlen voraussichtlich einen großen Teil dieses Effekts wieder auffangen. Weitere Einflussfaktoren auf die StPNV-Nachfrage wie z. B. Angebotsgestaltung/Attraktivität des StPNV, Tarif, Kosten des motorisierten Individualverkehrs etc. sind in dieser Betrachtung noch unberücksichtigt. Weiterhin können die Langzeitauswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel noch nicht prognostiziert werden.

Zum Erstellungszeitpunkt dieses Nahverkehrsplans sind keine Pläne für Schulschließungen, welche Einfluss auch die erforderlichen Schülerbeförderungsströme haben könnten, bekannt. Allerdings ergeben sich aus dem vorliegenden Entwurf zur Schulnetzplanung und den dortigen Kooperationsmodellen einzelner Schulen neue Beförderungsbedarfe.

Es ist auf dieser demographischen Grundlage unter sonst gleichen Bedingungen im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans ungefähr von einer gleichbleibenden bzw. punktuell auf Schülerfahrten von einer leicht ansteigenden StPNV-Nachfrage auszugehen.

6 Verkehrspolitische Ziele im Planungszeitraum 2022 bis 2026

Das Zielsystem mit seinen übergeordneten allgemeinen Zielen und den vier darunter angeordneten Zieldimensionen gestaltet sich wie folgt.

Übergeordnete allgemeine Ziele

Der Landkreis Gotha als Aufgabenträger für den StPNV setzt sich als übergeordnete allgemeine Ziele

- die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an den StPNV,

- die Erhaltung des StPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge in einer ausgewogenen Positionierung zwischen Grundversorgungsfunktion und Wirtschaftlichkeit

sowie

- die rechtssichere Beschaffung von ÖPNV-Leistungen.

Die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an den StPNV als erstes übergeordnetes Ziel bedeutet vor allem die Einhaltung der in den generellen Rahmenbedingungen dieses Dokuments geschilderten Anforderungen an einen Nahverkehrsplan sowie der übrigen rechtlichen Regelungen, denen der StPNV unterliegt.

Eine zentrale Herausforderung bei der Organisation des StPNV durch den Aufgabenträger ist das zweite übergeordnete Ziel, eine ausgewogene Positionierung zwischen einer ausgeprägten Grundversorgung einerseits und einer wirtschaftlichen Durchführung des StPNV andererseits. Die Grundversorgungsfunktion ergibt sich aus der Definition des StPNV als Teil der Daseinsvorsorge für die Bürger des Landkreises. Dem gegenüber steht angesichts der deutlichen Bezuschussung des StPNV-Betriebs durch den Landkreis und den Freistaat die Forderung nach einer wirtschaftlichen Durchführung des StPNV. Zwischen diesen beiden Positionen ist ein angemessener Ausgleich herzustellen.

Das dritte übergeordnete Ziel ist die rechtssichere Beschaffung von ÖPNV-Leistungen. Im Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes sind StPNV-Leistungen neu zu vergeben. Hierzu sind die notwendigen Vorbereitungen zur rechtssicheren Umsetzung dieses Prozesses zu treffen.

Abgeleitete Zieldimensionen und Ziele

Fahrgäste

Durch sein Serviceangebot und eine attraktive Tarifgestaltung soll der StPNV von seinen (potenziellen) Nutzern als eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen werden.

Zugangsbarrieren sollen abgebaut werden. Dies betrifft vor allem die Erreichung einer weitest möglichen Barrierefreiheit im StPNV.

Das StPNV-Angebot soll im Sinne der Fahrgäste verbessert werden. Insbesondere soll auf geänderte Rahmenbedingungen (z. B. Änderungen von Gemeindegrenzen) oder geändertes Nutzerverhalten (z. B. kapazitätsbedingte Überlastung) angemessen reagiert werden.

Finanzen

Der Landkreis strebt eine gesicherte und verlässliche Finanzierung der StPNV-Leistungen an.

Für die StPNV-Verkehrsträger (Bus und Straßenbahn) ist jeweils die Vergleichbarkeit zu den durchschnittlichen Kosten des laufenden StPNV-Betriebes mit den Mittelwerten für den Freistaat Thüringen (vgl. Kapitel 4) anzustreben.

Eine hohe Effizienz soll die Erfüllung der übergeordneten Ziele und der Ziele der vier Zieldimensionen mit geringstmöglichem Eigenmittelaufwand (Kreisumlage) ermöglichen.

Die Nutzerfinanzierung des StPNV soll unter Berücksichtigung der weiteren Gewährleistung sozialverträglicher Tarife kontinuierlich ausgeweitet werden. Dies bedeutet insbesondere eine Ausweitung der Fahrgeldeinnahmen durch jährliche moderate Tarifierhöhungen sowie durch gesteigerte Fahrgastzahlen. Diese Steigerung der Fahrgastzahlen soll vor allem durch ein attraktiveres StPNV-Angebot erreicht werden. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass der Landkreis Gotha – bedingt durch die Einbindung in den VMT – die Fahrgeldeinnahmen nicht allein durch Fahrpreiserhöhungen erzielen kann. Anzustreben ist daher eine Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen durch eine Erhöhung der Fahrgastzahlen.

Umweltverträglichkeit

Im Zusammenhang mit den umwelt- und klimapolitischen Zielen des Landkreises Gotha sowie der EU Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) sind vermehrt emissionsarme und emissionsfreie Antriebsformen zur Verbesserung der Umweltqualität im ÖPNV-Betrieb zu berücksichtigen, um Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmwirkungen durch den ÖPNV zu minimieren.

Die Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Klimawirksamkeit der Verkehrsmittel im StPNV sind unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu verbessern und bilanzielle Klimaneutralität entsprechend der zeitlichen Zielstellungen des Thüringer Klimagesetzes (ThürKlimaG) und Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) anzustreben.

Die Entwicklungen der durch die eingesetzten Verkehrsmittel verursachten Treibhausgasemissionen sollen im Planungszeitraum erhoben werden.

Organisation

Die Integration des StPNV im Landkreis in einen Verbundtarif (mind. gesamte Kreisgebiet; kreisübergreifend) ist fortzuführen. In Ergänzung zur bisherigen Kooperation mit benachbarten Aufgabenträgern sind weitere Kooperationschancen auszuloten.

Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsketten in Verbindung mit dem StPNV sollen ausgebaut werden. Es ist durch intensiven Austausch von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine zweckmäßige und zielführende Abstimmung des Verkehrsangebotes zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln Bus, Straßenbahn, SPNV, Fernverkehr und motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehren im Landkreis Gotha sowie auch in benachbarten Landkreisen herzustellen.

Es wird weiterhin ein hoher Integrationsgrad der Schülerbeförderung in den Linienverkehr angestrebt.

Aus den vorstehenden Ausführungen abgeleitet ergibt sich folgende Zielübersicht:



Abb. 33: Verkehrspolitische Ziele des Landkreises

7 Ableitung von Maßnahmen

Für die Ableitung von Maßnahmen im Planungszeitraum (Jahre 2022 bis 2026) bildet die Ist-Analyse (Kapitel 4) in Verbindung mit den verkehrspolitischen Zielen des Landkreises (Kapitel 6) die zentrale Grundlage.

7.1 Organisationsstrukturen im StPNV

7.1.1 Übergeordnete Management- und Planungsfunktion

Die Bündelung der Managementfunktion in der kreiseigenen Gesellschaft NVG hat sich bewährt und soll fortgesetzt werden. Entsprechend den Anforderungen sind hierfür vorausschauend ausreichend personelle und materielle Ressourcen einzuplanen.

7.1.2 Busverkehr

Da seitens der VLG von der pflichtgemäßen Erfüllung der mit dem Landkreis vertraglich vereinbarten Busverkehrsleistung auszugehen ist und die Laufzeit der geschlossenen Betriebsleistungsverträge den Zeitraum dieses Planes übersteigt, sind keine Maßnahmen für Veränderungen der momentanen Organisationsstruktur im Busverkehr vorgesehen.

Für notwendige Anpassungen im Linienbusnetz bzw. im Fahrplanangebot des Busverkehrs sind die festgelegten Handlungsrahmen der mit der VLG geschlossenen Betriebsleistungsverträge unbedingt einzuhalten.

7.1.3 Straßenbahnverkehr

Die EU-Verordnung 1370/2007, das novellierte PBefG und das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen stellen den zentralen Rahmen für die Vergabe von StPNV-Leistungen auf. Im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplanes endet die Betrauung der TWSB zum 30. Juni 2024. Für den Zeitraum ab dem 01. Juli 2024 sind somit die StPNV-Leistungen im Straßenbahnverkehr neu zu vergeben. Die im Jahr 2020 durchgeführte umfassende Prüfung von rechtsicheren Vergabemöglichkeiten ergab, dass aufgrund der vorliegenden Eigentumsverhältnisse zur Straßenbahninfrastruktur (u. a. Gleis- und Nebenanlagen im Eigentum der TWSB) sowie der auszuschließenden Trennung von Netz und Betrieb der TWSB ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nur rechtssicher über eine In-House-Vergabe als öffentlich-öffentliche Zusammenarbeit nach § 108 Abs. 4 GWB oder über ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach § 113 GWB i. V. m. § 14 Abs. 4 VgV vergeben werden kann. Für den Fall der In-House-Vergabe obläge es dem Landkreis sowohl als TWSB-Gesellschafter wie auch als ÖPNV-Aufgabenträger zu agieren. Die Interessenlagen des Landkreises als TWSB-Gesellschafter können jedoch deutlich von denen des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger abweichen. Daher wird die Durchführung eines Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb, bei welchen der Landkreis ausschließlich als ÖPNV-Aufgabenträger handelt, als Vorzugsvariante der Vergabe von Straßenbahnverkehrsleistungen angesehen. Die untenstehende Grafik stellt schematisch die zentralen Schritte zur Vergabe von

Straßenbahnverkehrsleistungen im Landkreis Gotha bis zur Genehmigung eigenwirtschaftlicher oder gemeinwirtschaftlicher Anträge dar.

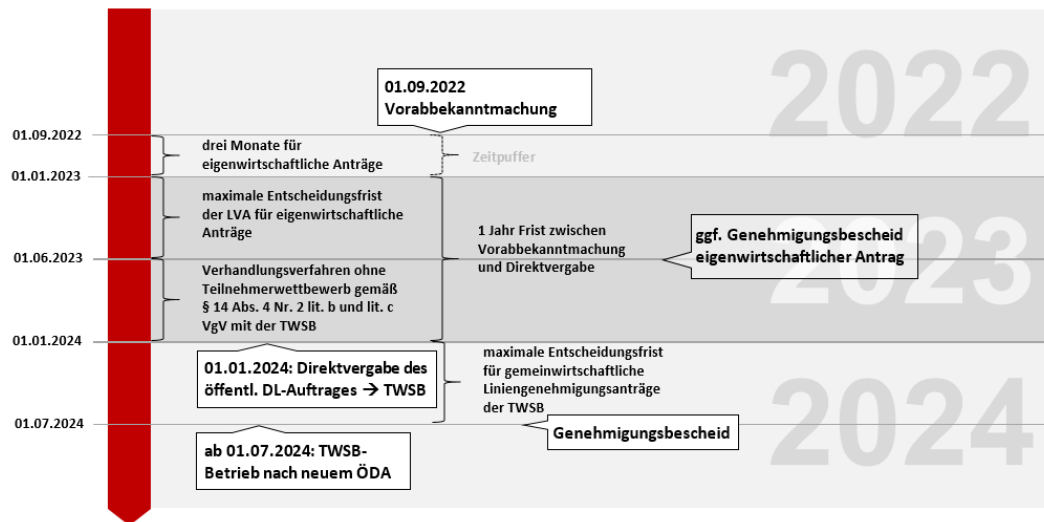


Abb. 34: Ablaufschema zur Vergabe der Straßenbahnverkehrsleistung

Zunächst ist ca. ab Mai 2022 eine Vorabbekanntmachung der Vergabe auf der Grundlage der im Nahverkehrsplan beschriebenen Qualitäts- und Quantitätsanforderungen vorzubereiten. Die Vorabbekanntmachung soll im dritten Quartal 2022, spätestens jedoch zum 01. Januar 2023 erfolgen.

Danach können durch Dritte nach § 12 Abs. 6 PBefG binnen maximal drei Monaten Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr gestellt werden. Nach einer maximalen Entscheidungsfrist der Genehmigungsbehörde von sechs Monaten sind gegebenenfalls eingegangene eigenwirtschaftliche Anträge zu genehmigen bzw. abzulehnen.

Für den wahrscheinlichen Fall, dass der zu vergebende Verkehr nicht eigenwirtschaftlich durchgeführt wird, läuft zeitgleich ab dem Tag der Vorabbekanntmachung die Jahresfrist gem. Artikel 7 Abs. 2 EG VO 1370/2007 bis zur Direktvergabe des gemeinwirtschaftlichen Auftrages. Die Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für den Straßenbahnverkehr muss im Anschluss an das durchzuführenden Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb nach § 113 GWB i. V. m. § 14 Abs. 4 VgV zum 01. Januar 2024 erfolgen, um die grundsätzliche Sechsmonats-Frist des § 12 Abs. 7 PBefG bis zum Betriebsbeginn zu wahren. Die Genehmigungsbehörde kann nach § 12 Abs. 7 PBefG auf Antrag diese Frist verkürzen.

Mit dem entsprechenden Genehmigungsbescheid beginnt dann in beiden Fällen – also sowohl beim eigenwirtschaftlichen als auch beim gemeinwirtschaftlichen Verkehr – der Betrieb durch den neuen bzw. den bisherigen Auftragnehmer am 01. Juli 2024.

In Ansehung der hohen Investitionskosten der Straßenbahninfrastruktur sowie der längerfristigen Abschreibungszeiträume ist die Laufzeit des abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages maximal vorzusehen (aktuell laut VO 1370/2007 zwischen 15 – 22,5 Jahre).

Die Ausgestaltung des öffentlichen Dienstleistungsvertrages muss neben wirtschaftlichen Interessen des Landkreises auch ausreichend Instrumentarien bieten, welche eine dauerhafte und hochwertige Leistungserbringung sicherstellt.

Die Leistungsvergabe hat dem „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften“ zu entsprechen.

7.2 Verkehrsangebot

7.2.1 Quantitatives Verkehrsangebot

Eine genaue Beschreibung des quantitativen Verkehrsangebotes (Status Quo) befindet sich im Anhang 6 dieses Dokumentes. Dort sind die Linien, Streckenführungen, Bedienzeiten, Taktungen und weitere zentrale Rahmendaten dargestellt. Hierbei wurden sowohl die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Nahverkehrsplanung 2017 – 2021 als auch die Weiterführung der Pilotprojekte „Aufwertung der ÖPNV-Anbindung in der Relation Gotha – Gewerbegebiet Ohrdruf“ und „ÖPNV-Anbindung des Berghotels in Friedrichroda“ berücksichtigt.

Das für die Jahre 2022 bis 2026 geplante Verkehrsangebot entspricht grundsätzlich dem bestehenden quantitativen Verkehrsangebot (siehe Linienbeschreibung im Anhang 6), sieht aber auch Verbesserungen des Liniennetzes und des Fahrplangebotes vor. Die geplanten Veränderungen sollen im Planungszeitraum (teilweise ggf. schrittweise nach Vorliegen der Voraussetzungen) realisiert werden. Die mit den geplanten Anpassungen des Verkehrsangebotes prognostizierten Änderungen des Verkehrsleistungsumfanges sind ebenfalls im Anhang 6 ersichtlich.

Sofern es während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes erforderlich ist, sind weitere Maßnahmen zur Anpassung der Linienführung bzw. des Fahrplanes vorzunehmen. Eine Erforderlichkeit ist in der Regel dann anzunehmen, wenn geänderte Verkehrsbedarfe (z. B. Schaffung neuer Gewerbe- und Wohngebiete, geänderte Inanspruchnahme des ÖPNV) festzustellen sind. Hierfür sind u. a. die Fahrgastzählssysteme fortlaufend auszuwerten. Ebenso können hierfür potentielle Fahrscheinverkäufe (z. B. Jobtickets) die Grundlage bilden.

7.2.1.1 Anpassungen des StPNV

Im Rahmen des der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorangestellten Anhörungsverfahrens wurden die Städte und Gemeinden sowie die Verkehrsunternehmen u. a. zu Verbesserungspotentialen im Bus- und Straßenbahnverkehr befragt. Nach Würdigung der Stellungnahmen wurde der Anpassungsbedarf des StPNV im Fachausschuss des Kreistages abgestimmt und zur Erarbeitung von Änderungskonzeptionen an die NVG sowie VLG und TWSB gegeben. Danach sind im Planungszeitraum folgende Maßnahmen zur Anpassung des StPNV vorgesehen:

Umfangreiche Anpassung der Linienführung sowie des Fahrplanes im Busverkehr

- im Stadtverkehr Gotha,
- im Nordkreis
 - im Bereich Gemeinde Nesselal und
 - den Verwaltungsgemeinschaften Fahner Höhe und Nesseaue,
- Anpassungen des Fahrplanes im Straßenbahnverkehr durch
 - Taktaufweitung der Linie 1 und 2,
 - Streckenänderung und Angebotsverdichtung der Linie 3 und
 - einen durchgehenden 30-min-Takt auf der Linie 4,
- Aufwertung der touristischen Verkehrsverbindung zum Großen Inselsberg (Inselsbergbus).

Anpassungen der Linienführung bzw. des Fahrplanes im Busverkehr im geringeren Umfang bedingen die

- Anbindung der Inselsbergklinik,
- Anbindung der Ortsteile zum örtlichen Verwaltungszentrum Wechmar,
- Anbindung der neuen Ortsteile der Gemeinde Georgenthal,
- Angebotsverbesserung in Schülerbeförderungsrelationen
 - Waltershausen/Wahlwinkel/Langenhain zur TGS Bad Tabarz
 - Ingersleben zur Außenstelle des Gymnasiums Neudietendorf in Apfelstädt und
 - Mühlberg zur Grundschule in Wandersleben (Verstärkerfahrt).

Die vorgenannten umfangreichen Anpassungen werden im nachfolgenden näher beschrieben. Für alle geplanten Maßnahmen ist in der Linienbeschreibung im Anhang 6 bei vollständiger Umsetzung die Veränderung des Verlehrleistungsumfanges der betreffenden Linien im Bezug auf den Status Quo angegeben.

7.2.1.2 Anpassungen im Stadtverkehr Gotha

In Vorbereitung der Nahverkehrsplanung des Landkreises hatte die Stadt Gotha auf Basis des „Verkehrsentwicklungsplanes Gotha 2030+“ ein Gutachten beauftragt, welches Verbesserungspotentiale des aktuell vorgehaltenen StPNV benennt und unter Einbeziehung künftige ÖPNV-Belagen der Stadt Gotha eine Vorschlag für eine alternative Liniennetzgestaltung des Stadtverkehrs entwickelt, und dieses innerhalb des Anhörungsverfahrens zur Fortschreibung der Nahverkehrsplanung eingebracht.

Die hauptsächlichen Verbesserungspotentiale werden danach in

- der Ausrichtung der Bedienungshäufigkeiten entsprechend der Nachfrage (bzw. der Einwohnerdichte / Arbeitsplatzdichte),
- Optimierung der Anschlusssituation am Hauptbahnhof zwischen SPNV und StPNV,
- der Füllung der Erschließungslücke in der Altstadt am oberen Hauptmarkt und Schloss Friedenstein,
- der Stadtbusbedienung in der Kindleber Straße,
- einer schnelleren Verbindung südlich der Altstadt/ Hauptbahnhof und dem Krankenhaus bzw. Gotha-West,
- der Anbindung bisher unzureichend erschlossener Siedlungsgebiete: „An den Hundert Äckern“ und „Güldene Aue“,
- der Anpassung der Streckenführung der Straßenbahnlinie 3 und der
- Umbenennung von Haltestellen im Stadtgebiet gesehen.

Das vorliegende ÖPNV-Konzept der Stadt Gotha wurde einer umfassenden Prüfung unterzogen. Da die vorgeschlagene umfängliche Umgestaltung des Stadtliniennetzes nach den vorzufindenden Verkehrsverhältnissen und den unberücksichtigten betrieblichen Anforderungen in dieser Form nicht umfänglich umgesetzt werden kann und zudem der geplante Leistungsaufwuchs die ÖPNV-Aufwendungen des Landkreises signifikant erhöhen würde, wurde anhand der aufgezeigten Verbesserungspotentiale das Liniennetz im Stadtverkehr zu dem nachfolgenden Zielkonzept überarbeitet:

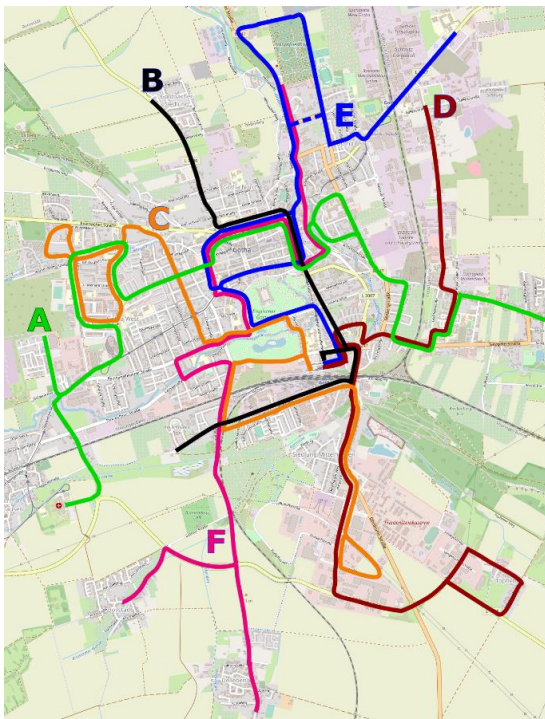


Abb. 35: Zielkonzept zur Weiterentwicklung des Stadtlinienverkehrs in Gotha

(Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Im nachfolgendem wird über die Darstellungen des *Status Quo*, ggf. erforderlicher *Zwischenziele* der Weg zur Erreichung des *Zielkonzeptes* je Linie beschrieben. Der Vergleichbarkeit halber werden die Haltestellen mit ihren derzeitigen Benennungen angegeben; von einer späteren Änderung der Bezeichnungen durch die Stadt als Haltestellenträger – wie im städtischen Konzept verankert – bleibt die Linienführung unverändert.

Linie A / Status Quo: Krankenhaus – Huttenstr. – Siebleben – Tüttleben

Die Linie A stellt eine Ost – West Verbindung dar, wobei sie die beiden einwohnerstärksten Wohnviertel und zudem die angrenzende Gemeinde Tüttleben an die Altstadt sowie das Krankenhaus anbindet. Umsteigemöglichkeiten zu den Straßenbahnen sowie zu Stadt- und Regionalbuslinien bestehen an den Haltestellen Gartenstraße und Huttenstraße.

Linie A / Zwischenziel: Krankenhaus – An der Göldeken Aue – Huttenstr. – Siebleben – Tüttleben

In Ergänzung zur Status Quo-Variante erfolgt hier zusätzlich die Anbindung des Wohngebietes „An der Göldeken Aue“, welches auf den Fahrten von und zum Krankenhaus bedient werden soll. Somit erhält dieses Wohnviertel direkte Verbindungsmöglichkeiten in die Altstadt und zum Krankenhaus. Die Schaffung einer neuen Haltestelle durch den Haltestellenträger Stadt Gotha in der unteren Schubertstraße bzw. vorderen Abschnitt der Straße „In der Göldeken Aue“ ist hierfür die Grundvoraussetzung. Als Wendestelle für die Busse fungiert dann der dortige Kreisverkehr. Von dieser Halteposition, in einer Entfernung von ca. 350 Metern, ist auch der in der Schubertstraße angesiedelte Einkaufsmarkt fußläufig erreichbar. Neben den Einkaufsmöglichkeiten im Verlauf der Weimarer Straße sowie am Coburger Platz ist dann auch der Real-Markt aus dem Ost- wie dem Westviertel über die Linie A angebunden.

Linie A / Zielkonzept: Krankenhaus – (Schubertstr.–) An der Göldeken Aue – Huttenstr. – Siebleben – Tüttleben

Die Voraussetzung für die Umsetzung des Zielkonzeptes der Linie A ist die Errichtung einer zweiten Haltestelle im nördlichen Abschnitt der Schubertstraße, oberhalb des Real-Marktes, einschließlich einer Wendemöglichkeit in diesem Bereich. Ist diese erfüllt, bekommt die Linie neben dem Krankenhaus einen neuen Anfangs- und Endpunkt, womit die Eschleber Straße in dieser Funktion entfällt und zukünftig nur noch als Unterwegshalt bedient wird. Der Linienverlauf führt dann wechselseitig einmal vom Krankenhaus nach Siebleben/Tüttleben sowie einmal von der Schubertstraße (Nord) nach Siebleben/Tüttleben und zurück.

Linie B / Status Quo entspricht Zielkonzept: Am Schmalen Rain – Huttenstr. – (Hauptfriedhof –) Goldbacher Siedlung – (Remstädt)

Über den Umsteigepunkt Huttenstraße erhalten die Wohngebiete Am Schmalen Rain und Goldbacher Siedlung sowie die Ansiedlungen in der Südstraße auf der Linie B eine Anbindung an die Altstadt. Zusätzlich wird auch der Hauptbahnhof direkt angebunden, und ist damit nicht mehr nur über den südlichen Zugang aus Richtung Südstraße zu erreichen. Abweichend zum heutigen Angebot der Linie B wird die Bedienung der außerhalb des Stadtgebietes Gotha gelegenen Ortschaft Remstädt

weitestgehend auf den ein- und ausbrechenden Regionalverkehr verlagert. Lediglich in der Hauptverkehrszeit wochentags werden einzelne Fahrten, zur Absicherung der integrierten Schülerbeförderung und in Verstärkerfunktionen zu den Regionallinien, auch weiterhin nach Remstädt verkehren. In Vorbereitung auf die geplante Umstellung des Liniennetzes im Nordkreis ist die Bedienung von Remstädt bereits in die 820er-Linien zu integrieren. An Sonn- und Feiertagen wird weiterhin zusätzlich der Hauptfriedhof bedient.

Linie C / Status Quo: Eschleber Str. – Herzogliches Museum – Hauptbahnhof – (Südstr, –) Burbachstr. – (Töpfler)

Auf der Linie C soll der derzeitige Baufahrplan als künftiger Normalfahrplan übernommen werden. Im Gegensatz zum früheren Fahrplanangebot werden die Haltestellen Gartenstraße, Huttenstraße und Orangerie auf dieser Linie nicht mehr angefahren. Stattdessen bedient sie die neu geschaffene Haltestelle Herzogliches Museum und bindet diese direkt an den Hauptbahnhof an. Die veränderte Linienführung wertet die ÖPNV-Anbindung des bedeutenden Tourismusstandortes in der Stadt Gotha auf.

Darüber hinaus bietet sie eine Direktverbindung von den Wohneinheiten in der Südstraße zum Gewerbegebiet Gotha-Süd und den Einkaufsmöglichkeiten in der Harjesstraße. Die Bedienung des Ortsteiles Töpfler und des Luftschiffhafens erfolgt samstags über die C-Linie, da diese wochentags von der neuen Stadtlinie D übernommen wird.

Bereits in der Gültigkeitsphase des Baufahrplanes zeigte sich, dass durch die Umstellung der Linienführung eine höhere Fahrplanteue gegenüber der vorherigen Angebotsversion erreicht werden konnte.

Linie C / Zielkonzept: Eschleber Str. – Herzogliches Museum – Hauptbahnhof – (Südstr, –) Burbachstr. – (Töpfler)

Im Zielkonzept dieser Linie findet, in Ergänzung zum Status Quo, die Einbindung des sich weiter entwickelnden Wohngebietes „Wiegwasser/An der Goth“ in das städtische ÖPNV-Netz statt. Über die neu zu errichtende Haltestelle in der Straße „An der Goth“ soll zudem die Einfamilienhaussiedlung „An den Hundert Äckern“ einen ÖPNV-Zugang erhalten. Dafür ist neben der Haltestelle auch die Zuwegung zwischen der Fußgängerquerung in der Eisenacher Straße und den Straßen „Am Wiegwasser/An der Goth“ zum Haltestellenstandort herzustellen bzw. herzurichten.

Linie D / Status Quo entspricht Zielkonzept: Oskar-Gründler-Str. – Hauptbahnhof – Töpfler

Die Linie D wurde als Teilausgliederung der früheren Stadtlinien C und E im Rahmen des gegenwärtigen Baufahrplans gebildet und soll im zukünftigen Angebot fest etabliert werden. Sie stellt eine Direktverbindung des Gothaer Ostviertels zum Hauptbahnhof dar und schließt dieses an das Gewerbegebiet Süd und die Seniorenresidenz „Turmhotel“ an. Für den Ortsteil Töpfler stellt sie die Verbindung zum Hauptbahnhof, mit Umsteigemöglichkeiten zu weiteren Stadtbus- und Straßenbahnlinien, her. Des Weiteren werden über den Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof auch die Gewerbeansiedlungen in der Gleichenstraße aus der Innenstadt

erschlossen. Am Hauptbahnhof bestehen zudem Anschlüsse von den Regionalzügen aus Richtung Erfurt, Eisenach und Bad Langensalza.

Linie E / Status Quo: Hauptbahnhof – Herzogliches Museum – Gartenstr. – Hauptfriedhof – Stadion – (Berufsschulzentrum)

Aus dem Ursprungsfahrplan der Linie E wurde der Streckenabschnitt Oskar-Gründler-Straße bis Clara-Zetkin-Straße herausgelöst und in die neu gebildete Linie D integriert. Das nördliche Stadtgebiet sowie der Hauptfriedhof und das Stadion werden an das Altstadtzentrum angebunden. Es bestehen Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen Gartenstraße und Hauptbahnhof. Auf mehreren Fahrten in der Hauptverkehrszeit wird zusätzlich noch das Berufsschulzentrum über den Ostbahnhof bedient. Hier sind Übergänge von/zur Straßenbahn möglich. Auch das Herzogliche Museum kann mit der Linie E aus der Innenstadt erreicht werden.

Linie E / Zielkonzept: Hauptbahnhof – Herzogliches Museum – Hauptmarkt – Huttenstr. – Hauptfriedhof – Stadion – (Berufsschulzentrum)

Die von Seiten der Stadt Gotha angeregte direktere Bedienung der Innenstadtlage wird über einen Altstadtring in die Ausgangsversion der Linie E integriert. Dazu verkehren die Busse zwischen Bürgeraue und Eckhofplatz über die Augustiner- und Siebleber Straße. Das Zielkonzept der E-Linie ermöglicht somit darüber hinaus eine stündliche Verbindung aus dem Gothaer Norden und vom Hauptbahnhof in den Kernstadtbereich am Oberen Hauptmarkt und bindet auch das Neue Rathaus an das städtische ÖPNV-Netz an. Zudem erhält mit Schloss Friedenstein eine weitere touristische Sehenswürdigkeit im Stadtgebiet einen unmittelbaren Zugang zum ÖPNV. Bevor das Zielkonzept der Linie E umgesetzt werden kann, bedarf es der Einrichtung drei neuer Haltestellen auf dem Altstadtring, in der Augustiner Straße, am oberen Hauptmarkt (unterhalb der Wasserkunst) und in der Siebleber Straße auf Höhe des Neuen Rathauses, durch den Haltestellenträger Stadt Gotha.

Linie F / Status Quo entspricht Zielkonzept: Uelleben – Huttenstr. – Hauptfriedhof

Die Linie F stellt zukünftig auch weiterhin eine Verbindung der Gothaer Ortsteile Uelleben und Boilstädt mit der Altstadt her, in deren weiterem Verlauf auch der Hauptfriedhof erreicht wird. Abweichend von der ursprünglichen Linienversion soll lediglich eine separierte Bedienung von Uelleben und Boilstädt in der Nebenverkehrszeit erfolgen. Dies sorgt insbesondere im Bereich Uelleben für eine gewisse Aufweitung des Fahrtenangebotes, welches durch die hier ebenfalls verkehrenden Regionalbuslinien 851 und 852 folglich eine Verdichtung erfährt. Gemeinsam mit der Linie C bildet die F-Linie auf den letzten Abendfahrten zudem einen Ringverkehr zwischen Uelleben/Boilstädt und dem Hauptbahnhof. Somit werden diese Ortsteile sowie die Gewerbeansiedlungen in der Burbachstraße und Harjesstraße in den Abendstunden auf möglichst kürzestem Weg mit dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof verbunden. Diese Maßnahme hat sich ebenfalls bereits im heutigen Baufahrplan bewährt.

Zwischenzeitliche Fortführung der Fahrpläne im Status Quo

Da das beschriebene Zielkonzept im Stadtverkehr Gotha sowie die Zwischenziele auf dem derzeit vorgehaltenen Verkehrsangebot u. a. der Baustellenfahrpläne aufbauen, so werden diese auch nach Beendigung der Baumaßnahmen fortgeführt. Diese

Vorgehensweise vermeidet Irritationen bei den Fahrgästen durch unnötige Zwischenschritte (Rückkehr auf den Fahrplan des NVP 2017-2021) und sichert einen möglichst reibungsfreien Übergang hin zur Erreichung des Zielkonzeptes.

7.2.1.3 Anpassungen im Nordkreis

Nachdem im Jahr 2007 erfolgreich das Liniennetz im Südkreis auf Taktverkehre umgestellt wurde, soll dieses u. a. zur Behebung von Seiten einzelner Gemeinden vorgebrachten Angebotsdefiziten (u. a. geänderter Beförderungsbedarf aufgrund der Gründung der Gemeinde Nesselal) ebenso im Nordkreis entwickelt und eingeführt werden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen und verkehrlichen Beziehungen wird eine Unterteilung in zwei nahezu unabhängige Teilliniennetze als zweckmäßig angesehen. Das Taktnetz „Nesselal“ umfasst alle Ortschaften der Gemeinde Nesselal mit Anbindungen nach Gotha, Gräfentonna, Mechterstädt und Behringen/Reichenbach im Wartburgkreis. Das Taktnetz „Fahner Höhe/Nesseau“ schließt die Gemeinden der genannten Verwaltungsgemeinschaften ein und führt bis nach Erfurt, Gotha, Neudietendorf und Gebesee. Zur Berücksichtigung der im Rahmen der Schulnetzplanung diskutierten Zusammenarbeit der Schulen in Warza und Molschleben wurden bereits Schülerverkehrsverbindungen zwischen den Teilnetzen vorgesehen.

Im Anhang 4 und 5 sind die Konzeptionen der Taktnetze „Nesselal“ und „Fahner Höhe/Nesseau“ dargestellt. Die Entwicklung des über diesen Plan vorgegebenen Leistungsumfanges, welcher bei Umsetzung der Nordkreistaktnetze erwartet wird, ist in der Linienbeschreibung des Anhangs 6 ersichtlich.

Nachfolgend wird kurz auf die wesentlichen Veränderungen beider geplanten Taktnetze eingegangen. Grundsätzlich werden die beschriebenen Taktverkehre nach den Anforderungen der integrierten Schülerbeförderung mit zeitlich passenden Schülerfahrten ergänzt.

Taktnetz „Nesselal“

Linie 810 / Gotha – Buflieben – Goldbach – Westhausen – Ballstädt – Gräfentonna

Für die Erreichbarkeit des Hauptverwaltungssitzes Goldbach wurde die Linie 810 neu strukturiert. Alle Fahrten aus/in Richtung Gotha erfolgen mit einem eindeutigen Linienweg im 2-Stunden-Takt. Durch diese Maßnahme erhalten die Ortsteile und Gemeinden entlang dieser Regionalbuslinie ein verbessertes Angebot von/nach Gotha. Die Fahrten der Linie 810 wurden in Gräfentonna und Gotha Hbf. auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Regionalzüge ausgerichtet. Zudem besteht in Goldbach eine Umsteigebeziehung zur 822 in/aus Richtung Wangenheim/Reichenbach.

Linie 820 / Gotha – Goldbach – Friedrichswerth – Neufrankenroda (– Mechterstädt)

Der Streckenverlauf der Linie 820 bleibt zum heutigen Angebot unverändert. Mit Anpassung der An-/Abfahrtszeiten und dem durchgehenden 120-min-Takt ergeben sich in Goldbach zusätzliche Anschlussverbindungen in Richtung Gräfentonna, Behringen und Reichenbach.

Linie 821 / Gotha – Remstädt – Goldbach – Friedrichswerth – Wolfsberingen

Auch der Streckenverlauf der Linie 821 bleibt weitestgehend erhalten. Lediglich auf dem Abschnitt Gotha – Goldbach werden die Fahrten über Remstädt geführt. Die An-/Abfahrtszeiten werden denen der Linie 820, jedoch im stündlichen Versatz, auf einen 120-min-Takt angeglichen. Hierdurch entsteht auf der Achse Gotha – Goldbach – Friedrichswerth stündliches Taktverkehrsangebot, welches u. a. die Verkehrsqualität der Schülerbeförderung zu den Gothaer Gymnasien deutlich steigern wird.

Linie 822 / Gotha – Remstädt – Goldbach – Wangenheim – Reichenbach – Behringen

Im 2-Stunden-Takt wird die Linie 822 zwischen Gotha und Goldbach ebenfalls über Remstädt geführt. Mit dieser Maßnahme erhält Remstädt jeweils im zeitlichen Versatz einen stündlichen Direktanschluss von/zum Hauptverwaltungssitz Goldbach (derzeit nur mit Umstieg in Gotha erreichbar). Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage auf die Erreichbarkeit des Hainichs und des Baumkronenpfades, wird die Linie 822 in Reichenbach auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie 150 ausgerichtet. Für die geschaffenen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 822 und der 150 (Verkehr Hainich OHG) sind im Vorfeld die Tarifbestimmungen für eine gegenseitige Fahrausweisanerkennung anzupassen.

Linie 823 / Goldbach – Warza – Westhausen/ – Wangenheim

Mit der Linie 823 werden die Taktverkehre der Linien 810 und 822 nach den Anforderungen der integrierten Schülerbeförderung zu den Schulstandorten Goldbach und Warza sinnvoll ergänzt. Entsprechend verkehrt die Linie 823 nur an Schultagen.

Linie 824 / Warza – Molschleben

Im Rahmen der Schulnetzplanung des Landkreises Gotha kann es ggf. dazu kommen, dass Schüler der Regelschulen in Molschleben und Warza künftig auch im jeweils anderen Schulstandort beschult werden sollen. Da es hierfür im aktuellen Fahrplan keine nutzbaren öffentlichen Verkehrsbeziehungen (ohne Umstieg in Gotha) gibt, ist die Einrichtung einer direkten Schülerverkehrsverbindung (jeweils 1 Hin- und 2 Rückfahrten) zwischen Molschleben und Warza vorgesehen. Da diese für die Hinfahrten erst nach Ankunft aller Schüler des bisherigen Einzugsbereiches in der jeweiligen Schule und für die Rückfahrten bereits vor den jeweiligen Abfahrt am „alten“ Schulstandort in das bisherige Einzugsgebiet erfolgen müssen, sollte dies bereits im Vorfeld schulorganisatorische Berücksichtigung finden.

Taktnetz „Fahner Höhe / Nesseaue“

Linie 812 / Erfurt Europaplatz – Elxleben – Gierstädt – Döllstädt – Dachwig (– Gebesee)

Der Streckenverlauf der Linie 812 bleibt fast unverändert. Aufgrund eines zunehmenden Beförderungsbedarfes von/nach Elxleben (Gera) und Kühnhausen sollen auch an Wochentagen (bisher nur an Samstagen) diese Fahrten über diese Ortschaften ganztägig im 120 min-Takt verlaufen. Zur konkreten Ausgestaltung sind weiterführende Abstimmungen mit dem Landkreis Sömmerda und der Stadt Erfurt vorzunehmen. Die Fahrten der 812 bieten in Gierstädt Anschlüsse in/von Richtung Gotha und in Döllstädt Umsteigemöglichkeiten zu den Regionalzügen von/nach Erfurt und Bad Langensalza.

Linie 813 / Erfurt Europaplatz – Witterda – Gierstädt – Döllstädt (– Dachwig) – Gräfentonna (– Burgtonna)

Die Linie 813 wird von Gräfentonna aus auf der bisherigen Strecke verlaufen und nach Kleinfahner noch bis nach Erfurt Europaplatz verlängert. Mit einem stündlichen Versatz zur Linie 812 entsteht auf der Achse Döllstädt – Gierstädt – Erfurt ein stündliches Verkehrsangebot, welches ebenfalls wie die Linie 812 in Gierstädt und Döllstädt Anschlussbeziehungen ermöglicht.

Linie 890 / Nottleben – Bienstädt – Eschenbergen – Friemar Schule

Die Linie 890 wird (u. a. aufgrund geringer Nachfrage) künftig als Schulbuslinie die Schülerbeförderung zu den Schulstandorten Molschleben und Friemar absichern. Die bisherige Funktion zur Anbindung von/nach Gotha wird von den Linien 894 (mit Umstieg zur Linie 892 in Molschleben) übernommen.

Linie 891 / Gotha – Friemar – Nottleben – Ermstedt – Gamstädt – Neudietendorf

Der bisherige Streckenverlauf der Linie 891 wird im 120-min-Takt über Nottleben geführt und nach Gamstädt bis Niedietendorf verlängert. In Gamstädt bestehen Anschlüsse nach Erfurt und in Friemar kann in Richtung Gierstädt umgestiegen werden.

Linie 892 / Gotha – Friemar – Molschleben – Eschenbergen – Gierstädt (– Dachwig)

Die Linie 892 wird auf ihrem derzeitigen Verlauf nur noch bis Gierstädt geführt und stündlich bzw. in Nebenzeiten zweistündlich bedient. Zwischen Gierstädt und Gotha wird (vorwiegend) im 120-min-Takt eine Direktverbindung angeboten. Auf dem Abschnitt Gierstädt – Friemar werden die Fahrten stündlich vorgesehen, sodass mit Umstieg von/zur der Linie 891 (in Friemar) eine stündliche Fahrtmöglichkeit in die Kreisstadt Gotha entsteht. Fahrgäste der Linien 812 und 813 (u. a. Schüler der Gothaer Gymnasien) steigen in Gierstädt aus/in Richtung Gotha in die Linie 892 um.

Linie 893 / Tüttleben – Pferdingsleben – Tröchtelborn – Friemar – Molschleben

Die Linie 893 verkehrt weiterhin als Schulbusverbindung zu den Schulstandorten Molschleben und Friemar.

Linie 894 / Erfurt Flughafen – Gamstädt – Ermstedt – Bienstädt – Molschleben (– Friemar)

Die Linie 894 wird nicht mehr über Nottleben geführt und von Bienstädt bis nach Molschleben verlängert. Damit entfallen für Fahrgäste aus Bienstädt und Zimmernsupra tarifliche Härten, wenn die bisherige Fahrt nach Erfurt über Nottleben verlief. Die Nottleber Fahrgäste haben künftig Anschlüsse in Gamstädt zwischen der Linie 891 und 894, um in/aus Richtung Erfurt zu gelangen. Ebenfalls in Gamstädt besteht in der Gegenrichtung die Möglichkeit, von/nach Neudietendorf umzusteigen. Das Verkehrsangebot der Linie 894 ist auf das der Linie 892 ausgerichtet (60 min-Takt in den Haupt-; 120 min-Takt in den Nebenverkehrszeiten), sodass in Molschleben Anschluss in/aus Richtung Gotha besteht.

Die bisherige Funktion der Linie 895 wird im neu geplanten Taktnetz von den Linien 891 und 894 (erforderlichenfalls mit Umstieg in Gamstädt) vollständig übernommen, sodass diese entfallen kann.

7.2.1.4 Anpassungen im Straßenbahnverkehr

Vor dem Hintergrund der im Jahr 2024 anstehenden Direktvergabe von Straßenbahnverkehrsleistungen an die TWSB muss der Nahverkehrsplan die quantitative Verkehrsleistung (Fahrplankilometer) hierzu vorgeben.

In Auswertung der Belegungsdaten sowie unter Beachtung der „Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes für die Stadt Gotha“ bemisst sich der Leistungsrahmen spätestens ab dem 01.07.2024 nach folgenden Vorgaben:

- Linie 1: 30 min-Takt
- Linie 2: 1 h –Takt
- Linie 3: 1 h –Takt (geänderte Streckführung: Gotha Krankenhaus – Gotha Ostbahnhof)
- Linie 4: 30 min-Takt
- Linie 6: 30 min-Takt

Damit bestimmen sich nachfolgende tagesartbezogene Leistungsmengen im Straßenbahnverkehr wie folgt:

tagesartbezogener Leistungsumfang im Straßenbahnverkehr					(beispielhaft)
Ziff.	Linie	Mo - Fr [Fplkm]	Sa [Fplkm]	So/FT [Fplkm]	2021 [Fplkm]
1	1	2	3	4	5
1	1	445	329	268	146.063
2	2	90	90	90	32.850
3	3	180	180	180	65.700
4	4	1.279	989	934	431.605
5	6	134	110	101	45.859
6	Summe	2.128	1.698	1.573	722.078

Abb. 46: vorgegebener Leistungsrahmen im Straßenbahnverkehr (spätestens ab 01.07.2024)

Die Taktverlängerungen der Linien 1 und 2 sind erforderliche Anpassungen an die an die vergleichsweise geringen Nutzerzahlen und werden teilweise durch die Aufwertung der Linie 4 auf einen durchgehenden 30 min-Takt kompensiert. Das heutige Überangebot auf dem Streckenabschnitt Gotha Huttenstraße – Gotha Hauptbahnhof wird hierdurch entlastet. Entsprechend des von der Stadt Gotha angezeigten Verbesserungspotentials in der Relation Gotha Ost – Innenstadt – Krankenhaus wird die Linie 3 auf einen durchgehenden 1h-Takt aufgewertet und bis zum Krankenhaus geführt. Die Umstellung der Linie 4 auf einen durchgehenden 30 min-Takt ist in Auswertung der Nutzerstatistiken erforderlich.

Insgesamt soll eine bedarfsgerechte Auslastung der Straßenbahnlinienverkehre erreicht werden. Hierzu wird der in Abb. 46 dargestellte tagesartbezogene Leistungsumfang als zu gewährleistendes Mindestmaß angesehen. Die auf betriebliche

(Fahrzeug- und Personaleinsatz) und verkehrliche (Anschlüsse, ausreichende Kapazitäten, Verständlichkeit für die Fahrgäste) Anforderungen auszurichtende Ausgestaltung (Fahrplanung) des Verkehrsangebotes obliegt dem Straßenbahnverkehrsunternehmen in einvernehmlicher Abstimmung mit der NVG. Grundsätzlich sind auch Leistungsverlagerungen zwischen den einzelnen Straßenbahnlinien möglich, wenn dies das Leistungsangebot verbessert (u. a. Erhöhung der Nutzerzahlen) und das Mindestmaß an Verkehrsleistungen weiterhin erhalten bleibt.

Das Straßenbahnverkehrsunternehmen soll auch über eine ausreichende Flexibilität verfügen, um bei geänderten Rahmenbedingungen (z. B. kommende politische/gesetzliche Vorgaben) auch Straßenbahnverkehrsleistungen über dem beschriebenen Mindestmaß anbieten zu können. Hierfür sind im Rahmen der anstehenden Direktvergabe geeignete vertragliche Regelungen vorzusehen.

Die Anzahl an Straßenbahnfahrzeugen, welche über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen, ist im Planungszeitraum zu erhöhen.

7.2.1.5 Aufwertung der touristischen Verkehrsverbindung zum Großen Inselsberg (Inselsbergbus Linie 857)

Mit der angestrebten touristischen Entwicklung der Inselsbergregion wird auch der öffentliche Beförderungsbedarf steigen. Hierzu soll in einem ersten Schritt der öffentliche Linienverkehr der heutigen Linie 857 (Crawinkel – Ohrdruf – Friedrichroda – Bad Tabarz (- Kleiner Inselsberg – Brotterode)) zum Kleinen Inselsberg aufgewertet werden. Die Linie 857 verkehrt bereits heute zweimal täglich über den Inselsberg. Durch die im Punkt 7.2.1.4 beschriebene Ausweitung der Linie 4 (TWSB) auf einen durchgehenden 30-min-Takt werden gerade zu den touristisch bedeutenden Verkehrszeiten Anschlüsse am Verknüpfungspunkt Friedrichroda Reinhardsbrunn von und nach Gotha geschaffen. Unter der Voraussetzung, dass auf dem Kleinen Inselsberg durch die Gemeinde Bad Tabarz eine Wendemöglichkeit geschaffen wird, soll die Anzahl an Fahrten bis zum Kleinen Inselsberg und zurück angehoben werden. Im Gegenzug sollen in Ansehung der geringen Nutzungszahlen die Verkehre nicht mehr weiter nach Brotterode geführt werden. Mit den benachbarten Aufgabenträgern Schmalkalden-Meiningen und dem Wartburgkreis bzw. deren Verkehrsunternehmen soll die künftige Anbindung des Inselsberges aus südlicher Richtung abgestimmt werden. In der langfristigen Perspektive ist nach entsprechendem Ausbau der Zufahrtstraße zum Großen Inselsberg nebst Einrichtung normgerechter Haltestellen und Wendeschleifen eine direkte Bedienung bis zum Plateau angedacht.

7.2.1.6 Sonstige Anpassungen und Maßnahmen

ÖPNV-Bevorrechtigung an zentralen Knotenpunkten in der Stadt Gotha (Kreuzung Südstraße – Ohrdruffer Straße) tragen zu einer fließenderen Linienverkehrsführung bei.

Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme insbesondere auf touristisch relevanten Linien (bspw. 860, künftig 857) sind nachfragegerecht zu erweitern unter Bewertung der Erfahrungen, die mithilfe der 2021 angeschafften Radträger gesammelt werden konnten.

Ungenutzte Rufbusverkehre sind aus dem Fahrplanangebot zu entfernen.

Die TWSB wird auf eigene Anregung hin die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme aktiv bewerben. Vor allem auf der Linie 4 soll dem Ziel des Integrierten Klimaschutzkonzeptes des Landkreises Gotha Rechnung getragen werden, die Fahrradmitnahme aus Umweltschutzgründen zu verbessern (vgl. Kap. 3.8). Über die Mitnahme von Fahrrädern im konkreten Einzelfall, insbesondere in stark belegten Triebwagen, entscheidet der Triefahrzeugführer. Es gelten die Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen. Vor allem größere Reisegruppen sollen auf eine vorherige Anmeldung des Mitnahmewunsches hingewiesen werden. Im Bedarfsfall kann dann in Traktion/mit zusätzlicher Transportkapazität verkehrt werden.

Der Landkreis Gotha unterstützt im Rahmen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen die Fortentwicklung und Erweiterung des Schüler- und Azubitickets sowie die Entwicklung eines thüringweiten eTarifes.

Der Landkreis Gotha als Aufgabenträger des ÖPNV wird in Zusammenarbeit mit den für ihn im Bereich des ÖPNV tätigen Unternehmen unter Einbeziehung des Tourismusverbandes Thüringer Wald Gothaer Land e. V. und weiteren Tourismusorganisationen dafür Sorge tragen, dass die von ihm bestellten ÖPNV-Leistungen besser vermarktet werden.

Sofern sich durch geringfügige Verschiebung (max. 10 min) der auf die Schulbeginn-/Schulendzeiten ausgerichteten Schulfahrten die Möglichkeit zur Optimierung von vorzuhaltenden Linienfahrzeugen bietet, so ist dies im Sinne der wirtschaftlichen Verkehrserbringung im Fahrplan entsprechend vorzusehen. Mit den betreffenden Schulen sowie der Schulverwaltung ist im Vorfeld ein geeigneter Zeitpunkt der Umstellung abzustimmen.

7.2.2 Qualitatives Verkehrsangebot

7.2.2.1 Zielbezug

Wie bereits herausgearbeitet wurde, ist es ein wesentliches Ziel, den StPNV zukünftig noch attraktiver zu gestalten, um die Fahrgastzahlen und damit die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Um die Vorzüge des StPNV-Angebotes weiter zu steigern, werden neben dem quantitativen Verkehrsangebot auch qualitative Ziele definiert. Die zentralen Dimensionen qualitativer Anforderungen an das Verkehrsangebot sind in der untenstehenden Grafik zusammengefasst. Sie beziehen sich zum einen auf die Fahrzeuge, aufgeteilt nach Verkehrsmitteln und zum anderen auf den qualitativen Rahmen bei Erbringung der Verkehrsleistungen.



Abb. 36: Strukturierung der wesentlichen qualitativen Anforderungen

Die qualitativen Anforderungen sind nachfolgend dargestellt und sollen in Bezug auf den Straßenbahnverkehr bis spätestens 01. Juli 2024 umgesetzt werden. Abweichungen dürfen nach Umsetzung nur mit Genehmigung des Aufgabenträgers erfolgen. Die Erfüllung der Qualitätsmerkmale im Busverkehr wurde bereits der durchgeführten Vergabe der Busverkehrsleistungen zu Grunde gelegt und über den Planungshorizont hinaus vertraglich fixiert.

Alle qualitativen Anforderungen, die im Folgenden aufgestellt werden, sind eine Ergänzung zu den ohnehin einzuhaltenden gesetzlichen Mindeststandards, beispielsweise des Personenbeförderungsgesetzes, der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab).

Zur Wahrung des beschriebenen Mindest-Qualitätsstandards wird der ab dem 01. Juli 2019 für den Busverkehr verbindliche Pönalekatalog (siehe Kapitel 7.2.2.7) ab 01.07.2024 auch für den Straßenbahnverkehr Anwendung finden.

Auf die gleichzeitige Steigerung der Verkehrsqualität durch die in Kapitel 7.2.1.1 beschriebenen Anpassungsmaßnahmen (u. a. Taktverkehre, höhere Verknüpfungsfunktion) wird an dieser Stelle hingewiesen.

7.2.2.2 Fahrzeugübergreifend

Die folgenden Anforderungen sollen übergreifend sowohl für Busse als auch für Straßenbahnen Anwendung finden.

- Alle Fahrzeuge sollen ausreichend beheiz- und belüftbar sein. Heizung und Lüftung sind je nach Rahmenbedingungen angemessen einzusetzen.
- Der überwiegende Anteil der Bestandsfahrzeuge soll geeignete Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc. aufweisen.
- Die Fahrzeugflotte ist mit den notwendigen Komponenten (ITCS/RBL-System, automatische Fahrgastzählsysteme) auszustatten, welche für die Anwendung des VMT-Tarifs erforderlich sind.
- Vor allem auf touristisch bedeutsamen Linien ist eine erweiterte Mitnahme von Fahrrädern nach Möglichkeit umzusetzen.
- Neufahrzeuge haben den Anforderungen des Mindeststandards für barrierefreie Fahrzeuge (Linienbusse oder Straßenbahnen) des Freistaates Thüringen zu entsprechen.
- Barrierefreie Fahrzeuge sind verstärkt auf Linien mit hohem Fahrgastaufkommen einzusetzen.
- Unter der Voraussetzung, dass der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen für einzelne oder alle Fahrten einer Linie sichergestellt werden kann, ist dies im Fahrplan kenntlich zu machen.

Ein begrenzter Einsatz von Ersatzfahrzeugen, die diese Mindestanforderungen teils nicht erfüllen, ist im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich.

7.2.2.3 Busse

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge zu erreichen, soll ein hoher Anteil von Fahrzeugen in Niederflur- und/oder Low Entry-Bauweise aufgebaut werden. Zudem sollen die Vorgaben bezüglich des Fahrzeugalters und der Abgasnormen auf einen besseren Fahrgastkomfort beziehungsweise einen Beitrag zum Umweltschutz hinwirken.

- Im Regionalverkehr sind mindestens 50% Niederflur- oder Low Entry-Busse einzusetzen.
- Im Stadtverkehr soll der Anteil von Niederflur- oder Low Entry-Bussen mindestens 90% betragen.
- Neu angeschaffte Busse in Niederflur-/Low Entry-Bauweise müssen mindestens über zwei Behindertensitzplätze mit Ausstattung auf dem Stand der Technik verfügen.
- Neu angeschaffte Busse in Niederflur-/Low Entry-Bauweise sollen in Kombination mit den bereits rollstuhlgerecht ausgebauten Haltestellen einen möglichst stufenlosen Einstieg ermöglichen.
- Neu angeschaffte Busse, die nicht in Niederflur- oder Low Entry-Bauweise ausgeführt sind, müssen über Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc. auf dem aktuellen Stand der Technik verfügen. Zudem werden eine klappbare Rollstuhlrampe oder eine gleichwertige Alternative zur Erleichterung des Einstiegs gefordert. Die Qualitätsziele der Anforderungen für barrierefreie Linienbusse des Freistaates Thüringen sind in jedem Fall zu erfüllen.
- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte darf maximal 8 Jahre betragen. Kein Bus darf älter als 15 Jahre sein.
- Es sind mindestens die im Zulassungsjahr üblichen Umweltstandards einzuhalten. Kein Fahrzeug darf die Abgasnorm Euro 3 unterschreiten.
- Die Einhaltung des Mindeststandards für barrierefreie Fahrzeuge des Freistaates Thüringen ist für alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge festzustellen. Abweichungen hiervon sind dem Aufgabenträger einvernehmlich zu begründen.

Ein begrenzter Einsatz von Ersatzfahrzeugen, die diese Mindestanforderungen teils nicht erfüllen, ist im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich.

Sollten sich innerhalb des Planungszeitraumes aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wirtschaftlich darstellbare Möglichkeiten zur Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe bieten, so sind diese anhand der bis 2029 mit der VLG geschlossenen Leistungsverträge auf ihre jeweilige Umsetzbarkeit hin zu prüfen und, soweit möglich, umzusetzen.

7.2.2.4 Straßenbahnen

Bei Straßenbahnen sind ebenfalls im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten Zugangsbarrieren weiter abzubauen.

- Es darf kein Fahrzeug eingesetzt werden, das älter als 30 Jahre ab Herstellungsdatum ist und/oder mehr als 3 Millionen Kilometer Laufleistung erreicht hat, falls keine grundlegende Modernisierung durchgeführt wurde.
- Im Rahmen der Finanzprognose für Straßenbahnverkehrsleistungen dieses Planes sind unter Berücksichtigung der betrieblichen Leistungskraft Fahrzeuge in Niederflerbauweise zu beschaffen und einzusetzen.

Neu angeschaffte Fahrzeuge sollen über Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc. auf dem aktuellen Stand der Technik sowie über mindestens zwei behindertengerechte Sitzplätze auf dem Stand der Technik verfügen.

- Sofern ein stufenloser Einstieg nicht bauartbedingt ermöglicht wird, müssen neu angeschaffte Fahrzeuge über eine klappbare Rampe oder eine gleichwertige Alternative verfügen.
- Im Zuge des Vergabeverfahrens der Straßenbahnverkehrsleistung ab 01.07.2024 ist für die Jahre 2025 und 2026 die Beschaffung von jeweils zwei barrierefreien Niederflerneufahrzeugen vorzusehen. Dieses Vorhaben steht unter dem Vorbehalt der Investitionsförderung durch den Freistaat Thüringen und der Möglichkeit zur wirtschaftlichen Beschaffung nach Maßgabe dieses Planes (Kapitel 9).

Ein begrenzter Einsatz von Ersatzfahrzeugen, die diese Mindestanforderungen teils nicht erfüllen, ist im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich.

7.2.2.5 Laufender Betrieb

Neben den technischen Fahrzeuganforderungen sind auch im laufenden Betrieb der Busse und Straßenbahnen qualitative Mindeststandards des Verkehrsangebotes einzuhalten, um den StPNV für die Fahrgäste möglichst attraktiv zu gestalten.

Hierzu sind die folgenden qualitativen Mindestanforderungen festzuhalten. Sie beziehen sich, sofern nicht anders genannt, auf die Verkehrsunternehmen und von ihnen eingesetzte Subunternehmer.

- Es wird die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 erwartet.
- Ein Beschwerdemanagement ist einzuführen. Mindestens jährlich ist dem Aufgabenträger eine zweckmäßige Auswertung vorzulegen, um Verbesserungspotenziale zu besprechen.
- Alle Mitarbeiter, die in Kundenkontakt stehen, sind durch geeignete Maßnahmen, insbesondere durch dienstliche Fortbildungen, auf die Belange von in ihrer Motorik und/oder Sensorik eingeschränkten Fahrgästen hinzuweisen, um so als Schlüsselglied im StPNV-System zur Barrierefreiheit beizutragen.

- Zur landkreisübergreifenden Optimierung des Verkehrsangebotes sind – soweit möglich - die Kooperationen und Abstimmungen mit im StPNV tätigen Verkehrsunternehmen benachbarter Aufgabenträger fortzuführen und auszubauen.
- Der Einsatz von Niederflur- und Low Entry-Fahrzeugen ist mit Vertretern von ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen abzustimmen und im Rahmen wirtschaftlicher Möglichkeiten zu optimieren.
- Um ein einwandfreies Erscheinungsbild der Fahrzeuge zu gewährleisten, sind für jedes Fahrzeug mindestens an jedem zweiten Tag eine Innenreinigung und mindestens wöchentlich eine Außenreinigung durchzuführen. Im Falle besonderer Verschmutzungen sind diese Reinigungen bei Bedarf auch häufiger durchzuführen.
- Es wird eine Mitarbeit bei Einrichtung und Betrieb der Datendrehscheibe Thüringen erwartet. Die dadurch verbesserte Informationslage ist sowohl zur Information der Fahrgäste als auch für den laufenden Betrieb der jeweils unternehmenseigenen Verkehrsleistungen wie auch der Verkehrsleistungen kooperierender Verkehrsunternehmen sinnvoll zu nutzen beziehungsweise nutzbar zu machen.

7.2.2.6 Verknüpfungsfunktion

Die Fahrpläne im kreislichen StPNV haben an den Verknüpfungspunkten (Punkt 3.4.4) im weitestgehenden Maße Anschlüsse zum SPFV/SPNV und kreis- bzw. unternehmensübergreifenden Linienverkehr im StPNV zu berücksichtigen. Die Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten sind unter Berücksichtigung infrastrukturell bedingter unterschiedlicher Wegezeiten und ggf. weiterer Linienverkehrseinflussgrößen (z. B. Schulzeiten, Umlaufbildung) möglichst attraktive auszugestalten. Hierbei sind die Anforderungen in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste zu beachten.

7.2.2.7 Sonstige Anpassungen und Maßnahmen

Im Anhang 3 wurde auf der Grundlage der automatischen Zählsysteme in den Fahrzeugen die Bushaltestellennutzung (Anzahl der Personen, welche in einer Woche einen Haltestellenstandort nutzen) hinterlegt. Der Erhebungszeitraum liegt noch vor der Covid-19-Pandemie. Ungenutzte Haltestellen sollen im Sinne der Möglichkeit zur Steigerung der Fahrplanqualität (weniger Halte = höhere Reisegeschwindigkeit) in Abstimmung mit den kommunalen Baulastträgern offen gelassen werden. Dies betrifft nachfolgende Haltestellen:

- Buflieben Bahnhof
- Gräfentonna JVA
- Gräfentonna Markt
- Nesselberghaus

- Gotha Kieswerk
- Gotha Krahnberg
- Gotha Freundwarte

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußerte Bestrebung der Gemeinde Georgenthal, mit einer neuen innerörtlichen Haltestelle (inkl. Wendemöglichkeit) die heutige Haltestellensituation der Ortschaft Engelsbach zu verbessern, werden vom ÖPNV-Aufgabenträger ausdrücklich begrüßt.

7.2.2.8 Pönalekatalog

Zur Sicherung der Einhaltung des geforderten Verkehrsangebotes wurde zum 01. Juli 2019 ein Pönalekatalog für die Busverkehrsleistungen eingeführt.

Mit der TWSB ist diesbezüglich ebenfalls eine Einigung anzustreben. Spätestens jedoch ist die Einführung eines Pönalekatalogs für den Straßenbahnverkehr mit der Neuvergabe der Straßenbahnverkehrsleistung zum 01. Juli 2024 zu vereinbaren.

Im Pönalekatalog sind Strafen für wesentliche Verstöße gegen die vereinbarten qualitativen und quantitativen Anforderungen an das Verkehrsangebot vorgesehen. Die Einhaltung dieser Vorgaben überwacht der Aufgabenträger mit geeigneten Maßnahmen.

Der Pönalekatalog befindet sich im Anhang 7 an diesen Nahverkehrsplan.

7.2.2.9 Anforderungen an den Landkreis als Aufgabenträger

Neben den Anforderungen an die Verkehrsunternehmen und ihre Subunternehmer ergeben sich im qualitativen Bereich auch Maßnahmen, auf die sich der Landkreis als Aufgabenträger festlegt.

- Die Abstimmung mit benachbarten StPNV-Aufgabenträgern soll regelmäßig stattfinden und weiter ausgebaut werden, um den Fahrgästen auch attraktive landkreisübergreifende Verkehrsangebote bieten zu können. Ergänzend ist auch mit dem SPNV-Aufgabenträger und relevanten Verkehrsverbünden eine regelmäßige Abstimmung zur Koordinierung und Optimierung des Verkehrsangebotes anzustreben.
- Der Landkreis Gotha als Aufgabenträger ist über die geschlossenen Betriebsleistungsverträge im Busverkehr dazu verpflichtet, die notwendigen RBL-Komponenten (Bordrechner, Kassensysteme, Ampelanforderungen) bzw. Entwerter den Busunternehmen zur Verfügung zu stellen. Hierzu sind im Haushalt jährlich ausreichende Mittel für die Erhaltung/Wartung/Erneuerung der beschafften Anlagen einzuplanen.
- Im Planungszeitraum können durch zum Zeitpunkt der Planaufstellung nicht vorhersehbare geänderte Rahmenbedingungen bzw. Anforderungen an den StPNV entstehen. Diese sind in angemessener Weise zu berücksichtigen und dem zuständigen Fachausschuss des Kreistages zur Kenntnis zu geben.

- Der Aufgabenträger Landkreis Gotha informiert die kommunalen Haltestellenträger über verschiedene Anforderungsprofile der Barrierefreiheit von Haltestellen gemäß der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen.
- Mit In-Kraft-Setzung der „Clean Vehicles Directive“ (CVD) durch die Europäische Kommission und der kürzlichen deutschen Übertragung ins „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften“ ist heute bereits absehbar, dass die Umstellung auf alternative Antriebsformen ein zentrales Thema der Nahverkehrsplanung 2027 – 2031 des Landkreises Gotha werden wird. Im Planungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes werden hierzu bereits konzeptionelle Vorplanungen sowie die Entwicklung einer Umsetzungsstrategie erforderlich sein.

Der Landrat informiert weiterhin den Kreistag jährlich über die Umsetzung des Nahverkehrsplanes.

7.3 **Barrierefreiheit**

Das novellierte PBefG fordert eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022. In § 8 Abs. 3 PBefG ist dazu formuliert: „[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...]“ Diese Regelung gilt mit dem ersten Tag des Gültigkeitszeitraumes dieses Planes.

Oftmals wird unter dem Thema Barrierefreiheit vor allem eine rollstuhlfahrgerechte Gestaltung von Infrastruktur verstanden. Dies ist ein wesentlicher Aspekt der Barrierefreiheit. Er bezieht sich aber nur auf eine Teilgruppe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen. Tatsächlich sind bei der Barrierefreiheit grundsätzlich die in ihrer Mobilität und/oder Sensorik eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen. Dies betrifft also neben Rollstuhlfahrern auch beispielsweise gehbehinderte Menschen und Personen mit Einschränkungen ihres Seh- oder Hörsinns.

Zudem bezieht sich die Forderung nach der Barrierefreiheit neben der Gestaltung der Infrastruktur, also vor allem der Fahrzeuge und Haltestellen, auch auf die Information und Kommunikation mit dem Fahrgast sowie den Betrieb und die Unterhaltung der für den StPNV wesentlichen Anlagen.

Die untenstehende Grafik verdeutlicht das Zusammenspiel der vier wesentlichen Dimensionen der Barrierefreiheit im Überblick.

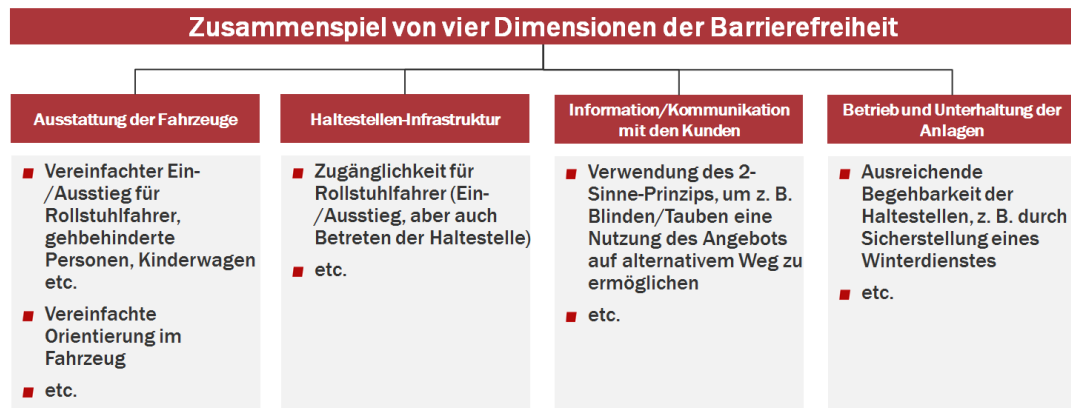


Abb. 37: Dimensionen der Barrierefreiheit

Erst im Zusammenspiel dieser vier Dimensionen wird eine weitest mögliche Barrierefreiheit erreicht, da sich dann die einzelnen Maßnahmen ergänzen. Betroffen ist also das gesamte StPNV-System.

Im novellierten PBefG findet sich jedoch keine exakte Definition von Barrierefreiheit. Zur Definition von Barrierefreiheit kann auf das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) verwiesen werden. § 4 BGG lautet: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Daraus lässt sich im Wesentlichen ableiten, dass der StPNV für in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkte Menschen ohne fremde Hilfe nutzbar sein soll. Hierzu sind auf dem aktuellen Stand der Technik und im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten im Planungszeitraum die notwendigen Maßnahmen durchzuführen.

Auf Ausnahmen von der Forderung der vollständigen Barrierefreiheit geht § 8 Abs. 3 PBefG ein: „[...] Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. [...]“ Solche Ausnahmen, die spätestens in dem ab dem 01. Januar 2022 gültigen Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden müssen, ergeben sich vor allem durch die beschränkten Finanzierungsmöglichkeiten. Dies betrifft vor allem große Investitionssummen bei baulichen Maßnahmen an Haltestellen und ihren Umgebungsbereichen/Zuwegungen sowie bei Schienenfahrzeugen. Auch können mangelnde Anpassungsmöglichkeiten bei noch nicht wirtschaftlich abgeschriebenen Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt werden.

7.3.1 Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Der Landkreis Gotha hat seit der Verankerung der gesetzlichen Vorgabe zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im PBefG die kommunalen Haltestellenträger jährlich im Rahmen der Abfragen der Investitionsplanung aufgefordert. Der

Umsetzungsstand ist sehr unterschiedlich. Zumeist führte die begrenzte Verfügbarkeit der Investitionsfördermittel des Freistaates dazu, dass die Zielstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 in diesem Bereich nicht erreicht werden konnte.

Aus diesem Grund nimmt der Landkreis Gotha eine Haltestellenkategorisierung vor, aus welcher jeder kommunale Haltestellenträger die Dringlichkeit des ggf. erforderlichen barrierefreien Ausbaus der Haltestellen ablesen kann, um diese in der jeweils eigenen weiteren Investitionstätigkeit zu berücksichtigen.

Die Zuordnung einer Haltestelle zu einer Kategorie bestimmt die Dauer der in diesem Plan benannten Ausnahme von der Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 PBefG Satz 4. Die Zuordnung erfolgt anhand der wöchentlichen Nutzungshäufigkeit durch Fahrgäste und legt die Annahme zu Grunde, dass die Nutzerzahl an in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen an hoch frequentierten Haltestellen auch höher liegt. Seitens der beteiligten Städte und Gemeinden sowie dem Behindertenverband Gotha wurden keine Haltestellen benannt, an welcher von einem höheren Anteil an in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste auszugehen ist.

Haltestellen-Kategoriebildung			
Ziff.	Kategorie	Nutzungshäufigkeit pro Woche [Personen]	
		Stadtverkehr	Regionalverkehr
1	I	2	3
1	I	>1000	>200
2	II	300 bis 999	100 bis 199
3	III	100 bis 299	50 bis 99
4	IV	25 bis 99	15 bis 49
5	V	< 25	< 15

Abb. 38: Haltestellenkategorien anhand von Nutzungsdaten

Wenn es sich bei einer Haltestelle gleichzeitig um einen Verknüpfungspunkt handelt oder die jeweilige Haltestelle innerhalb einer Ortslage den einzigen Zugang zum ÖPNV darstellt, kann dies die Zuordnung in eine höhere Kategorie erfordern.

Für Haltestellen der Kategorie I ist die vollständige Barrierefreiheit kurzfristig (maximal 3 Jahre) herzustellen oder der Nachweis gegenüber dem Landkreis Gotha zu erbringen, dass die Leistungsfähigkeit des kommunalen Haltestellenträgers über die gesamte Frist nicht gegeben war. Im letzten Fall verlängert sich dann die Umsetzungsfrist um ein Jahr.

Für Haltestellen der Kategorie II ist die vollständige Barrierefreiheit mittelfristig (maximal 5 Jahre) herzustellen oder der Nachweis gegenüber dem Landkreis Gotha zu erbringen, dass die Leistungsfähigkeit des kommunalen Haltestellenträgers über die gesamte Frist nicht gegeben war.

Für Haltestellen der Kategorie III ist die vollständige Barrierefreiheit mittelfristig bis langfristig (maximal 10 Jahre) herzustellen.

Für Haltestellen der Kategorie IV ist die vollständige Barrierefreiheit langfristig (10 bis 15 Jahre) herzustellen.

Die Kategorie V begründet eine dauerhafte Ausnahme von der Schaffung der Barrierefreiheit. Dies betrifft jedoch nicht Haltestellen, welche innerhalb einer Ortslage den einzigen Zugang zum ÖPNV darstellen oder welche in ihrer Umgebung

(zumutbare fußläufige Entfernung) keine erreichbare, barrierefrei ausgebaute Haltestelle haben.

Die Dauer der Ausnahmeregelungen richtet sich immer nach dem 01.01.2022, so dass die Einordnung nachfolgender Planungen nicht erneut den o. g. Umsetzungshorizont eröffnen.

In den Anhängen 9 und 10 erfolgt die Zuordnung der Haltestellenkategorien. Hierbei wird je Haltestellenstandort aufgrund des funktionalen Zusammenhangs nicht zwischen den einzelnen Haltestellenpositionen (verschiedene Richtungen) der Abfahrtssteigen (in einer Richtung) unterschieden. Die Zuordnung der Haltestellenstandort im Regionalbereich, für welchen eine wöchentliche Nutzung von unter 15 Personen ermittelt wurde, in die Kategorie IV oder V bedarf jeweils einer gesonderten Begründung, welche ebenfalls in den Anhängen 9 und 10 enthalten sind.

8 Linienbündel

Die Bildung von Linienbündeln ist erforderlich, um die Zielsetzung des § 8 PBefG zu erfüllen. Die Analyse der einzelnen Linien auf Basis der zuvor genannten Kriterien ergab Ansätze für verkehrlich zusammenhängende und wirtschaftlich kombiniert zu betreibende Linien.

Es wurde jedoch dabei nicht ersichtlich, dass eine Bündelung von Linien in mehr als einem Bündel für Buslinien und einem Bündel für Straßenbahnlinien der Zielsetzung des § 8 PBefG nicht nur förderlich, sondern auch dafür erforderlich wäre.

In Ergänzung zu der Betrachtung der Buslinien ist bei den Straßenbahnlinien zudem der wirtschaftliche Betrieb der notwendigen Infrastruktur ein bedeutendes Argument, die Straßenbahnlinien nicht in Bündel zu unterteilen, für die bei Betrieb durch mehr als einen Verkehrsunternehmer gegebenenfalls teils separate Infrastruktur als ein enormer Kostentreiber unterhalten werden müsste. Deshalb sind grundsätzlich ein Bündel für den Busverkehr und ein Bündel für den Straßenbahnverkehr sinnvoll.

8.1 Busverkehr

Das Linienbündel für den Busverkehr umfasst die in der untenstehenden Grafik dargestellten Linien.

Busverkehr-Linienbündel
Regionalbuslinien: 810, 812, 813, 820, 821, 822, 823, 830, 831, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 850, 851, 852, 853, 854, 856, 857, 860, 861, 862, 865, 870, 871, 880, 881, 890, 891, 892, 893, 894, 895
Stadtbuslinien: A, B, C, E, F zukünftige Stadtbuslinie D (derzeit als Baustellenfahrplan)

Abb. 39: Linien im Busverkehr-Linienbündel

Die Linienbündelung im Busverkehr kommt ggf. nur zum Tragen, sollte eine vorzeitige Neuvergabe der Busverkehrsleistung erforderlich werden. Davon ist zum Planungszeitpunkt nicht auszugehen.

8.2 **Straßenbahnverkehr**

Das Linienbündel für den Straßenbahnverkehr umfasst die in der untenstehenden Grafik dargestellten Linien.

Straßenbahnverkehr-Linienbündel
Straßenbahn-Stadtlinien: 1, 2, 3 und 6
Straßenbahn-Überlandlinien: 4

Abb. 40: Linien im Straßenbahnverkehr-Linienbündel

Finanzierung

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen wird im Planungszeitraum gesamtheitlich wie nachfolgend dargestellt prognostiziert.

Prognose Aufwand/Einnahmen im Planungszeitraum						
Ziff.	Position 1	2022 [TEUR/Jahr] 2	2023 [TEUR/Jahr] 3	2024 [TEUR/Jahr] 4	2025 [TEUR/Jahr] 6	2026 [TEUR/Jahr] 7
1	Aufwand					
2	Planung / Management (NVG)	702	709	716	723	731
3	Busverkehr (Status Quo)	12.514	12.053	12.480	12.796	13.096
4	davon Aufwand für das Vorjahr	1.061	438	588	602	617
5	davon saldierte Fahrzeugförderung	102	53	66	62	82
6	zusätzl. Fahrzeugkosten durch NVP-Maßnahmen (Bus)	144	192	192	192	192
7	Straßenbahnverkehr	6.382	6.667	6.878	7.119	7.369
8	zusätzl. Finanzierungsaufwand für Infrastruktur (Strab)		350	400	400	400
9	Summe	19.742	19.971	20.667	21.231	21.788
10	Einnahmen Busverkehr					
11	Fahrgeld normal	1.560	1.614	1.671	1.729	1.790
12	Fahrgeld Schüler	2.440	2.526	2.614	2.706	2.800
13	Ausgleich Schülerverkehr	2.629	2.719	2.813	2.957	3.058
14	Ausgleich Schwerbehinderte	193	197	201	205	209
15	Ausgleich VMT	100	100	100	100	100
16	Ausgleich ÖPNV-Rettungsschirm 2021	150				
17	Sonstige Erträge	3	3	3	3	3
18	Zwischensumme Busverkehr	7.075	7.160	7.402	7.700	7.960
19	Einnahmen Straßenbahnverkehr					
20	Fahrgeld normal	1.551	1.582	1.621	1.662	1.703
21	Fahrgeld Schüler	260	267	273	280	287
22	Ausgleich Schülerverkehr	389	381	376	372	367
23	Ausgleich Schwerbehinderte	88	92	95	97	100
24	Ausgleich VMT	130	130	130	130	130
25	Sonstige Erträge	178	200	210	210	230
26	Zwischensumme Straßenbahnverkehr	2.596	2.652	2.706	2.751	2.817
27	Gesamtsumme Einnahmen	9.671	9.812	10.108	10.450	10.777
28	Finanzierungsbedarf Gesamt	10.071	10.159	10.559	10.780	11.010
29	Landesfinanzhilfe an die Aufgabenträger	1.920	1.920	1.920	1.920	1.920
30	Eigenmittelbedarf Landkreis	8.151	8.239	8.639	8.860	9.090

Abb. 41: Finanzprognose Busverkehrsleistungen

Die Abbildung 38 zeigt eine prognostizierte Entwicklung der ÖPNV-Ausgaben und Einnahmen. Die Prognose wurde unter Beachtung der Haushaltswirksamkeit (Mittelfluss) der Positionen aufgestellt.

Die dargestellte Aufwandsentwicklung im Busverkehr (Ziff. 3) steht in Abhängigkeit der Fahrzeuginvestitionsförderung des Freistaates (Ziff. 5) und der über die Vertragsgestaltung vorgegebene Regulierung der Leistungsentgelte im Folgejahr (Spitzabrechnung [Ziff. 4]; Abschlagsermittlung).

Der prognostizierte Aufwand im Straßenbahnverkehr (Ziff. 7) beinhaltet neben der erforderlichen Umstellung der Peronalkostenvergütung auf Tarifniveau auch den zusätzlichen Finanzierungs- bzw. Abschreibungsaufwand für erforderliche Infrastrukturmaßnahmen ab dem Jahr 2023. Hierunter fällt auch die Beschaffung von Neufahrzeugen und die Erneuerung von technischen Anlagen.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (Kapitel 7) wurden in der Prognose dahingehend berücksichtigt, dass die voraussichtlichen Mehrkosten für die zusätzliche Vorhaltung von Omnibussen (Ziff. 6) bzw. die Neuanschaffung von Straßenbahnfahrzeugen (Ziff. 8) einkalkuliert wurden. Da die Umsetzungszeitpunkte der geplanten Maßnahmen (u. a. aufgrund zu schaffender baulicher Voraussetzungen) noch nicht weiter eingegrenzt werden konnten, wurden die Leistungsveränderungen (Mehr- aber auch Minderverkehre; Anhang 6) in der obenstehenden Tabelle kostenseitig nicht dargestellt. Das gilt analog auch für eine anzunehmende

Einnahmesteigerung, welche mit den geplanten Angebotsverbesserungen einhergehen sollte. Im besten Fall neutralisieren sich beide Effekte, sodass der dargestellte Eigenmittelbedarf des Landkreises erhalten werden kann.

Die Fahrgeldeinnahmen sowie die gesetzlichen Ausgleichsleistungen wurden mit der Annahme einer kontinuierlichen Ertragskraftsteigerung von jährlich 2 - 3,5 % geplant (Ziff. 11 – 14 und 20 - 23).

Die prognostizierten VMT-Ausgleichsleistungen (Ziff. 15 und 24) spiegelt den aktuellen Planungsstand zur Fortschreibung des VMT-Vertragswerkes ab 01.01.2022 wider. Dieses verpflichtet den Landkreis Gotha die verbundbedingten Verluste der ihm zugeordneten ausgleichsberechtigten Verkehrsunternehmen anteilig zu übernehmen.

Die vom Landkreis Gotha zu leistenden ÖPNV-Zahlungen werden durch die Förderung des Freistaats Thüringen (Ziff. 29) zum Teil gedeckt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Landesfinanzhilfe, sodass im schlechtesten Fall diese vollständig ausfallen könnte. Der VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag beinhaltet Regelungen zur Kontrolle und Revision der Ausgleichszahlungen durch die Aufgabenträger. Hierbei kann es im Planungszeitraum zu Anpassungen kommen.

Die zum Erstellungszeitpunkt dieses Dokuments vorliegenden Investitionspläne für die Jahre 2020 und 2021 sind in Anhang 8 dargestellt. Die Investitionsplanung wird durch den Aufgabenträger jährlich fortgeschrieben und unterjährig aktualisiert. An dieser Stelle wird noch einmal auf den jährlichen Investitionsaufwand des Landkreises verwiesen, welcher aufgrund der vertraglichen Verpflichtung zur Vorhaltung des RBL-Systemes erforderlich ist (vgl. Kapitel 6.3.2.8).

Anhang 1: Verkehr in Mittelthüringen

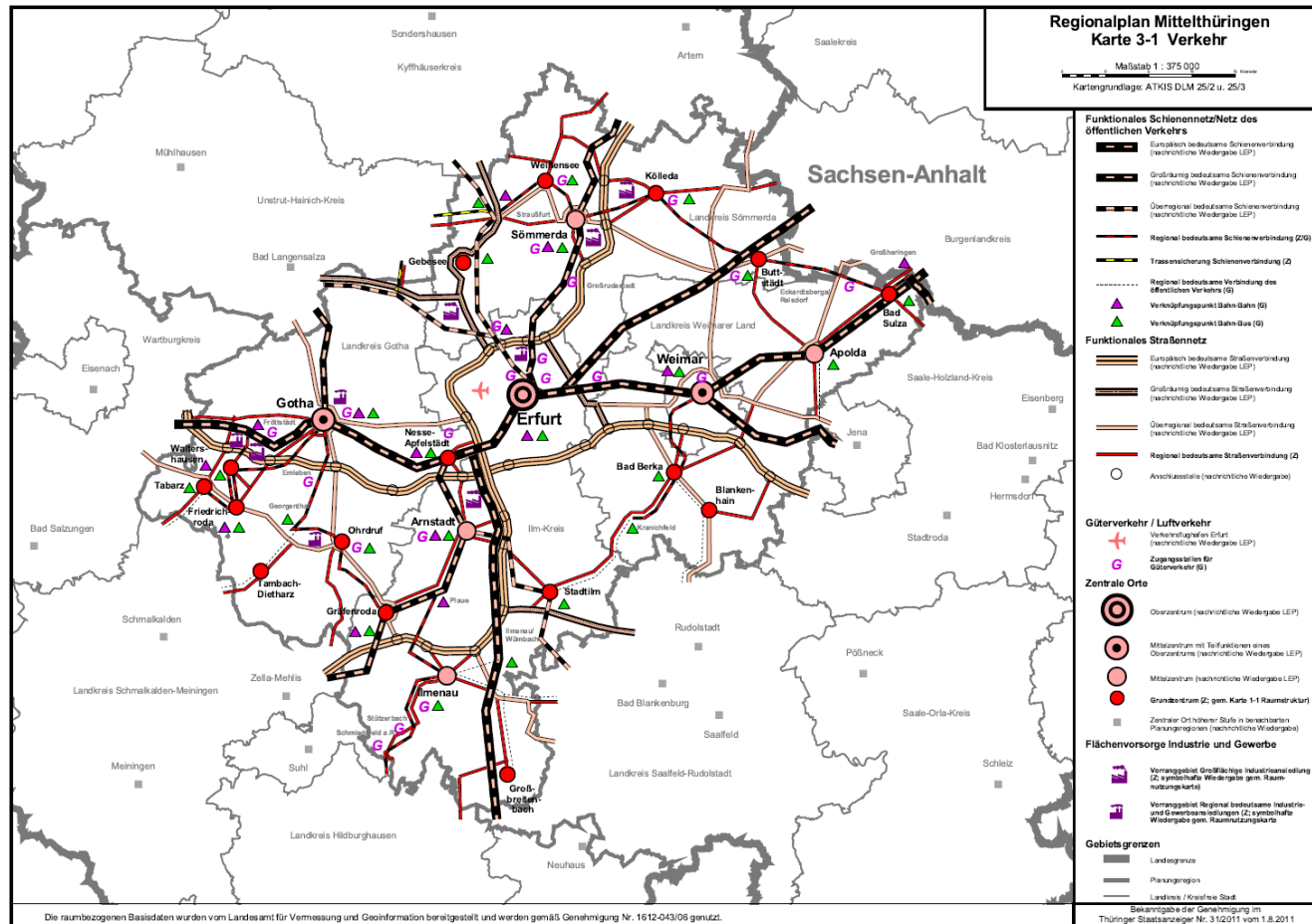


Abb. 42: Verkehr in Mittelthüringen (große Darstellung)

Anhang 2: VMT-Tarifzonenplan der Region Gotha

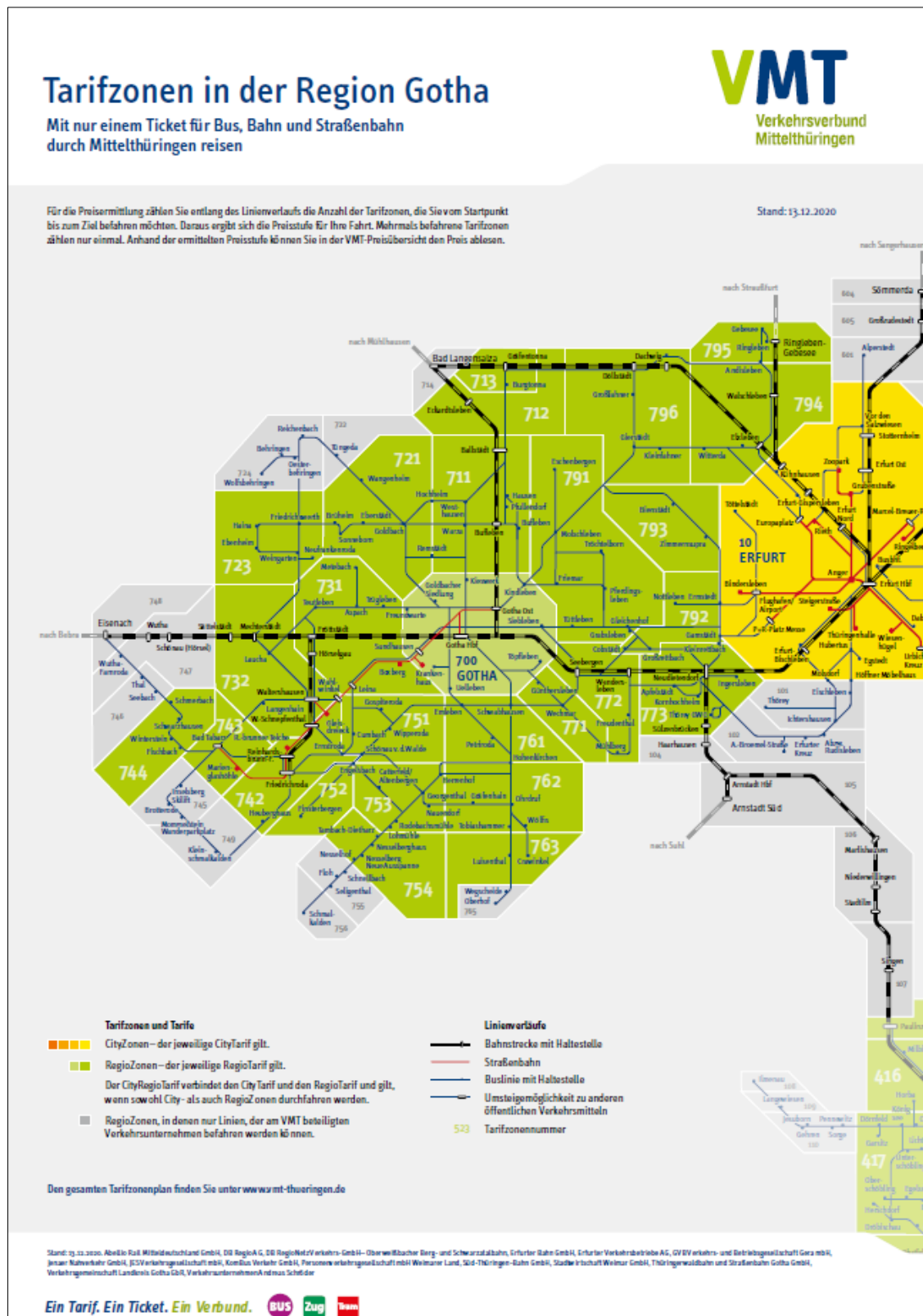


Abb. 43: VMT-Tarifzonenplan der Region Gotha (große Darstellung)

Anhang 3: Zielkonzept Stadtlinienvverkehrs Gotha

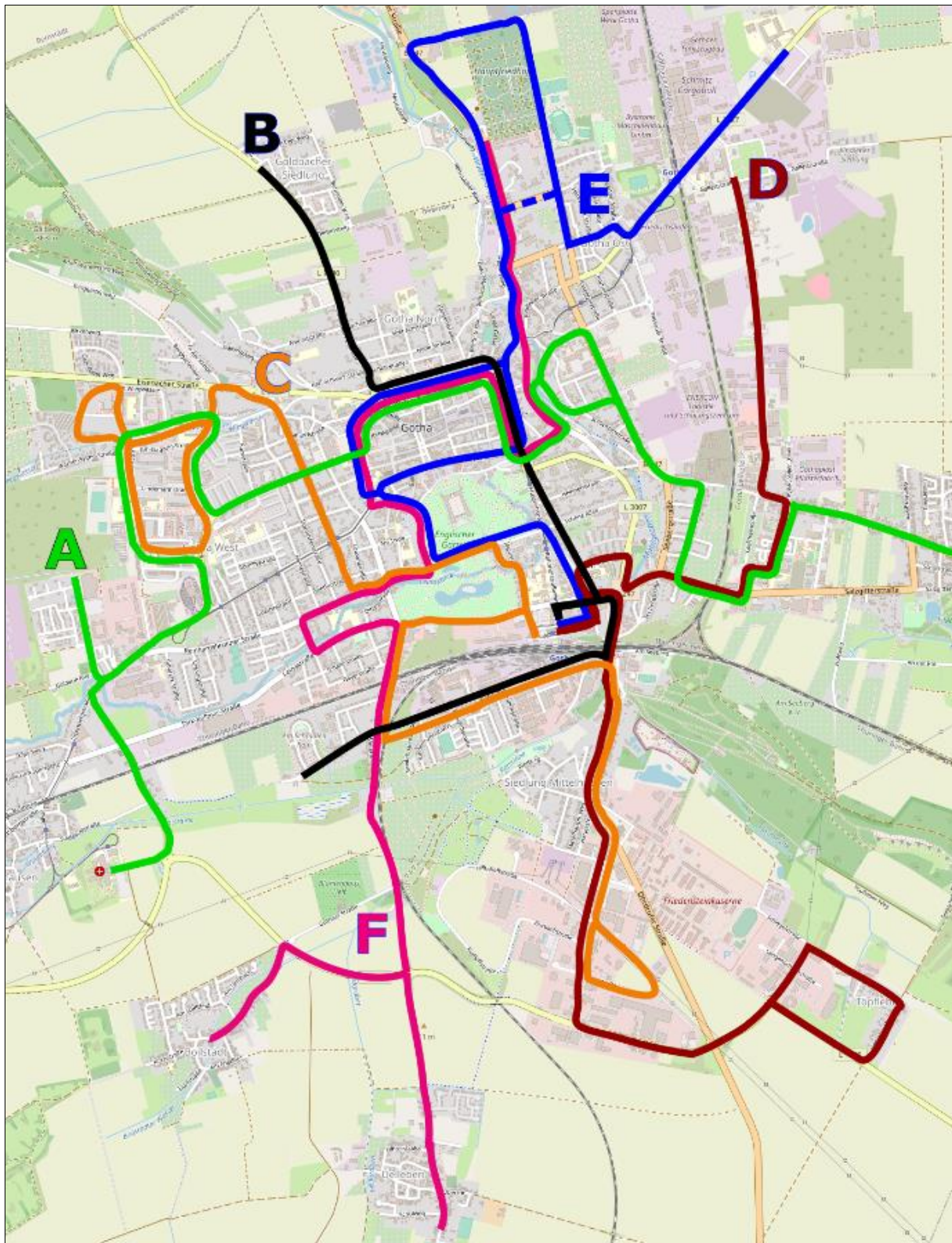


Abb. 44: Zielkonzept Stadtlinienvverkehrs Gotha (große Darstellung)

(Kartendaten © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Anhang 5: Zielkonzept Taktnetz Norkreis „Fahner Höhe / Nesseaue“

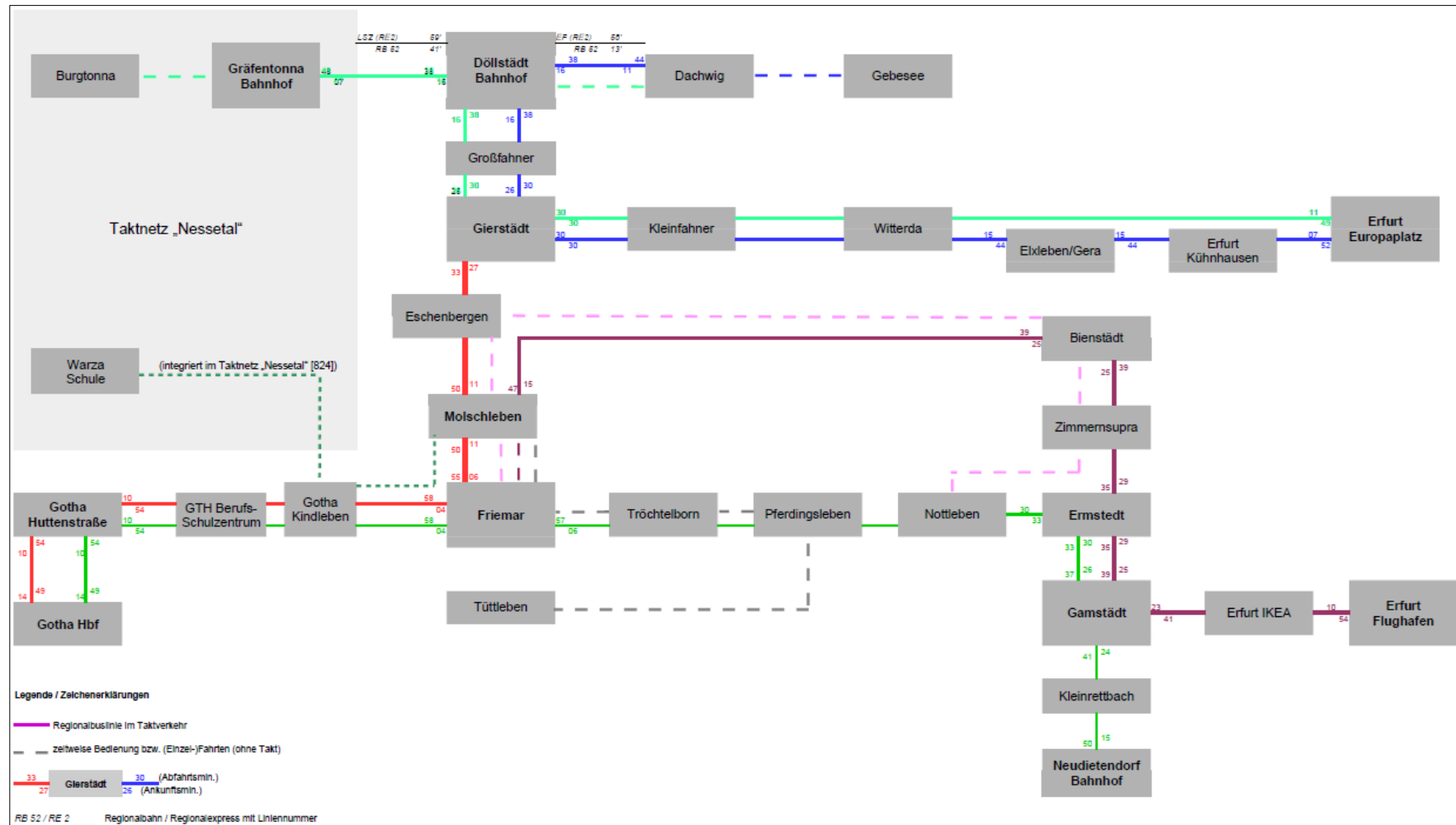


Abb. 46: Zielkonzept Taktnetz Nordkreis „Fahner Höhe / Nesseaue“ (große Darstellung)

Anhang 6: Linienbeschreibung

Grundsätzlich orientiert sich das zukünftige Verkehrsangebot im Wesentlichen am bestehenden Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der in diesem Nahverkehrsplan genannten Änderungen und Optimierungen. Für alle nachfolgend beschriebenen Linien sind die folgenden generellen Regelungen zu berücksichtigen.

- Die Fahrzeiten innerhalb des definierten Verkehrsangebotes sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Die (variierte) Streckenführung der einzelnen Fahrten in den jeweiligen Zeitfenstern, insbesondere das Auslassen einzelner Haltestellen am Anfang oder Ende der Linie, wird konkret vom Aufgabenträger vorgegeben. Dies gilt auch für die Frage, ob einzelne Haltestellen nur an bestimmten Tagen, nur als Aussteigehaltestellen oder mit alternativen Bedienformen angefahren werden sollen bzw. können. Verbindlich für den geplanten Verkehrsleistungsumfang ist die Angabe der Fahrplankilometer pro Jahr.
- Der Aufgabenträger behält sich vor, die Streckenführungen insbesondere bei geänderten Rahmenbedingungen anzupassen.
- An den als Verknüpfungspunkten gekennzeichneten Haltestellen ist nach Möglichkeit eine Anschlusssicherung an die anderen dort angebotenen Verkehre anzustreben. Diese Anschlusssicherungen werden in Abstimmung mit dem Aufgabenträger definiert.
- Insbesondere bei solchen Linien, die Schulstandorte anfahren, ist zu berücksichtigen, dass sich in den jeweiligen Zeitfenstern die Anzahl der benötigten Fahrten je nach Richtung teilweise deutlich unterscheiden kann. Die konkrete Aufteilung ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Sollte es erforderlich sein, das Leistungsangebot dieses Planes vorzeitig anzupassen, sind hierbei flexible Bedienformen wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angemessen zu berücksichtigen.

Linienbeschreibung Stadtbusverkehr															
Ziff.	Linie	von	nach	Bedienzeiten						Taktung				Fahrzeug- bedarf	vor. Leistungs- umfang 2021 [Fplkm/Jahr]
				Mo - Fr		Sa		So/FT		Mo - Fr [min]		ggf. Sa/So/FT [min]			
				von	bis	von	bis	von	bis	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1 Status Quo (Normalfahrplan)															
2	A	Gotha, Krankenhaus	Tüttleben	04:25	23:32	05:00	22:13	08:52	20:13	10/30	15/30/60	30	60	5	417.358
3	B	Gotha, Am Schmalen Rain	Remstädt, Am Gut	04:59	18:55	07:00	16:21	08:50	17:17	30	30	60	60	2	140.192
4	C	Gotha, Eschleber Straße	Gotha, Töpfler	04:39	22:26	06:58	20:26	-	-	20	20/60	60	60	3	168.403
5	E	Gotha, Oskar-Gründler-Str.	Gotha, Stadion	05:27	18:26	-	-	-	-	60	60	-	-	1	55.699
6	F	Gotha, Uelleben Marktstr.	Gotha, Hauptfriedhof	04:57	22:49	06:57	19:54	-	-	30	30/60	60	60	2	175.184
7														13	956.836
8 Status Quo (unter Berücksichtigung von Baustellenfahrplänen)															
9	A	Gotha, Krankenhaus	Tüttleben	04:25	23:32	05:00	22:13	08:52	20:13	15/30	15/30/60	30	30	5	417.358
10	B	Gotha, Am Schmalen Rain	Gotha, Goldbacher Siedlung (- Remstädt)	05:00	18:58	07:00	16:22	09:00	17:20	30	30	60	60	2	111.107
11	C	Gotha, Eschleber Straße	Gotha, Burbachstraße	04:37	23:02	06:58	20:58	-	-	30	30	60	60/120	2	153.786
12	D	Gotha, Oskar-Gründler-Str.	Gotha, Töpfler	05:20	18:49	-	-	-	-	60	60	-	-	1	65.950
13	E	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Stadion (- Berufsschulzentrum)	05:19	19:25	-	-	-	-	60	60	-	-	1	45.842
14	F	Gotha, Uelleben Marktstr.	Gotha, Hauptfriedhof	04:57	22:36	06:57	20:31	-	-	30	30/60/120	60	60/120	2	161.868
15														13	955.911
16 Zwischenziel / Umstellung des Stadtverkehrs Gotha															
17	A	Gotha, Krankenhaus	Tüttleben	04:25	23:32	05:00	22:13	08:52	20:13	10/20	15/30/60	30	60	5	427.143
18															427.143
19 Zielkonzept / Umstellung des Stadtverkehrs Gotha															
20	A	Gotha, Krankenhaus / (Schubertstr.)	Tüttleben	04:25	23:32	05:00	22:13	08:52	20:16	10/20	15/30/60	30	60	5	442.191
21	B	Gotha, Am Schmalen Rain	Gotha, Goldbacher Siedlung (- Remstädt)	05:00	18:58	07:00	16:22	09:00	17:20	30	30	60	60	2	111.107
22	C	Gotha, Eschleber Straße	Gotha, Burbachstraße	04:37	23:02	06:58	20:58	-	-	30	30	60	60/120	2	160.668
23	D	Gotha, Oskar-Gründler-Str.	Gotha, Töpfler	05:20	18:49	-	-	-	-	60	60	-	-	1	65.950
24	E	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Stadion (- Berufsschulzentrum)	05:19	19:25	-	-	-	-	60	60	-	-	1	46.778
25	F	Gotha, Uelleben Marktstr.	Gotha, Hauptfriedhof	04:57	22:36	06:57	20:31	-	-	30	30/60/120	60	60/120	2	161.868
26														13	988.562

Abb. 47: Linienbeschreibung Stadtbusverkehr

Linienbeschreibung Regionalbusverkehr (Status Quo)														Auswirkung geplanter Maßnahmen auf das Leistungsangebot						
	Linie	von	nach	über	Bedienzeiten						Taktung		vor. Leistungs-	Anpassung Nordkreis				weitere Maßnahmen		
					Mo - Fr		Sa		So/FT		HVZ	NVZ	ggf. Sa/So/FT	umfang 2021	Nessetal	Fahner Höhe / Nesseaue				
Ziff.	1	2	3	4	von 5	bis 6	von 7	bis 8	von 9	bis 10	[min] 11	[min] 12	[min] 13	14	Taktung 15	Fplkm 16	Taktung 17	Fplkm 18	Benennung 19	Leistungsänd. [Fplkm] 20
1	810	Gotha	Gräfentonna		04:42	19:11	06:55	16:26	-	-	ca. 60	ca. 60	EF	181.970	ca. 120	-2.022				
2	812	(Gebesee -) Dachwig	Erfurt, Europaplatz	Gierstadt	04:42	19:35	09:15	18:46	-	-	ca. 60	120	240	146.041			120	-23.077		
3	813	Ballstädt	Kleinfahner		05:43	17:22	06:57	13:06	-	-	EF	EF	Rufbus	60.067			120	56.834		
4	820	Gotha	Mechterstadt	Friedrichswerth	04:55	19:23	07:55	14:41	-	-	ca. 60	ca. 120	EF	168.908	ca. 120	-18.984				
5	821	Gotha	Wolfsbehringen	Friedrichswerth	05:55	13:59	-	-	-	-	EF	EF	-	27.402	120	63.932				
6	822	Gotha	Wolfsbehringen	Wangenheim	05:14	19:01	09:25	15:31	-	-	ca. 60	tw. EF	EF	88.945	120	25.066				
7	823	Goldbach	Wangenheim		07:16	16:31	-	-	-	-	EF	EF	-	38.580	EF	-17.799				
8	830	Gotha	Mechterstadt	Trügleben	05:42	19:17	11:17	15:28	-	-	ca. 60	EF	180	85.214						
9	831	Trügleben	Friedrichroda		05:20	18:40	11:07	15:41	-	-	ca. 60	EF	180	78.998						
10	840	Friedrichroda	Einselnach		05:05	19:52	08:55	16:52	08:55	16:52	60*	60*	180*	116.262						
11	841	Waltershausen	Seebach		05:37	18:19	07:45	18:12	-	-	EF	EF	EF	40.080					WTH - TGS Bad Tabarz	ca. 1.920
12	842	Gotha	Seebach		08:06	17:35	-	-	-	-	240	240	-	66.157						
13	843	Wahlwinkel	Waltershausen		07:05	13:20	-	-	-	-	EF	-	-	2.402						
14	844	Finsterbergen	Reinhardsbrunn	Schönau v. d. W.	05:35	19:22	07:29	18:28	07:29	18:28	ca. 60	60	120	103.107						
15	845	Georgenthal	Waltershausen		05:15	16:12	-	-	-	-	EF	EF	-	13.231						
16	846	Finsterbergen	Reinhardsbrunn	Schönau v. d. W.	07:10	16:24	-	-	-	-	EF	EF	-	29.358						
17	850	Ohrdruf	Tambach-Dietharz		05:02	20:25	-	-	-	-	ca. 60	120	-	57.202						
18	851	Gotha	Schmalkalden		05:32	21:22	07:32	20:25	07:32	20:25	60/120	120	120	180.802						
19	852	Gotha	Finsterbergen		05:01	20:26	08:31	21:26	08:31	21:26	ca. 60	120	120	132.614					GWG Gotha Süd	4.623
20	853	Gotha	Cumbach		04:55	17:30	-	-	-	-	EF	EF	-	67.877					ört. Vw Georgenthal	ca. 20.243
21	854	Gotha	Wechmar	Emleben	07:30	16:03	-	-	-	-	EF	EF	-	21.138					ört. Vw Wechmar	ca. 28.600
22	856	Brotterode	Oberhof	Friedrichroda	10:13	16:44	10:13	17:44	10:13	17:44	EF	-	240	29.480						
23	857	Crawinkel	Brotterode		05:10	21:27	07:30	18:27	07:30	18:27	60	120	120	202.534						
24	860	Gotha	Oberhof		05:00	22:53	05:00	23:03	07:17	21:32	60	ca. 60	120	259.764					Inselsbergbus (5 FP)	ca. 21.500
25	861	Gotha	Crawinkel		05:33	19:21	06:33	21:04	08:33	21:04	120	120	120	137.803					GWG Gotha Süd	2.516
26	862	Crawinkel	Luisenthal		06:30	22:53	-	-	-	-	EF	EF	-	26.646						
27	865	Ohrdruf	Tambach-Dietharz		06:54	22:41	-	-	-	-	EF	EF	-	21.744						
28	870	Gotha	Neudietendorf	Mühlberg	04:38	20:04	07:53	18:04	-	-	30/60	ca. 60	240	220.858						
29	871	Gotha	Wechmar	Mühlberg	05:21	17:29	-	-	-	-	EF	EF	-	46.354						
30	880	Gotha	Neudietendorf	Großbrettbach	04:42	19:08	07:07	18:50	-	-	60	60	240	110.584						
31	881	Neudietendorf	Ingersleben		05:33	19:04	08:42	17:10	-	-	ca. 60	ca. 120	ca. 120	11.272						
32	890	Gotha	Bienstädt		05:47	19:03	-	-	-	-	60	60/120	-	98.460			EF	-78.042		
33	891	Gotha	Erfurt, Flughafen		04:30	20:03	09:07	18:54	-	-	60/120	120	ca. 240	181.758			120	-11.907		
34	892	Gotha	Dachwig		04:06	20:15	07:21	16:46	-	-	60	120	240	174.744			ca. 60	-2.238		
35	893	Tütteleben	Molschleben		07:09	15:27	-	-	-	-	EF	EF	-	11.108			EF	830		
36	894	Bienstädt	Erfurt	Garnstadt	04:47	20:32	08:17	19:44	-	-	30/120	ca. 60	240	149.310			60	25.756		
37	895	Bienstädt	Neudietendorf		06:41	18:10	-	-	-	-	ca. 60	ca. 60	-	48.748						
38														3.437.522		50.193		-31.844		79.402

Abb. 48: Linienbeschreibung Regionalbusverkehr

Linienbeschreibung Straßenbahnverkehr														
Ziff.	Linie	von	nach	Bedienzeiten						Taktung				vor. Leistungs- umfang 2021 [Fplkm/Jahr]
				Mo - Fr		Sa		So/FT		Mo - Fr [min]		Sa/So/FT [min]		
				von	bis	von	bis	von	bis	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	
3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
1	Status Quo (Normalfahrplan)													
2	1	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Kreiskrankenhaus	04:11	23:07	05:54	23:16	07:04	23:00	10	20	20	30	221.353
3	2	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Ostbahnhof	04:35	22:50	08:30	21:50	09:30	21:50	20	20/30/60	25	25/60	85.995
4	3	Gotha, Ostbahnhof	Gotha, Waltershäuser Straße	04:16	23:06	08:10	22:06	09:11	22:06	EF				5.956
5	4	Gotha, Hauptbahnhof	Tabarz	03:46	22:52	06:18	22:21	07:40	22:17	30	60	30	60	400.610
6	6	Waltershausen, Gleisdreieck	Waltershausen, Bahnhof	04:51	21:19	07:08	21:10	08:01	21:10	30	30	30	60	45.792
7														759.706
8	Zielkonzept / Mindestleistungsangebot													
9	1	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Kreiskrankenhaus	04:00	23:00	06:00	23:00	07:00	23:00	30	30	30	30	146.063
10	2	Gotha, Hauptbahnhof	Gotha, Ostbahnhof	04:00	23:00	08:00	22:00	09:00	22:00	60	60	60	60	32.850
11	3	Gotha, Ostbahnhof	Gotha, Kreiskrankenhaus	04:00	23:00	08:00	22:00	09:00	22:00	60	60	60	60	65.700
12	4	Gotha, Hauptbahnhof	Tabarz	03:00	23:00	06:00	23:00	07:00	23:00	30	30	30	60	431.605
13	6	Waltershausen, Gleisdreieck	Waltershausen, Bahnhof	04:00	22:00	07:00	22:00	08:00	22:00	30	30	30	60	45.859
14														722.078

Abb. 49: Linienbeschreibung Straßenbahnverkehr

Anhang 7: Pönalekatalog

Die in der untenstehenden Grafik dargestellten Pönale verstehen sich jeweils pro Tag beziehungsweise Vorfall.

Fahrzeuge	Laufender Betrieb
■ Einsatz eines nicht den technischen Standards entsprechenden Fahrzeuges pro Tag: 500 € pro Tag ■ Einsatz eines stark verschmutzten Fahrzeuges zu Schichtbeginn: 100 € pro Tag ■ Keine Beseitigung von Unfall- oder Vandalismusschäden binnen 5 Werktagen: 200 € pro Vorfall	■ Ausfall einer Fahrt oder Auslassen von mindestens 5 Haltestellen auf einer Fahrt: 1.500 € ■ Auslassen einer Haltestelle trotz wartender oder aussteigewilliger Fahrgäste: 500 €
Personal	Haltestellen
■ Keine Hilfe für hilfsbedürftige Personen (unter Berücksichtigung der Verkehrslage): 200 € pro Vorfall ■ Einsatz streckenunkundigen Fahrpersonals oder Verstöße des Fahrpersonals gegen StVO, BOKraft bzw. BOSTrab: 500 € pro Verstoß ■ Personal raucht im Fahrzeug: 100 € pro Vorfall	■ Fehlender Fahrplan: 50 € pro Tag ■ Keine Beseitigung von Vandalismus-Schäden binnen einer Woche – soweit Verkehrsunternehmen Baulastträger ist: 100 € pro Tag

Abb. 50: Pönalekatalog

Die Überwachung der Einhaltung des vereinbarten quantitativen und qualitativen Verkehrsangebotes liegt beim Aufgabenträger. Meldet ein Verkehrsunternehmen einen Verstoß von sich aus schriftlich binnen maximal 72 Stunden beim Aufgabenträger bzw. der NVG, reduziert sich die jeweilige Strafzahlung um 50%.

Anhang 8: Investitionsplan

Die Investitionspläne werden vom Aufgabenträger jeweils für ein Jahr fortgeschrieben und unterjährig aktualisiert. In diesem Anhang sind der während der Erstellung des Nahverkehrsplanes aktuelle Investitionsplan für 2021 sowie der vorherige Investitionsplan für 2020 enthalten.

Nahverkehrsplan - ÖPNV-Investitionsplan

Jahr: 2020

(Fortschreibung Stand: 28.11.19)

Aufgabenträger: **Landkreis Gotha**

lfd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
I. Verkehrseinrichtung (Umsteigstellen, Haltestellen)										
I.1	Stadt Ohrdruf Marktplatz 1 99885 Ohrdruf	OHS	OT Gräfenhain	barrierefreier Umbau der OHS (beidseitig) Gräfenhain (Weststraße)	1	155.000	125.000	100.000	55.000	
I.2	wie oben		OT Crawinkel	Errichtung Wartehalle an der OHS in der Bahnhofstr.	1	13.000	13.000	10.400	2.600	
I.3	Stadt Tambach-Dietharz Burgstallerstraße 31a 99897 Tambach-D.	OHS	Tambach-Dietharz	barrierefreier Umbau Haltestellen in der Bahnhofstraße	1	100.000	81.700	65.000	35.000	
I.4	Gemeinde Drei Gleichen Schulstraße 1 99669 Drei Gleichen OT Wandersleben	OHS	OT Großretzbach	barrierefreier Umbau der OHS Großretzbach	1	25.000	25.000	20.000	5.000	
I.5	wie oben	OHS	OT Güntersleben-Wechm.	Neubau einer barrierefreien OHS	1	25.000	25.000	20.000	5.000	
I.6	Gemeinde Dachwig Markt 7 99958 Tonna	OHS	Dachwig	barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle in der Bahnhofstraße	1	77.000	77.000	64.400	12.600	
I.7	Gemeinde Gierstädt Markt 7 99958 Tonna	OHS	Gierstädt	Planungsleistungen zum barrierefreier Umbau des Verknüpfungspunktes Gierstädt	1	20.000	20.000	15.000	5.000	
I.8	Gemeinde Gierstädt Markt 7 99958 Tonna	OHS	Kleinfahner	barrierefreier Umbau der Bushaltestelle in der Kirchstraßestraße (Fahrtrichtung Erfurt)	1	57.000	57.000	48.400	8.600	
I.9	Gem. Nesse-Apfelstädt Zinzendorfstr. 1 99192 Nesse-Apfelstädt OT Neudi.	OHS	Apfelstädt	barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Hauptstraße Gemeindehaus	1	60.000	43.000	34.000	26.000	
I.10	Gem. Nesse-Apfelstädt Zinzendorfstr. 1 99192 Nesse-Apfelstädt OT Neudi.	OHS	Neudietendorf	barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Neudietendorf Regelschule 2020/2021	1	45.000	40.000	32.000	13.000	

Abb. 51: Investitionsplan für das Jahr 2020

lfd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
I.11	Stadt Gotha Hauptmarkt 1 99867 Gotha	OHS	Gotha	Bau einer HS in Gotha Sundhausen / Inselsbergstr. - Süd	1	47.000	46.000	37.000	10.000	
I.12	wie oben	OHS	Gotha	Umbau 4 barrierefreie HS: Oststraße / Höhe Schlichtenstraße – Ost- und Westseite, Ludwigstraße – Südseite, Leinastraße zw. Dittesstr. und Mainichstr. – Nordseite	1	165.000	165.000	132.000	33.000	
I.13	Gemeinde Hörstel Hörstgau Waltershäuser Str. 16a 99880 Hörstel	OHS	Hörstgau	Ausbau der HS Hörstgau Fröttst. Str.	1	77.800	70.000	56.000	21.800	
I.14	Gemeinde Emleben Tambacher Str. 2 99887 Georgenthal	OHS	Emleben	barrierefreier Umbau der Haltestellen Emleben Hauptstraße; Ohrdrufferstr.	1	120.000	120.000	96.000	24.000	
I.15	Gemeinde Petriroda Tambacher Str. 2 99887 Georgenthal	OHS	Petriroda	barrierefreier Umbau der Haltestelle	1	60.000	60.000	48.000	12.000	
I.16	Gemeinde Herrenhof Tambacher Str. 2 99887 Georgenthal	OHS	Herrenhof	barrierefreier Umbau der HS Herrenhof Hohenkircher Str.	1	80.000	80.000	64.000	16.000	
I.17	Gemeinde Nesselal Hauptstraße 15 99869 Nesselal	OHS	OT Friedrichs- werth	barrierefreier Umbau der HS Friedrichswerth	1	52.000	52.000	41.600	10.400	
I.18	wie oben	OHS	Westhausen	Planungsleistungen zum barrierefreier Umbau der HS Westhausen	1	10.000	10.000	7.500	2.500	
I.19	Stadt Gotha Hauptmarkt 1 99867 Gotha	OHS	Gotha	4 barrierefreie HS Uelleber Str.; August- Creutzburg-Str.; 2 x	1	165.000	165.000	132.000	33.000	
I.20	Gem. Nesse-Apfelstädt Zinzendorfstr. 1 99192 Nesse-Apfelstädt OT Neudi.	OHS	Apfelstädt	barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Hauptstraße, Bahnübergang	1	35.000	30.000	24.000	11.000	
Gesamt (Zwischensumme)						1.388.800	1.304.700	1.047.300	341.500	0

lfd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
II. Verkehrswege (Fahrwege)										
II.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha		Gotha	Erneuerungsarbeiten Gleisanlagen Gotha - Friedrichstr. im Bereich zw. Perthesst. und Marstall	1	1.725.000	1.500.000	1.125.000	600.000	
II.2	wie oben		Gotha	Erneuerung der Weiche 7 Gartenstraße - Hersdorfstraße	2	92.000	80.000	60.000	32.000	
II.3	wie oben		Leinatal / Waltershäuser	Erneuerung der Fahrleitungsanlage im Bereich der Ausweichstelle "KM 11"	2	407.000	354.000	266.000	141.000	
Gesamt (Zwischensumme)						2.224.000	1.934.000	1.451.000	773.000	0
III. Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe)										
Gesamt (Zwischensumme)						0	0	0	0	0
IV. Rechnergestütztes Verkehrs- und Betriebsleitsystem										
IV.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha		Gotha	Erneuerung RBL / DFI	1	288.000	250.000	188.000	100.000	
IV.2	Landkreis Gotha 18.-März-Str. 50 99687 Gotha		LK Gotha	Erneuerung DFI	1	97.600	97.600	73.200	24.400	
IV.3	wie oben		LK Gotha	Erneuerung IT Hardware RBL Südthüringen	1	128.220	128.220	96.165	32.055	
IV.4	wie oben		LK Gotha	Beschaffung Modul "mobile Plan"	2	84.000	84.000	63.000	21.000	
Gesamt (Zwischensumme)						597.820	559.820	420.365	177.455	0
V. Fahrzeugbeschaffung, Fahrzeugmodernisierungen, Fahrzeugausstattungen										
V.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha	Strab	Gotha	Modernisierung von zwei Straßenbahnen mit Niederfluranteil	1	288.000	250.000	125.000	163.000	
Gesamt (Zwischensumme)						288.000	250.000	125.000	163.000	0
Gesamt I. - V.						4.498.620	4.048.520	3.043.665	1.454.955	

Nahverkehrsplan - ÖPNV-Investitionsplan

Jahr: 2021

(Fortschreibung Stand: 30.09.20)

Aufgabenträger: **Landkreis Gotha**

lfd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
I. Verkehrseinrichtung (Umsteigestellen, Haltestellen)										
I.1	Stadt Ohrdruf Marktplatz 1 99885 Ohrdruf	OHS	Ohrdruf GWG	Neubau Bushaltestellen Bereich Hermes-Parkplatz	1	112.000	102.300	92.070	19.930	
I.2	wie oben	OHS	OT Wölfis	barrierefreier Ausbau der HS Wölfis Schule mit Wendeschleife	1	359.787	331.625	298.462	61.325	
I.3	Stadt Waltershausen Markt 1 99880 Waltershausen	OHS	Waltershausen	barrierefreier Ausbau der Haltestellen Waltershausen Oberes Waldtor	1	76.780	76.780	57.585	19.195	
I.4	Gemeinde Gierstädt Markt 7 99958 Tonna	OHS	Gierstädt	teilweiser barrierefreier Umbau des Verknüpfungspunktes Gierstädt	1	20.000	20.000	15.000	5.000	
I.5	Landkreis Gotha 18.-März-Str. 50 99687 Gotha	OHS	Wangenheim / Finsterbergen	barrierefreier Ausbau von Haltestellen an Kreisstraßen	1	117.100	117.100	105.400	11.700	
I.6	Stadt Gotha Hauptmarkt 1 99867 Gotha	OHS	Gotha	barrierefreier Ausbau der Haltestellen: - A.-Creutzburg-Str. Westseite - Oststraße, Ost- und Westseite - Ludwigstraße, Südseite - Leinastraße, Nordseite	1	285.420	261.146	235.030	50.390	
Gesamt (Zwischensumme)						971.087	908.950	803.547	167.540	0

Abb. 52: Investitionsplan für das Jahr 2021

Ifd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
II. Verkehrswege (Fahrwege)										
II.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha		Waltershäuser	Erneuerung Bahnübergang Schnepfenthal	1	184.000	160.000	120.000	64.000	
II.2	wie oben		Waltershäuser	Gleiserneuerung im Bereich Bahnübergang Schnepfenthal	1	345.000	300.000	225.000	120.000	
II.3	wie oben		Reinhards-brunn	Erneuerungsarbeiten an der Stützwand 20.1	1	230.000	200.000	150.000	80.000	
II.4	wie oben		Gotha	Fertigstellung Friedrichstraße 3. BA	1	575.000	500.000	375.000	200.000	
II.5	wie oben		Leina / Boxberg	Teilerneuerung und Gleisanlagekorrektur, Linie 4, km 8,20 - 8,85	1	122.000	106.000	80.000	42.000	
II.6	wie oben		Gotha	Fahrleitung Friedrichstraße 2. BA	2	690.000	600.000	450.000	240.000	
II.7	wie oben		Gotha	Gleiserneuerung BÜ Betriebshof Einfahrt Waltershäuser Str.	2	296.000	257.000	193.000	103.000	
II.8	wie oben		Gotha	Erneuerung Weiche 7 Gartenstraße / Huttenstr.	1	173.000	15.000	113.000	60.000	
II.9	wie oben		Gotha	Gleiserneuerung Bahnübergang Leinastraße	2	176.000	153.000	115.000	61.000	
Gesamt (Zwischensumme)						2.791.000	2.291.000	1.821.000	970.000	0
III. Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe)										
III.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha		Wahlwinkel	Instandsetzung / Modernisierung GUV Wahlwinkel	1	184.000	160.000	120.000	64.000	
Gesamt (Zwischensumme)						184.000	160.000	120.000	64.000	0

lfd. Nr.	Antragsteller Investitionsträger	Programm	Vorhabensort	Vorhaben	Priorität	Gesamt- kosten [€]	zuwendungs- fähige Kosten [€]	Fördermittel- bedarf [€]	Eigen- mittel [€]	Beteiligung Dritter [€]
IV. Rechnergestütztes Verkehrs- und Betriebsleitsystem										
IV.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha		Gotha	Erneuerung ITCS - Teilbaustufe Fahrzeugausrüstung / Funk / DFI	1	615.000	535.000	401.000	214.000	
IV.2	Landkreis Gotha 18.-März-Str. 50 99687 Gotha		LK Gotha	Erneuerung DFI	1	278.481	278.481	208.861	69.620	
IV.3	wie oben		LK Gotha	Erneuerung IT Hardware RBL Südthüringen	1	97.600	97.600	73.200	24.400	
IV.4	wie oben		LK Gotha	Beschaffung Modul "mobile Plan"	1	84.000	84.000	63.000	21.000	
Gesamt (Zwischensumme)						1.075.081	995.081	746.061	329.020	0
V. Fahrzeugbeschaffung, Fahrzeugmodernisierungen, Fahrzeugausstattungen										
V.1	Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH Waltershäuser Str. 98 99867 Gotha	Strab	LK Gotha	Modernisierung von zwei Straßenbahnen mit Niederfluranteil	1	288.000	250.000	125.000	163.000	
V.2	Lorenz & Sohn GmbH Oberer Goldbacher Weg 5 99869 Warza		LK Gotha	Beschaffung eines Niederflurlinienbusses mit 3-Achsen	1	300.000	300.000	80.000	220.000	
Gesamt (Zwischensumme)						588.000	550.000	205.000	383.000	0
Gesamt I. - V.						5.609.168	4.905.031	3.695.608	1.913.560	

Anhang 9: Festlegung von Haltestellenkategorien im Stadtverkehr Gotha

Festlegung von Haltestellenkategorien				Festlegung von Haltestellenkategorien				Festlegung von Haltestellenkategorien				
Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Begründung
1	Gartenstraße	1.787,3	I	31	Goldbacher Straße	105,9	III	60	Seniorenresidenz	24,9	IV	Einrichtungen mit besonderer Bedeutung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen im Nahbereich der HS
2	Coburger Platz	1.287,4	I	32	Am Peter	103,4	III	61	Oskar-Gründler-Straße	23,9	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich (Daseinsvorsorge)
3	Hauptbahnhof	1.257,9	I	33	Erfurter Landstraße	92,9	IV	62	Schlegelstraße	23,6	IV	keine alternative barrierefreie Haltestelle im Nahbereich vorhanden
4	Huttenstraße	1.116,2	I	34	Brieglebstraße	88,2	IV	63	Fliegerstraße	17,6	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich (Daseinsvorsorge)
5	Bertha-von-Suttner-Platz	849,4	II	35	Uelleber/F.-Ebert-Straße	81,0	IV	64	Dr.-Troch-Straße	16,5	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich (Daseinsvorsorge)
6	Eschleber Straße	672,9	II	36	Myconiusplatz	78,9	IV	65	GWG Luftschiffhafen	11,1	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich (Daseinsvorsorge)
7	Weimarer Straße	613,5	II	37	Am Schmalen Rain	77,6	IV	66	Boilstadt Gothaer Straße	10,0	IV	barrierefreier Ausbau als Daseinsvorsorge erforderlich
8	Clara-Zetkin-Straße	488,8	II	38	Uelleben E.-Thälmann-Str	76,3	III	67	Stadthalle	21,2	V	ebenerdiger Einstieg möglich
9	Siebleben G-Freytag-Haus	291,2	III	39	Orangerie	76,2	IV	68	Stadion	21,2	V	ebenerdiger Einstieg möglich
10	August-Creutzburg-Str.	290,8	III	40	Oststraße	73,0	IV	69	Uelleben Marktstraße	17,0	V	barrierefreier Ausbau einer HS in der Ortlage erforderlich
11	Siebleben Gymnasium	260,3	III	41	Kindleber Feld	69,5	IV	70	Sundhausen Inselsbergstr.	14,7	V	ebenerdiger Einstieg möglich
12	Bendastraße	243,2	III	42	Boilstadt	66,3	IV	71	Seeberger Landstraße	14,0	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Am Peter möglich
13	Reinhardsbrunner Straße	241,7	III	43	Tierpark	64,1	IV	72	Betriebshof Steinbrück	2,4	V	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich (Daseinsvorsorge)
14	Von-Zach-Straße	235,8	III	44	Pestalozzistraße	63,3	IV	73	Gleichenstraße	1,5	V	ebenerdiger Einstieg möglich
15	Krankenhaus	215,8	III	45	Goldbacher Siedlung	60,1	IV	74	Müllersweg	1,3	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
16	Bertha-Schneyer-Str.	205,2	III	46	Burbachstraße	58,0	IV	75	Uelleben Am Steinborn	1,1	V	barrierefreier Ausbau einer HS in der Ortlage erforderlich
17	Gadollastr./Landratsamt	179,3	III	47	Alter Schlachthof	55,6	IV	76	Kieswerk	0,7	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
18	Harjesstraße	178,2	III	48	Ostbahnhof	54,5	IV	77	Krahnberg	0,6	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
19	Mönchallee	172,7	III	49	Steinstraße	49,3	IV	78	Freundwarte	0,0	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
20	Bufler Straße	163,9	III	50	Reyherstraße	41,3	IV					
21	Schöne Aussicht	161,4	III	51	Zeppelinstraße	38,5	IV					
22	Arndtstraße	153,5	III	52	Friedensteinkaserne	38,0	IV					
23	Friemar Straße	150,0	III	53	Leinastraße	36,0	IV					
24	Ludwigstraße	138,8	III	54	Rudloffstraße	32,9	IV					
25	Eisenacher Straße	120,5	III	55	Mozartstraße	32,9	IV					
26	Bergallee	118,1	III	56	Molschleber Straße	32,3	IV					
27	Städtischer Hof	117,9	III	57	Friedrich-Perthes-Str.	30,8	IV					
28	Berufsschulzentrum	112,2	III	58	Töpfeleben	28,2	IV					
29	Am ZOB	111,0	III	59	Südstraße (Hauptbahnhof)	27,9	IV					
30	Hauptfriedhof	108,0	III									

Abb. 53: Haltestellen im Bereich des Stadtverkehrs Gotha

Anhang 10: Festlegung von Haltestellenkategorien im Regionalbereich

Festlegung von Haltestellenkategorien				Festlegung von Haltestellenkategorien				Festlegung von Haltestellenkategorien				Festlegung von Haltestellenkategorien			
Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie
1	Warza Schule	493,7	I	34	Wechmar	96,3	III	67	Schwabsh. Wechmarer Str	56,7	III	100	Trügleben	29,6	IV
2	Ohrdruf Kirche (VK)	426,7	I	35	Remstädt Am Gut	95,8	III	68	Ohrdruf Gymnasium	52,8	III	101	Herrenhof Hohenkirch Str	28,8	IV
3	Wechmar Schule	326,7	I	36	Neudietendorf Gymnasium	92,7	III	69	Catterfeld/Altenbergen	51,4	III	102	Güntersleben Sicklerstr.	28,5	IV
4	Georgenthal Ort (VK)	278,2	I	37	Molschleben Schule	92,6	III	70	Brüheim	49,6	IV	103	Teutleben	28,3	IV
5	Neudietend. Regelschule	240,8	I	38	Dachwig	88,8	III	71	Winterstein Kirche	48,8	IV	104	Nauendorf	28,0	IV
6	Friedrichroda Gymnasium	229,9	I	39	Eschenbergen	86,2	III	72	Nottleben	48,6	IV	105	Schönau Engelsbacher Str	28,0	IV
7	Neudietendorf Bahnhof (VK)	190,0	I	40	Schönau v.d.W. Schule	85,4	III	73	Tambach Schule	48,5	IV	106	Fischbach	27,9	IV
8	Mechterstädt Schule	183,9	II	41	Schwabhausen	85,1	III	74	Ohrdruf Berufsschule	46,9	IV	107	Ohrdruf Bahnhof	27,8	IV
9	Friedrichroda Kirche	177,5	II	42	Emleben Hauptstraße	83,4	III	75	Luisenthal Talsperre	46,3	IV	108	Georgenthal Ohrdruf St	27,5	IV
10	Tabarz (VK)	169,9	II	43	Bienstädt	83,1	III	76	Georgenthal Bahnhofstr.	45,3	IV	109	Schwarzhausen Schule	26,8	IV
11	Wandersleben Grundschule	153,6	II	44	Seebergen	82,0	III	77	Günthersleben	45,3	IV	110	Waltershausen Schulplatz	26,7	IV
12	Finsterbergen	150,0	II	45	Gräfontonna Schule	80,6	III	78	Zimmerndsupra	43,3	IV	111	Georgenthal Querweg	26,1	IV
13	Friemar Schule	140,6	II	46	Tambach Tammichgrund	78,9	III	79	Döllstädt Bahnhof (VK)	41,9	IV	112	Kindleben	25,7	IV
14	Mühlberg	140,0	II	47	Warza	74,0	III	80	Tröchtelborn	40,8	IV	113	Aspach	25,6	IV
15	Goldbach	134,1	II	48	Wölfis	72,9	III	81	Hohenkirchen	40,1	IV	114	Eberstädt	24,8	IV
16	Gamstädt (VK)	131,6	II	49	Hochheim	63,8	III	82	Tüttleben Am Marbach	40,0	IV	115	Großretzbach	23,9	IV
17	Sonneborn	129,3	II	50	Apfelstädt	63,6	III	83	Ingersleben	39,9	IV	116	Kornhochheim	23,9	IV
18	Molschleben	127,2	II	51	Wölfis Schule	62,9	III	84	Ernstroda	39,8	IV	117	Westh. Langensalzaer Str	23,3	IV
19	Ohrdruf Herrenh Landstr	127,1	II	52	Tabarz Wäscherei	61,4	III	85	Haina	39,3	IV	118	Kleinfahner	22,8	IV
20	Großfahner	125,7	II	53	Remstädt Hohe Straße	60,9	III	86	Laucha	38,8	IV	119	Luisenthal Bahnhof	22,7	IV
21	Tambach Bahnhofstraße	124,5	II	54	Friedrichroda Bf.	60,9	III	87	Gräfontonna Bahnhof (VK)	38,6	IV	120	Kleinretzbach	22,7	IV
22	Gierstädt (VK)	119,5	II	55	Wandersleb. Menantesstr.	59,9	III	88	Döllstädt Allee	38,3	IV	121	Pfullendorf	22,0	IV
23	Crawinkel Schule (VK)	114,4	II	56	Pferdingsleben	59,0	III	89	Luisenthal Stutzhaus	38,3	IV	122	Langenhain	21,2	IV
24	Friemar	113,5	II	57	Hörselgau Schule	57,5	III	90	Leina Hauptstraße	37,9	IV	123	Apfelstädt Fiege	21,0	IV
25	Ohrdruf Bahnhofstraße	112,6	II	58	Gräfenhain	56,9	III	91	Schmerbach	37,3	IV	124	Burgtonna Schenksplatz	20,4	IV
26	Waltershausen Bahnhof (VK)	112,4	II	59	Catterfeld	56,6	III	92	Cobstädt	36,0	IV	125	Ebenheim	20,3	IV
27	Wangenheim	109,7	II	60	Westhausen Hauptstraße	56,1	III	93	Hausen	35,5	IV	126	Waltersh.-Schnepfenthal	18,7	IV
28	Ohrdruf A.-Schauder-Str.	109,2	II	61	Wechmar GWG	54,3	III	94	Georgenthal Auestraße	35,5	IV	127	Gospiteroda	18,4	IV
29	Goldbach Schule	100,0	II	62	Crawinkel An d. Schwemme	54,1	III	95	Petriroda	35,0	IV	128	Fröttstädt	18,1	IV
30	Ballstädt	99,7	II	63	Grabsleben	54,0	III	96	Schwarzhausen	34,5	IV	129	Weingarten Kirche	18,1	IV
31	Bufleben	98,3	II	64	Tambach Hauptstraße	53,6	III	97	Tabarz Inselsbergstraße	33,2	IV	130	Remstädt Oststraße	17,1	IV
32	Reinhardsbrunn Bahnhof (VK)	97,7	II	65	Mechterstädt	53,2	III	98	Apfelstädt Wanderl. Str.	33,2	IV	131	Apfelstädt Bahnübergang	15,1	IV
33	Tüttleben	99,2	III	66	Friedrichswerth	52,6	III	99	Emleben Ohrdruf Str.	31,4	IV	132	Metebach	15,1	IV

Abb. 54: Haltestellen im Regionalbereich mit einer wöchentlichen Nutzung zw. 15 und 500

Festlegung von Haltestellenkategorien				
Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Begründung
133	Friedrichr. Grundschule	14,3	IV	Funktion im Rahmen der integrierten Schülerbeförderung
134	Neudietendorf Feuerwehr	13,9	IV	Funktion im Rahmen der integrierten Schülerbeförderung
135	Burgtonna Kirschwiese	13,9	IV	Ausbau einer barrierefreien HS in der Ortslage Burgtonna erforderlich
136	Luisenthal Hammerbrücke	12,5	IV	Ausbau einer barrierefreien HS in der Ortslage Luisenthal erforderlich
137	Haina Friedrichsw. Str.	11,3	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Haina erforderlich
138	Winterstein Fischb. Str.	10,7	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Winterstein erforderlich
139	Laucha Teutleber Str.	10,6	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Laucha erforderlich
140	Wipperoda	8,7	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Wipperoda erforderlich
141	Ohrdruf Grundschule	7,1	IV	Funktion im Rahmen der integrierten Schülerbeförderung
142	Hörselgau Fröttst. Str.	7,1	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Hörselgau erforderlich
143	Seeborgen Berg	6,4	IV	barrierefreier Ausbau als Daseinsvorsorge erforderlich
144	Tabarz Erlebnisbad	6,3	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Bad Tabarz erforderlich
145	Neufrankenroda	5,9	IV	barrierefreier Ausbau als Daseinsvorsorge erforderlich
146	Gleichenhof	5,8	IV	barrierefreier Ausbau als Daseinsvorsorge erforderlich
147	Winterstein Feuerwehr	5,6	IV	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle in der Ortslage Winterstein erforderlich
148	Waltershausen GWG	5,0	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich
149	Burgtonna Alter Bahnhof	3,9	IV	Ausbau einer barrierefreien HS in der Ortslage Burgtonna erforderlich
150	Weingarten Kreuzung	3,5	IV	Ausbau einer barrierefreien HS in der Ortslage Weingarten erforderlich
151	Wangenh. Goldbacher Str.	3,5	IV	fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle Wangenheim nicht gegeben
152	Whsn. Lauchaer Höhe	2,9	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich
153	Ohrdruf Westfalenstraße	2,4	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich
154	Ohrdruf Am Gehrrengaben	1,8	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich
155	Waltershausen Multicar	0,3	IV	barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes über eine HS erforderlich
156	Aspach Sonneb. Str.	14,9	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Aspach möglich
157	Kleiner Inselsberg	14,7	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
158	Emleben Gartenstraße	14,1	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Emleben Hauptstraße möglich
159	Wölfis Bahnhofstraße	14,0	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Wölfis möglich
160	Hohenkirchen Mitteln. W.	12,9	V	barrierefrei ausgebaut
161	Schönau v.d.W. Ortsstr.	12,3	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Schönau Schule möglich
162	Ohrdruf Arnstädter Str.	11,6	V	ebenerdiger Einstieg möglich
163	Herrenhof Hauptstraße	11,3	V	barrierefrei ausgebaut
164	Friedrichroda Berghotel	11,2	V	ebenerdiger Einstieg möglich
165	Wahlwinkel Kirche	10,9	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Waltershausen Wahlwinkel möglich
166	Rodebachmühle	10,7	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge

Festlegung von Haltestellenkategorien				
Ziff.	Haltestelle	P/Woche	Kategorie	Begründung
167	Ohrdruf Suhler Straße	10,0	V	barrierefrei ausgebaut
168	Ingersleben Zitzmannmühl	9,6	V	ebenerdiger Einstieg möglich
169	Engelsbach Noth	9,5	V	Neuordnung der Haltestellensituation durch Gemeinde vorgesehen
170	Ernstroda Kirche	9,4	V	ebenerdiger Einstieg möglich
171	Cumbach	9,1	V	ebenerdiger Einstieg möglich
172	Ernstroda Oberdorf	8,6	V	ebenerdiger Einstieg möglich
173	Lohmühle	8,6	V	barrierefrei ausgebaut
174	Trügleben Ort	8,3	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Trügleben möglich
175	Waltersh. Oberes Waldtor	7,9	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Waltershausen Bahnhof möglich
176	Ohrdruf Felsenkeller	7,8	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Ohrdruf Kirche möglich
177	Schwarzhausen GWG	7,7	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Schwarzhausen Ort möglich
178	Waltershausen Ibenhain	7,6	V	ebenerdiger Einstieg möglich
179	Engelsbach B 88	7,1	V	Neuordnung der Haltestellensituation durch Gemeinde vorgesehen
180	Wandersleben Gewerbegeb.	6,4	V	ebenerdiger Einstieg möglich
181	Gierstädt GWG	6,1	V	barrierefrei ausgebaut
182	Waltershausen Phoenix	5,8	V	ebenerdiger Einstieg möglich
183	Finsterb. Steigermühle	5,5	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
184	Schnepfenthal Tanne	4,7	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Waltershausen Schnepfenthal möglich
185	Seeborgen Bahnhof	3,9	V	ebenerdiger Einstieg möglich
186	Kornhochheim Gewerbegeb.	3,9	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Kornhochheim möglich
187	Engelsbach Abzweig	3,4	V	Neuordnung der Haltestellensituation durch Gemeinde vorgesehen
188	Freudenthal	2,5	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
189	Waltersh. Hörselg. Str.	1,8	V	ebenerdiger Einstieg alternativ an der HS Waltershausen Bahnhof möglich
190	Heuberghaus	1,3	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
191	Friemar Gärtnerrei	1,3	V	Ausbau einer barrierefreien HS in der Ortslage Friemar erforderlich
192	Nesselberg Aussparne	1,2	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
193	Tobiashammer	1,2	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
194	Friedrichr. Kalter Markt	0,5	V	ebenerdiger Einstieg möglich
195	Inselsberg Skilift	0,4	V	keine direkte Funktion der Daseinsvorsorge
196	Friedrichroda Im Grund	0,2	V	ebenerdiger Einstieg möglich
197	Bufleben Bahnhof	0,0	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
198	Gräfontonna JVA	0,0	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
199	Gräfontonna Markt	0,0	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden
200	Nesselberghaus	0,0	V	Haltestelle soll ggf. aufgehoben werden

Abb. 55: Haltestellen im Regionalbereich mit einer wöchentlichen Nutzung zw. 0 und 15