

REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT OSTTHÜRINGEN

Beschluss
PLA/STA 06/03/25

zu TOP 3 der gemeinsamen Sitzung des Planungs- und Strukturausschusses der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen (RPG Ostthüringen) am 05. Dezember 2025 in Gera

Stellungnahme der RPG Ostthüringen zum Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Altenburger Land 2026 – 2030

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2025 wurde der RPG Ostthüringen der Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) des Landkreises Altenburger Land (kurz NVP ABG 2026+) mit der Bitte um Stellungnahme übergeben.

Die RPG Ostthüringen bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen der Aufstellung und Fortschreibung des NVP ABG 2026+ und gibt hierzu folgende Stellungnahme ab.

Rechtsgrundlagen

Der Landkreis Altenburger Land ist gemäß § 3 Abs. 1 Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den StPNV und somit verantwortlich für die Aufstellung und/oder Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Gebiet des Landkreises gemäß § 5 ThürÖPNVG.

Ein Nahverkehrsplan hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen (§ 5 Abs. 1 Satz 4 ThürÖPNVG). Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf Ebene der Regionalplanung mit Bezug zum öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich aus dem Regionalplan Ostthüringen. Am 19. April 2024 hat die Planungsversammlung der RPG Ostthüringen den Beschluss über den Regionalplan Ostthüringen (RPO 2024) und dessen Vorlage zur Genehmigung gefasst. Der RPO 2024 ist am 17. Mai 2024 zur Genehmigung bei der zuständigen obersten Landesplanungsbehörde eingereicht worden. Mit Bescheid vom 11. November 2025 wurde der RPO 2024 durch das Thüringer Ministerium für Inneres, Kommunales und Landesentwicklung als oberste Landesplanungsbehörde genehmigt. Die Ausfertigung und Inkraftsetzung des RPO 2024 mit Bekanntgabe der Genehmigung steht nach heutigem Stand noch aus, ist aber zeitnah zu erwarten.

Mit dem Entwurf des NVP ABG 2026+ sind folgende Erfordernisse der Raumordnung des RPO 2024 zu berücksichtigen:

Ziele Nahverkehr: keine Ziele zum StPNV festgelegt

Ziele andere Themen: Z 4-5 (Tourismus)

Grundsätze Nahverkehr: G 3-17 bis G 3-21

Grundsätze andere Themen: G 2-4 und G 2-6 (Siedlungsentwicklung), G 3-47, G 3-55, G 3-58, G 3-59, G 3-60, G 3-65 (Daseinsvorsorge/soziale Infrastruktur/Teilhabe), G 4-33 und G 4-34 (Tourismus)

Aus raumordnerischer Sicht ergehen nachfolgende Bedenken, Hinweise und Anregungen zum NVP ABG 2026+:

Zu 2.1 – Verkehrspolitische Zielsetzung

Der RPO 2024 wird im genannten Abschnitt erwähnt, jedoch wird eine weitere Behandlung im Verlauf des NVP AGB 2026+ vermisst. Die RPG Ostthüringen bittet, die oben genannten Ziele und Grundsätze zu beachten und einer sachgemäßen Abwägung zuzuführen.

Zu 2.3 Festlegungen der Bedienstandards und des Leistungsangebots

Im Grundsatz G 3-17 des RPO 2024 werden „regional bedeutsame Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs“ identifiziert. Diese Busverbindungen sind aus raumordnerischer Sicht zur Ergänzung des regionalen Schienennetzes notwendig. Folgende StPNV-Achsen sind für das Altenburger Land als regional bedeutsam eingestuft:

- Altenburg – Meuselwitz – [Zeitz]
- Altenburg – [Borna]
- Altenburg – [Geithain]
- Gera – Pöhlzig – [Kayna] – Meuselwitz – Lucka – [Borna]

Die im Grundsatz G 3-17 des RPO 2024 genannten Achsen des regional bedeutsamen StPNV beruhen zum großen Teil auf der Grundlage des vom TMIL (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) entwickelten Konzepts des förderfähigen, landesbedeutsamen Busnetzes und nehmen ebenfalls Bezug auf den ITF-Rahmenplan (Integraler Taktfahrplan Thüringen 2030, hierzu siehe unten).

Im NVP ABG 2026+ werden mehrere PlusBus- und TaktBus-Relationen (z. B. „Altenburg – Meuselwitz – Zeitz“, „Altenburg – Schmölln“), die überwiegend eine 1-h- bzw. 2-h-Taktung realisieren, als Grundnetz (1./2. Ordnung) dargestellt. Diese sind in den meisten Fällen jedoch nicht deckungsgleich mit den im RPO 2024 festgelegten „regional bedeutsamen Achsen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs“. Neben der Achse „Altenburg – Frohburg“ kann ebenfalls die Achse „Altenburg – Geithain“ über die Bundesstraße B 7 eine geeignete Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bieten. Eine Abhandlung zu dieser Achse wird vermisst. Lediglich in Tabelle 40 wird diese Relation als umgesetzt dargestellt. In der Karte 1 des Textteils fehlt die Darstellung dieser Relation, daher wird nicht klar, ob diese Verbindung tatsächlich existiert.

Im Gegensatz hierzu ist eine 1-h-Taktung des StPNV zwischen „Altenburg – Schmölln“ bezüglich der nahezu parallellaufenden SPPN-Verbindung „Altenburg – Erfurt“ über Schmölln und Gera zu hinterfragen. Unter Berücksichtigung der Schülerverkehre (Peak-/Off-Peak-Taktung) entspricht eine kluge, abwechselnde 2-h-Taktung zwischen

StPNV und SPNV der Bestrebung des Plangebers, Parallelverkehre zu vermeiden. Ohnehin ergibt sich bei einem Abgleich der Anlage 1 (17 vertaktete Fahrten pro Richtung) und Anlage 31 (180 Personen Verkehrsnachfrage Mo-Fr im Querschnitt) keine sonderlich hohe Auslastung (von weniger als 20 % bis zu etwas mehr als 30 % je nach Fahrzeugtyp). Laut Tabelle 40 ist zwar das Defizit des 1-h-Takt-Netzes beseitigt, die ökonomischen Effekte werden jedoch nicht dargestellt.

Weitere Defizite bestehen dort, wo bei weniger nachgefragten Relationen noch nicht der Ziel-Takt erreicht wird. Hier kommt der RufBus als Bedienform infrage. Im RPO 2024 wird sich hierzu im Grundsatz G 3-19 geäußert, ein Verweis oder Abgleich im NVP ABG 2026+ wird vermisst (unter anderem in den Abschnitten 2.3.3 und 3.4.6 oder 5.3.2 des NVP ABG 2026+). Zu berücksichtigen ist, dass Studien auf die Grenzen bedarfsgesteuerter Systeme hinweisen. Die Kosten pro Fahrgast erreichen teilweise Taxi-Niveau, und der Besetzungsgrad liegt kaum höher als im Individualverkehr, wodurch auch ökologische Vorteile entfallen. Eine RufBus-Verbindung sollte daher stets als Einzelfall-Lösung in Betracht kommen und ggf. in eine zukünftige vertaktete Relation aufgehen.

Wenn die technischen und wirtschaftlichen sowie auch politischen Herausforderungen überwunden sind und autonome, elektrisch betriebene Kleinbusse etabliert und flächendeckend verfügbar sind, kann sich bezüglich der ökonomischen Effizienz perspektivisch einiges ändern. Durch den Wegfall von Personalkosten und die Annahme eines energieeffizienten Betriebs können autonome RufBus-Systeme wirtschaftlich deutlich attraktiver werden und eine Lücke zwischen Individualverkehr und Linienangebot schließen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine verlässliche technische Reife sowie eine kostengünstige Skalierung solcher Systeme im ländlichen Raum. Eine realistische Einschätzung und Abhandlung der Thematik sollte in den NVP ABG 2026+ aufgenommen werden.

Zu 3.7 Umsetzungsanalyse des NVP 2021-2025 und weitere Meilensteine (im Zusammenhang mit 5.2.1 Maßnahmen zum Liniennetz)

Wie bereits zum Punkt 2.3 ausführlich beschrieben, sind Parallelverkehre zum SPNV zu vermeiden. In Tabelle 40 (und in Tabelle 51: Maßnahmenübersicht) wird die noch nicht umgesetzte Maßnahme des durchgehenden 2-h-Takt-Netzes auf der Relation „Altenburg – Gößnitz“ als kritisches Defizit dargestellt, ohne jedoch auf die ökonomische Sinnhaftigkeit einzugehen. Unter Hinzunahme der Anlage 31 wird ersichtlich, dass es kaum eine Verkehrsnachfrage für den StPNV entlang dieser Relation gibt. Dies liegt vor allem an der hervorragend ausgebauten SPNV-Verbindung. Die Ausweitung zu einem parallelen, vertakteten StPNV sollte kritisch überprüft werden.

Ebenfalls ist eine 2-h-Taktung für die Relation „Schmölln – Nitzschka – Gößnitz“ (Linie 328) mit dem StPNV zu prüfen (Tabelle 40 und in Tabelle 51 bis Meerane Gewerbegebiet). Der SPNV bedient Schmölln mit Gößnitz in 9 Minuten im 2-h-Takt und mit einem Umstieg in weniger als 30 Minuten ebenfalls im 2-h-Takt. Somit ist die Relation zwischen den funktionsteiligen Mittelzentrum Schmölln/Gößnitz bereits durch den SPNV mit einer 1-h-Taktung gut abgedeckt. Der Plangeber empfiehlt eine Erweiterung des Liniennetzes „StadtBus Schmölln“ um eine dritte Buslinie, welche die Anbindung des Bahnhofs Schmölln nach Nitzschka und zurück über Kummer (L 1359) und

Crimmitschauer Straße (L 1361) übernimmt (siehe auch Defizite unter Punkt 3.7.4 – Anbindung regionalbedeutsamer Ziele). Dies könnte dazu beitragen, dass die Entwicklung der beförderten Personen bis 2035 im Stadtbus-Gebiet Schmölln nicht negativ ist (vgl. Tabelle 61). Von Gößnitz aus könnte die Etablierung einer ersten Stadtbuslinie mit Verknüpfung wichtiger regional bedeutsamer Ziele sowie der Ortsteile Nörditz und Nitzschka ebenfalls die effizientere Lösung sein. Die Anbindung an das Gewerbegebiet Meerane erfolgt bereits durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Linie 133 (VMS) ab Gößnitz sowie mit zwei weiteren Buslinien über den Bahnhof Meerane. Die Erweiterung durch die Linie 328 würde zu Parallelverkehren führen.

Ebenfalls auf der Relation „Gößnitz – Hainichen – Meerane“ (Tabelle 40) bedarf es keiner Ausweitung des StPNV. Der SPNV verbindet stündlich die beiden Städte Gößnitz und Meerane innerhalb von 5 Minuten. Auch in diesem Fall könnte die Etablierung eines Stadtbus-Gebiets Gößnitz eine bessere Bedienung des Gößnitzer Ortschafts Teils Hainichen ermöglichen. Gleiches gilt für die Relation „Gößnitz – Merlach – Ponitz“ (Linie 354). Der SPNV bedient diese Relation bereits ausreichend und der Ortsteil Merlach kann durch ein potenzielles Stadtbus-Gebiet Gößnitz eingebunden werden. Es besteht zusätzlich die Gefahr, dass eine Ausweitung dieser StPNV-Taktung zu einer geringeren Frequentierung des gerade im Ausbau befindlichen S-Bahn-Haltepunkts Ponitz führt (siehe auch Abschnitt 3.8.2 laut Tabelle 45 nur 30 Ein- und Aussteigende Werktags). Um dies zu verhindern, wäre das Potenzial der Etablierung einer neuen StPNV-Relation „Thonhausen – Heyersdorf – Grünberg – Ponitzer S-Bahn-Halt“ zu untersuchen.

Für die StPNV-Relation „Schmölln – Heyersdorf – Crimmitschau“ (Tabelle 40 & 51) stellt sich ebenfalls die Frage, ob ein durchgängiger 2-h-Takt zielführend ist, da auch hier eine stündliche SPNV-Verbindung zu den jeweiligen Ausgangsgemeinden vorhanden ist. Lediglich die Etablierung von StPNV-Fahrten auch am Wochenende scheint sinnvoll.

Wie ersichtlich, sind die Umsetzungsziele für einige Relationen aufgrund von Parallelverkehren zum SPNV zu hinterfragen. Die Erweiterung des Liniennetzes „StadtBus Schmölln“ und die Etablierung eines „StadtBus Gößnitz“ könnten die vorhandenen Defizite ohne Parallelverkehr verringern und somit ebenfalls die Angebotsqualität im ländlichen Raum steigern. Für die zukünftige Nahverkehrsplanung ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit den in Tabelle 40 und 51 des NVP ABG 2026+ getroffenen Maßnahmenfestlegungen aus wirtschaftlicher Perspektive ratsam.

Zu 4. Leitlinien für die künftige Entwicklung des StPNV im Landkreis ABG

In diesem Abschnitt wird in einem Nebensatz der Einsatz von „KI-Prozessen“ erwähnt. Zu diesem Thema sollte es eine umfangreichere Abhandlung im NVP ABG 2026+ geben. Denn Künstliche Intelligenz kann durch die Echtzeitanalyse von Fahrgastströmen, Mobilitätsdaten und Verkehrsmustern eine präzisere Prognose der Verkehrsnachfrage (Verkehrsvorhersagen) im Regionalbusverkehr ermöglichen, wodurch Leerfahrten reduziert und Kapazitätsengpässe proaktiv vermieden werden könnten. KI-Algorithmen analysieren große Datenmengen aus automatisierten Fahrgastzählungen, Ticketverkäufen und Verkehrsmodellen, um Querschnittsbelastungen, Spitzenlastzeiten und räumliche Nachfragemuster zu identifizieren, die dann als Entscheidungsgrundlage für

Takt-, Routen- und Infrastrukturplanungen dienen. Zudem können durch KI-Systeme Fahrpläne, Linienführungen und Fahrzeugeinsätze bedarfsgerecht optimiert werden und steigern damit die betriebliche Effizienz.

Als Schlüsseltechnologie trägt KI damit wesentlich zur Erreichung verkehrspolitischer Ziele wie der Verkehrswende, Emissionsreduktion und Stärkung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum bei.

Weitere Hinweise

Fahrzeuge

In den Unterabschnitten 2.3.10 bzw. 3.4.9 fehlen die Angaben, welche Busgrößen (Sitzplatzanzahl) für welche Netzkategorie verwendet werden bzw. werden sollen und welche Busgrößen (12-m-Busse, Midi- oder Kleinbusse) für welche Linien am effizientesten und kostendeckend den Bedarf abdecken. Im Bild 12 (Abschnitt 8.3) wird der 12-m-Standardlinienbus dargestellt; es ist jedoch kaum vorstellbar, dass dieser alle Netzkategorien bedienen wird.

Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030

Des Weiteren fehlen weitergehende Aussagen zum Integralen Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030, welcher im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) von der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen (LEG) sowie der Fahrplangesellschaft B&B mbH und vom Planungsbüro MOBILE ZEITEN entwickelt und am 12. Dezember 2022 in einer Fachtagung veröffentlicht wurde. Das Konzept sollte auch als Grundlage für eine zukünftige Netzplanung dienen und zumindest im NVP ABG 2026+ erörtert werden. Die Unterlagen können unter nachfolgendem Link abgerufen werden: <https://www.leg-thueringen.de/itf/>

Die Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastungsquote sowie die Beseitigung weiterer – in dieser Stellungnahme nicht hinterfragter – Defizite, werden explizit begrüßt.

Wir bitten um Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken, Hinweise und Anregungen und um Beteiligung der RPG Ostthüringen im weiteren Verfahren zur Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Altenburger Land.

Abstimmungsergebnis:

Stimmberechtigte Mitglieder: 20

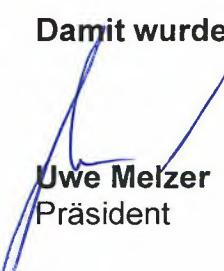
Anwesende Mitglieder: 16

Ja-Stimmen: 16

Stimmenthaltungen: —

Nein-Stimmen: —

Damit wurde der Beschluss mehrheitlich gefasst.


Uwe Melzer
Präsident

