

VCD-Ortsgruppe Gera | c./o. G. Weise | Kastanienstr. 11 | 07549 Gera

Elektronisch an
Stadtplanungsamt der Stadt Gera
zudem in Cc
an DB InfraGO
RVG
GVB

c./o. Gilbert Weise
Kastanienstraße 11
D-07549 Gera
(+49/0 - 3 65) 7 11 27 02
(+49/0 - 1 72) 34 70 7 68
gilbert.weise@vcd-mitte.de
Haltestelle: Fußgängerbrücke

Gera, den 22. Mai 2026

Bahnhofscheck Gera Hauptbahnhof

Sehr geehrte Damen und Herren,

im April und Mai 2026 führte das Stadtplanungsamt Gera mit Unterstützung von SVU Dresden eine Nutzerbefragung über das Bahnhofsumfeld des Geraer Hauptbahnhofs durch, um Impulse für die Weiterentwicklung dieser wichtigen Zugangs- und Verknüpfungsstelle zu sammeln. Da dem Verkehrsclub Deutschland die sanfte Mobilität und ihre Infrastruktur besonders am Herzen liegt, möchten wir diesen Anlass nutzen, um über den Rahmen der Befragung hinaus Stellung zu beziehen.

Der Hauptbahnhof ist dabei nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern zugleich ein bedeutendes Eingangstor zur Stadt. Auch wenn das heutige Empfangsgebäude seit dem Umbau Ende der 1950er / Anfang der 1960er Jahre eine sachliche und eher funktionale Architektursprache repräsentiert, erinnert die vorherige historische, ja nahezu würdevolle Schmuckfassade des Empfangsgebäudes daran, welche städtebauliche und identitätsprägende Rolle diesem Ort einst zukam. Umso wichtiger erscheint es aus unserer Sicht, das Bahnhofsumfeld als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthalts- und Gestaltungsqualität weiterzuentwickeln.

Vorbildlich zeigt sich am Geraer Hauptbahnhof derzeit insbesondere die Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn. Die Haltestelle „Hauptbahnhof/Theater“ der im Jahr 2006 eröffneten Straßenbahnstrecke Untermhaus – Zwötzen unter dem südlichen Gleisvorfeld besitzt zu allen Steigen barrierefreie Zugänge und eine ausführliche Dynamische Fahrgastinformation sowohl für die Straßenbahn als auch – bahnsteigbezogen – für die Eisenbahn. Auch die Beleuchtungssituation in und um den Bahnhof wird durch den VCD als hervorragend angesehen, und die witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Südgang / Südtunnel sind vorbildlich. Aus Sicht der Barrierefreiheit sind die Existenz von Ein-/Ausstiegshilfen → **Foto 1** auf allen Bahnsteigen, die Nutzbarkeit der über einen kontrastreichen Blindenleitstreifen gut auffindbaren Behindertentoilette mit dem sogenannten Euro-WC-Schlüssel, die Ausstattung aller Handläufe an Treppenauf-/abgängen mit Braille- und Pyramidenschrift → **Foto 2** sowie der räumlich nahe Behinderten-Parkplatz in der Straße „Am Bärenweg“ → **Foto 3** positiv hervorzuheben.

An vielen Stellen zeigt sich jedoch Verbesserungspotential im Großen und Kleinen, das wir im Folgenden benennen möchten. Unsere Anregungen beziehen sich unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten auf den gesamten Bahnhofsbereich, um eine integrierte Bewertung zu erreichen. Sie sind in sechs Kategorien strukturiert:

1. Ausstattung und Service
2. Fahrgastinformation
3. Barrierefreiheit
4. Intermodalität
5. Bahnbetriebliche Maßnahmen
6. Bahnhofsumgebung

1. Ausstattung und Service

Empfangsgebäude:

DB Information:

Für schnelle Auskünfte sollte wieder ein Standort der DB Information (ehem. „Service Point“) in der Haupthalle des Bahnhofs eingerichtet werden. Außerhalb der Öffnungszeiten des Reisezentrums kann dieser ein Mindestangebot der Kundenbetreuung sichern.

Öffnungszeiten:

Der Hauptbahnhof Gera stellt im Integralen Taktfahrplan des Thüringer SPNV einen „Nullknoten“ dar. Die Züge kommen also fahrplanmäßig kurz vor jeder vollen Stunde an, bieten Umstiege zueinander und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder ab. Die zeitliche Lage dieses Knotens dürfte bewirken, dass der Bedarf nach Dienstleistungen im Bahnhof in der Viertelstunde vor und nach der vollen Stunde am höchsten ist. Die Einrichtungen im Hauptbahnhof werden dem derzeit nur bedingt gerecht, da ihre Öffnungs- und Schließzeiten zu vollen Stunden stattfinden und somit durch ankommende und abfahrende Fahrgäste in den Randzeiten oft knapp verpasst werden. Die Öffnungszeiten sollten stattdessen so verschoben werden, dass sie sich an der halben oder Viertel-/Dreiviertelstunde orientieren und die Fahrgastströme so besser abdecken.

Fahrkartenautomaten:

Die Fahrkartenautomaten der DB stehen derzeit im nördlichen Seitengang gegenüber dem Bäcker. Da dieser Bereich gleichzeitig als Durchgang zu den sanitären Anlagen und den Schließfächern sowie als Zugang zum Nordausgang dient, kann es dort teilweise recht eng zugehen. Die Automaten sollten deshalb in die Haupthalle versetzt werden, wo mehr Platz ist, wodurch zugleich die Zugänglichkeit verbessert werden kann.

Bahnhofsmission:

Als Ergänzung zum Mobilitätsservice der Bahn ist die Bahnhofsmission eine niederschwellige Anlaufstelle an Bahnhöfen, die Reisenden und Menschen in Not ohne Voraussetzungen helfen kann. Der Standort im Geraer Hauptbahnhof sollte wiederbelebt werden, mit zusätzlicher Zuständigkeit für die Zugangsstellen Gera Süd und Gera-Zwötzen.

Sitzmöglichkeiten:

Im gesamten Empfangsgebäude sollte es zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität mehr Sitzmöglichkeiten geben.

Abstellmöglichkeiten:

Beim Verstauen von Gepäck in Schließfächern ist es nicht unüblich, dass sich dabei die Notwendigkeit auftut, dieses umzupacken. Um dies zu unterstützen, sollten im Bereich der Schließfächer halbhohe Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Begrünung:

Die Empfangshalle des Geraer Hauptbahnhofs macht derzeit in den Bereichen hinter den Windfangtüren einen etwas trostlosen Eindruck. Um dem entgegenzuwirken und dem Empfangsgebäude einen ansprechenderen Eindruck zu geben, sollten Optionen zur Begrünung genutzt werden, wo dies mit den Fahrgastströmen vereinbar ist.

2. Fahrgastinformation

Straßenbahnhaltestelle:

Straßenbahnhaltestelle:

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, ist die Dynamische Fahrgastinformation im Bereich der Straßenbahnhaltestelle sehr gut ausgestaltet. Suboptimal ist jedoch, dass die Zugzielanzeigen an den Aufgängen ausschließlich die an den jeweiligen Bahnsteigen abfahrenden Züge anzeigen. Im Extremfall müssen somit alle drei Aufgänge abgelaufen werden, um den richtigen Steig zu finden. Eine Gesamtanzeige für alle abfahrenden Züge wäre hier vorteilhaft.

Bahnsteigebene:

Wegeleitung am Bahnsteig:

Die Aufzüge und der Zugang zu den Straßenbahnen sind an allen Bahnsteigen des Hauptbahnhofs ausgeschildert. Die entsprechenden, in Richtung Süden weisenden Symbole beim Abgang zum Hauptzugang sind jedoch mittig über dem Steig angebracht und weisen geradeaus. Diese Anordnung kann so missverstanden werden, dass die Wegeleitung zur Straßenbahn über die Treppen führe. Die Beschilderung am Abgang zum Südzugang hingegen führt unmissverständlich an der Treppe vorbei. Die Beschilderung sollte deshalb abgeändert werden, indem diese Hinweise an die freien Schilder an den äußeren Seiten wechseln. → **Foto 4**

Empfangsgebäude:

Nordzugang:

Während am Haupteingang ebenso wie am Südzugang und der Straßenbahnhaltestelle Zugzielanzeigen angebracht sind, ist dies beim Nordzugang nicht der Fall. Hier sollte eine entsprechende Anzeige ergänzt werden. → **Foto 5**

Busbahnhof:

Text-to-Speech:

Eine Vorlesefunktion an Dynamischen Fahrgastinformationen (Text-to-Speech) zur Ansage der nächsten Abfahrten erleichtert insbesondere sehbehinderten oder kognitiv eingeschränkten Fahrgästen die selbstständige Nutzung des ÖPNV. Diese Funktion ist an den DFIs am Busbahnhof, sowohl an der Übersichtstafel als auch an den einzelnen Steigen, jedoch nicht verfügbar und sollte nachgerüstet werden.

Bussteig 0:

Der nördlichste der sechs Bussteige des Busbahnhofs Gera wird für ankommende Busse ebenso wie für den Schienenersatzverkehr genutzt. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen wird er dabei als „Bussteig 0“ kommuniziert. Diese Bezeichnung ist vor Ort jedoch nicht zu finden und sollte für eine klare Identifizierbarkeit ergänzt werden. Außerdem sollte dieser Bussteig mit einer Dynamischen Fahrgastinformation zur Anzeige von Abfahrten des Schienenersatzverkehrs nachgerüstet werden. → **Foto 6**

Identifikation von Fahrtzielen:

Im Netz der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH gibt es als Besonderheit zwei Fahrtziele mit gleichem Namen: Die Linien 204 und 229 verkehren beide nach „Hermsdorf“, jedoch in einem Fall zur Kleinstadt im Saale-Holzland-Kreis, im anderen Fall zum gleichnamigen Stadtteil von Gera. Beide Linien verkehren am Busbahnhof von Bussteig 3, führen beide über Langenberg und sind an der DFI lediglich durch ihre Nummern, jedoch nicht durch das angegebene Ziel zu unterscheiden. Um Irritationen zu vermeiden, sollte für die Fahrgastinformation eine Spezifizierung vorgenommen werden (z.B. „Gera-Hermsdorf“).

3. Barrierefreiheit

Empfangsgebäude:

Leitstreifen:

Der Leitstreifen in der Querhalle des Empfangsgebäude weist derzeit einen Knick auf und sollte begradigt werden. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich weiterhin, den Leitstreifen weiter vom Bäcker wegzurücken, da er derzeit oftmals mitten durch die anstehenden Kunden führt. Unterstützt werden kann dies durch die oben erwähnte Verlegung der Fahrkartenautomaten in die Haupthalle.

Fußbodenwerbung:

Die im Empfangsgebäude aufgeklebte Fußbodenwerbung ist kontrastreicher als der daneben verlaufende Leitstreifen und sollte deshalb vermieden werden. → **Foto 7**

Barrierefrei erreichbares Empfangsgebäude:

Die barrierefreien Zu- und Abgänge der Bahnsteige führen direkt zur Straßenbahnhaltestelle außerhalb des Bahnhofsgeländes. Dies sorgt zwar für eine optimale Verknüpfung zwischen beiden schienengebundenen Verkehrsmitteln, erschwert aber die barrierefreie Erreichbarkeit der Serviceeinrichtungen im Empfangsgebäude erheblich. Möchte eine auf die Aufzüge angewiesene Person beispielsweise die Toiletten im Bahnhof nutzen, bedeutet das gegenüber dem direkten Weg über die Treppen einen Umweg von ca. 300 Metern, teilweise außerhalb des Bahnhofsgeländes und ungefähr zur Hälfte unter freiem Himmel verlaufend und somit den Fahrgast der Witterung aussetzend. Langfristig sollte eine direkte barrierefreie Verbindung zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteigen wie auch dem Bahnhofsvorplatz geschaffen werden, in der Ersteres nicht verlassen werden muss, beispielsweise durch zusätzliche Aufzüge, Rampen oder eine unterirdische Verbindung zwischen Südzugang und Straßenbahnhaltestelle. Inwiefern ein Durchstich vom Haupt- oder Südzugang zur Straße „Am Bärenweg“ sinnvoll für kürzere Wegebeziehungen sein könnte, müsste abgewogen werden.

Stufenfreie Zugänge:

Der Haupteingang des Geraer Hauptbahnhofs ist durch seine Stufen nicht barrierefrei. Dies wird

jedoch im Eingangsbereich nicht eindeutig dargestellt. Um eine klare Wegeleitung für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen, sollten am Haupteingang von außen gut sichtbare Piktogramme bzw. anderweitige Hinweise angebracht werden, die auf die barrierefreien Zugänge zum Empfangsgebäude durch den Nord- und Südzugang sowie zu den Gleisen über die Straßenbahnhaltestelle verweisen.

Windfangtüren:

Die Türen zwischen der Haupt- und der Querhalle des Empfangsgebäudes sind für sehingeschränkte Menschen nicht optimal erkennbar und sollten besser gekennzeichnet sein.

Busbahnhof:

Leitstreifen:

Die Leitstreifen im Bereich des Busbahnhofs weisen einen schlechten Kontrast zur umgebenden Pflasterfläche auf und sollten auf eine kontrastreiche (ggf. weiße) Farbe umgerüstet werden. Zur Erreichung der Bussteige fehlen außerdem Aufmerksamkeitsfelder, die die vorgesehenen Überwege kennzeichnen müssten. Problematisch ist außerdem die Bodengestaltung vor der Spielhalle, weil sie gleichfarbige Materialien wie die Leitstreifen umfasst. Auch hier können taktile Elemente in kontrastreicher (ggf. weißer) Farbe eine bessere Orientierung bieten; alternativ kann auf die farblich differenzierte Gestaltung des Bodens verzichtet werden. → **Foto 8**

Umfeld:

Leitstreifen:

Im Umfeld des Bahnhofs fehlen taktile Leitstreifen insbesondere auf der Südostseite des Fußgängerüberwegs über die Bahnhofstraße sowie von der Friedrich-Engels-Straße zum Haupteingang. Auf der Wegstrecke vom Bahnhofsvorplatz zur Straßenbahnhaltestelle sind Leitstreifen nur teilweise vorhanden und bieten einen schlechten Kontrast, was möglicherweise durch weiße Elemente verbessert werden kann. → **Foto 9**

Erkennbarkeit von Hinweistafeln:

Auf dem Bahnhofsvorplatz stehen zwei Hinweistafeln. Deren Informationswert ist dank Hinweisen auf touristische Ziele sowie zum Liniennetz des Regionalbusverkehrs recht umfangreich, jedoch ist ihre freistehende Positionierung in den Laufachsen zum Bahnhofsgebäude hinderlich. Durch ihre geringe Tiefe (Materialstärke) sind sie zudem insbesondere für sehingeschränkte Menschen von der Seite nur schwer erkennbar. Sie sollten deshalb markanter gekennzeichnet werden, beispielsweise mit kontrastreichen Beklebungen an den Pfosten, oder neu an einer Wand oder einem Pfeiler platziert werden. → **Foto 10**

Aushänge hinter Glasscheiben:

Sehingeschränkte Menschen benötigen zum Lesen von Druckerzeugnissen oft Hilfsmittel wie Lupen. Sind diese in Vitrinen mit höherer Tiefe aufgehängt, sodass sich zwischen Papier und Glasscheibe ein gewisser Abstand befindet, so können diese Hilfsmittel nicht verwendet werden, da sie nur bis zu einer begrenzten Distanz zum Papier funktionieren. Im Umfeld des Geraer Hauptbahnhofs gibt es dieses Problem insbesondere auf dem Bahnhofsvorplatz, im Empfangsgebäude und an der Straßenbahnhaltestelle.

4. Intermodalität

Umfeld:

Taxistellplätze:

Der Taxistellplatz am Geraer Hauptbahnhof befindet sich in der Nähe des Empfangsgebäudes, in angemessener Distanz zu dessen Zugängen. Wie im Abschnitt „Barrierefreiheit“ bereits festgestellt, sind die barrierefreien Zu- und Abgänge der Bahnsteige hiervon jedoch recht weit entfernt. Dadurch weist die Erreichbarkeit der Taxen für mobilitätseingeschränkte Personen eine zusätzliche Hürde auf. Deshalb sollte die Einrichtung eines zusätzlichen Taxistellplatzes in der Straße „Am Bärenweg“ unmittelbar neben dem Car-Sharing-Stellplatz geprüft werden, der bei Bedarf genutzt werden kann.

Fernbushalt:

An der Fernbushaltestelle des Geraer Hauptbahnhofs sollte ein Fahrgastunterstand errichtet werden, um Fahrgästen der Fernbusangebote einen Wetterschutz in unmittelbarer Nähe des Halts zu bieten. → **Foto 11**

Fahrradparkhaus:

Auf der Freifläche am Südende der Straße „Am Bärenweg“ sollte ein Fahrradparkhaus errichtet werden, um diese Form der Intermodalität zu unterstützen und dabei die Erreichbarkeit des Bahnhofs von Westen her zu stärken. Zudem könnten Radboxen mit Lademöglichkeiten für Akkus aufgestellt werden bzw. Lademöglichkeiten für Fahrräder in der Fahrradabstellhalle / Südzugang installiert werden. → **Foto 12**

E-Roller:

In der Nähe des Empfangsgebäudes sowie in Nähe der Straßenbahnunterführung sollten farblich / taktil abgegrenzte Abstellzonen für E-Roller definiert werden.

5. Bahnbetriebliche Maßnahmen

Bahnsteigebene:

Halteplätze der Züge:

Ein erheblicher Anteil der Züge hält stets nördlich außerhalb der Bahnsteighalle. Das bedeutet zum einen das Fehlen eines direkten Wetterschutzes, zum anderen steigt die Distanz zu den (barrierefreien) Zu- und Abgängen. Insbesondere bei Umstiegen sind dabei teils weite Strecken zurückzulegen. Aus diesem Grund sollten die Halteplätze der Züge, insbesondere an den Steigen 3–6, in den Bereich der Bahnhofshalle verlegt werden. Konkret sollten also prioritär die Steigabschnitte 3a, 4a, 5a und 6a belegt werden.

6. Bahnhofsumgebung

Umfeld:

Grünflächen:

Die Grünflächen rund um den Bahnhof sollten ökologisch aufgewertet werden, beispielsweise durch die Umwandlung von Rasenflächen zu Stadtwiesen oder durch die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen.

Sitzgelegenheiten:

Die Bänke auf dem Bahnhofsvorplatz sind derzeit nicht zum Anlehnen geeignet und weisen Merkmale defensiver Architektur auf. Sie sollten umgebaut werden, um eine höhere Aufenthaltsqualität zu bieten.

Handel und Gastronomie:

Die Läden und Restaurants im Südanbau des Empfangsgebäude sowie im Umfeld des Bahnhofs sind größtenteils nicht barrierefrei bzw. nur über Stufen zu erreichen. Insbesondere in ersterem Fall sollte darauf eingewirkt werden, die davorliegende Fläche höhenmäßig an die Eingangstüren anzugleichen, um so eine stufenlose Zugänglichkeit zu erreichen. Zudem sollte darauf abgezielt werden, dass dort das Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen nicht länger als notwendig dauert und Parken auf dem Gehweg direkt vor der Spielhalle und den umgebenden Geschäften nicht gestattet ist.

Ergänzt werden müssten die Serviceeinrichtungen um einen Geldautomaten, ebenfalls wäre eine Drogerie wünschenswert.

Perspektivisch sollte der Bahnhof in das Einzelhandelskonzept der Stadt Gera integriert werden, da an Bahnhöfen beim Ladenschluss bzw. bei den Ladenöffnungszeiten besondere Ausnahmen gelten. So dürfen dort bestimmte Geschäfte auch außerhalb der normalen Ladenöffnungszeiten öffnen, allerdings nur soweit sie „den Bedürfnissen des Reiseverkehrs“ dienen.

Über die Berücksichtigung unserer Anregungen würden wir uns freuen. Für einen weiterführenden Austausch, auch zu anderen Zugangsstellen in der Stadt Gera, stehen wir zudem gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gilbert Weise

Sprecher der VCD-Ortsgruppe Gera

Über den VCD:

Im Juni 1986 wurde der Verkehrsclub Deutschland von Mitgliedern verschiedener Umweltverbände und -initiativen ins Leben gerufen.

Der VCD engagiert sich für eine umwelt- und verbraucherfreundliche Mobilität, die mit wenig Ressourcenverbrauch und geringen Umweltbelastungen auskommt – für mehr Lebensqualität und die Interessen aller ökologisch orientierten Verkehrsteilnehmer vertritt.

Fotos



Foto 1: Alle Bahnsteige verfügen über mobile Ein-/Ausstiegshilfen.



Foto 2: Vorbildliche ertastbare Schrift an allen Treppengeländern.



Foto 3: In der Straße „Am Bärenweg“ gibt es sowohl einen Carsharing- als auch einen Behinderten-Stellplatz.



Foto 4: Die mittig angeordneten Piktogramme weisen geradeaus, was missverstanden werden kann.



Foto 5: Am Nordzugang sollten Fahrtzielanzeiger für die Züge ergänzt werden.



Foto 6: Der Bussteig 0 ist nicht explizit als dieser gekennzeichnet.



Foto 7: Die Fußbodenwerbung im Empfangsgebäude weist einen höheren Kontrast zum Fußboden als die Leitstreifen auf.



Foto 8: Die Bodengestaltung auf dem Bahnhofsvorplatz ist in derselben Farbe wie die taktilen Leitstreifen gehalten, was tendenziell zu Irritationen bei sehingeschränkten Menschen führen kann.



Foto 9: Auf der Südostseite des Fußgängerüberwegs über die Bahnhofstraße (gegenüberliegende Seite) fehlen taktile Elemente.



Foto 10: Die schmalen Hinweistafeln auf dem Vorplatz können schwer zu erkennen sein.



Foto 11: An der Fernbus-Haltestelle sollte ein Fahrgastunterstand als Wetterschutz installiert werden.



Foto 12: Die Fahrradstation im Südzugang / Südhalle bietet guten Service. Sie könnte um Lademöglichkeiten für Akkus ergänzt werden.