

Der neue Fahrplan – Einschätzungen aus Fahrgastsicht

Der neue Fahrplan für die Stadt Gera und das Umland gilt seit einigen Wochen, und die Ortsgruppe Gera des VCD hat sich die Feinheiten angeschaut, greift die dabei erkannten Probleme auf und präsentiert hiermit Vorschläge und Änderungsideen.

Unabhängig von der Kenntnis zur rechtlichen und vertraglichen Problematik der Zweckvereinbarung zum Nord-Netz Gera und neben den vielfältig in den Medien und sozialen Netzwerken angesprochenen Aspekten des Schülerverkehrs und den Tarifen sind für uns darüber hinaus die folgenden Punkte relevant.

Zunächst ist positiv festzustellen, dass die Verkehrswende weg vom PKW hin zum ÖPNV auch in der Region angekommen ist. Hier wurde vor einem Jahr im Süden des Landkreises schon gut vorgelegt und konnten die Fahrgastzahlen rund um Greiz teilweise im zweistelligen Prozentbereich gesteigert werden. Nun ist der Bus als Alternative auch in der Fläche wahrnehmbar, wenn auch in den Randzeiten oder im Stadtverkehr **Weida** bzw. in **Rüdersdorf** teilweise nicht zu vernachlässigend nachzubessern ist.

Der Vorteil in Gera ist, dass der **Busbahnhof** direkt am **Hauptbahnhof** liegt und so für die Regionalbuslinien einen sinnvollen Start- bzw. Endpunkt darstellt. Die Vertaktung mit dem sogenannten Nullknoten der Eisenbahn in **Gera Hauptbahnhof** spielt dort ihre Vorteile aus. Der Eisenbahnverkehr kreuzt im **Hauptbahnhof**. Folgerichtig fahren die Regionalbusse so, dass deren Ankunft kurz vor um / halb, die Abfahrt kurz nach um / halb stattfindet. Dadurch entstehen hervorragende Umsteigezeiten. Überhaupt fällt auf, dass der Regionalfahrplan stark auf die Eisenbahn ausgerichtet ist. Das ist auch konsequent und stimmt mit den Vorgaben nicht nur im VMT-Rahmenplan überein: öffentlicher Verkehr wird hierarchisch vom Fernzug über die Regionalbahnen bis zum Überland- und Stadtbus bzw. zur Straßenbahn vertaktet und mit leicht merkbaren Fahrtzeiten angeboten. Der Taktverkehr der Eisenbahn wird somit in die Region getragen. Für den Stadtverkehr hingegen stellt der **Hauptbahnhof** kein nachfragestarkes Ziel dar, was die Umlenkung der Verkehre zur **Heinrichstraße** nachvollziehbar werden lässt.

Weida: Hier wurde die bisherige Stadtlinie 217 eingestellt; alle Stadtbusfahrten verteilen sich besonders auf die Linien 29 und 225, aber auch 220, 226 und 227 und auch 34. Leider wurde verpasst, diesen Wechsel ausreichend zu kommunizieren. Erst Mitte Dezember, und damit zwei Wochen nach der Umstellung des Fahrplanes, wurde im Weidaer Amtsblatt darüber berichtet, dass sechs Haltestellen, darunter **Platz der Freiheit** und **Liebsdorf Gasthaus (Windberg** temporär) nicht mehr bedient werden. Gerade bei einer stetig alternden Gesellschaft sollten die Wege zu den Haltestellen nicht länger, sondern kürzer werden. Nun wäre es angeraten, für den sich auf mehrere Linien verteilenden Stadtverkehr eine Tabelle für den Gesamtverkehr herauszubringen, so dass der innerstädtische Verkehr in der Osterburgstadt gewissermaßen auf einen Blick zu erfassen ist. Zudem könnte als Idee eine Streckenführung entlang der Straße der Jugend oder eine zusätzliche Haltestelle in der Frohen Zukunft, mindestens aber ein zweistündlicher Halt am Gymnasium, für eine stärkere Nachfrage des Stadtbusses in Weida sorgen. Auch der Einkaufsverkehr sollte dabei eine Rolle spielen.

Münchenbernsdorf: Seit Jahren erhalten Einwohner von **Münchenbernsdorf** nun endlich die Chance, auch sonntags wieder per Bus (drei Fahrtenpaare) ins Oberzentrum zu gelangen. Die Kleinstadt profitiert darüber hinaus auch vom Taktverkehr, denn am **Südbahnhof** wie am **Hauptbahnhof** in Gera herrschen gute Übergangsbeziehungen zum bzw. vom vertakteten Eisenbahnverkehr. So kann bspw. mit nur wenigen Minuten Umsteigezeit am **Südbahnhof** vom **Münchenbernsdorfer** Bus in den Zug nach **Leipzig** umgestiegen werden. Die Fahrtzeiten sind im Fahrplanheft gleich in der jeweiligen Bus-Tabelle mit abgedruckt. Auch ist eine praktikable Übersicht zu den Eisenbahn-Bus-Übergängen mit beigefügt.

Rüdersdorf: Dass die Einwohner von **Grüna**, **Rüdersdorf** und **Pörsdorf** nur noch an Schultagen einen Bus sehen, ist im Vergleich zu den vielen Verbesserungen anderenorts nicht nachvollziehbar. Glücklicherweise gibt es den kostenlosen vormittäglichen Seniorenbus zum GLOBUS-Markt in **Hermsdorf**. Dennoch dürften nicht wenige Einwohner das Oberzentrum Gera als eigentliches Ziel haben, und dorthin fährt in dieser Konstellation bspw. in den Sommerferien sechs Wochen lang kein einziger Bus. Im alten Fahrplan gab es – dank Ringverkehr – fünf Fahrtenangebote pro Tag. Aus unserer Sicht muss somit auf der Linie 205 stark nachgebessert werden. Als VCD hatten wir schon mal Ideen entwickelt und eingereicht, die auch die Buslinien 20 und 222 einbezogen haben.

Nordlinien (Steinbrücken / Aga / Gera-Hermsdorf): Neben den schon durch die Medien aufgegriffenen Aspekten sind hier die Randzeiten zu beachten: Fuhr bislang der erste Bus unter der Woche bereits 4.40 Uhr in **Gera-Hermsdorf** stadteinwärts, so geschieht dies aktuell weit über eine Stunde später – für Berufstätige durchaus ein Problem, welches nun aber ja zu Änderungen führen wird. Dafür ist abends der letzte Bus zwanzig Minuten später in **Gera-Hermsdorf** (22.18 Uhr statt 21.58 Uhr, freitags sogar erst 23.18 Uhr).

Langenberg: Die Diskussion über die Einhaltung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans (NVP) wurde in den Medien ausgiebig geführt und hat zu Turbulenzen bis hin nach Weimar zum Landesverwaltungsamt geführt – gehen wir auf die Auswirkungen des neuen Fahrplans auf die Fahrgäste ein.

Für den Fahrgast ideal sind Direktverbindungen; bei entsprechend dichtem Angebot wie im Stadtverkehr üblich sind sie aber auch ein Preistreiber für die Unternehmen und sie wirken durchaus kannibalisierend, indem sie Fahrgäste von anderen Linien – hier von den Linien 1 und 3 – gewissermaßen abziehen. Auch deswegen gibt es ja Gesetzesvorgaben. Und so konnte die mehr oder weniger zur Straßenbahn parallele neue Buslinie 203 / 204 **Heinrichstraße – Bahnhof – Untermaus – Duale Hochschule – Langenberg**, die es gerade einmal für zwei Wochen gab, nur als umsteigefreier Vorlaufbetrieb für die künftige Stadtbahnlinie 4 verstanden werden. Für diese besteht bekanntermaßen seit mehreren Jahren Baurecht; die Umsetzung wurde jedoch immer wieder verzögert. Die Vorzüge der Stadtbahn wie auch die positiven Ergebnisse aus der Standardisierten Bewertung sind hinlänglich bekannt.

Zu den eingesetzten Fahrzeugen schreibt der gültige Nahverkehrsplan niedrige Einstiege vor – auf den RVG-Linien zwischen **Busbahnhof** und **Langenberg** kommen jedoch teilweise auch sogenannte Hochbodenfahrzeuge zum Einsatz. Hier ist ein Wechsel umgehend angeraten.

Während im Tagesverkehr das Taktangebot „passt“, stimmt im Abendverkehr leider gar nichts mit den GVB-Zeiten in der **Heinrichstraße** und an der **Dualen Hochschule** überein; 19 Minuten Umsteigezeit an der **Dualen Hochschule** in Richtung **Langenberg** sind einfach zu viel – da hat der alte Fahrplan besser gepasst; eine Änderung wurde inzwischen ja in Aussicht gestellt.

Auch der frühe Zeitpunkt der letzten Fahrt am Tag stellt u. E. ein großes Problem dar. Selbst **Liebschwitz** hat bis Mitternacht von und zu jeder Straßenbahn in **Zwötzen** ein dichteres Angebot als **Langenberg**, welches montags bis donnerstags schon 21.54 Uhr, freitags und samstags kurz vor Mitternacht und sonn- und feiertags 22.23 Uhr letztmalig erreicht wird. Dieses dünne Angebot verwundert umso mehr, als dass u. E. laut Zweckvereinbarung die Stadt für Planung, Organisation und Finanzierung des Betriebs auf den Nordlinien weiterhin verantwortlich ist, somit also u. A. n. auch den Fahrplan gemäß Nahverkehrsplan weiterhin „bestellt“, also gewissermaßen vorgibt. Und dieser sieht bis nach Mitternacht zwei Fahrten pro Stunde vor.

Stadtauswärts nützt auch die Eisenbahn wenig: 23.14 Uhr fährt freitags und samstags ein Zug ab **Hauptbahnhof**; stadteinwärts wären die Züge 22.00, 23.02, 0.09 Uhr und am Wochenende 1.26 Uhr ab **Gera-Langenberg** eine punktuelle Alternative.

Apropos Fahrtzeiten: Gerade im **Silvesterverkehr** bemerkt man, dass **Langenberg** nunmehr nur klassisch nach dem Wochenendfahrplan bedient wird. In der jüngsten Silvesternacht verließ der letzte Bus 23.07 Uhr **Langenberg**, der erste am Neujahrmorgen erreichte **Langenberg** erst um 7.53 Uhr, dazwischen war Nachtruhe. Gäbe es die Stadtbahnlinie 4 schon, so wäre gewiss bis gegen drei Uhr morgens ein Halbstundentakt angeboten worden; auch die bisherige Linie 24 hatte die Jahre zuvor in den Silvesternächten **Langenberg** hinreichend dicht erschlossen.

Ansonsten wurden zum Fahrplanwechsel auch neue Verbindungen wie die Linie 201 bzw. neue Haltestellen geschaffen. So wird der Ortsteil **Dürrenberg** erstmalig mit einem Bus angefahren. Östlich von Gera wird dank der Öffnung des Schulverkehrs für die Allgemeinheit **Schwaara** nach Jahren ohne ÖPNV (zuvor gab es die Linie 235) wieder per Bus erreichbar.

Tickets: Unabhängig von den nahezu jährlich stattfindenden Änderungen der Ticketpreise (Gera ist seit 1. Januar die teuerste Stadt im VMT) muss der Fahrgast doch einige Neuigkeiten beachten. Auf den Geraer Nordlinien war bisher – auch bei RVG-Bussen – der Einstieg durch alle Türen möglich. Seit 1. Dezember ist nunmehr der – zeitraubende – Zustieg nur noch durch die vordere Tür gestattet, so dass das Fahrpersonal den Fahrschein immer gleich mitkontrollieren kann.

Darüber hinaus sind, wie schon einige Äußerungen in den Medien deutlich gemacht haben, verschiedene tarifliche Fallstricke vorhanden, die einerseits vom Fahrgast zu beachten sind, andererseits – in seinem Interesse – aufzulösen sind.

Für die Neustrukturierung der Nordlinien wurden strikte Grenzen, die bislang Stadt und Land trennten, gewissermaßen eingerissen. So verlassen die im Stadttarif nutzbaren Busse der Linie 203 / 204 nach **Bad Köstritz** hinter **Langenberg** das Stadtgebiet – bislang waren diese Linien komplett nur mit Regionalfahrscheinen nutzbar. Schön ist, dass die Haltestellen **Eisenberger Straße / Sanitätshaus** und **Trift** neu zum den Citytarif hinzugekommen sind. Allerdings bereiten die Grenzüberschreitungen Probleme: Zwischen **Söllnitz** und **Gera-Hermsdorf** verlässt mit

wenigen Fahrten die Linie 208 / 229 das Stadtgebiet, fährt durch den Landkreis und kommt quasi auf der anderen Seite wieder in die Stadt hinein. Dennoch gilt – wegen des Verlassens – der Regionaltarif und nicht der VMT-Tarif. Hier schlagen wir eine pragmatische Lösung vor: für Fahrgäste, die im Stadtgebiet bleiben, muss der VMT-Tarif der Cityzone 40 anerkannt werden.

Bleiben wir weiter im Norden. In **Crossen** (Saale-Holzland-Kreis) und **Gera** gilt der VMT-Tarif. Dazwischen (**Bad Köstritz, Caaschwitz**) im Landkreis Greiz gilt er nicht im Bus- aber im Eisenbahnverkehr. Für die zwischen den Städten fahrende RVG-Linie 203 gilt laut RVG (Internet und Fahrplanheft) der VMT-Tarif nur im Stadtgebiet Gera und im Saale-Holzland-Kreis. Die DB-Auskunft hingegen empfiehlt den VMT-Tarif auf der gesamten Omnibusverbindung!

Wichtig wäre auch, eine Lösung für das Holzland anzustreben. Während bei der Linie 203 und der Linie 204 in **Gera** der VMT-Tarif gilt, gilt er im SHK (**Eisenberg, Silbitz**) nur bei der Linie 203, in **Hermisdorf** (ebenfalls im SHK und im VMT-Gebiet), wohin Linie 204 inzwischen fährt, jedoch nicht. Wer also im Saale-Holzland-Kreis im VMT-Gebiet nach **Bad Klosterlausnitz** reisen möchte, sollte sich vorher informieren, ob er ein Verkehrsmittel mit VMT-Tariferkennung (Busse der JES) oder ohne (Busse des RVG) nutzt. Noch schlechter sieht es für die Linie 222 aus, für die eigentlich weder in Gera noch im durchfahrenen Landkreis Greiz noch im Saale-Holzland-Kreis der VMT-Tarif akzeptiert wird, aber im Internet angeboten wird.

Damit bleiben wir im Erlbachtal: Die Diskussion zum Schülerverkehr wie zu den Tickets für die aufgepeppte Linie 205 und auch die anderen Busangebote war vielfältig. Bislang wird der VMT-Tarif auf der Eisenbahn wie auf der GVB-Linie 20 anerkannt. Im Interesse der Fahrgäste empfehlen wir eine wechselseitige Anerkennung der Tickets. Das heißt, zumindest zwischen **Harpersdorf, Töppeln** und **Gera** wird der VMT-Tarif (Zone 40) auch auf den Linien 205 und 222 anerkannt. Dafür darf mit RVG-Fahrscheinen auch der GVB-Bus der Linie 20 und gern auch die Linie 1 bis zur **Heinrichstraße** genutzt werden. Die VMT-Tarif-Anerkennung über das Stadtgebiet hinaus gibt es ja beispielsweise schon in **Kauern** (Landkreis Greiz) – dort mangels Wendemöglichkeit für den Bus in **Kaimberg**. Auch in anderen Regionen sind solche wechselseitigen Anerkennungen üblich und praktikabel.

Am einfachsten wäre im Übrigen, dass der Landkreis dem VMT beitrifft, so dass diese Probleme beim „Grenzübertritt“ endlich der Vergangenheit angehören können. Dann würden als weiterer Vorteil alle RVG-Linien im Stadtgebiet nutzbar sein.

Fahrgastinformation: Im Stadtverkehr haben die Aushangfahrpläne an Übersichtlichkeit gewonnen: Wo bis Ende November mehrere Aushangtabellen in dieselbe Richtung wiesen, sind deren Abfahrtszeiten jetzt in einer zusammengefasst. Diese Lösung ist viel verständlicher als bislang, wenn auch „das Kleingedruckte“ sicher noch nicht die ideale Lösung darstellt. Dafür sind die Wochentage farblich unterschieden, so wie man es vom Fahrplanheft kennt. Insofern zeigen die Aushänge des Regionalverkehrs Nachholbedarf, denn dort gibt es keine farbliche Unterscheidung zwischen Montag-Freitag, Samstag und Sonn- / Feiertag. Wie schon auf anderen Abschnitten existent wäre auch eine Zusammenfassung der GVB-Linie 11 und der Kombus-Linie 810 für den Abschnitt **Weißig – Heinrichstraße** in einer Tabelle sinnvoll. Praktikabel fänden wir, wenn alle Aushangfahrpläne auch zum Download zur Verfügung stünden.

Günstig wäre, wenn – soweit möglich – nicht nur bei einigen, sondern bei allen Regionallinien der Übergang eines Busses von einer Linie und die Weiterfahrt des Busses auf einer anderen Linie in den Fahrplanauskünften (online, Fahrplanhefte, Aushänge) mit erwähnt werden könnte, so dass die Fahrgäste im Vorfeld Bescheid wissen, ob sie umsteigen müssen oder im Fahrzeug sitzen bleiben können.

Als Service stellt sich heraus, dass auf den Nordlinien an den Haltestellen darauf hingewiesen wird, dass aufgrund des Ringverkehrs der Linien 228 und 229 gegebenenfalls die gegenüberliegende Haltestelle eine zusätzliche oder zeitigere Abfahrt bietet. Eine umfassende Information der Bürger im Geraer Norden oder in Weida oder in Rüdersdorf wenige Wochen vor solch großer Fahrplanumstellung per Flyer, bei einem Vor-Ort-Termin, per Pressegespräch oder bspw. im Weidaer Wochen- bzw. Amtsblatt hingegen wurde u. E. versäumt.

In die Thematik der Fahrgastinformation gehört auch, woher der Fahrgast seine Fahrplaninformationen bekommt. War bislang der Stadtverkehr Gera gewissermaßen „schon immer“ beim GVB gebündelt, so muss man seit 1. Dezember bei verschiedenen Unternehmen suchen. Das ist nicht im Sinne der Fahrgäste. Hier empfehlen wir, dass entweder einerseits die Stadtverwaltung alle Informationen zum gesamten Bus- und Bahnverkehr in der Stadt Gera zusammenfasst und online stellt, oder andererseits der Verkehrsverbund die Fahrplaninformationen im Paket bereitstellt. Das Suchen nach den entsprechenden Fahrplänen sollte jedenfalls nicht dem Fahrgast aufgebürdet werden.

Netzpläne: Der Liniennetzplan für den Regionalverkehr hat grafisch gegenüber seinem Vorgänger stark gewonnen, weil jede Buslinie nun ihre eigene Linienfarbe bekommen hat. So muss es sein. Der aktuelle GVB-Netzplan, der erst seit 3. Januar im Internet verfügbar ist, sollte zumindest bei den Nordlinien hinreichend die topografische Realität widerspiegeln, auch wenn es nur ein schematischer Plan ist.

Haltestellen: Alle ehemaligen GVB-Haltestellen im Geraer Norden haben zwar noch den markanten „GVB-Galgen“, zeichnen darauf aber schlicht ein falsches Ziel (etwa „**27 Wernsdorf**“) aus. Diese Situation ist irreführend und sollte schnellstmöglich einvernehmlich gelöst werden.

Ein Ausblick: Nachdem vor einem Jahr der Südraum des Landkreises strikt auf Taktverkehr bei den Omnibussen umgestellt wurde, so war jetzt der Norden von Gera und der westliche Teil des Landkreises dran. Schade ist, dass mit der Umstellung der Nordlinien nicht die Chance ergriffen wurde, die im noch gültigen Nahverkehrsplan längst vorgeschlagene und auch u. M. n. in der Zweckvereinbarung fixierte Querverbindung vom **Reuß-Park** über **Straße des Bergmanns** nach **Untermhaus** zu schaffen; nicht nur die Schüler des K.-Th.-Liebe-Gymnasiums in der Trebnitzer Straße warten seit Jahren auf dieses Angebot. Für die nächste Umstellung in einem Jahr ist abzusehen, dass die Region östlich von Gera „angefasst“ wird. Vorstellbar wären dann endlich durchgehende vertaktete Verbindungen wie **Heinrichstraße – Leumnitz – Korbußen**, denn allein das **Gewerbegebiet Korbwiesen** weist eine Zahl von rund 1.000 Beschäftigten aus, von denen gewiss einige aus Gera kommen und wo bekanntermaßen die Schichtzeiten in manchen Betrieben bis abends gehen. Denkbar wäre auch eine neue Querverbindung **Wünschendorf – Linda – Rückersdorf – Ronneburg – Korbußen**. Das derzeitige Busangebot mit gerade einmal einem Fahrtenpaar zwischen **Linda** und **Gera** ist u. E. durchaus

ausbaufähig – zum Vergleich: 1984 gab es fünf Fahrtenpaare. Im Vorfeld wäre es wünschenswert, wenn die Abstimmung mit den Wirtschaftsvertretern (Stichwort Jobticket), Ortsbürgermeistern, mit den Elternvertretern – schlicht mit den Betroffenen, mit den potenziellen Fahrgästen enger erfolgt. Und da passt es zeitlich gut, dass der Stadtrat Gera wie der Kreistag Greiz gerade an die Aufstellung des neuen Gemeinsamen Nahverkehrsplanes gehen. Hier ist die Beteiligung der „Betroffenen“, also der zukünftigen Fahrgäste, nicht nur wünschenswert, sondern auch vorgeschrieben. Eine große Chance.

Foto: Ehemalige Haltestelle **Platz der Freiheit** in Weida, Foto: Yvonne Quaas